

SECURITY ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ



Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας
Σχολή Πλοιάρχων

Πολυταρίδης Κωνσταντίνος Ραφαήλ (ΑΓΜ:3742)

Καθηγητής: Σιαφλιάκης Σωτήριος

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

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ

ΘΕΜΑ: ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SECURITY) ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΟΛΥΤΑΡΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΑΦΑΗΛ
Α.Γ.Μ: 3742**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

Περιεχόμενα

Εισαγωγή

Κεφάλαιο 1^ο: Σκοπός και Στόχοι του ISPS

1.1 Σκοπός του ISPS.....	7
1.2 Στόχοι του ISPS.....	8

Κεφάλαιο 2^ο: Επίπεδα Ασφαλείας στους Λιμένες

2.1 Γενικά.....	9
2.2 Επίπεδο Ασφαλείας 1.....	9
2.3 Επίπεδο Ασφαλείας 2.....	10
2.4 Επίπεδο Ασφαλείας 3.....	10

Κεφάλαιο 3^ο: Υποχρεώσεις ως προς τον ISPS

3.1 Υποχρεώσεις κράτους.....	11
3.1.1 Πιστοποιητικό συμμόρφωσης.....	12
3.1.2 Ευθύνες της Αρχής.....	12
3.1.3 Δήλωση ασφαλείας.....	13
3.2 Υποχρεώσεις πλοιοκτήτριας εταιρίας.....	13
3.2.1 Ασφάλεια πλοίου.....	14
3.2.2 Διακριτικότητα του πλοίαρχου.....	14
3.2.3 Αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου.....	14
3.2.4 Σχέδιο ασφάλειας πλοίου.....	15
3.2.5 Υπεύθυνος ασφαλείας της εταιρείας.....	15
3.2.6 Υπεύθυνος Ασφάλειας Πλοίου.....	15
3.3 Υποχρεώσεις λιμένα.....	16
3.3.1 Σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.....	16
3.3.2 Υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης.....	17
3.3.3 Επιτροπή ασφαλείας λιμένων.....	18
3.3.4 Εκπαίδευση, άσκηση, ασκήσεις ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων.....	18
3.3.5 Εγγραφές, έλεγχοι, ανασκόπηση και τροποποιήσεις.....	19

Κεφάλαιο 4^ο: Σχέδιο Εφαρμογής Κράτους Σημαίας (FSI 11)

4.1 Μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων.....	19
4.2 Ταυτότητα ID για πλοιοκτήτριες εταιρείες.....	20
4.3 Αριθμός IMO σε σχέδια πλοίου, εγχειρίδια και έγγραφα.....	20
4.4 Αναφορές σε περιφερικούς ελέγχους του κράτος λιμένα.....	20
4.5 Ανασκόπηση Διαδικασιών.....	22

Κεφάλαιο 5^ο: Πειρατεία και ISPS

5.1 Υποχρεώσεις και καθήκοντα Αξιωματικού Ασφαλείας του πλοίου σε σχέση με πειρατική επίθεση.....	23
5.2 Σχέδιο Ασφάλειας του πλοίου.....	23
5.3 Μέτρα Ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν πριν την επίθεση.....	24
5.4 Μέτρα Ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν κατά την διάρκεια της επίθεσης.....	24
5.5 Μέτρα Ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν μετά την επίθεση.....	25
5.6 Λιμένας κατάπλου-Προδιαγραφές πλάνου ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων.....	25

Κεφάλαιο 6^ο: Λαθρεπιβάτες

6.1 Λαθρεπιβάτες μέσα στα αμπάρια.....	26
6.2 Η Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας (FAL).....	26
6.3 Αντίμετρα.....	27
6.3.1 Ασφάλεια λιμένα.....	27
6.3.2 Μειώνοντας το ρίσκο στα λιμάνια	27
6.3.3 Μέτρα πάνω στο πλοίο.....	28

Κεφάλαιο 7^ο: Λαθρεμπόριο Ναρκωτικών

7.1 Γενικός Κανόνας.....	28
7.2 Μέτρα για την αποφυγή λαθρεμπορίου ναρκωτικών.....	28
7.2.1 Πριν το κατάπλου σε λιμάνι.....	28
7.2.2 Στο λιμάνι και στην άγκυρα.....	29
7.3 Ενέργειες που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που βρεθούν ναρκωτικά πάνω στο πλοίο..	29

Κεφάλαιο 8^ο: Πιστοποιητικά

8.1 Έκδοση ή επικύρωση του πιστοποιητικού.....	31
8.2 Διάρκεια και ισχύς του πιστοποιητικού.....	31
8.3 Προσωρινή πιστοποίηση.....	32

Κεφάλαιο 9 ^ο : Γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης.....	32
--	----

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματεύεται το θέμα σχετικά με την «**Ασφάλεια στα πλοία(ISPS)**». Η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζει σήμερα ο κόσμος είναι η καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Υπάρχουν πολλά γεγονότα στην ιστορία που δείχνουν τρομοκρατικές επιθέσεις σε διάφορα μέρη του κόσμου με διάφορες μορφές. Συγκεκριμένα ο ISPS αναπτύχθηκε ως απάντηση στις απειλές για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις μετά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου στις Ηνωμένες Πολιτείες δεδομένου ότι η θάλασσα είναι ο ευκολότερος τρόπος προσέγγισης σε οποιοδήποτε διεθνές έδαφος.

Τον Δεκέμβριο του 2002 η ΔΣ SOLAS τροποποιήθηκε με σκοπό να τεθούν μετρά, για την ενίσχυση του τομέα της ναυτικής ασφάλειας. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργήθηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) που αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται μέσω του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS και περιλαμβάνει ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα που αποτελεί μέρος της διεθνής σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Ο Κώδικας έχει δύο μέρη, το Μέρος Α του Κώδικα ISPS είναι υποχρεωτικό, ενώ το Μέρος Β περιλαμβάνει τις οδηγίες συμμορφώσεως. Ο κώδικας υιοθετεί κατ 'ουσίαν την προσέγγιση ότι η διασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελεί δραστηριότητα διαχείρισης κινδύνου και ότι, για να καθοριστούν τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας, πρέπει να γίνεται εκτίμηση των κινδύνων σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.

Σκοπός του Κώδικα είναι να παράσχει ένα τυποποιημένο και συνεκτικό πλαίσιο για την αξιολόγηση του κινδύνου, παρέχοντας στις κυβερνήσεις τη δυνατότητα να αντισταθμίζουν τις αλλαγές απειλής με μεταβολές της ευπάθειας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθορίζοντας τα κατάλληλα επίπεδα ασφαλείας και τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας.

Ο κώδικας ISPS τέθηκε σε εφαρμογή από τον IMO την 1η Ιουλίου 2004 ως το ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων για τη διεθνή ασφάλεια, καθορίζοντας τις αρμοδιότητες της κυβέρνησης, της λιμενικής αρχής, των ναυτιλιακών εταιρειών και των ναυτικών. Ο Κώδικας ISPS έχει ως πεδίο εφαρμογής όλα τα φορτηγά πλοία και όλα τα επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 GT καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν τα προαναφερθέντα πλοία. Επομένως σκοπός της εργασίας αυτής, είναι να υποδείξει και να βοηθήσει τον αναγνώστη ώστε να αποκτήσει μια σφαιρική άποψη για το κώδικα.

Ορισμοί

-Αξιωματικός ασφάλειας της εταιρείας (Company Security Officer- CSO)

Ο αξιωματικός ασφάλειας της εταιρείας είναι άτομο που έχει οριστεί από την εταιρεία και είναι υπεύθυνο για την αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου και για την επιθεώρηση επί του σκάφους ώστε να επιβεβαιωθεί η ανάπτυξη και η εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας πλοίου σύμφωνα με τον κώδικα ISPS. Εάν προκύψει κάποια ανεπάρκεια, ο CSO είναι υπεύθυνος να αντιμετωπίσει όλες τις μη συμμορφώσεις και να τροποποιήσει το SSP σύμφωνα με την ανεπάρκεια.

-Αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Officer-SSO)

Ο Αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια του σκάφους και είναι υπεύθυνος για το πλήρωμα, να εκτελεί καθήκοντα για την ασφάλεια του πλοίου σύμφωνα με τον κώδικα ISPS. Ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου είναι υπεύθυνος για τη συχνή άσκηση και γυμνάσια του κώδικα ISPS σύμφωνα με το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου.

-Σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Plan-SSP)

Πρόκειται για ένα σχέδιο που διατηρείται επί του σκάφους, το οποίο αναφέρει το καθήκον των μελών του πληρώματος σε διαφορετικά επίπεδα ασφαλείας και τα καθήκοντα σε διαφορετικούς τύπους απειλών για την ασφάλεια. Ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου είναι υπεύθυνος για την υλοποίηση του σχεδίου ασφάλειας πλοίου στο πλοίο.

-Αξιωματικός ασφάλειας λιμενικής εγκαταστάσεως (Port Facility Security Officer- PFSO)

Ο αξιωματικός ασφάλειας λιμενικής εγκαταστάσεως διορίζεται από την κυβέρνηση αξιωματικός για την εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας της λιμενικής εγκαταστάσεως και καθορίζει επίπεδα ασφαλείας για το λιμάνι και το σκάφος που φτάνει στο λιμάνι του. Είναι υπεύθυνος για την εκτίμηση της ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

-Σχέδιο ασφάλειας της λιμενικής εγκαταστάσεως (Port Facility Security Plan-PFSP)

Περιλαμβάνει τα σχέδια και τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν σε διαφορετικά επίπεδα ασφαλείας. Επίσης περιλαμβάνονται οι ρόλοι και οι ευθύνες καθώς και οι ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά τη στιγμή της παραβίασης της ασφάλειας.

-Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας (Recognized Security Organization-RSO)

Ένας οργανισμός με κατάλληλη εμπειρογνομοσύνη σε θέματα ασφάλειας και με την κατάλληλη γνώση των εργασιών του πλοίου και του λιμένα που είναι εξουσιοδοτημένοι να διενεργήσουν εκτίμηση ή επαλήθευση ή δραστηριότητα έγκρισης ή πιστοποίησης που απαιτείται από το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS ή από το μέρος Α του ISPS Κώδικας.

-Σύστημα ειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (Ship Security Alert System-SSAS)

Διατηρούνται επί του σκάφους διάφοροι τύποι εξοπλισμού ασφαλείας ο οποίος περιλαμβάνει ανιχνευτή μετάλλων για τον έλεγχο του προσώπου που εισέρχεται στο σκάφος. Από τον Ιούλιο του 2004, το μεγαλύτερο μέρος του πλοίου έχει εγκαταστήσει το σύστημα ειδοποίησης ασφαλείας πλοίου (SSAS) σύμφωνα με τους κανόνες ISPS, το οποίο δεν ακούγεται στο πλοίο, αλλά προειδοποιεί την αρχή της ακτής για την απειλή ασφαλείας

-Αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Assessment-SSA)

Μια ανάλυση κινδύνου που βασίζεται σε κινδύνους για απειλές που σχετίζονται με την ασφάλεια για κάθε πλοίο που λειτουργεί η εταιρεία. Η αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου θα πρέπει να εξετάζει τα στοιχεία του πλοίου, τα φορτία και το πλήρωμά του και τις τοποθεσίες όπου θα λειτουργήσει. Θα πρέπει επίσης να εξετάσει την πιθανότητα διάφορων σεναρίων σχετικά με την ασφάλεια και πιθανών απαντήσεων σε αυτά τα σενάρια.

-Διεπαφή πλοίου / λιμένα, δηλαδή οι αλληλεπιδράσεις που συμβαίνουν όταν ένα πλοίο επηρεάζετε άμεσα από πράξεις που αφορούν τη μετακίνηση προσώπων, εμπορευμάτων ή των λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.

-Ως «διορισμένη αρχή» νοείται ο (οι) οργανισμός (-οι) ή η (οι) διοίκηση (-ες) στο συμβαλλόμενο κράτος, ως υπεύθυνο για τη διασφάλιση της εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου σχετικά με την ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων και τη διεπαφή πλοίου / λιμένα, από την άποψη της λιμενικής εγκατάστασης.

Κεφάλαιο 1^ο: Σκοπός και Στόχοι του ISPS

1.1 Σκοπός του ISPS

Ο κύριος σκοπός του ISPS είναι να παρέχει ένα τυποποιημένο συνεκτικό πλαίσιο για την αξιολόγηση του ρίσκου, δίνοντας τη δυνατότητα στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών να αντισταθμίσουν τις αλλαγές με τη μορφή απειλών με αλλαγές στην τρωτότητα των πλοίων και των λιμένων μέσω καθορισμού κατάλληλων επιπέδων ασφαλείας και αντίστοιχων μέτρων ασφαλείας.

Επομένως ο κύριος σκοπός του κώδικα ISPS είναι:

- Να ελέγχει την πρόσβαση μη εξουσιοδοτημένου προσώπου στο σκάφος και μέσα σε οποιαδήποτε θύρα.
- Παρακολούθηση της δραστηριότητας των ατόμων και την διαδικασία φορτίου. Να ανιχνεύει τις διάφορες απειλές για την ασφάλεια στο σκάφος και στο λιμένα και να εφαρμόζει μέτρα ανάλογα με την κατάσταση.

ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

- Να παρέχει επίπεδο ασφάλειας στο πλοίο και να εκτελεί διάφορα καθήκοντα και λειτουργίες σε διαφορετικό επίπεδο ασφάλειας.
- Να δημιουργήσει και να εφαρμόσει τους ρόλους και τις ευθύνες του αξιωματικού του κράτους λιμένα και των αξιωματικών του πλοίου για την αντιμετώπιση της απειλής ασφάλειας στη θάλασσα σε διεθνές επίπεδο.
- Να συγκεντρωθούν δεδομένα από όλο τον κόσμο σχετικά με απειλές για την ασφάλεια και αποτελέσματα για την αντιμετώπιση αυτών.

1.2 Στόχοι του ISPS

Η ολική ασφάλεια είναι ένας στόχος που κανείς δεν μπορεί να εγγυηθεί και ως εκ τούτου προτιμάται η προσέγγιση της μείωσης του ρίσκου με την μείωση των πιθανοτήτων σε ένα χαμηλότερο εφικτό επίπεδο (ALARP)¹.

Οι κύριοι στόχοι του κώδικα ISPS περιλαμβάνουν:

- την καθιέρωση ενός διεθνούς πλαισίου που θα προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων κυβερνήσεων, των κυβερνητικών υπηρεσιών, των τοπικών διοικήσεων και των ναυτιλιακών και των λιμενικών βιομηχανιών, στην αξιολόγηση και την ανίχνευση πιθανών απειλών κατά της ασφάλειας στα πλοία ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο.
- καθορισμός των αντίστοιχων ρόλων και αρμοδιοτήτων όλων των ενδιαφερομένων μερών για τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα στα λιμάνια και στα πλοία, σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο
- να διασφαλιστεί ότι υπάρχει έγκαιρη και αποτελεσματική συγκέντρωση και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο
- να παράσχει μια μεθοδολογία για την αξιολόγηση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων, η οποία διευκολύνει την ανάπτυξη σχεδίων και διαδικασιών ασφαλείας πλοίων, επιχειρήσεων και λιμενικών εγκαταστάσεων, τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση διαφορετικών επιπέδων ασφαλείας των πλοίων ή των λιμένων. και
- να διασφαλίσει την ύπαρξη κατάλληλων και αναλογικών μέτρων ασφάλειας στη θάλασσα στα πλοία και τους λιμένες.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι ανωτέρω στόχοι, οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, οι λιμενικές αρχές και οι ναυτιλιακές εταιρείες SOLAS υποχρεούνται, σύμφωνα με τον κώδικα ISPS, να ορίζουν κατάλληλους αξιωματικούς ασφαλείας και προσωπικό σε κάθε πλοίο, λιμενική εγκατάσταση και ναυτιλιακή εταιρεία. Αυτοί οι αξιωματικοί ασφαλείας, οι οποίοι ορίζονται ως Λειτουργοί Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSO), Λειτουργοί Ασφάλειας Πλοίων (SSO) και Λειτουργοί Ασφάλειας Εταιρειών (CSO), είναι επιφορτισμένοι με τα καθήκοντα αξιολόγησης, προετοιμασίας και εφαρμογής αποτελεσματικών σχεδίων ασφαλείας για οποιαδήποτε πιθανή απειλή ασφάλειας. Ο IMO είναι σε θέση να παράσχει υποστήριξη στα κράτη μέλη που χρειάζονται βοήθεια για την εφαρμογή του Κώδικα, μέσω εθνικών και περιφερειακών εργαστηρίων, σεμιναρίων, αποστολών αξιολόγησης των αναγκών κ.λπ.

¹<<as low as reasonably practicable>>. Αυτό συνεπάγεται τη στάθμιση του κινδύνου ενάντια στον κόπο, χρόνο και χρήματα που απαιτούνται για την καταπολέμηση του. Επομένως το ALARP περιγράφει το επίπεδο που επιθυμούμε να δούμε τους κινδύνους της εργασίας να ελέγχονται. Με την χρήση της φράσεως <<ευλόγως εφικτό>> μας δίνεται η δυνατότητα να θέσουμε στόχους ως υπεύθυνοι καθηκόντων αντί να είμαστε περιοριστικοί.

Κεφάλαιο 2^ο: Επίπεδα Ασφαλείας στους Λιμένες

2.1 Γενικά

Τα επίπεδα ασφαλείας βάσει του κώδικα ISPS περιγράφουν το τρέχον σενάριο που σχετίζεται με την απειλή της ασφαλείας για τη χώρα και την παράκτια περιοχή της, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων που επισκέπτονται τη χώρα. Τα επίπεδα ασφαλείας καθορίζονται από λιμενική αρχή, διατηρώντας την τρέχουσα κατάσταση της εθνικής και διεθνούς ασφαλείας. Η τοπική κυβέρνηση καθορίζει το επίπεδο ασφαλείας και διασφαλίζει την ενημέρωση του κράτους λιμένα και των πλοίων πριν από την είσοδό του στο λιμάνι.

Όλο το προσωπικό που εργάζεται στα πλοία και το προσωπικό του λιμενικού κράτους αναλαμβάνει καθήκοντα ασφαλείας, τα οποία διαφέρουν για άτομα διαφορετικών επιπέδων. Επιπλέον, συχνές ασκήσεις ασφαλείας πραγματοποιούνται επίσης επί των πλοίων. Μόλις αποφασιστεί το επίπεδο ασφαλείας σύμφωνα με τον κώδικα ISPS, εμφανίζεται εμφανώς στο σκάφος στην είσοδο του πλοίου.

2.2 Επίπεδο Ασφαλείας 1 (Κανονικό)

Το επίπεδο ασφαλείας 1 είναι το επίπεδο στο οποίο λειτουργούν κανονικά τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο στόχος του επιπέδου ασφαλείας 1 είναι να εξασφαλιστεί ότι θα θεσπιστούν ελάχιστα κατάλληλα μέτρα επί των πλοίων ώστε να εντοπιστούν και να ληφθούν προληπτικά μέτρα κατά των επικίνδυνων περιστατικών. Για το λόγο αυτό, όλα τα πλοία σε επίπεδο ασφαλείας 1 πρέπει να εξασφαλίζουν ότι πραγματοποιούνται οι ακόλουθες ενέργειες:

- Ελάχιστα μέτρα ασφαλείας διατηρούνται πάντοτε στο πλοίο και στο λιμάνι.
- Η λειτουργία του πλοίου και του λιμένα πραγματοποιείται σύμφωνα με το σχέδιο ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Η λιμενική εγκατάσταση διασφαλίζει ότι οι περιοχές «χωρίς πρόσβαση» υπόκεινται σε επιτήρηση ανά πάσα στιγμή.
- Η αρχή πλοίου και λιμένα εποπτεύει αμοιβαία τη λειτουργία φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου, διασφαλίζοντας τον έλεγχο πρόσβασης και άλλα ελάχιστα κριτήρια ασφαλείας.
- Η ελάχιστη πρόσβαση στο πλοίο διατηρείται ανά πάσα στιγμή.



2.3 Επίπεδο Ασφαλείας 2 (Αυξημένο)

Το επίπεδο ασφάλειας 2 είναι το επίπεδο στο οποίο πρέπει να εφαρμόζονται αυξημένα μέτρα ασφαλείας ως επακόλουθο πληροφορίες για πιθανή επίθεση μέσα στην περιοχή που βρίσκεται το πλοίο ή στον λιμένα και τα οποία εφαρμόζονται για όσο χρόνο διαρκεί ο αυξημένος κίνδυνος επιθέσεως. Επίσης οι έλεγχοι που πρέπει να γίνονται περιλαμβάνουν:

- Όλες οι εργασίες ρουτίνας και φορτίου να διεξάγονται με αύξηση των μέτρων ασφαλείας τόσο στα πλοία όσο και στα λιμάνια.
- Οι έλεγχοι σε απαγορευμένη ζώνη πρόσβασης πρέπει να αυξηθούν από τις αρχές λιμένων και πλοίων.
- Ο έλεγχος πρόσβασης διατηρείται συνεχώς με συνοδεία των επισκεπτών και χρήση εξοπλισμού ασφαλείας όπως ανιχνευτής μετάλλων κλπ.
- Η επικοινωνία μεταξύ της αρχής του λιμένα και της διοίκησης των πλοίων διατηρείται πάντοτε σε περίπτωση αύξησης του επιπέδου ασφαλείας.
- Προετοιμασία πλήρους ή μερικής έρευνας του πλοίου.
- Λαμβάνεται δήλωση ασφαλείας μεταξύ του κράτους λιμένα και της διοίκησης του πλοίου.



2.4 Επίπεδο Ασφαλείας 3 (Εξαιρετικά αυξημένο)

Το επίπεδο ασφάλειας 3 ισχύει για την περίοδο που υπάρχει ο επικείμενος κίνδυνος στην περιοχή. Δεδομένου ότι το εν λόγω τρίτο επίπεδο ασφαλείας συνιστά έκτακτο μέτρο που εφαρμόζεται μόνο όταν υπάρχουν αξιόπιστες πληροφορίες ότι ένα επικίνδυνο περιστατικό ασφαλείας είναι πιθανό. Το επίπεδο ασφάλειας 3 θα πρέπει να οριστεί μόνο για τη διάρκεια της απειλής ή συμβάντος ασφαλείας. Το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου θα πρέπει να περιγράφει

λεπτομερώς τα μέτρα ασφαλείας που θα μπορούσε να λάβει το πλοίο σε συνεργασία με το λιμάνι. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν:

- Στο επίπεδο 3 όλες οι επιχειρήσεις πλοίων και λιμένων σταματούν και οι συχνές κύκλοι ασφαλείας και τα καθήκοντα εκτελούνται τόσο από το προσωπικό των πλοίων όσο και από τις λιμενικές αρχές.
- Η κύρια μονάδα πρόωσης είναι πάντοτε έτοιμη για τη μετακίνηση του πλοίου.
- Κανένα άτομο δεν επιτρέπεται να έχει πρόσβαση στο πλοίο χωρίς την άδεια του αξιωματούχου του κράτους του λιμένα.
- Μόνο ένα σημείο πρόσβασης διατηρείται επί του πλοίου.
- Προετοιμασία λειτουργίας πλήρους έρευνας πλοίου
- Προετοιμασία για την εκκένωση του πλοίου από το προσωπικό άμα χρειαστεί.
- Συντάσσεται δήλωση ασφαλείας μεταξύ του κράτους του λιμένα και του πλοίου.



Κεφάλαιο 3^ο: Υποχρεώσεις ως προς τον ISPS

3.1 Υποχρεώσεις κράτους

Οι διοικήσεις καθορίζουν τα επίπεδα ασφαλείας και εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στα πλοία που έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία τους. Όταν προκύπτουν αλλαγές στο επίπεδο ασφάλειας, οι πληροφορίες ασφαλείας πρέπει να είναι ενημερωμένες όπως υπαγορεύει η περίπτωση.

Οι ευθύνες των συμβαλλόμενων κρατών (Μέρος Α-4) είναι:

- 1) Να θέσουν το κατάλληλο επίπεδο ασφαλείας.
- 2) Να εγκρίνουν ένα σχέδιο πλοίου.
- 3) Να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση του πλοίου με τη ΔΣ SOLAS.
- 4) Να καθορίσουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις που απαιτείται να διαθέτουν PFSO και PFSP.
- 5) Να δημοσιεύουν γρήγορα τις πληροφορίες
- 6) Να εκδίδουν τα έγγραφα ταυτότητας στους επιθεωρητές επιβιβάσεως.
- 7) Να εκδίδουν μέτρα ασφαλείας για τα πλοία που η SOLAS και ο Κώδικας ISPS δεν εφαρμόζονται.
- 8) Να καθιερώνουν ένα 24ωρο σημείο επαφής για παροχή συμβουλών για τα πλοία τους
- 9) Να καθιερώνουν κεντρικά και περιφερειακά σημεία επαφών για την παροχή ενημερωμένης πληροφόρησης.

3.1.1 Πιστοποιητικό συμμόρφωσης

Η Αρχή μπορεί, κατόπιν αίτησης και μετά την αξιολόγηση και την επιθεώρηση ενός πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης, εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης προς το πλοίο ή λιμενική εγκατάσταση όπως ορίζεται στον Κώδικα. Ο αιτών για πιστοποιητικό συμμόρφωσης καταβάλλει τα τέλη στην Αρχή.

3.1.2 Ευθύνες της Αρχής

1. Η Αρχή πρέπει να ορίσει επίπεδα ασφάλειας και να παρέχουν καθοδήγηση για προστασία από συμβάντα ασφαλείας.
2. Τα υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας υποδηλώνουν μεγαλύτερη πιθανότητα εμφάνισης συμβάντος ασφαλείας και οι παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου ασφαλείας περιλαμβάνουν -
 - A) τον βαθμό στον οποίο οι πληροφορίες απειλής είναι αξιόπιστες
 - B) τον βαθμό στον οποίο επιβεβαιώνονται οι πληροφορίες απειλής
 - Γ) το βαθμό στον οποίο οι πληροφορίες απειλής είναι συγκεκριμένες ή επικείμενες και
 - Δ) τις πιθανές συνέπειες ενός τέτοιου περιστατικού ασφαλείας.
3. Η Αρχή, κατά τον καθορισμό του επιπέδου ασφαλείας 3, εκδίδει, εφόσον είναι απαραίτητο, κατάλληλες οδηγίες και παρέχει πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που μπορεί να επηρεαστούν.
4. Η Αρχή δύναται να αναθέσει σε μια RSO ορισμένες αρμοδιότητες δυνάμει του Κεφαλαίου XI-2 με την εξαίρεση-
 - A) καθορισμού του ισχύοντος επιπέδου ασφαλείας
 - B) έγκριση της αξιολόγησης ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης και επακόλουθες τροποποιήσεις σε εγκεκριμένη αξιολόγηση.
 - Γ) καθορισμού των λιμενικών εγκαταστάσεων που θα απαιτηθούν για τον ορισμό ενός PFSO
 - Δ) έγκριση PFSO και επακόλουθες τροποποιήσεις σε εγκεκριμένο σχέδιο
 - E) ασκεί μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2/9 και
 - Στ) καθορισμού των απαιτήσεων για δήλωση ασφαλείας.

5. Η Αρχή ελέγχει, στο βαθμό που κρίνει σκόπιμο, την αποτελεσματικότητα του Σχεδίου Ασφάλειας πλοίων ή Λιμενικών Εγκαταστάσεων ή τροποποιήσεων αυτών των σχεδίων.

3.1.3 Δήλωση ασφαλείας

Η Αρχή καθορίζει πότε απαιτείται Δήλωση Ασφάλειας αξιολογώντας τον κίνδυνο που ενέχει η διεπαφή πλοίου / λιμένα ή η δραστηριότητα πλοίου προς πλοίο σε πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον.

Ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει την ολοκλήρωση της δήλωσης ασφαλείας όταν:

- A) Το πλοίο λειτουργεί με υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από τη λιμενική εγκατάσταση ή ένα άλλο πλοίο με το οποίο συνεργάζεται.
- B) Υπάρχει συμφωνία σχετικά με μια δήλωση ασφαλείας μεταξύ συμβαλλομένων κυβερνήσεων που καλύπτουν ορισμένα διεθνή δρομολόγια ή συγκεκριμένα πλοία σε αυτά τα ταξίδια.
- Γ) Υπήρξε απειλή ασφαλείας ή συμβάν ασφαλείας που αφορά το πλοίο ή την λιμενική εγκατάσταση, ανάλογα με την περίπτωση.
- Δ) Το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα που δεν υποχρεούται να διαθέτει και να εφαρμόζει εγκεκριμένο PFSP ή
- Ε) το πλοίο διεξάγει δραστηριότητες πλοίου με άλλο πλοίο που δεν απαιτείται Να έχει και να εφαρμόζει εγκεκριμένο SSP.

Η δήλωση ασφαλείας συμπληρώνεται από,

- A) Τον πλοίαρχο ή τον SSO για λογαριασμό του πλοίου
- B) Τον PFSO ή, αν η Αρχή αποφασίσει διαφορετικά, από οποιονδήποτε άλλο φορέα που είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια στην ξηρά, εξ ονόματος της λιμενικής εγκατάστασης.

Η δήλωση ασφαλείας θα καλύπτει τις απαιτήσεις ασφαλείας που θα μπορούσαν να είναι και μοιράζονται μεταξύ λιμενικής εγκατάστασης και πλοίου (ή μεταξύ πλοίων) και δηλώνει την ευθύνη για τον καθένα.

3.2 Υποχρεώσεις πλοιοκτήτριας εταιρίας

Οι εταιρείες συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους A του ISPS Κώδικα, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που παρέχονται στο μέρος B του κώδικα ISPS.

Οι ευθύνες του πλοιοκτήτη (Μέρος A-6) είναι:

- 1) Πρέπει να συμμορφώνεται με το Μέρος A του Κώδικα ISPS
- 2) Πρέπει να ορίζει έναν CSO.
- 3) Να καθορίζει έναν SSO για κάθε πλοίο.
- 4) Να εγκαθιστά εξοπλισμό που απαιτείται από τη ΔΣ SOLAS.
- 5) Να διεξάγει μία SSA για κάθε πλοίο.
- 6) Να εκπαιδεύει προσωπικό και να εφαρμόζει σχέδια.
- 7) Να ελέγχει την εφαρμογή μέσω επιπρόσθετων ελέγχων και αναθεωρήσεως
- 8) Να παρέχει στον πλοίαρχο μία δήλωση της επιτακτικής αρχής και ευθύνης που θα καταγράφεται στο σχέδιο για τα θέματα ασφαλείας.
- 9) Να αποκτά και να διατηρεί ISSC (International Ship Security Certificate).

3.2.1 Ασφάλεια πλοίου

- Τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του κώδικα ISPS, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που παρέχονται στο μέρος Β του κώδικα ISPS, και η συμμόρφωση αυτή επαληθεύεται και πιστοποιείται όπως προβλέπεται στο μέρος Α του κώδικα ISPS.
- Πριν από την είσοδο σε λιμένα ή ενώ βρίσκεται σε λιμένα στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους, α το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις για το επίπεδο ασφαλείας που έχει ορίσει το εν λόγω συμβαλλόμενο κράτος, το επίπεδο ασφαλείας είναι υψηλότερο από το επίπεδο ασφαλείας που έχει οριστεί από τη διοίκηση για το πλοίο αυτό.
- Τα πλοία πρέπει να ανταποκρίνονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε οποιαδήποτε αλλαγή σε υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας.
- Όταν ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του ISPS Code ή δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του επιπέδου ασφαλείας που έχει καθορίσει η διοίκηση ή άλλο Συμβαλλόμενο κράτος και εφαρμόζεται σε αυτό το πλοίο, τότε το πλοίο θα ειδοποιήσει την αρμόδια Αρχή πριν από τη διεξαγωγή οποιασδήποτε διασύνδεσης πλοίου / λιμένα ή πριν από την είσοδο στον λιμένα, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα.

3.2.2 Διακριτικότητα του πλοιάρχου

Ο πλοίαρχος δεν περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιονδήποτε άλλο πρόσωπο να λάβει ή να εκτελέσει οποιαδήποτε απόφαση η οποία, κατά την επαγγελματική κρίση του, είναι απαραίτητο να διατηρηθεί η ασφάλεια και η ασφάλεια του πλοίου. Αυτό περιλαμβάνει την άρνηση της πρόσβασης σε πρόσωπα (εξαιρουμένων εκείνων που χαρακτηρίζονται ως δεόντως εξουσιοδοτημένα από την Αρχή) και την άρνηση φόρτωσης του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων κλειστών μονάδων μεταφοράς φορτίου.

Εάν, κατά την επαγγελματική κρίση του πλοιάρχου, υπάρχει θέμα ασφαλείας και οι απαιτήσεις ασφαλείας που ισχύουν για το πλοίο ανακύπτουν κατά τη διάρκεια των εργασιών του, ο πλοίαρχος μπορεί να λάβει προσωρινά αυξημένα μέτρα που φαίνονται καλύτερα σε κάθε περίπτωση.

3.2.3 Αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου

Η αξιολόγηση της ασφαλείας του πλοίου αποτελεί ουσιαστικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και ενημέρωσης του SSP.

Ο CSO εξασφαλίζει ότι η αξιολόγηση της ασφαλείας του πλοίου διεξάγεται από άτομα με τις κατάλληλες δεξιότητες για την αξιολόγηση της ασφαλείας ενός πλοίου, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, λαμβανομένων υπόψη των οδηγιών που παρέχονται στο Μέρος Β του Κώδικα. Με την επιφύλαξη της επιμέρους ρύθμισης, ο RSO μπορεί να διεξάγει την αξιολόγηση της ασφαλείας του πλοίου ενός συγκεκριμένου πλοίου.

Μια αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου (SSA) περιέχει τα εξής (Μέρος Α-8) :

- 1) Τη βάση για το SSP.
- 2) Διενεργείται στο προσκήνιο, για κάθε πλοίο από την εταιρεία.
- 3) Ολοκληρωμένο μέρος της αναπτύξεως ή/και αναβαθμίσεως ενός SSP.
- 4) Εντοπισμός των αδυναμιών στη φυσική δομή, το σύστημα προστασίας του προσωπικού, τις διαδικασίες, άλλες περιοχές που οδηγούν σε παραβίαση του συστήματος.
- 5) Προτείνουν λύσεις για τον μετριασμό αυτών των αδυναμιών.
- 6) Κατηγοριοποιούν τα ρίσκα ή τις απειλές της ασφάλειας.
- 7) Τεκμηριώνονται με σχετική έκθεση και αναθεωρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

3.2.4 Σχέδιο ασφάλειας πλοίου

Το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (SSP) περιέχει πληροφορίες σχετικά με το εξής:

- 1) Τον διαχειριστή του πλοίου και τις λεπτομέρειες για τα πλοία
- 2) Τις πολιτικές ασφάλειας
- 3) Τα σημεία προσβάσεως του πλοίου
- 4) Τον εντοπισμό των προσώπων/επισκεπτών και τον έλεγχο της προσλήψεως πληρωμάτων
- 5) Τον εξοπλισμό ασφάλειας
- 6) Τις επικοινωνίες.
- 7) Τις περιοχές περιορισμένης προσβάσεως.
- 8) Τις αναφορές για παράνομες πράξεις.
- 9) Ειδικές ενέργειες ασφάλειας που εφαρμόζονται και βασίζονται σε επίπεδο ασφάλειας.
- 10) Σκάλες πλοίου και δίοδοι ελέγχου
- 11) Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης

3.2.5 Υπεύθυνος ασφαλείας της εταιρείας

Οι ναυτιλιακές εταιρείες ορίζουν έναν CSO για την υλοποίηση και τη διαχείριση των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού. Ο αξιωματικός ασφαλείας της εταιρείας CSO πρέπει να εξασφαλίζει ότι (Μέρος A-11) :

- 1) Μία SSA εκτελείται σωστά.
- 2) Ένα SSP έχει ετοιμαστεί και υποβληθεί προς έγκριση.
- 3) Το SSP έχει ετοιμαστεί και υποβληθεί προς έγκριση.
- 4) Σωστή επίγνωση και εκπαίδευση παρέχονται για όλους όσους εμπλέκονται σε καθήκοντα ασφαλείας.
- 5) Το SSP παρακολουθείται περιλαμβάνοντας και τους εσωτερικούς ελέγχους για την σινάφια και αποτελεσματικότητά του.
- 6) Συντονισμός και διασύνδεση με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και των PFSO.

3.2.6 Υπεύθυνος Ασφάλειας Πλοίου

Οι εταιρείες ορίζουν έναν καθορισμένο SSO σε κάθε ρυθμισμένη ασφάλεια να εφαρμόσει και να διαχειριστεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου (SSO) είναι υπεύθυνος για τα εξής (Μέρος A-12):

- 1) Έχει λάβει εκπαίδευση σχετική με τις πτυχές ασφάλειας των πλοίων.
- 2) Αναφέρεται στον πλοίαρχο.
- 3) Συμπληρώνει τη δήλωση της ασφάλειας (DOS).
- 4) Συνεργάζεται με τους CSO και PFCO.
- 5) Εφαρμόζει και συντηρεί το SSP.
- 6) Αναφέρει όλα τα περιστατικά και αυτά από αναστέλλουσες παράνομες πράξεις.
- 7) Ενθαρρύνει θέματα ευαισθητοποίησης και επαγρυπνήσεως των επιπέδων ασφάλειας.

3.3 Υποχρεώσεις λιμένα

1. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του ISPS Κώδικα, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που παρέχονται στο μέρος Β του κώδικα ISPS.
2. Συμβαλλόμενα κράτη με λιμενική εγκατάσταση ή λιμενικές εγκαταστάσεις στο έδαφός τους, στην οποία η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, εξασφαλίζει ότι:
 - A) Οι αξιολογήσεις ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων εκτελούνται, αναθεωρούνται και εγκρίνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις με τις διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και
 - B) Αναπτύσσονται, εξετάζονται, εγκρίνονται και υλοποιούνται σχέδια ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS. Δηλαδή:
 - 1) Διατήρηση των πρωτοκόλλων επικοινωνίας.
 - 2) Περιορισμένη πρόσβαση. Εμποδίζει την εισαγωγή μη εξουσιοδοτημένων όπλων κλπ.
 - 3) Παροχή των μέσων για να ενεργοποιηθούν οι συναγερμοί.
3. Τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν και κοινοποιούν τα απαιτούμενα μέτρα σε ένα σχέδιο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης για τα διάφορα επίπεδα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής μιας δήλωση ασφαλείας.

3.3.1 Σχέδιο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης

Θα αναπτυχθεί και θα διατηρηθεί ένα ΣΑΛΕ, με βάση μια λιμενική εγκατάσταση αξιολόγησης ασφαλείας για κάθε λιμενική εγκατάσταση, κατάλληλη για τη διεπαφή πλοίου / λιμένα και το σχέδιο προβλέπει διατάξεις για τα τρία επίπεδα ασφαλείας, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Το ΣΑΛΕ εγκρίνεται από την Αρχή.

Το σχέδιο αυτό πρέπει να αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που παρέχονται στο μέρος Β του κώδικα και θα είναι στη γλώσσα εργασίας της λιμενικής εγκατάστασης και το σχέδιο θα περιλαμβάνει τουλάχιστον, τα ακόλουθα στοιχεία -

A) μέτρα για την πρόληψη όπλων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών

B) μέτρα σχεδιασμένα για την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση, προς τα πλοία που είναι αγκυροβολημένα στην εγκατάσταση και σε περιοχές περιορισμένης πρόσβασης στην εγκατάσταση.

Γ) διαδικασίες για την αντιμετώπιση απειλών κατά της ασφάλειας ή παραβιάσεων της ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για τη διατήρηση των κρίσιμων λειτουργιών της λιμενικής εγκατάστασης ή διασύνδεση πλοίου / λιμένα.

Δ) διαδικασίες για την απάντηση σε τυχόν οδηγίες ασφαλείας που μπορούν να εκδοθούν από την Αρχή για το επίπεδο ασφαλείας 3

- Ε) διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση απειλών κατά της ασφάλειας ή παραβιάσεων της ασφάλειας
Στ) τα καθήκοντα του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης που έχει αναλάβει καθήκοντα ασφάλειας και του

3.3.2 Υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης

Ο Διευθύνων Σύμβουλος Εταιρείας Λιμενικής Διαχείρισης ή Λιμενικής Εγκατάστασης διορίζει τον PFSO για κάθε λιμενική εγκατάσταση.

Η PFSO εξουσιοδοτείται να:

- Α) να εισέρχονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις ή να επιβιβάζονται σε πλοία για να διεξάγουν έρευνες, εξετάσεις, επιθεωρήσεις, έρευνες, κατασχέσεις και συλλήψεις σύμφωνα με αυτό κανονισμός λειτουργίας;
Β) να ασκούν μέτρα ελέγχου στα πλοία εντός του λιμένα και να απαιτούν τις δηλώσεις ασφαλείας με αυτά τα πλοία. και
Γ) να εφαρμόζει όλα τα μέτρα ασφαλείας και τα πρωτόκολλα όπως απαιτείται από τον παρόντα κανονισμό.

Ο PFSO μπορεί να εκχωρήσει ορισμένες ή όλες τις εξουσίες και τις αρμοδιότητές του σύμφωνα με κανονισμούς στους αρμόδιους υπαλλήλους ασφαλείας. Εκτός από εκείνες που καθορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος κανονισμού, οι αρμοδιότητες του PFSO περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε -

- Α) διεξαγωγή μιας αρχικής συνολικής έρευνας ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης υπόψη της σχετικής αξιολόγησης ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης.
Β) εξασφάλιση της ολοκλήρωσης και του έγκαιρου ελέγχου των απαιτούμενων αξιολογήσεων ασφαλείας
Γ) εξασφάλιση της ανάπτυξης, υποβολής, εφαρμογής και έγκαιρου ελέγχου του απαιτούμενα σχέδια ασφαλείας
Δ) εφαρμογή και άσκηση του PFSP
Ε) να διεξάγει τακτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχιση των κατάλληλων μέτρων ασφαλείας
Στ) διεξαγωγή ασκήσεων και ασκήσεων ασφαλείας λιμένα και υποβολή έκθεσης στο Διευθύνων Σύμβουλος.
Ζ) τη διατήρηση όλων των αρχείων ασφαλείας για περίοδο 7 ετών ·
Η) να συνιστούν και να ενσωματώσουν, κατά περίπτωση, τροποποιήσεις στην PFSP, προκειμένου να διορθωθούν οι ελλείψεις και να επικαιροποιηθεί το σχέδιο που πρέπει να ληφθεί υπόψη.
Θ) ενίσχυση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης όσον αφορά την ασφάλεια του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης
Ι) εξασφάλιση επαρκούς κατάρτισης στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης
Ια) υποβολή εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές και τήρηση μητρώων περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης.
Ιβ) συντονίζει την εφαρμογή του PFSP με την κατάλληλη εταιρεία και SSO.
Ιγ) συντονίζει με τις υπηρεσίες ασφαλείας, ανάλογα με την περίπτωση
Ιδ) να διασφαλίζει ότι τα πρότυπα για το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του λιμένα είναι ικανοποιημένοι
Ιε) να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας λειτουργεί σωστά, ελέγχεται, και,

Ιστ) να βοηθά τους SSO να επιβεβαιώνουν την ταυτότητα όσων επιδιώκουν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητηθεί.

3.3.3 Επιτροπή ασφάλειας λιμένων

1) Η επιτροπή ασφάλειας λιμένων, η οποία είναι παραπάνω από πέντε μέλη, ενδιαφέρονται για την ασφάλεια της περιοχής και τα μέλη αυτά μπορούν να επιλεγούν από-

A) υπηρεσίες επιβολής του νόμου

B) ναυτιλιακή βιομηχανία και

Γ) άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς λιμένων που έχουν ειδική αρμοδιότητα στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.

2) Η Επιτροπή Ασφάλειας Λιμένων:

A) προσδιορίζει την κρίσιμη υποδομή λιμένων και τις λειτουργίες

B) εντοπίζει τους κινδύνους (απειλές, ευπάθειες και συνέπειες)

Γ) καθορισμός στρατηγικών μετριασμού και μεθόδων εφαρμογής και

Δ) συμβουλεύει τον PFSP στην εκπόνηση της Αξιολόγησης Ασφαλείας και Σχέδιο Ασφαλείας.

3) Η Επιτροπή Ασφάλειας Λιμένων εξουσιοδοτείται να:

A) εισέρχονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις

B) επιθεωρεί τα έγγραφα, τα αρχεία και τα σχέδια λιμενικών εγκαταστάσεων

Γ) επιθεωρεί τον εξοπλισμό ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων και

Δ) συμβάλλει στον σχεδιασμό και την εκτέλεση της ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων γυμνάσια.

3.3.4 Εκπαίδευση, άσκηση, ασκήσεις ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων

1) Το προσωπικό ασφαλείας του λιμενικού δικτύου και το κατάλληλο προσωπικό ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης έχουν επαρκείς γνώσεις, στη βασική ασφάλεια των πλοίων και λιμένων και στην εφαρμογή του κώδικα ISPS.

2) Το προσωπικό ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης που έχει ειδικά καθήκοντα ασφαλείας πρέπει να κατανοήσουν τα καθήκοντά τους και τις ευθύνες τους όσον αφορά την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως περιγράφεται στην οδηγία PFSP και θα έχουν κατάρτιση στους ακόλουθους τομείς:

A) τις σχετικές διατάξεις του Σχεδίου Λιμενικής Εγκατάστασης / Ασφάλειας Πλοίων

B) η καταλληλότητα και η εφαρμογή των επιπέδων ασφαλείας

Γ) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης

Δ) αναγνώριση και ανίχνευση επικίνδυνων ουσιών και συσκευών

E) την αναγνώριση των χαρακτηριστικών και των συμπεριφορών των ατόμων που είναι ενδέχεται να απειλήσουν την ασφάλεια και

Στ) άλλη εκπαίδευση ειδική για τα καθήκοντά τους.

3) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή του PFSP, θα πραγματοποιηθούν ασκήσεις τουλάχιστον μία φορά ανά τρίμηνο για να ελεγχθούν όλα τα επιμέρους στοιχεία του PFSP.

3.3.5 Εγγραφές, έλεγχοι, ανασκόπηση και τροποποιήσεις

1. Η υπεύθυνη Υπηρεσία Ασφαλείας διατηρεί όλα τα αρχεία ασφαλείας για περίοδο 7 ετών
2. Το PFSP ελέγχεται από τον PFSO και εγκρίνεται από την Αρχή ή από τους ελεγκτές της Αρχής σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη.
3. Το PFSP επαληθεύεται ετησίως από την Αρχή.
4. Το PFSP επανεξετάζεται, ενημερώνεται ή τροποποιείται σύμφωνα με τις διαδικασίες του PFSP από τον PFSO και θα πρέπει να αναθεωρηθεί -
 - α) εάν τροποποιηθεί η αξιολόγηση της ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.
 - β) αν στον εξωτερικό έλεγχο που διεξάγεται από την Αρχή εντοπιστούν αποτυχίες στο PFSP.
 - γ) τα επεισόδια ασφάλειας ή τις απειλές που αφορούν τη λιμενική εγκατάσταση και
 - δ) μετά από αλλαγές στην ιδιοκτησία ή τον επιχειρησιακό έλεγχο της λιμενικής εγκατάστασης.
5. Ο PFSO μπορεί να προτείνει κατάλληλες τροποποιήσεις στο εγκεκριμένο σχέδιο που ακολουθεί κάθε επανεξέταση του σχεδίου σχετικά με:
 - α) προτεινόμενες αλλαγές στα μέτρα ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης και
 - β) την αφαίρεση, τροποποίηση ή αντικατάσταση οποιουδήποτε εξοπλισμού και συστημάτων απαραίτητη για τη διατήρηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης.
6. Οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (5) υποβάλλονται στην Αρχή για έγκριση.

Κεφάλαιο 4^ο: Σχέδιο Εφαρμογής Κράτους Σημαίας (FSI 11)

Το παρόν έγγραφο περιέχει πληροφορίες που βασίζονται στο αποτέλεσμα της ενδέκατης συνεδρίασης της Υποεπιτροπής για την εφαρμογή της σημαίας του κράτους (FSI) για την ασφάλεια στη θάλασσα (MSC) και την 40η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC), όσον αφορά τις δραστηριότητες ασφαλείας στα λιμάνια.

4.1 Μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων

Μετά από τη Διπλωματική Διάσκεψη του 2002 για τη ναυτική ασφάλεια, η οποία ενέκρινε τον Δεκέμβριο του περασμένου έτους τις τροποποιήσεις της σύμβασης SOLAS και έναν νέο διεθνή κώδικα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (κώδικας ISPS), το FSI 11 επισήμανε ότι, σύμφωνα με το ψήφισμα 3 της Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, η MSC 76 ανέθεσε στην υποεπιτροπή να εξετάσει προσεκτικά:

1. την επανεξέταση των διαδικασιών για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα (ψήφισμα A.787 (19) όπως τροποποιήθηκε με το ψήφισμα A.882 (21)) και, εφόσον κριθεί αναγκαίο, την κατάρτιση των κατάλληλων τροποποιήσεων και
2. την ανάγκη και ενδεχομένως την ανάπτυξη οποιωνδήποτε άλλων κατευθυντήριων γραμμών για τη διασφάλιση της συνολικής, ομοιόμορφης και συνεπούς εφαρμογής των διατάξεων του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους A του κώδικα ISPS.

Η υποεπιτροπή εξέτασε το ζήτημα της ανάπτυξης γενικών κατευθυντήριων γραμμών για την παροχή συνδρομής στις αρχές ελέγχου των λιμένων κατά τη διενέργεια επιθεωρήσεων ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον κώδικα ISPS και συμφώνησε ότι, προκειμένου να

διευκολυνθεί μια εναρμονισμένη και συνεπής προσέγγιση των επιθεωρήσεων και να ενισχυθεί η ετοιμότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, υπήρξε ανάγκη να αναπτυχθούν παρόμοιες γενικές κατευθυντήριες γραμμές, οι οποίες θα βοηθούσαν από τις εργασίες που διεξάγονται από περιφερειακές συμφωνίες αρχών.

Αφού συζήτησε το θέμα της προετοιμασίας γενικών κατευθυντήριων γραμμών πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της 1ης Ιουλίου 2004 για το νέο κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS και τον κώδικα ISPS και τη δυνατότητα προόδου του έργου μεταξύ των περιπτώσεων. Το FSI 11 αποφάσισε και κάλεσε τα μέλη να υποβάλουν προτάσεις σχετικά με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τις αρχές PSC για τη διεξαγωγή επιθεώρησης στο πλαίσιο του κώδικα ISPS στο FSI 12 (15 έως 19 Μαρτίου 2004) προς εξέταση.

4.2 Ταυτότητα ID για πλοιοκτήτριες εταιρείες

Το FSI 11 εξέτασε την πρόταση για την έγκριση από τον Οργανισμό ενός αριθμού εταιρείας, παρόμοιο με τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου. Ο προτεινόμενος αριθμός εταιρείας του IMO θα εκδίδεται επίσης δωρεάν από το Lloyd's Register Fairplay με την ίδια μέθοδο «ηλεκτρονικού τύπου» όπως και για τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου IMO και θα διατίθεται, μέσω των υπηρεσιών δεδομένων, στις ναυτιλιακές και άλλες ρυθμιστικές αρχές συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών PSC .

Έχοντας πεισθεί για τα οφέλη από την ανάπτυξη ενός μοναδικού δελτίου ταυτότητας για εταιρείες ναυπηγικής και ναυτιλιακής διαχείρισης για λόγους ασφάλειας στη θάλασσα και θαλάσσιας ασφάλειας, το FSI 11 συνέστησε στο MSC 77 να συμπεριληφθεί ένα στοιχείο υψηλής προτεραιότητας με τίτλο "Μοναδικά αναγνωριστικά στοιχεία για εταιρείες και εγγεγραμμένους ιδιοκτήτες" - το πρόγραμμα εργασίας της επιτροπής, με ημερομηνία ολοκλήρωσης του στόχου του 2005, και στην προσωρινή ημερήσια διάταξη για το FSI 12.

4.3 Αριθμός IMO σε σχέδια πλοίου, εγχειρίδια και έγγραφα

Το FSI 11, αφού εξέτασε την πρόταση ότι τα σχέδια, τα εγχειρίδια και άλλα έγγραφα των πλοίων που απαιτούνται από τις διάφορες συμβάσεις του IMO πρέπει να επισημαίνονται με τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου του IMO για σκοπούς ασφάλειας στη θάλασσα, δεδομένου ότι ο αριθμός του IMO βοηθάει για τον εντοπισμό των πληροφοριών, οι οποίες πρέπει να βρίσκονται στο πλοίο, επομένως αφορούν το εν λόγω πλοίο και τη διεξαγωγή ερευνών, συνιστούσε στην MSC υψηλής προτεραιότητας στο "Σχέδιο σήμανσης πλοίων, εγχειρίδια και άλλα έγγραφα με τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου του IMO »θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο πρόγραμμα υποεπιτροπής, με σκοπό την ολοκλήρωση του στόχου το 2005 και στην προσωρινή διάταξη για το FSI 12.

4.4 Αναφορές σε περιφερικούς ελέγχους του κράτος λιμένα

Ετήσιες εκθέσεις σημειώθηκαν από τα PSC και από την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών που παρασχεθήκαν από το FSI 11, που φανέρωσαν αύξηση στον αριθμό επιθεωρήσεων με αποτέλεσμα να αυξηθεί η ασφάλεια και να υπάρχουν λιγότερες κρατήσεις.

Δύο από αυτά είναι:

A) Για το Paris MoU (FSI 11/5/1 και FSI 11 / INF.5), αναφέροντας ότι το 2001 πραγματοποιήθηκαν συνολικά 18.681 επιθεωρήσεις (11.358 το 2000), οι οποίες οδήγησαν σε 1.699 κρατήσεις (1.764 το 2000) Για συνολικό ποσοστό κράτησης 9,09% (9,5% το 2000) ·

B) Πληροφορίες σχετικά με την έκθεση ελέγχου του κράτους λιμένα των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (FSI 11 / INF.2), η οποία έδειξε ότι το 2001 πραγματοποιήθηκαν συνολικά 10.711 εξετάσεις (11.767 το 2000), οδηγώντας σε 172 κατασχέσεις (193 το 2000) Συνολικό ποσοστό κράτησης 2,7% (3,6% το 2000). Η έκθεση δείχνει αύξηση των ελλείψεων που συνδέονται με τον κώδικα ISM (20% των συνολικών ελλείψεων που εντοπίστηκαν στα πλοία που κρατούνται).

Η MSC 75 σημείωσε το αποτέλεσμα της εξέτασης από την υποεπιτροπή της χρήσης στατιστικών για την αξιολόγηση και την ανάλυση των εκθέσεων σχετικά με τις κρατήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα και, ειδικότερα, την ανάγκη προσδιορισμού του σκοπού και της χρήσης στατιστικών στοιχείων για μια τέτοια αξιολόγηση και συμφώνησαν ότι το ζήτημα θα πρέπει να συζητηθεί περαιτέρω στο FSI 11 με βάση την έκθεση και τις σχετικές συστάσεις της ομάδας αλληλογραφίας που συγκροτήθηκε από την υποεπιτροπή. Το προτεινόμενο μέτρο 22 - «Βελτίωση της ομοιομορφίας των πρακτικών επιθεώρησης και υποβολής εκθέσεων για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα και προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών», το οποίο εντοπίστηκε από την ομάδα εργασίας MSC 73 για την ασφάλεια των πετρελαιοφόρων και τα περιβαλλοντικά θέματα, θα εξεταστεί στο πλαίσιο του συνεχούς σημείου " Σχετικά με τις κρατήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα και την ανάλυση και αξιολόγηση των εκθέσεων "στις μελλοντικές συνεδριάσεις.

Στη συνέχεια, η υποεπιτροπή εντόπισε τα ακόλουθα θέματα, τα οποία δεν είχαν ακόμη αντιμετωπιστεί σωστά:

1. Ανάπτυξη ενός κοινού συστήματος κωδικοποίησης για τις ελλείψεις.
2. την καταλληλότητα των στατιστικών στοιχείων και των πληροφοριών που περιέχονται στα έγγραφα FSI 7 / INF.3 και FSI 7 / INF.7 για σκοπούς αξιολόγησης.
3. την επανάληψη της παραγωγής στατιστικών στοιχείων του PSC και της ταξινόμησης των στοιχείων PSC από τη Γραμματεία ·
4. περαιτέρω εξέταση της χρήσης των παρεχόμενων δεδομένων και της επακόλουθης ανάπτυξης στατιστικής ανάλυσης.
5. ανάλυση των ετήσιων εκθέσεων για τα καθεστώτα PSC. και
6. εναρμόνιση των διαδικασιών PSC.

Επίσης συζητήθηκε εάν η υποεπιτροπή θα μπορούσε να συμφωνήσει ότι οι σκοποί για τους οποίους απαιτούνται πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των PSC και οι οποίοι θα παρείχαν ένα σημείο αναφοράς για την εξέταση και την ανάλυση αυτών των πληροφοριών θα ήταν:

1. να παρέχουν επαρκείς πληροφορίες στον ΙΜΟ για τη συλλογή, ανάλυση και δημοσίευση στην ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα.
2. να παρακολουθούν τις επιδόσεις των κρατών σημαίας στην αποτελεσματική εφαρμογή των μέσων του ΙΜΟ.
3. να παρακολουθούν την απόδοση των αναγνωρισμένων οργανισμών.
4. εντοπίζουν τις τάσεις που σχετίζονται με την κράτηση και άλλες ελλείψεις.
5. παρέχουν σημεία αναφοράς αποδεκτών επιδόσεων στα κράτη σημαίας.
6. παρέχουν ένα διεθνές σημείο αναφοράς για καθοδήγηση στο μνημόνιο συμφωνίας σχετικά με τα πρότυπα των σκαφών στην περιφέρειά τους.
7. παρέχουν στη Γραμματεία πληροφορίες που επιτρέπουν την παρέμβαση ή / και την τεχνική συνεργασία ή την παροχή βοήθειας / κατάρτισης από εμπειρογνώμονες, όταν ένα κράτος σημαίας έχει απαράδεκτο ποσοστό κράτησης. Και
8. να επιτρέπουν την εκπόνηση στρατηγικών στόχων και στόχων που θα καθορίζονται από τον ΙΜΟ για τις επιδόσεις των κρατών σημαίας και των αναγνωρισμένων οργανισμών.

Η υποεπιτροπή αναγνώρισε ότι οι εναρμονισμένες πρακτικές των PSC και η ενισχυμένη συνοχή των δεδομένων θα επέτρεπαν τελικά την κατάρτιση παγκόσμιων στατιστικών με βάση τα πολύτιμα δεδομένα που συλλέγονται μέσω των δραστηριοτήτων των PSC, τα οποία θα μπορούσαν να αναπτυχθούν ως εργαλείο διεξαγωγής παγκόσμιων αναλύσεων και ταυτοποίησης των τάσεων.

4.5 Ανασκόπηση Διαδικασιών

Η υποεπιτροπή εξέτασε μια αναφορά σε ένα πρόσφατο περιστατικό κατά το οποίο η αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα κρατούσε δεξαμενόπλοιο για αδικαιολόγητα μεγάλη χρονική περίοδο εξαιτίας μιας στιγμιαίας διαρροής από τη δεξαμενή φορτίου της και δεν ανταποκρίθηκε στις επανειλημμένες ενέργειες προσφυγής του κράτους σημαίας κατά του κράτους λιμένα. Η υποβολή πρότεινε ότι η υποεπιτροπή επανεξετάζει τη διαδικασία επανεξέτασης / προσφυγής του κράτους σημαίας σχετικά με την παρέμβαση ελέγχου του κράτους λιμένα.

Το ενδιαφερόμενο κράτος λιμένα ενημέρωσε οικειοθελώς την υποεπιτροπή ότι το συμβάν είχε συμβεί στο λιμάνι του και για να είναι διαφανής σε οποιοδήποτε θέμα ή περιστατικό σχετικά με παρεμβάσεις του PSC που επηρεάζουν το συμφέρον άλλου κράτους σημαίας αλλά χωρίς να αποκαλύπτει την ταυτότητα των εμπλεκόμενων ιδιωτών. Η ανεπάρκεια που παρουσιάζει ρωγμή στο κύτος με διαρροή από φορτωμένο δεξαμενόπλοιο είναι αρκετά σοβαρή ώστε να δικαιολογεί την κράτηση του σκάφους και την επακόλουθη δράση του PSC, σύμφωνα με το ψήφισμα Α.787 (19) του ΙΜΟ, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση Α. 882 (21) και τους περιφερειακούς κανονισμούς του ΜοU.

Αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν την άποψη ότι η υποεπιτροπή πρέπει να υιοθετήσει μια ισορροπημένη προσέγγιση από την άποψη του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα και συνέστησε στην επιτροπή να επικεντρωθεί σε οποιαδήποτε διδάγματα που θα μπορούσαν να αντληθούν από το περιστατικό.

Μετά από μακρές συζητήσεις, η υποεπιτροπή συμφώνησε ότι δεν είναι το κατάλληλο φόρουμ για τη συζήτηση αυτού του συγκεκριμένου περιστατικού, αλλά συνιστά να διατηρηθεί μια σωστή γραμμή επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ του κράτους του λιμένα και του κράτους σημαίας σε περίπτωση κράτησης ενός πλοίου ως αποτέλεσμα της επιθεώρησης PSC. Κατά τη διάρκεια της προαναφερθείσας συζήτησης σχετικά με το περιστατικό της επιτροπής ελέγχου, προτάθηκε από το Paris MoU να υποβληθεί στον IMO.

Κεφάλαιο 5^ο: Πειρατεία και ISPS

5.1 Υποχρεώσεις και καθήκοντα Αξιωματικού Ασφαλείας του πλοίου σε σχέση με πειρατική επίθεση

Ο υπεύθυνος αξιωματικός ασφαλείας πλοίου πρέπει να καθορίσει ποιες ενέργειες είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος. Επομένως, ο υπεύθυνος αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου είναι υπεύθυνος για:

- Να διεξάγει επιθεώρηση ασφαλείας στο πλοίο για να διασφαλίσει ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας που βρίσκεται στο πλοίο αυτό λειτουργεί και συντηρείται σωστά.
- Να διατηρεί και να εποπτεύει την εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, συμπεριλαμβανομένων τυχόν τροποποιήσεων του σχεδίου.
- Να ενισχύσει την ευαισθητοποίηση και την επαγρύπνηση της ασφάλειας στο πλοίο.
- Εξασφαλίζει ότι έχει παρασχεθεί επαρκής εκπαίδευση στο προσωπικό του πλοίου, κατά περίπτωση.
- Διεξαγωγή έρευνας ασφαλείας του λιμένα.
- Εξασφάλιση της συνοχής μεταξύ των απαιτήσεων ασφάλειας και της ορθής μεταχείρισης του προσωπικού του πλοίου που επηρεάζεται από τις απαιτήσεις αυτές.
- Να παρέχει σε όλο το προσωπικό του πλοίου ενημερώσεις πάνω σε θέματα ασφαλείας για πιθανές απειλές, διαδικασίες για την αναφορά ύποπτων προσώπων, αντικειμένων ή δραστηριοτήτων και την ανάγκη επαγρύπνησης.

5.2 Σχέδιο Ασφάλειας του πλοίου

Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου πρέπει να αντικατοπτρίζει τη διαδικασία αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών της διεπαφής πλοίου ή πλοίου / λιμένα. Σε κατάσταση ετοιμότητας, το σχέδιο ασφάλειας πλοίου αντικατοπτρίζει τις ακόλουθες ενέργειες που πρέπει να ληφθούν από το σκάφος:

- Διασφαλίζουν την εκπλήρωση όλων των καθηκόντων ασφάλειας του πλοίου.
- Παρακολουθεί την πρόσβαση στο πλοίο.
- Παρακολουθήστε τις περιοχές του καταστρώματος και τις περιοχές γύρω από το πλοίο.
- Παρακολούθηση της επιβίβασης των προσώπων και των αντικειμένων τους.
- Βεβαίωση ότι η επικοινωνία είναι άμεσα διαθέσιμη για θέματα ασφαλείας.

Όταν εισέρχεται σε λιμένα ένα πλοίο υποχρεούται να ενεργεί σύμφωνα με το επίπεδο ασφαλείας που έχει ορίσει η συμβαλλόμενη κυβέρνηση. Ένα πλοίο ή μια εταιρεία μπορεί να επιλέξει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από αυτό που συνιστά ο υπεύθυνος ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης.

Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου πρέπει να αντικατοπτρίζει σαφώς ότι ο υπεύθυνος ασφαλείας του πλοίου δεν μπορεί να αλλάξει το επίπεδο ασφαλείας επί του σκάφους, αλλά μπορεί να αυξήσει τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνει το σκάφος που αντιστοιχούν σε υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας, προκειμένου να διασφαλιστεί η ακεραιότητα της ασφάλειας του πλοίου.

5.3 Μέτρα Ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν πριν την επίθεση

Πριν το πλοίο εισέρχεται σε περιοχή υψηλού κινδύνου όπου είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί μια επίθεση μετά, πρέπει να ληφθούν υπόψη πρόσθετα μέτρα:

- Εκτός από τον αξιωματικό ναυσιπλοΐας, συνιστάται να υπάρχει εξειδικευμένος αξιωματικός για την χρήση του GMDSS, να διασφαλίζει ότι η γέφυρα του πλοίου είναι επαρκώς επανδρωμένη.
- Πριν από την είσοδο σε περιοχές όπου έχουν σημειωθεί επιθέσεις ή όπου μπορεί να υπάρξουν, ο αξιωματικός γέφυρας θα πρέπει να εξασκεί και να τελειοποιεί τις σχετικές διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας και να εξασφαλίζει ότι όλοι οι πομποί, συμπεριλαμβανομένων των δορυφορικών σταθμών, είναι πλήρως λειτουργικοί και διατίθενται για άμεση χρήση στις συχότητες κινδύνου και ασφάλειας.

Επιπλέον, εάν ο πλοίαρχος θεωρεί ότι η κίνηση άλλων πλοίων συνιστά άμεση απειλή για το πλοίο του ή ότι υπάρχει κίνδυνος για τη ναυσιπλοΐα γενικά, πρέπει να στείλει μήνυμα κινδύνου προς όλους τους σταθμούς καθώς και την παροχή πληροφοριών στην αρμόδια κυβερνητική αρχή. Επίσης ένα μήνυμα κινδύνου πρέπει να μεταδοθεί στο κανάλι VHF 16 και / ή μετάδοση κλήσης DSC στο κανάλι VHF 70 χρησιμοποιώντας την προτεραιότητα ασφαλείας. Όλα αυτά τα μηνύματα πρέπει να προπορεύονται από το σήμα ασφαλείας (SECURITE).

Ο υπεύθυνος ασφαλείας πρέπει να ειδοποιήσει το προσωπικό του πλοίου για τις αλλαγές στις συνθήκες ασφαλείας στο πλοίο.

5.4 Μέτρα Ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν κατά την διάρκεια της επίθεσης

Ο Αξιωματικός Ασφαλείας του πλοίου πρέπει να ειδοποιεί την ομάδα ασφαλείας και να συντονίζει την απάντηση στην επίθεση χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα επί του σκάφους για να προληφθεί η ασφάλεια των επιβατών και του πλοίου. Τα μέτρα που πρέπει να λάβει είναι τα ακόλουθα:

- Ασφαλίζοντας όλες τις εισόδους πρόσβασης για να αποτραπεί η εισβολή.
- Ειδοποιώντας κοντινό πλοίο για το συμβάν.
- Παρέχοντας βοήθεια σε κοντινό πλοίο.
- Εξετάζοντας το κύτος ή ερευνώντας για τυχόν βόμβες στο πλοίο.
- Προσδιορίζοντας το είδος της επικοινωνίας που πρέπει να χρησιμοποιείται σε περίπτωση παραβίασης της ασφάλειας και παράνομης ενέργειας ή άλλης έκτακτης ανάγκης.
- Ο υπεύθυνος ασφαλείας του πλοίου, αν οι περιστάσεις του επιτρέπουν, οφείλει να αναφέρει αμέσως το περιστατικό στον υπεύθυνο ασφαλείας της εταιρείας και στις τοπικές αρχές.

5.5 Μέτρα Ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν μετά την επίθεση

Μετά την επίθεση και ανάλογα με την πορεία των γεγονότων, ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου πρέπει να αποκαταστήσει την ακεραιότητα της ασφάλειας του πλοίου για να αποτρέψει περαιτέρω παραβιάσεις. Οι απαραίτητες ειδοποιήσεις πρέπει να αποσταλούν στον υπεύθυνο ασφαλείας της εταιρείας, στις λιμενικές αρχές, στα κοντινά πλοία και στο κράτος σημαίας του πλοίου.

Ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου πρέπει να διενεργήσει έρευνα για την επίθεση. Θα πρέπει να υποβληθεί στον υπεύθυνο ασφαλείας της εταιρείας η οποία θα περιγράφει λεπτομερώς την παραβίαση της ασφάλειας, τα αποτελέσματα της έρευνας και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν προταθεί ή ληφθεί.

Ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου πρέπει να διενεργήσουν μια αξιολόγηση της ασφαλείας του πλοίου για να διασφαλίσουν την εφαρμογή του τωρινού σχεδίου ασφαλείας πλοίου και να επανεξετάσουν τις ενέργειες ασφαλείας προκειμένου να καταλήξουν στο συμπέρασμα εάν το σχέδιο ασφαλείας πλοίου πρέπει να τροποποιηθεί για να ληφθούν νέα μέτρα ασφαλείας για να αποφευχθεί η επανάληψη μιας επίθεσης.

Ο υπεύθυνος ασφαλείας πλοίου πρέπει να επανεξετάσει την ανταπόκριση του πληρώματος στην επίθεση και να εντοπίσει νέα εκπαίδευση που απαιτεί μια λεπτομερή καταγραφή και να περιγράψει την επίθεση και τα μέτρα ασφαλείας πρέπει να γίνονται καταγράφοντας τα στο ημερολόγιο ασφαλείας του πλοίου και πρέπει να τηρούνται τα κατάλληλα αρχεία για επιθεώρηση όποτε είναι απαραίτητο.

5.6 Λιμένας κατάπλου-Προδιαγραφές πλάνου ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων

Η Λιμενική Εγκατάσταση θα πρέπει να διαθέτει ένα ανεπτυγμένο σχέδιο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης κατάλληλο για τη διεπαφή πλοίου / λιμένα όπως απαιτείται από το ISPC. Το σχέδιο θα πρέπει να αντικατοπτρίζει τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται όταν ένα πλοίο που επιτίθεται από τους Πειρατές κατευθύνεται προς το λιμάνι. Η λιμενική εγκατάσταση μπορεί να περιορίσει την είσοδο οποιουδήποτε σκάφους που επιτέθηκε πρόσφατα από πειρατές.

Ένα σκάφος κατά την άφιξή του στο λιμάνι κατάπλου, θα έχει υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας λόγω της επίθεσης. Το σχέδιο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να απαιτήσει σε αυτή την περίπτωση από τον αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου να επικοινωνήσει εκ των προτέρων με τον υπεύθυνο ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης και να στείλει την έκθεσή του σχετικά με τα στοιχεία του συμβάντος.

Το σχέδιο ασφαλείας λιμένα πρέπει να αναθέτει στον υπεύθυνο ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης την συμπλήρωση μιας δήλωσης ασφαλείας. Η δήλωση ασφαλείας καλύπτει τις απαιτήσεις ασφαλείας που θα μπορούσαν να κατανεμηθούν μεταξύ της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου και αναφέρει την ευθύνη για κάθε μία από αυτές.

Ο υπεύθυνος ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να ζητήσει δήλωση ασφαλείας όταν,

- Το πλοίο έχει υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από τη λιμενική εγκατάσταση,
- Οι δραστηριότητες του πλοίου ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο για τα πρόσωπα, την περιουσία ή το περιβάλλον για συγκεκριμένους λόγους, συμπεριλαμβανομένου του φορτίου ή των επιβατών του ή των συνθηκών στη λιμενική εγκατάσταση ή συνδυασμός αυτών των παραγόντων.

Κεφάλαιο 6^ο: Λαθρεπιβάτες

Ορισμός

Λαθρεπιβάτης χαρακτηρίζεται "Ένα πρόσωπο που κρύβεται σε ένα πλοίο ή στο φορτίο, χωρίς τη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του πλοίαρχου ή οποιουδήποτε άλλου υπεύθυνου και ο οποίος εντοπίζεται στο πλοίο μετά την αναχώρησή του από λιμένα ή στο λιμάνι κατάπλου κατά την εκφόρτωσή του και αναφέρεται ως λαθρεπιβάτης από τον πλοίαρχο στην αρμόδιες αρχές".

Η παρουσία των λαθρεπιβατών επί των πλοίων μπορεί να έχει σοβαρές συνέπειες για τα πλοία. Το πλοίο θα μπορούσε να καθυστερήσει στο λιμάνι. Ο επαναπατρισμός των λαθρεπιβατών μπορούν να είναι μια πολύ περίπλοκη και δαπανηρή διαδικασία που αφορά τους πλοίαρχους, τους εφοπλιστές, το λιμάνι τις Αρχές και πράκτορες. Επίσης η ζωή των λαθρεπιβατών βρίσκεται σε κίνδυνο καθόλα την διάρκεια που κρύβονται διότι μένουν κρυμμένοι για πολλές μέρες χωρίς φαγητό και νερό, ιδίως άμα βρίσκονται σε κλειστούς χώρους υπάρχει κίνδυνος ασφυξίας

6.1 Λαθρεπιβάτες μέσα στα αμπάρια

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ενθαρρύνει έντονα την λήψη των κατάλληλων μέτρων για να μειωθούν οι κίνδυνοι των μη εξουσιοδοτημένων προσώπων που επιβιβάζονται σε πλοία. Η σύμβαση FAL έχει ξεκάθαρα "Προληπτικά μέτρα" για τα πλοία / λιμάνι και συνιστώμενες πρακτικές για την "Μεταχείριση των λαθρεπιβατών κατά τη διάρκεια πάνω στο πλοίο και την "Αποβίβαση και επιστροφή των λαθρεπιβατών".

Η επιτροπή διευκόλυνσης το 2011, ενέκρινε ψήφισμα για "Αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την πρόληψη της πρόσβασης από λαθρεπιβάτες και την κατανομή ευθυνών για την επιτυχή επίλυση των λαθραίων υποθέσεων". Απευθύνεται στις κυβερνήσεις των κρατών μελών που δεν συνάπτουν με την σύμβαση της FAL και σε εκείνα τα κράτη μέλη που θεωρούν ότι δεν είναι εφικτό να συμμορφωθούν με προτεινόμενες εφαρμογές της σύμβασης FAL.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα περιστατικά λαθρεπιβατών αποτελούν σοβαρό πρόβλημα για τη ναυτιλία και ότι δεν έχουν παρατηρηθεί ενδείξεις βελτίωσης όσον αφορά τη μείωση των λαθρεπιβατών, ο Οργανισμός ενθαρρύνει έντονα τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν πλήρως τη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), κεφάλαιο XI-2 σχετικά με τα μέτρα για την ενίσχυση της ναυτιλίας την ασφάλεια και τον κώδικα ISPS, ο οποίος περιέχει επίσης σαφείς προδιαγραφές για τον έλεγχο πρόσβασης και την ασφαλή μέτρα για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία.

6.2 Η Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας (FAL)

Οι κύριοι στόχοι της Σύμβασης είναι να αποτρέψουν περιττές καθυστερήσεις στη θαλάσσια κυκλοφορία, να βοηθήσουν την συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων και να εξασφαλίσει τον υψηλότερο δυνατό βαθμό ομοιομορφίας σε διάφορες διαδικασίες. Οι περισσότερες ανθρώπινες δραστηριότητες ρυθμίζονται, είτε από σύμβαση είτε από κανονισμό.

Στις 9 Απριλίου το 1965 εγκρίθηκε η σύμβαση για τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας (FAL). Η σύμβαση περιέχει "πρότυπα" και "προτεινόμενες πρακτικές" σχετικά με τις διατυπώσεις, τις απαιτήσεις εγγράφων και τις διαδικασίες που θα έπρεπε να εφαρμοστεί κατά την άφιξη, τη διαμονή και την αναχώρηση στο ίδιο το πλοίο, στο πλήρωμά του, στους επιβάτες, στις αποσκευές και στις αποσκευές φορτίο.

Η σύμβαση προβλέπει ότι κάθε συμβαλλόμενο κράτος που θεωρεί ότι δεν είναι εφικτό να συμμορφώνεται με οποιοδήποτε διεθνές πρότυπο ή θεωρεί απαραίτητο να υιοθετήσει διαφορετικούς κανονισμούς, πρέπει να ενημερώσει τον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ για τις "διαφορές" μεταξύ των εφαρμογών του και τα πρότυπα. Η ίδια διαδικασία ισχύει για νέα ή τροποποιημένα πρότυπα. Οι τροπολογίες αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό της σύμβασης για την ενίσχυση της διευκόλυνσης της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας.

6.3 Αντίμετρα

6.3.1 Ασφάλεια λιμένα

Πολλοί λιμένες έχουν επαρκή ασφάλεια. Ενώ σε άλλες η ασφάλεια είναι ανύπαρκτη. Άνευ της κατάστασης δεν συνιστάται να βασίζεστε αποκλειστικά στην ασφάλεια των λιμένων. Ο πράκτορας γνωρίζει ότι το πλοίο δεν έχει πρόθεση να ταξιδέψει με λαθρεπιβάτες επί του σκάφους και ότι ζητείται επανειλημμένα να εξασφαλίσει ότι όλα τα μέτρα ασφαλείας που είναι διαθέσιμα στο λιμάνι για να λειτουργούν προς το συμφέρον του πλοίου.

Το πλήρωμα έχει μικρή ή καθόλου επιρροή στην ασφάλεια των λιμένων και πρέπει να επικεντρωθεί στην πρόληψη των λαθρεπιβατών από την πρόσβαση στο πλοίο. Η απειλή υψηλού κινδύνου προέρχεται από λιμένες και τερματικούς σταθμούς στους οποίους δεν υπάρχει ο κώδικας ISPS. Το καθήκον του πλοιάρχου και του πλοιοκτήτη να αποτρέψει τους λαθρεπιβάτες σε αυτά τα λιμάνια από τη είσοδο στο πλοίο είναι πολύ δύσκολο. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εκπαιδεύουν τα πληρώματά τους, να εκδίδουν τις σωστές οδηγίες και διαδικασίες που επιτρέπουν στο πλοίο να παρέχει ένα αποφασιστικό αποτρεπτικό παράγοντα, σταματώντας τους λαθρεπιβάτες από την επιβίβαση.

6.3.2 Μειώνοντας το ρίσκο στα λιμάνια

Λαμβάνοντας υπόψη των πολλών ανθρώπων που συχνά έρχονται στο πλοίο όταν ένα πλοίο φτάνει στο λιμάνι, ένα σύστημα ελέγχου μπορεί να έχει πολύτιμη βοήθεια.

- Ο έλεγχος στα σημεία πρόσβασης πρέπει να είναι πλήρης, το όνομα του επισκέπτη πρέπει να σημειωθεί εναντίον του αριθμού του να περάσει πριν εκδοθεί και να αποδειχθεί η ταυτότητα που αποκτάται και αποθηκεύεται όσο βρίσκεται πάνω στο πλοίο.
- Το πλοίο ενημερώνεται από τον πράκτορα εάν η θύρα είναι ικανή να παρέχει επαρκή ασφάλεια. Αν όχι, ο πράκτορας μπορεί να ζητήσει να οργανώσει πρόσθετη ασφάλεια και να συμπεριλαμβάνονται συγκεκριμένοι όροι στη σύμβαση με την εταιρεία ασφαλείας η οποία θα είναι υπεύθυνη για όλα τα έξοδα αποβίβασης και επαναπατρισμού σε περίπτωση που θα αργότερα ανακαλυφθεί ότι οι λαθρεπιβάτες κατάφεραν να επιβιβαστούν στο πλοίο στο συγκεκριμένο λιμάνι.
- Εάν υπάρχουν αμφιβολίες ως προς την αποτελεσματικότητα των φρουρών που παρέχονται σε τοπικό επίπεδο σε λιμένες όπου υπάρχει μεγάλος αριθμός των λαθρεπιβατών και είναι γνωστό ότι επιβιβάζονται στα πλοία θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η παραμονή των φρουρών στην εργασία τους.

6.3.3 Μέτρα πάνω στο πλοίο

Εκτός από τα μέτρα που εμποδίζουν την πρόσβαση στο πλοίο, μπορούν να ληφθούν πρόσθετα μέτρα που εφαρμόζονται επί του σκάφους κατά τη διάρκεια των εργασιών φορτίου και πριν από την αναχώρηση ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος φεύγοντας με λαθρεπιβάτες στο πλοίο. Το πλήρωμα ενημερώνετε σχετικά με τους κινδύνους για τους λαθρεπιβάτες που έχουν πρόσβαση στο σκάφος και την ανάγκη για την συνεργασία τους όσο αναφορά οτιδήποτε ασυνήθιστο ή / και ύποπτο.

Όλες οι πόρτες και τα δωμάτια θα πρέπει να είναι κλειδωμένα, οι χώροι οι οποίοι δεν μπορούν να κλειδωθούν για λόγους ασφάλειας σφραγίζονται έτσι ώστε άμα παραβιαστούν να φανεί. Η πρόσβαση στο πλοίο θα πρέπει να γίνεται από ένα μόνο σημείο και σε αυτό το σημείο θα πρέπει να υπάρχει πάντα ένα μέλος του πληρώματος για να ελέγχει τα άτομα που επιβιβάζονται στο πλοίο. Το πλήρωμα θα πρέπει να βεβαιώνεται ότι όλες οι κλειδαριές είναι κλειδωμένες και ότι θέσεις που δεν μπορούν να κλειδωθούν είναι σφραγισμένα με σφραγίδες ασφαλείας ή με σύρμα.

Σε κάθε λιμάνι υπάρχει διαφορετικό σημείο πρόσβασης που χρησιμοποιείται συνήθως. Θα πρέπει να γίνονται περιπολίες πάνω στο πλοίο και να ελέγχονται όλα τα σημεία από όπου μπορεί κάποιος λαθρεπιβάτης να επιβιβαστεί παράνομα, για παράδειγμα από τους κάβους ή την αλυσίδα της άγκυρας.

Κεφάλαιο 7^ο: Λαθρεμπόριο Ναρκωτικών

7.1 Γενικός Κανόνας

Το λαθρεμπόριο ναρκωτικών αποτελεί ένα πολύ σοβαρό έγκλημα σχεδόν οπουδήποτε στον κόσμο. Τα επηρεαζόμενα άτομα μπορεί να έχουν εκτεταμένες έρευνες, ανακρίσεις, κράτησης και ενδεχομένως ποινική δίωξη και φυλάκιση. Επιπλέον, τα περιουσιακά στοιχεία μπορούν να κατασχεθούν ως εγγύηση για βαριά πρόστιμα και κυρώσεις. Η απλή παρουσία των ναρκωτικών επί του σκάφους έχει στην πλειονότητα των περιπτώσεων, καταλήξει στην κράτηση του σκάφους και του πληρώματος και οι δαπάνες εναντίον μεμονωμένων μελών του πληρώματος.

7.2 Μέτρα για την πρόληψη του λαθρεμπορίου ναρκωτικών

Ο γενικός στόχος σε όλες τις περιπτώσεις είναι να αποφευχθεί η ύπαρξη παράνομων ουσιών μέσα στο πλοίο. Ακολουθούν ορισμένες γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τη λήψη προληπτικών μέτρων.

7.2.1 Πριν το κατάπλου σε λιμάνι

Το πλήρωμα που θα βγει από το πλοίο θα πρέπει να ενημερωθεί για τον κίνδυνο να τους πλησιάσουν οι ενδεχόμενοι λαθρέμποροι ναρκωτικών για να επιτύχουν την παράνομη διακίνηση ναρκωτικών. Το πλήρωμα πρέπει να καταλάβει ότι αυτό θα μπορούσε να είναι επικίνδυνο για τον εαυτό του. Επιπλέον, οι τοπικές αρχές ενδέχεται να ενεργήσουν έντονα εναντίον οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος που θα συνδεθεί με διακινητές ναρκωτικών.

Οι προειδοποιητικές αφίσες που περιγράφουν τους κινδύνους που σχετίζονται με τη μεταφορά ναρκωτικών πρέπει να εμφανίζονται με σαφήνεια στο σημείο εισόδου / εξόδου στο πλοίο και εντός των χώρων του ακομοδεσίου.

Το πλοίο πρέπει να τηρεί ακριβή αρχεία για όλες τις δραστηριότητες που παρατηρούνται καθώς και για τις ενέργειες που αναλαμβάνονται από τις τοπικές αρχές.

7.2.2 Στο λιμάνι και στην άγκυρα

Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα πρέπει να λάβουν όλες τις δυνατές προφυλάξεις για να περιορίσουν την πρόσβαση στο πλοίο από άτομα που δεν είναι εξουσιοδοτημένο. Το πλήρωμα θα πρέπει να διατηρεί ένα ημερολόγιο στο σημείο εισόδου / εξόδου και ο SSO θα πρέπει να ενημερωθεί εάν το πλήρωμα είναι αβέβαιο αν ένα άτομο έχει εξουσιοδότηση για να επιβιβαστεί. Ένας μέλος θα πρέπει να είναι πάντα παρών στην σκάλα του ακομοδεσίου και κατά τη διάρκεια της νύχτας όλες οι περιοχές θα πρέπει να είναι καλά φωτισμένες για να διευκολύνει την οπτική παρακολούθηση των χώρων και δραστηριοτήτων. Κάθε ύποπτη δραστηριότητα που διεξάγεται από τρίτους θα πρέπει να αναφέρεται στον SSO.

Πρέπει να δοθεί προσοχή στις μικρές βάρκες που προσεγγίζουν το πλοίο και σε οποιαδήποτε ύποπτη δραστηριότητα στο πλοίο. Το πλήρωμα πρέπει να εκτελεί τακτικές επιθεωρήσεις επί του πλοίου. Όταν οι χώροι πάνω στο πλοίο σφραγίζονται και μετά από περιπολία λείπουν οι σφραγίδες ασφαλείας πρέπει να διεξαχθεί έρευνα και αν δεν βρεθεί τίποτα οι σφραγίδες πρέπει να αντικαθίστανται από το πλήρωμα. Πρέπει να γίνει καταγραφή στο ημερολόγιο μαζί με μια σημείωση του αποτελέσματος της έρευνας / αναζήτηση και τους σχετικούς αριθμούς σφραγίδων.

Μόλις ολοκληρωθούν οι εργασίες φορτίου, το πλήρωμα πρέπει να πραγματοποιήσει πλήρη έρευνα πάνω στο πλοίο. Εκτός από την αναζήτηση παράνομων ουσιών, το πλήρωμα θα πρέπει να ψάχνει για λαθρεπιβάτες. Αν υπάρχουν υποψίες ότι τα ναρκωτικά μπορεί να έχουν τοποθετηθεί στο πλοίο, ο πλοίαρχος θα πρέπει να ζητήσει περιεκτική επιθεώρηση σκαφών, συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης του κύτους του σκάφους κάτω από την ίσαλο γραμμή.

7.3 Ενέργειες που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που βρεθούν ναρκωτικά πάνω στο πλοίο

Εάν βρεθούν ναρκωτικά πάνω στο πλοίο, ο πλοίαρχος / SSO θα πρέπει να λάβει αμέσως τα μέτρα που αναφέρονται στο Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του πλοίου (σύμφωνα με τον Κώδικα ISM) όπου περιλαμβάνει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν όσον αφορά την ειδοποίηση των τοπικών αρχών. Μπορούν επίσης να δοθούν οι ακόλουθες γενικές οδηγίες:

1. Τα ναρκωτικά δεν πρέπει να αγγιχθούν.
2. Φωτογραφία ή βίντεο του σημείου όπου βρέθηκαν τα ναρκωτικά, χωρίς να υπάρχει επαφή και αποτροπή της εισόδου σε μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα.
3. Ενημερώστε τον τοπικό ανταποκριτή P & I και τον πλοιοκτήτη.

Κεφάλαιο 8^ο: Πιστοποιητικά

1. Κάθε πλοίο υπόκειται στις παρακάτω επαληθεύσεις για την έκδοση πιστοποιητικού.

A) αρχική επαλήθευση πριν από την έναρξη λειτουργίας του πλοίου που απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό και όταν εκδίδεται για πρώτη φορά περιλαμβάνει πλήρη επαλήθευση του

συστήματος ασφαλείας του και όλων των εξοπλισμών ασφαλείας που καλύπτεται από τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2, τον παρόντα κανονισμό και το εγκεκριμένο SSP. Η επαλήθευση αυτή εξασφαλίζει ότι το σύστημα ασφαλείας και κάθε σχετικό εξοπλισμό ασφαλείας του πλοίου συμμορφώνεται πλήρως με τις ισχύουσες απαιτήσεις του Κεφαλαίου XI-2 και είναι σε ικανοποιητική κατάσταση και κατάλληλη για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται πάνω στο πλοίο.

Β) Επαλήθευση ανανέωσης σε χρονικά διαστήματα που καθορίζονται από την Αρχή, αλλά όχι άνω των 5 ετών. Αυτή η επαλήθευση εξασφαλίζει ότι το σύστημα ασφαλείας και κάθε εξοπλισμός ασφαλείας του πλοίου συμμορφώνεται πλήρως με τις ισχύουσες απαιτήσεις του Κεφαλαίου XI-2.

Γ) Μεταξύ του δεύτερου και τρίτου έτος του πιστοποιητικού διεξάγεται ενδιάμεσος έλεγχος. Ο ενδιάμεσος έλεγχος περιλαμβάνει την επιθεώρηση του συστήματος ασφαλείας και κάθε εξοπλισμό σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου για να εξασφαλίσει ότι παραμένει ικανοποιητικός για την σωστή λειτουργία του πάνω στο πλοίο.

Δ) Τυχόν πρόσθετες έρευνες που καθορίζονται από την Αρχή.

2. Οι επιθεώρηση των πλοίων διενεργούνται από τις Αρχές.

3. Σε κάθε περίπτωση, η Αρχή εγγυάται την πληρότητα και την αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης και αναλαμβάνει τη δέσμευση να εξασφαλίσει τις αναγκαίες ρυθμίσεις.

4. Το σύστημα ασφαλείας και κάθε συναφής εξοπλισμός ασφαλείας του πλοίου μετά την επιθεώρηση διατηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2. Αφού έχει ολοκληρωθεί η επιθεώρηση βάσει υπό-κανονισμού, δεν πρέπει να γίνουν αλλαγές στο σύστημα ασφαλείας και σε κάθε σχετικό εξοπλισμό ασφαλείας ή το εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου χωρίς την έγκριση της Αρχής.

8.1 Έκδοση ή επικύρωση του πιστοποιητικού

Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται μετά το αρχικό ή την ανανέωση σύμφωνα με τον κανονισμό 28. Το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται ή εγκρίνεται είτε από την Αρχή είτε από την RSO ενεργώντας εξ ονόματος της Αρχής.

Η Αρχή μπορεί να ζητήσει από ένα άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος να διενεργήσει επιθεώρηση και, αν ικανοποιηθεί ότι τηρείται ο κανόνας 28, εκδίδει ή εγκρίνει την έκδοση διεθνούς πιστοποιητικού ασφάλειας πλοίου στο πλοίο και, κατά περίπτωση, την έγκριση ή επικύρωση αυτού του πιστοποιητικού στο πλοίο, σύμφωνα με το παρόν κανονισμό-

Α) αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης να διαβιβάζονται το συντομότερο δυνατόν στην Αρχή.

Β) το εκδοθέν πιστοποιητικό περιέχει δήλωση ότι έχει εκδοθεί από Αρχή. Το πιστοποιητικό πρέπει να είναι το ίδιο, να λάβει την ίδια αναγνώριση με το προηγούμενο πιστοποιητικό. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται σύμφωνα με το χρονοδιαγράμματα για τους παρόντες κανονισμούς.

8.2 Διάρκεια και ισχύς του πιστοποιητικού

Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται για περίοδο καθορίζεται από την Αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας και δεν υπερβαίνει το 5 χρόνια.

Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί εντός/εκτός 3 μηνών από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης σε ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του ισχύον πιστοποιητικού.

Αν έχει ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ανανέωσης και δεν είναι δυνατή η έκδοση νέου πιστοποιητικού ή η τοποθέτηση του πάνω στο πλοίο πριν από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου πιστοποιητικού, οι Αρχές μπορούν να επικυρώσουν το υπάρχον πιστοποιητικό το οποίο θεωρείται έγκυρο για λιγότερο από 5 μήνες από την ημερομηνία λήξης.

Εάν ένα πλοίο κατά τη λήξη του πιστοποιητικού δεν βρίσκεται σε λιμένα στον οποίο πρόκειται να τεθεί η επιθεώρηση, η Αρχή ή ο RSO μπορούν να παρατείνουν την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά η παράταση χορηγείται μόνο για να επιτρέψει στο πλοίο να ολοκληρώσει το ταξίδι του στο λιμάνι κατάπλου και να πραγματοποιηθεί εκεί η επιθεώρηση.

Κανένα πιστοποιητικό δεν παρατείνεται για περίοδο μεγαλύτερη των 3 μηνών και το πλοίο στο οποίο χορηγείται παράταση δεν πρέπει, κατά την άφιξή του στον λιμένα κατάπλου, να δικαιούται επέκτασης αυτής και να εγκαταλείψει τον λιμένα αυτό χωρίς να διαθέτει νέο πιστοποιητικό.

Πιστοποιητικό που χορηγείται σε πλοίο που εκτελεί δρομολόγια μικρής διάρκειας και δεν έχει παραταθεί σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, μπορεί να παραταθεί από την Αρχή για μέγιστη περίοδο χάριτος ενός μηνός από την ημερομηνία λήξης που αναγράφεται σ' αυτήν.

Μετά την ολοκλήρωση της επαλήθευσης ανανέωσης, το νέο πιστοποιητικό ισχύει για:

- Ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του ισχύοντος πιστοποιητικού πριν από την επέκταση.

Εάν ολοκληρωθεί η ενδιάμεση επαλήθευση πριν από την περίοδο που ορίζεται στον κανονισμό, στη συνέχεια η ημερομηνία λήξης που αναφέρεται στο πιστοποιητικό τροποποιείται με θεώρηση σε ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα τρία έτη από την ημερομηνία κατά την οποία η ενδιάμεση επιθεώρηση ολοκληρώθηκε.

8.3 Προσωρινή πιστοποίηση

Τα πιστοποιητικά εκδίδονται μόνο όταν η Αρχή είναι πλήρως πεπεισμένη ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού. Έως ότου εκδοθεί το πιστοποιητικό η Αρχή μπορεί να δώσει ένα προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου και εκδίδεται μόνο όταν η Αρχή έχει επαληθεύσει ότι,

1. Ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου που απαιτείται από τους παρόντες κανονισμούς.
2. Υπάρχει ένα αντίγραφο του SSP που πληροί τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και οι κανονισμοί επί του πλοίου, υποβάλλονται προς αναθεώρηση και επικύρωση και εφαρμόζεται στο πλοίο.
3. Το πλοίο διαθέτει σύστημα συναγερμού για την ασφάλεια του πλοίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2/6.

Ο CSO έχει εξασφαλίσει-

- α) την επανεξέταση του ΣΑΠ για συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό
- β) ότι το σχέδιο έχει υποβληθεί προς έγκριση

- γ) ότι το σχέδιο υλοποιείται στο πλοίο και
δ) έχει θεσπίσει τις αναγκαίες ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων των ρυθμίσεων για ασκήσεις και εσωτερικούς ελέγχους.
ε) Ο SSO και το λοιπό προσωπικό του πλοίου είναι εξοικειωμένα με τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητές τους, καθώς και με τις σχετικές διατάξεις του ΣΑΠ που έχουν τοποθετηθεί επί του πλοίου, και αυτές τις πληροφορίες έχουν παράσχει στην αγγλική γλώσσα και στη γλώσσα του προσωπικού του πλοίου ή τις γλώσσες που κατανοούν οι ίδιοι και
στ) Ο SSO πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

4. Το ενδιάμεσο διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου ισχύει για 6 μήνες ή μέχρις ότου εκδοθεί το πιστοποιητικό που απαιτείται, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο, χωρίς να μπορεί να επεκταθεί.

Η Αρχή δεν θα παραδώσει Προσωρινό Διεθνή πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου που εκδίδεται σε πλοίο εάν, κατά την κρίση της Αρχής, ένας από τους σκοπούς του πλοίου ή μιας εταιρείας ζητώντας ένα τέτοιο πιστοποιητικό είναι να αποφευχθεί τη πλήρης συμμόρφωση με το Κεφάλαιο XI-2 όπως τροποποιήθηκε και τους παρόντες Κανονισμούς πέραν της περιόδου του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού, όπως καθορίζεται.

Κεφάλαιο 9^ο: Γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου

Στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι να διασφαλίσει ότι στο προσωπικό του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης έχουν ανατεθεί όλα τα καθήκοντα ασφαλείας σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας και ο προσδιορισμός ενδεχομένων αδυναμιών όσο αφορά ζητήματα ασφαλείας που πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης, θα πρέπει να διεξάγεται γυμνάσια τουλάχιστον μία φορά κάθε μήνα. Επιπλέον, σε περιπτώσεις όπου περισσότερα από το 25 τοις εκατό του προσωπικού του πλοίου έχει αλλάξει, ανά πάσα στιγμή, το προσωπικό που δεν έχει συμμετάσχει σε κανένα γυμνάσιο στο συγκεκριμένο πλοίο, εντός των τελευταίων 3 μηνών, γίνεται γυμνάσιο μέσα σε μία εβδομάδα από την αντικατάσταση. Επίσης οι νέο-ναυτολογούμενοι πάνω στο πλοίο πρέπει να εξοικειωθούν με το security δηλαδή ο Αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου θα πρέπει να κάνει ένα Familiarization όπως ακριβώς και στο safety.

Διάφοροι τύποι ασκήσεων που μπορεί να περιλαμβάνει τη συμμετοχή των υπεύθυνων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων, σε συνδυασμό με τις αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων κρατών, υπεύθυνοι ασφαλείας της εταιρείας ή υπάλληλοι ασφαλείας του πλοίου. Σε αυτές τις ασκήσεις θα πρέπει να δοκιμαστεί η επικοινωνία, ο συντονισμός, η διαθεσιμότητα πόρων και η ανταπόκριση. Οι ασκήσεις αυτές μπορεί να είναι:

1. πλήρους κλίμακας ή ζωντανές
2. επιτραπέζια προσομοίωση ή σεμινάρια
3. σε συνδυασμό με άλλες ασκήσεις που λαμβάνουν χώρα: όπως η έρευνα και διάσωση και ασκήσεις αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.

Τα γυμνάσια και οι εκπαιδεύσεις που συνήθως γίνονται στα πλοία είναι τα κάτωθι :

1. Έλεγχος επισκεπτών
2. Έρευνα στο πλοίο ,για βόμβα-λαθρεπιβάτες
3. Απαγορευμένες περιοχές, επίπεδο ασφαλείας 3
4. Εκκένωση του πλοίου όταν αυτό είναι στο λιμάνι

ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

5. Άσκηση για καταπολέμηση φωτιάς
6. Απειλή για βόμβα στο πλοίο
7. Διαχείριση και έλεγχος πλήθους
8. Ενεργοποίηση του συναγερμού ασφαλείας SSAS
9. Κλήση των σταθμών σε περίπτωση ανάγκης
10. Πληροφόρηση του λιμανιού και του αξιωματικού Ασφαλείας του λιμανιού σε περίπτωση ατυχήματος ή Συμβάντος
11. Προετοιμασία για αναχώρηση από το λιμάνι, έρευνα για Λαθρεπιβάτες
12. Μέτρα ασφαλείας πλοίου και λιμενικών εγκαταστάσεων
13. Αναγνώριση χαρακτηριστικών και πρότυπων συμπεριφοράς ατόμων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια
14. Τεχνικές που χρησιμοποιούνται για την καταστρατήγηση των μέτρων ασφαλείας
15. Εξοπλισμός ασφαλείας

Η συμμετοχή του πληρώματος στα γυμνάσια , εκπαιδεύσεις και ασκήσεις είναι υποχρεωτική , και μετά το πέρας κάθε γυμνασίου κάθε μέλος του πληρώματος υπογράφει σε μία κατάσταση πληρώματος ότι έλαβε μέρος και η κατάσταση αυτή τηρείται σε αρχείο πάνω στο πλοίο. Το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου αναφέρει πρόγραμμα γυμνασίων και ασκήσεων για το κάθε πλοίο προκειμένου να καλυφθούν οι απαιτήσεις του κώδικα.

Βιβλιογραφία

<http://www.themastermariner.com/contents/isps-security-levels/>

<http://www.themastermariner.com/contents/isps-code/>

<http://www.marineinsight.com/maritime-law/isps-codethe-911-after-effect/>

[http://www.msaf.com.fj/images/23.%20Maritime_\(ISPS\)_Regulations_2014_1.pdf](http://www.msaf.com.fj/images/23.%20Maritime_(ISPS)_Regulations_2014_1.pdf)

<https://www.scribd.com/doc/149729953/ISPS-Drills-and-Exercises-1>

Διπλωματική εργασία 'ΟΙ ΑΠΕΙΛΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ: ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ, ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ Ο ISPS CODE' (Chapter 5) της ΤΟΜΚΟΥ ΙΩΑΝΝΑ

Πτυχιακή εργασία 'Security onboard: training, measures, new requirements' του σπουδαστή ΦΛΩΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

ΑΡΙΣΤ. Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ και ΝΙΚ. Γ. ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗ (2015) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (κεφάλαιο 6)

ISPS CODE 2003 Edition International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002