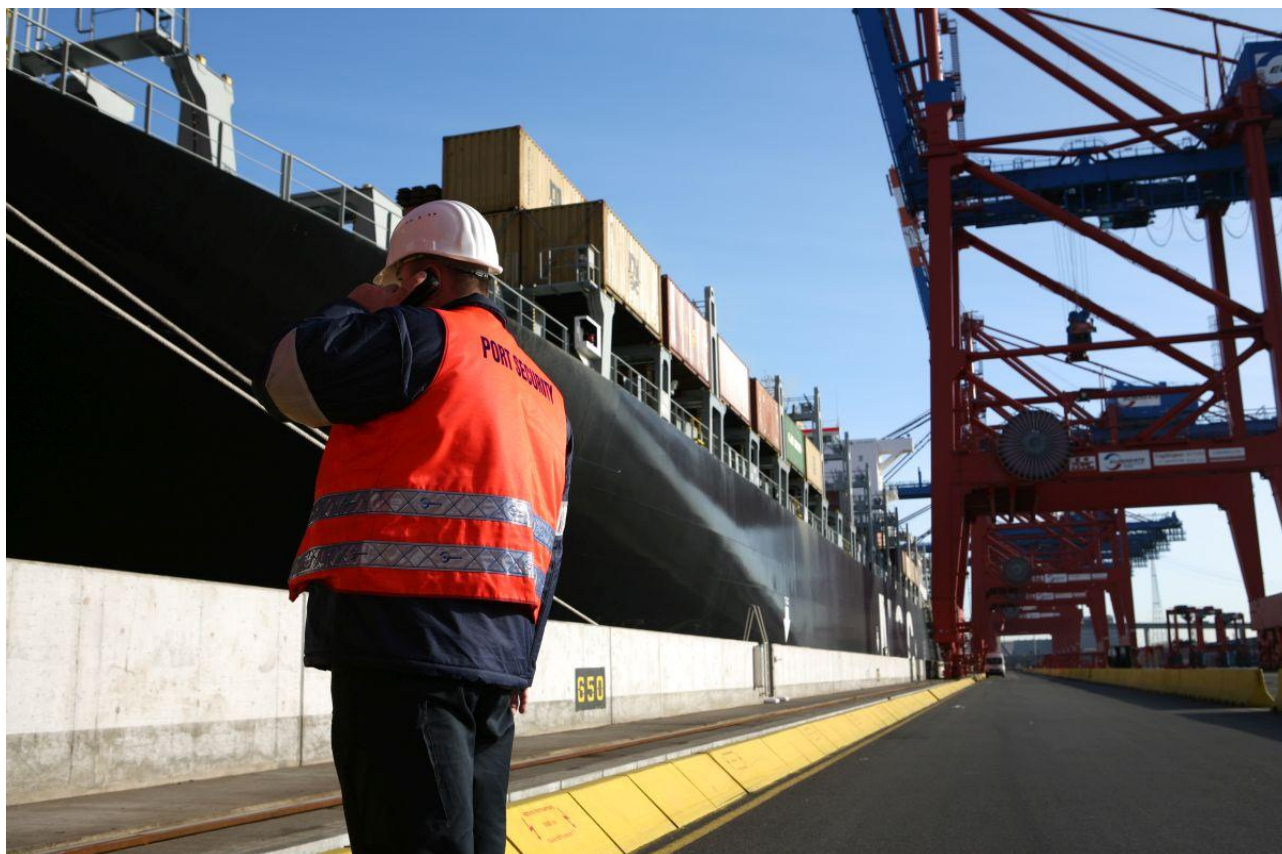


ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ / ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



ΘΕΜΑ:

**ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ, Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ
ΚΩΔΙΚΑ I.S.P.S.**

**Σπουδάστρια: Μουζακίτη Χρυσή
Α.Γ.Μ: 3842**

Επιβλέπων καθηγητής: Βασιλόπουλος Δημήτριος

Νέα Μηχανιώνα, 2019

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΘΕΜΑ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ:

Α.Γ.Μ:

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	2
1.1 Ορισμός της Ασφάλειας.....	2
1.2 Εφαρμογή της ασφάλειας και οι επιπτώσεις στην πολιτική ναυτιλίας.....	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	3
2.1 Δημιουργία του κώδικα ISPS.....	3
2.2 Κατηγορίες πιθανών απειλών.....	4
2.3 Μέτρα για την αντιμετώπιση των συνθηκών που ευνοούν την εξάπλωση της τρομοκρατίας ...	4
2.4 Περιγραφή του κώδικα ISPS.....	5
2.5 Διάσκεψη, ισχύ και τροποποιήσεις του ISPS Code.....	6
2.6 ISPS Code και κυβερνήσεις.....	6
2.7 Ο σκοπός του ISPS.....	7
2.8 Στόχοι του παρόντος κώδικα.....	8
2.9 Λειτουργικές απαιτήσεις.....	8
2.10 Υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων κρατών.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	9
3.1 Επίπεδα ασφαλείας.....	9
3.2 Δραστηριότητες ασφαλείας του πλοίου κατά τον I.S.P.S.....	9
3.3 Καθορισμός των επιπέδων ασφαλείας.....	9
3.4 Εφαρμογή διαφορετικού επιπέδου ασφαλείας.....	13
3.5 Μεταβολή του επιπέδου ασφαλείας.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	15
4.1 Καθορισμός Ασφαλείας (Security Assessment).....	15
4.2 Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου (S.S.O.).....	16
4.3 Αξιωματικός Ασφαλείας Εταιρείας (C.S.O.).....	16
4.4 Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan).....	17
4.5 Ασφαλείας Σύστημα Πλοίου (Ship Security Alert System S.S.A.S.).....	19
4.6 Υπεύθυνος Ασφάλειας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων- Port Facility Security Officer (ΥΑΛΕ- PFSO).....	20
4.7 Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	22
5.1 Εφαρμογή κανόνων ασφαλείας σε πλοία.....	22

5.2 Εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας σε λιμενικές εγκαταστάσεις	22
5.3 Εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας σε λιμένες.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	24
6.1 Δήλωση Ασφάλειας.....	24
6.2 Επικύρωση και Πιστοποίηση Ασφαλείας	26
6.3 Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης της Λιμενικής Εγκατάστασης	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.....	27
7.1 Έλεγχος των πλοίων στο λιμάνι.....	27
7.2 Έλεγχος των πλοίων σε λιμάνι συμβαλλομένου κράτους.....	27
7.3 Πλοία τα οποία προτίθενται να καταπλεύσουν σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους ...	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8.....	29
8.1 Αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης.....	29
8.2 Αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου (Ship Security Assessment)	30
8.3 Εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις	31
8.4 Εκπαίδευση του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα.....	33
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Πτυχιακή Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη εκπόνησης της εργασίας, για λογοκλοπή καθώς και προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρακάτω πτυχιακή εργασία με θέμα: Ασφάλεια των λιμανιών, η δημιουργία και η εφαρμογή του κώδικα I.S.P.S. θα αναλύσουμε τη σημαντικότητα του ανωτέρου κώδικα στην ενδυνάμωση της ασφάλειας (με την έννοια του “security”) στη ναυτιλία. Τα μέτρα και η διαδικασίες που περιλαμβάνει ο κώδικας I.S.P.S. αποτελούν το διεθνές πλαίσιο μέσα από το οποίο τα πλοία και οι λιμένες μπορούν να συνεργαστούν έτσι ώστε να ανιχνεύουν και να αποτρέπουν απειλές (λ.χ. τρομοκρατικές επιθέσεις, πειρατεία) που εμφανίζονται στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών. Ο κώδικας αποτελείται από δύο μέρη τα οποία είναι το μέρος Α, που είναι υποχρεωτικό και για το οποίο θα ελέγχεται το πλοίο με τις σχετικές επιθεωρήσεις και θα πιστοποιείται για την εφαρμογή του και το μέρος Β που περιέχει καθοδηγητικές προτάσεις και δεν είναι προς το παρόν υποχρεωτικό από τον IMO. Όταν ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Α μέρους του κώδικα I.S.P.S. Ή δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του επιπέδου ασφαλείας που έχει θέσει η σημαία του ή μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση τότε το πλοίο πρέπει να ειδοποιεί την αρμόδια αρχή, πριν έρθει σε επαφή με άλλο πλοίο ή πριν εισέλθει σε κάποιο λιμένα. Τέλος, ζωτικής σημασίας στοιχείο θεωρείται η συνεχής και αποτελεσματική συνεργασία για την επιτυχία του κώδικα και την συμμόρφωση των Συμβαλλόμενων κρατών, των πλοίων, των εταιρειών, και όλων όσων εμπλέκονται, ή χρησιμοποιούν πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένων του πληρώματος του πλοίου, του προσωπικού του λιμένα, των επιβατών, των ενδιαφερομένων για το φορτίο, της διοίκησης του πλοίου και του λιμανιού και των Εθνικών και τοπικών αρχών που είναι αρμόδιες για θέματα ασφαλείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Ορισμός της Ασφάλειας

Η έννοια της ασφάλειας αποτελεί υψίστης σημασίας ζήτημα και χρησιμοποιείται ως βασικός και αναγκαίος όρος στους -επί το πλείστον- σημαντικότερους τομείς της οικονομίας, αεροπορίας, βιομηχανίας και ναυτιλίας (Βλάχος, 2000). Με τον όρο αυτόν, υποδηλώνεται η προσπάθεια αποφυγής ατυχημάτων που οφείλονται είτε σε ανθρώπινη δραστηριότητα, είτε σε αστοχίες που προέρχονται από τον τεχνολογικό εξοπλισμό. Σύμφωνα με τον ορισμό του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (2006), ασφάλεια θεωρείται μια κατάσταση κατά την οποία, η πιθανότητα πρόκλησης ανθρώπινου ατυχήματος ή υλικής βλάβης, μειώνεται και διατηρείται σε ένα αποδεκτό επίπεδο, μέσω της συνεχούς διαδικασίας αναγνώρισης κινδύνου (hazard identification) και διαχείρισης του ρίσκου (risk management). Στο διεθνές προσκήνιο, η έννοια της ασφάλειας συναντάται ως safety και security και έχει διπλή σημασία. Αφενός αναφέρεται στην ασφαλή πραγματοποίηση των εργασιών εντός του λιμένα (safety) και αφετέρου αναφέρεται στο κλίμα ασφάλειας (security) σχετικά με τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία. (Μυλωνόπουλος, 2006). Η διαφορά όμως που έγκειται μεταξύ των δύο αυτών εννοιών, βασίζεται στην « πρόθεση». Πιο συγκεκριμένα, η λέξη “safety” αναφέρεται σε περιστατικά που δεν προκαλούνται από πρόθεση λ.χ., μη ευνοϊκές καιρικές συνθήκες, ενώ η λέξη “security”, αφορά περιστατικά που επιτυγχάνονται από πρόθεση λ.χ. Τρομοκρατική ή άλλη παράνομη ενέργεια. (Ψαραύτης και λοιποί, 2007) Στόχος είναι η άμεση λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση ή την αποφυγή αντίστοιχα, περιστατικών που έχουν αρνητικό αποτέλεσμα. (Ρύπανση, απώλεια ζωής ή πλοίου κ.ο.κ). Η ασφάλεια δεν είναι ένα στατικό ζήτημα και απαιτεί συνεχή συνειδητοποίηση, επαγρύπνηση και άμεση ανταπόκριση.



1.2 Εφαρμογή της ασφάλειας και οι επιπτώσεις στην πολιτική ναυτιλίας

Λίγους μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας της SOLAS / ISPS (1η Ιουλίου 2004), έγινε εμφανές ότι η εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας στη θάλασσα θα πρέπει να αντιμετωπίσουν θέματα που συνδέονται με τις υπηρεσίες που είναι αποτελεσματικές στις θαλάσσιες μεταφορές. Ειδικότερα, οι γενικές πολιτικές ατζέντες και οι εμπορικές προτεραιότητες φαίνεται να επικράτησαν σε σχέση με τα ζητήματα ασφάλειας της ναυτιλίας σε ορισμένα θέματα όπως η έγκριση των σχεδίων ασφάλειας πλοίων. Σύμφωνα με τον Κώδικα SOLAS / ISPS, το κράτος σημαίας εγκρίνει τα Σχέδια Ασφάλειας των Πλοίων για εκείνα τα σκάφη που φέρουν τη σημαία του. Σύμφωνα με αυτούς τους κανόνες, μια τέτοια προσέγγιση πρέπει να συνοδεύεται από «έλεγχο λιμένα». Η μη συμμόρφωση υποβάλλει το σκάφος σε μια σειρά ελέγχων και μέτρων συμμόρφωσης. Μια τέτοια προσέγγιση είναι σύμφωνη με τον Κώδικα ISPS και θα πρέπει σε μεγάλο βαθμό να ακολουθεί το πλάνο ασφάλειας των Ηνωμένων Πολιτειών και άλλων χωρών του ΔΝΟ. Εάν θέλουμε να αναλύσουμε την έννοια της ασφάλεια μπορούμε να στραφούμε πιο συγκεκριμένα στους τομείς της, οικονομίας, αεροπορίας, βιομηχανίας, και ναυτιλίας. Με τον όρο ασφάλεια μπορούμε να πούμε ότι είναι η διαδικασία αποφυγής ατυχημάτων, που οφείλονται είτε στον άνθρωπο είτε σε τεχνολογικό εξοπλισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Δημιουργία του κώδικα ISPS



Ήταν λογικό και αναμενόμενο μετά τα τρομοκρατικά χτυπήματα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και σε συνέχεια της τεράστιας καταστροφής που έπληξε τον χώρο των μεταφορών, η παγκόσμια κοινωνία με πρωτοπόρο τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, κατευθύνθηκαν προς ένα μοντέλο πρόληψης και αντιμετώπισης παρόμοιων ενεργειών. Το κύριο στοιχείο της τρομοκρατικής αυτής επίθεσης δεν είναι μόνο το πολύνεκρο αποτέλεσμα, αλλά η στρατηγική επιλογή των τρομοκρατών να χτυπήσουν τα σύμβολα (πύργους) και τα καλύτερα φυλασσόμενα μέρη (πεντάγωνο), του ισχυρότερου κράτους του κόσμου. Η επίθεση αυτή αποτελεί κομβικό σημείο της παγκόσμιας ιστορίας, έχοντας επιφέρει σημαντικές αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, στην κοινωνική και πολιτική ζωή σε όλο τον κόσμο. Ταυτόχρονα ένα άλλο μεγάλο αγκάθι που καλείται να αντιμετωπίσει η εμπορική ναυτιλία, το οποίο έχει να κάνει με την παραβατικότητα και την εγκληματικότητα στα πλοία όπου δίνεται η δυνατότητα παράνομης μεταφοράς όπλων, ναρκωτικών, ακόμα και μεταναστών, δημιουργώντας έτσι προβλήματα στην παγκόσμια κοινωνία, σε συνδυασμό με της αμέτρητες πλέον σε αριθμό πειρατείες σε πλοία καθώς επίσης και ληστείες. Λόγω της ιδιαιτερότητας του περιβάλλοντος στο οποίο κινείται το πλοίο, η αντιμετώπιση μέχρι πρότινος αυτών των καταστάσεων ήταν σχεδόν ανέφικτη. Κομβικό σημείο αποτέλεσαν τα τρομοκρατικά χτυπήματα της 11ης Σεπτεμβρίου στην Αμερική, ώστε να αναπτύξουμε και να θέσουμε ως προτεραιότητα την Ασφάλεια (Security). Κατόπιν αυτού ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ως υπεύθυνος για την ασφάλεια της παγκόσμιας ναυτιλίας, θέτοντας στόχο την αντιμετώπιση τυχόν πιθανής τρομοκρατικής επίθεσης, υιοθέτησε μια σειρά τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 74). Πάνω σε αυτούς τους πυλώνες δημιουργήθηκε και τροποποιήθηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, γνωστός σε όλους μας πλέον ως ISPS Κώδικας (International Ships and Port Facilities Security Code). Ο συγκεκριμένος κώδικας ασφαλείας υιοθετήθηκε στην διάσκεψη που συγκλήθηκε το Δεκέμβριο του 2002 στον IMO στο Λονδίνο. Ο κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS Code) τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου του 2004 και αναφερόταν στα επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία συνολικής χωρητικότητας 500 G.T. και άνω. Οι κανονισμοί αυτού του κώδικα (ISPS Code) δεν ισχύουν για τα πολεμικά πλοία, βοηθητικά ναυπηγήματα ή πλοία που χρησιμοποιούνται από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση και χρησιμοποιούνται μόνο για κυβερνητική μη εμπορική χρήση. Η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική σε όλα τα πλοία και τα λιμάνια των κρατών-μελών του διεθνούς οργανισμού, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.

2.2 Κατηγορίες πιθανών απειλών

Η απειλή τρομοκρατικών πράξεων κατά της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της βιομηχανίας λιμένων είναι πραγματική και όχι φανταστική. Γι' αυτούς τους λόγους, η συνέλευση του ΙΜΟ, το Νοέμβριο του 2001, αποφάσισε ότι ο Οργανισμός θα πρέπει να επανεξετάσει μέτρα και διαδικασίες για την πρόληψη τρομοκρατικών ενεργειών που απειλούν την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος και την ασφάλεια των πλοίων. Είναι επίσης προφανές ότι τα συμβαλλόμενα κράτη στη σύμβαση SOLAS του 1974, όταν ενέκριναν τα ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα τον Δεκέμβριο του 2002, γνωρίζουν καλά τις πιθανές απειλές. Το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και ο κώδικας ISPS παρέχουν μια μεθοδολογία αντιμετώπισης των απειλών κατά της ασφάλειας και της διαχείρισης των δυνητικών κινδύνων που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν τα πλοία και οι λιμένες που εμπλέκονται στο διεθνές εμπόριο. Τα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια και λιμάνια που εξυπηρετούν τέτοια πλοία πρέπει να αντιμετωπίζονται από κάθε κυβέρνηση χωριστά και κάθε κυβέρνηση πρέπει να εφαρμόζει τα κατάλληλα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, για το σκοπό αυτό βασίζοντας την εκτίμησή τους για τις απειλές για την ασφάλεια. Οι απειλές που επηρεάζουν την ασφάλεια αλλάζουν καθημερινά. Οι κυβερνήσεις πρέπει να παρακολουθούν τις αλλαγές και να τις αντισταθμίζουν, όπως συμβαίνει, με την παροχή κατάλληλων πληροφοριών και την καθοδήγηση των πλοίων στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο ΙΜΟ έχει παράσχει μια μεθοδολογία για την αντιμετώπιση του θέματος με την καθιέρωση ενός παγκόσμιου ελάχιστου προτύπου. Οι μεμονωμένες κυβερνήσεις μπορούν να τις χρησιμοποιήσουν ως βάση για επέκταση ανάλογα με την περίπτωση. Όλα τα κατάλληλα μέτρα πρέπει να λαμβάνονται σύμφωνα με τις αντιλαμβανόμενες τοπικές ανάγκες. Ορισμένα παραδείγματα ενδέχεται να περιλαμβάνουν τακτική και εντατική περιπολία σε τοπικό επίπεδο σε αναγνωρισμένες ευπαθείς θαλάσσιες / λιμενικές περιοχές. Επιπλέον, η κοινή αστυνόμευση και ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο και η αντίληψη απειλής μεταξύ των χωρών σε περιφερειακό επίπεδο θα είχε σημαντικό αντίκτυπο στην πρόληψη περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων. Τα νέα μέτρα ασφαλείας που επιβλήθηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2004 έχουν συμβάλει στη μείωση των περιστατικών της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας. Κατά τους μήνες που προηγήθηκαν της προθεσμίας του ISPS για την 1η Ιουλίου 2004, σημειώθηκε μείωση του αριθμού των περιστατικών που αναφέρθηκαν κατά το πρώτο τρίμηνο του 2004. Θα μπορούσε να υπάρξει πιθανή συσχέτιση μεταξύ των δύο, αλλά μόνο η προσεκτική παρακολούθηση για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα θα παρείχε μια σταθερή ένδειξη της μακροπρόθεσμης τάσης στο θέμα αυτό. Το κεφάλαιο XI-2 περιλαμβάνει

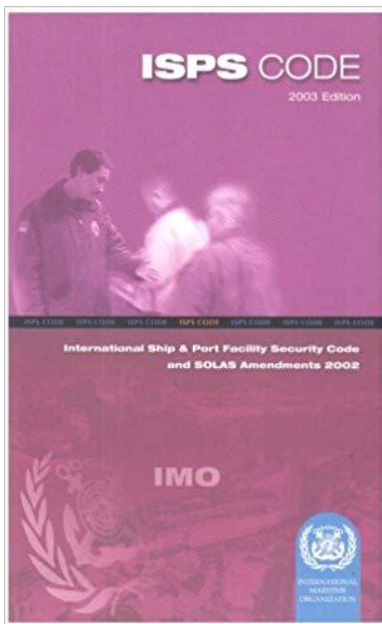
κανονισμό σχετικά με τις απειλές κατά των πλοίων στη θάλασσα. Αυτός ο κανονισμός απαιτεί από τις κυβερνήσεις να καθορίσουν επίπεδα ασφάλειας και να διασφαλίσουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια σε πλοία που λειτουργούν στα χωρικά τους ύδατα ή έχουν ανακοινώσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους. Όταν εντοπιστεί κίνδυνος επίθεσης, η ενδιαφερόμενη κυβέρνηση ενημερώνει τα πλοία και το κράτος σημαίας τους σχετικά με το σημερινό επίπεδο ασφαλείας, των μέτρων ασφαλείας που πρέπει να λάβουν τα ενδιαφερόμενα πλοία για να προστατευθούν από την επίθεση καθώς και τα μέτρα ασφαλείας που αποφάσισε να εφαρμόσει το παράκτιο κράτος. Έτσι, τουλάχιστον το διεθνές πλαίσιο έχει τεθεί σε εφαρμογή για την αντιμετώπιση του θέματος. Τώρα εναπόκειται στις Κυβερνήσεις να το εφαρμόσουν.

2.3 Μέτρα για την αντιμετώπιση των συνθηκών που ευνοούν την εξάπλωση της τρομοκρατίας

Τρομοκρατία είναι η άσκηση οποιασδήποτε είδους βίας, είτε σωματική είτε ψυχολογική, εναντίον ενός φυσικού ή νομικού προσώπου ή μιας ομάδας προσώπων και αποσκοπεί είτε σε οικονομικά είτε θρησκευτικά είτε ιδεολογικά οφέλη και ζητήματα. Ως ναυτιλία ορίζουμε τον ασφαλή πλου ενός πλοίου, επίσης για το Εμπορικό Ναυτικό, ναυτιλία είναι το σύνολο των εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους. Συνεπώς διεθνής ναυτιλία μπορεί να θεωρηθεί ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος και η ασφαλή πλεύση του, που συνεπάγεται η ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και της ασφαλούς μεταφοράς του φορτίου. Επομένως ως τρομοκρατία κατά τη διεθνούς ναυτιλίας είναι οποιαδήποτε πράξη βίας κατά του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας ο ΟΗΕ υιοθέτησε την Παγκόσμια Αντιτρομοκρατική Στρατηγική η οποία βασίζεται πάνω σε τέσσερις βάσεις οι οποίες είναι η αντιμετώπιση συνθηκών που μπορεί να οδηγήσουν στην επέκταση της τρομοκρατίας, η αποτροπή και καταπολέμηση της τρομοκρατία, η ενίσχυση της ικανότητας της πολιτείας να καταπολεμήσει την τρομοκρατία καθώς και τη δύναμη και η επιρροή του ΟΗΕ. Επιπροσθέτως λαμβάνεται υπόψη και η προάσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και προστασία των νόμων του κράτους. Ωστόσο για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας κατά της Διεθνούς Ναυτιλίας πέρα από τον ΟΗΕ και τα κράτη, σημαντικό ρόλο σε αυτή τη δράση έχει και ο ΙΜΟ με την υιοθέτηση του κώδικα ISPS: Ο ISPS χωρίζεται σε δύο τομείς. Ο ένας προσδιορίζει τις απαιτούμενες προδιαγραφές, ενώ ο άλλος πως να επιτευχθεί η ικανοποιητική κάλυψή τους. Προσδιορίζει τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοσθούν για την πρόληψη όπως και για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και τις πειρατείας στη θάλασσα.

Αποτελεί μια κοινή βάση που ορίζει κανόνες για οποιαδήποτε παράκαμψη της ασφαλείας του πλοίου, και προσδιορίζει τις ενέργειες του ναυτιλλομένου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η τήρηση αυτού είναι υποχρεωτική για τα κράτη μέλη και οποιαδήποτε παράκαμψή του, επιφέρει κυρώσεις.

2.4 Περιγραφή του κώδικα ISPS



Πρέπει να καταστήσουμε σαφές ότι ο κώδικας ISPS ασχολείται αποκλειστικά με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθορίζοντας ποια μέτρα είναι κατάλληλα για την ασφάλεια, είναι αυτονόητο ότι οι τροποποιήσεις του κώδικα στηρίζονται κατόπιν αξιολόγησης κινδύνων. Η δομή του κώδικα πρέπει να είναι ευέλικτη, έτσι ώστε σε περίπτωση απειλής, η τροποποίηση του να είναι εύκολη για τυχόν αλλαγές στα πλοία ή στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Για την σωστή λειτουργία του κώδικα θα πρέπει η εκάστοτε κυβέρνηση να αξιολογεί την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων. Μεγάλη προσοχή κατά την αξιολόγηση θα πρέπει να δοθεί, στις υποδομές και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και στις περιοχές όπου θα

μπορούσαν να προκαλέσουν ζημιά στην οικονομία ή στο περιβάλλον του λιμανιού. Επίσης θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στα μέτρα ασφαλείας τα οποία αντιμετωπίζουν και καταστέλλουν τις πραγματικές απειλές που προκύπτουν από την αξιολόγηση. Μεγάλη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί κατά την αξιολόγηση στην δομική ακεραιότητα της λιμενικής εγκατάστασης, τα συστήματα επικοινωνιών, την υποδομή μεταφορών και τυχόν άλλες περιπτώσεις που μπορεί να θεωρηθούν εύκολος στόχος. Η έννοια του κινδύνου θα συμπεριληφθεί στον κώδικα μέσω διάφορων λειτουργικών απαιτήσεων ασφαλείας, για τα πλοία και της λιμενικές εγκαταστάσεις.

Οι απαιτήσεις που αναφέραμε παραπάνω είναι οι εξής:

Για το πλοίο:

- Σχέδιο ασφαλείας πλοίων (Ship Security Plan)
- Αξιωματικός ασφαλείας πλοίων (Ship Security Officer),
- Αξιωματικός ασφαλείας εταιρείας (Company Security Officer) και

επιπλέον εξοπλισμό ασφαλείας εν πλω.

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις:

- Σχέδιο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plan),
- Αξιωματικός ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Officer)
- Επιπλέον εξοπλισμό ασφαλείας.
- Παρακολούθηση και έλεγχος πρόσβασης,
- Παρακολούθηση ανθρώπων και φορτίου και
- Ασφαλή ενδοεπικοινωνία και διάδοση των πληροφοριών.

Κατά περίπτωση κάθε πλοίο (ή κατηγορία πλοίου) και αντίστοιχα κάθε λιμενική εγκατάσταση αντιμετωπίζουν διαφορετικούς κινδύνους, θα πρέπει η διαδικασία η οποία θα ακολουθηθεί για να καλύψει τις απαιτήσεις του κώδικα να ρυθμιστεί και να εγκριθεί τελικά από τη διοίκηση ή την κυβέρνηση. Σύμφωνα με τον κώδικα, ο θεμέλιος λίθος του ISPS είναι η συμβαλλόμενη κυβέρνηση να θέσει το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας. Τα επίπεδα ασφαλείας 1, 2 και 3 αντιστοιχούν σε καταστάσεις κανονικού, μέσου, και υψηλού κινδύνου, αντίστοιχα. Η δημιουργία των επιπέδων ασφαλείας ήταν αναπόφευκτη λόγω της σύνδεσης που δημιουργείτε μεταξύ του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης, δεδομένου ότι προκαλεί την δημιουργία των κατάλληλων μέτρων ασφαλείας τόσο για το πλοίο όσο και για τη λιμενική εγκατάσταση. Τα πλοία εφαρμόζουν το σύστημα έρευνας, επαλήθευσης, πιστοποίησης και ελέγχου ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνουν, εφαρμόζονται ικανοποιητικά. Αυτό το σύστημα εφαρμόζεται σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζεται στη σύμβαση SOLAS.

2.5 Διάσκεψη, ισχύ και τροποποιήσεις του ISPS Code

Ο κώδικας (ISPS Code) αναπληρώνει πλέον το κενό που υπήρχε τόσα χρόνια στο κομμάτι της ασφάλειας (Security) και το διάστημα για την εφαρμογή του ήταν περιορισμένο. Έτσι λοιπόν ο κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS Code) βασίζεται κατά κανόνα στην δομή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM Code), έχοντας υιοθετήσει αρκετά στοιχεία. Τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 έδειξαν ότι καμία χώρα στον κόσμο δεν είναι τόσο ασφαλής σε οποιαδήποτε τρομοκρατική ενέργεια. Όποιοι και αν είναι οι λόγοι πίσω από αυτούς, οι πράξεις τρομοκρατίας μπορούν να δεσμευτούν οποιαδήποτε στιγμή και σε οποιοδήποτε μέρος. Τα πλοία και τα λιμάνια δεν αποτελούν εξαίρεση τέτοιων επιθέσεων. Δυστυχώς, όλα τα μέσα

μεταφοράς είναι ευάλωτα σε ενέργειες τρομοκρατίας και πειρατείας. Το νέο, καθεστώς ασφαλείας για τη διεθνή ναυτιλία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004, μετά την υιοθέτηση, από μια εβδομαδιαία διπλωματική διάσκεψη, μιας σειράς μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη και καταστολή πράξεων τρομοκρατίας κατά της ναυτιλίας. Αυτή η Διάσκεψη ήταν ζωτικής σημασίας όχι μόνο για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα αλλά και για την παγκόσμια κοινότητα στο σύνολό της, δεδομένου του βασικού ρόλου που διαδραματίζει η ναυτιλία στη διεξαγωγή του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (IMO, 2001). Η Διάσκεψη ενέκρινε ορισμένες τροποποιήσεις στην SOLAS του 1974, η πιο εκτεταμένη από την οποία είναι ο νέος κώδικας ISPS. Ο Κώδικας περιλαμβάνει λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια για κυβερνήσεις, λιμενικές αρχές και ναυτιλιακές εταιρείες σε υποχρεωτικό τμήμα, μαζί με μια σειρά κατευθυντήριων γραμμών και οδηγιών σχετικά με τον τρόπο εκπλήρωσης αυτών των απαιτήσεων.

2.6 ISPS Code και κυβερνήσεις

Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στις ευθύνες της σύναψης κυβερνήσεων στη σύμβαση SOLAS, όπως: ο καθορισμός του ισχύοντος επιπέδου ασφαλείας, η έγκριση του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίων (SSP) και οι σχετικές τροποποιήσεις σε προηγούμενος εγκεκριμένο σχέδιο, επαλήθευση της συμμόρφωσης των πλοίων προς τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και της SOLAS μέρος Α του κώδικα ISPS και έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου (ISSC), εξασφαλίζοντας την ολοκλήρωση και την έγκριση της Αξιολόγησης Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSA) και του Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSP) και τυχόν μεταγενέστερων τροποποιήσεων και άσκησης ελέγχου και συμμόρφωσης μέτρα. Χωρίς αμφιβολία, η νομοθετική διαδικασία για τη θαλάσσια ασφάλεια -στο πλαίσιο του IMO- κυριαρχούσε από την αντιπροσωπεία των ΗΠΑ (Εκθεση θαλάσσιας διοίκησης των ΗΠΑ, 2004). Επιπλέον, η φαινομενική ταχύτητα που επιβάλλεται στις διαδικασίες διαβούλευσης, έναντι των προτύπων του IMO, δείχνει, κατά την άποψή μας, μια πολιτικά παρακινημένη συμμαχία, η οποία θέτει υπό αμφισβήτηση τον πολύ εκτιμώμενο τεχνικό χαρακτήρα του οργανισμού του ΟΗΕ. Γενικά μπορούμε να πούμε ότι ο κώδικας ISPS (International Ship Security Facility) είναι μια τροποποίηση της σύμβασης SOLAS (1974/1988) σχετικά με τις ελάχιστες ρυθμίσεις ασφαλείας για πλοία, λιμάνια και κυβερνητικούς οργανισμούς. Έχοντας τεθεί σε ισχύ το 2004, ορίζει τις

αρμοδιότητες των κυβερνήσεων, των ναυτιλιακών εταιρειών, του προσωπικού του πλοίου και του προσωπικού των λιμένων / εγκαταστάσεων να εντοπίζουν απειλές κατά της ασφάλειας και να λαμβάνουν προληπτικά μέτρα κατά των περιστατικών ασφαλείας που επηρεάζουν τα πλοία ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο. Αξίζει να αναφέρουμε ότι η σύμβαση SOLAS δέχτηκε και αυτή με τη σειρά της κάποιες τροποποιήσεις για την ασφάλεια. Οι τροποποιήσεις αυτές είναι οι εξής:

- Υποχρεωτικά πάνω στο πλοίο θα υπάρχει συσκευή AIS (Automatic Identification System) έτσι ώστε ανά πάσα στιγμή να είναι γνωστή η ακριβής θέση του πλοίου.
- Το διεθνές διακριτικό σήμα του πλοίου να είναι γραμμένο και εύκολα αναγνωρίσιμο πάνω στο πλοίο.
- Πρέπει να υπάρχει πάνω στο πλοίο το Ship Security Alert System ένας συναγερμός δηλαδή που θα ειδοποιεί τις Αρχές και την ναυτιλιακή εταιρεία ότι κάτι δεν πάει καλά στο πλοίο.
- Πρέπει στο υπάρχον πλοίο ένα αρχείο το Continuous Synopsis Record (Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης).

2.7 Ο σκοπός του ISPS

Ο βασικός στόχος του κώδικα ISPS είναι να παρέχει ένα τυποποιημένο, διεθνές παγκόσμιο πλαίσιο σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό κόσμο. Αυτό θα επιτρέψει στις χώρες που έχουν προσυπογράψει τον κώδικα να ανιχνεύουν και να αξιολογούν τους κινδύνους ασφαλείας για τα πλοία που φθάνουν στους λιμένες τους και να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να καθορίσουν τα επίπεδα ασφαλείας που πρέπει να ακολουθούν και τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας / πρόληψης που πρέπει να ληφθούν. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) δηλώνει ότι "Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων και Λιμένων (ISPS Code) αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων που αναπτύσσονται σε σχέση με τις αντιληπτές απειλές προς τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο κώδικας απαιτεί κάθε σκάφος του οποίου το κράτος σημαίας είναι συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση του IMO για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) να αναπτύξει και να εφαρμόσει σχέδιο ασφαλείας πλοίου. Ομοίως, ο κώδικας απαιτεί από κάθε λιμενική εγκατάσταση να αναπτύξει και να εφαρμόσει ένα σχέδιο ασφαλείας εγκαταστάσεων

το οποίο έχει εγκριθεί από τη χώρα στην οποία βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση.

2.8 Στόχοι του παρόντος κώδικα

Στόχοι του παρόντος κώδικα είναι οι εξής:

- η θέσπιση διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ συμβαλλομένων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας ώστε να εντοπιστούν και να αποτραπούν οι απειλές για την ασφάλεια και τη λήψη προληπτικών μέτρων για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές
- ο καθορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων των συμβαλλομένων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, για τη διασφάλιση της ναυτικής ασφάλειας
- η εξασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια
- στην ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας αξιολογήσεων ασφάλειας, ώστε να διασφαλίζονται και να εφαρμόζονται σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας και
- η διασφάλιση της πεποίθησης ότι εφαρμόζονται επαρκή και ανάλογα μέτρα ναυτικής ασφάλειας.

2.9 Λειτουργικές απαιτήσεις

Για την επίτευξη των στόχων του, ο παρών κώδικας προβλέπει ορισμένες λειτουργικές απαιτήσεις. Στις απαιτήσεις αυτές περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων:

- ✦ η συλλογή και η αξιολόγηση πληροφοριών όσον αφορά απειλές για την ασφάλεια και η ανταλλαγή των πληροφοριών αυτών με τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα κράτη
- ✦ η διατήρηση πρωτοκόλλων επικοινωνίας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις
- ✦ η πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης αυτών
- ✦ η πρόληψη της εισόδου σε πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις μη εξουσιοδοτημένων όπλων,

εμπρηστικών μηχανισμών ή εκρηκτικών

- ✦ η παροχή μέσων σήμανσης συναγερμού σε περιπτώσεις που απειλών για την ασφάλεια ή επεισοδίων που αφορούν την ασφάλεια
- ✦ η ύπαρξη σχεδίων ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία βασίζονται σε αξιολογήσεις ασφάλειας και
- ✦ η διεξαγωγή εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων για τη διασφάλιση της εξοικείωσης με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφάλειας.

2.10 Υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων κρατών

Η βασική αρμοδιότητα των συμβαλλόμενων κρατών είναι:

- Να υπάρχει έγκαιρη ενημέρωση στην περίπτωση αλλαγής επιπέδου ασφαλείας, αυτή η υποχρέωση της Διοίκησης είναι και για τα λιμάνια.
- Να ορίσουν τα επίπεδα ασφαλείας.
- Να μεριμνήσουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους, να πληροφορούνται το επίπεδο ασφαλείας που αυτή έχει θέσει.
- Να θέσουν ένα σημείο επαφής μέσω του οποίου τα πλοία θα μπορούν να αναφέρουν τυχόν προβλήματα ασφαλείας σχετικά με άλλα πλοία, κινήσεις ή ανακοινώσεις και να ζητούν συμβουλές ή βοήθεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Επίπεδα ασφαλείας

Συμφώνα με τις διατάξεις της ΔΣ (ΔΝΟ) SOLAS 1974 , ως «επίπεδο ασφαλείας» ορίζεται η βαθμίδα επικινδυνότητας μια πιθανής ή μιας πραγματοποιήσιμης κατάστασης κινδύνου που θα υποστεί η ασφάλεια κάθε λιμενικής εγκατάστασης ή κάθε λιμένα ή κάθε τμήματος του λιμένα. Συνεπώς, ο βαθμός του κινδύνου επέλευσης του συμβάντος κατά της ασφάλειας ορίζεται από τα εκάστοτε αρμόδια πρόσωπα που σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς Σύμβασης SOLAS 1974, τις καθορίζουν οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, δηλαδή οι Αρμόδιες Εθνικές Αρχές των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων. Οι προαναφερθέντες Αρμόδιες Εθνικές Αρχές έχουν υποχρέωση να

θεσπίσουν τα επίπεδα ασφαλείας και τις σωστές οδηγίες για τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας από κάθε απειλή δημιουργίας συμβάντος, που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης ή του λιμένα ή ενός τμήματος του λιμένα. Γι αυτό λοιπόν το λόγο ο καθορισμός και η εφαρμογή των επιπέδων ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης ή λιμένα ή τμήματος λιμένα συμπεριλαμβάνει την ευθύνη και την συνεργασία της αρμόδιας Αρχής της συμβαλλόμενης κυβέρνησης, του Αξιωματικού Ασφαλείας του πλοίου ή της εταιρείας πλοίου, κατά περίπτωση, και του Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Επίσης οι αρμόδιες Αρχές του κάθε συμβαλλόμενου κράτους είναι υποχρεωμένες για την σωστή συνεργασία και την σωστή ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, του λιμένα, η και ενός τμήματος του λιμένα, να διασφαλίζουν την ενημέρωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και των πλοίων προ του κατάπλου στο λιμάνι του οικείου κράτους ή ενόσω ευρίσκονται στο λιμάνι για τα ισχύοντα επίπεδα ασφαλείας του οικείου λιμένα.

3.2 Δραστηριότητες ασφαλείας του πλοίου κατά τον I.S.P.S

Οι δραστηριότητες ασφαλείας που θα πρέπει να εφαρμοστούν στο πλοίο κατά τον I.S.P.S. είναι:

- Παρακολούθηση των προκαθορισμένων ελεγχόμενων (απαγορευμένων) περιοχών του πλοίου και η απαγόρευση εισόδου σε μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα.
- Έλεγχος και συνεχής επιτήρηση της προσβάσεως /εισόδου.
- Έλεγχος των καταστροφμάτων και της περιοχής γύρω από το πλοίο.
- Έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των ατομικών τους ειδών.
- Έλεγχος της φορτώσεως του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου.
- Εξασφάλιση άμεσης ετοιμότητας επικοινωνίας ασφαλείας.
- Εξασφάλιση ότι το πλήρωμα γνωρίζει επαρκώς τα καθήκοντα που σχετίζονται με την τήρηση των κανόνων ασφαλείας.

3.3 Καθορισμός των επιπέδων ασφαλείας

Σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις της ΔΣ (ΔΝΟ) SOLAS 1974 τα επίπεδα ασφαλείας για μια λιμενική εγκατάσταση ή ένα λιμάνι είναι τρία και τα όποια όπως αναφέραμε η αρμόδια Αρχή της συμβαλλόμενης κυβέρνησης είναι αυτή που μπορεί, αξιολογώντας την πληροφορία περί γενικής ή

ειδικής απειλής, να καθορίζει ίδιο ή διαφορετικό επίπεδο ασφαλείας για τα υπόχρεα λιμάνια και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις της επικράτειας, καθώς και να προβαίνει στην αλλαγή του επιπέδου ασφαλείας. Τα μέτρα ασφαλείας και οι απαραίτητες διαδικασίες πρέπει να εφαρμόζονται στις λιμενικές εγκαταστάσεις με τρόπο τέτοιο που να μην παρεμποδίζονται ή καθυστερούνται πλοία επιβάτες προσωπικό, εργασίες φορτοεκφόρτωσης και όλες οι εργασίες που αφορούν την ομαλή λειτουργία του λιμένα.

Όπως θα δούμε παρακάτω κάθε ένα επίπεδο ασφαλείας έχει τον αντίστοιχο χρωματισμό για τον βαθμό επικινδυνότητας που διαθέτει. Ας τα εξετάσουμε αναλυτικά:

- **Επίπεδο Ασφαλείας 1:** στην πρώτη σήμανση ο ορισμός του επιπέδου ασφαλείας νοείται το κανονικό επίπεδο, που πρέπει να τηρούνται συνεχώς τα ελάχιστα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας όταν η λιμενική εγκατάσταση ή το λιμάνι λειτουργεί κανονικά και είναι αυτό το οποίο διατηρείται συνεχώς το πλοίο.

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



- **Επίπεδο Ασφαλείας 2:** στην δεύτερη σήμανση ανεβαίνουμε ένα επίπεδο στα μέτρα ασφαλείας και νοείται το αυξημένο βαθμό, για το οποίο θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας και αυτό για ορισμένη χρονική περίοδο κατά την οποία διαρκεί ο αυξημένος κίνδυνος επέλευσης του συμβάντος (incident), που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης ή του λιμένα ή ενός τμήματος του λιμένα.

- 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 για λαθρεπιβάτες.
- Τέλος λαμβάνεται δήλωση ασφαλείας μεταξύ του κράτους λιμένα και της διοίκησης του πλοίου.



• **Επίπεδο Ασφαλείας 3:** Τέλος στην τρίτη και πιο κύρια σήμανση όπως βλέπουμε παρακάτω νοείται το εξαιρετικά υψηλό επίπεδο, που θα εφαρμόζεται για ορισμένη χρονική περίοδο δηλαδή όσο υπάρχει (when there is the probable or imminent risk) πιθανός ή άμεσος κίνδυνος επέλευσης του συμβάντος (incident), που βλάπτει την ασφάλεια. Το Επίπεδο 3 καθορίζεται μόνον για όσο διαρκεί η χρονική περίοδο της προσδιοριζόμενης απειλής (duration of the security threat) ή της αμεσότητας πραγματοποίησης της απειλής (actual security incident). Σε αυτό το επίπεδο είναι πλέον ορατή η ευρεία έννοια του άμεσου κινδύνου, δηλαδή ο κίνδυνος σε επίπεδο 3 μπορεί να είναι μια απλώς ενδεχόμενη απειλή ή να είναι άμεση πραγματική απειλή που επέρχεται του επιβλαβής γεγονότος.

- ✓ Μόνο ένα σημείο πρόσβασης διατηρείται επί του πλοίου.

- ✓ Προετοιμασία λειτουργίας πλήρους υποχρεωτικής έρευνας πλοίου
- ✓ Προετοιμασία για την άμεσης εκκένωσης του πλοίου από το προσωπικό σε περίπτωση που χρειαστεί.
- ✓ Συντάσσεται δήλωση ασφαλείας μεταξύ του κράτους του λιμένα και του πλοίο
- ✓ 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



Η έννοια του πιθανού-ενδεχόμενου ή άμεσου κινδύνου περιλαμβάνεται και στη Διεθνή Σύμβαση (ΔΝΟ) SOLAS 1974 για την Αρωγή και Διάσωση. Πάντα τα υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας υποδεικνύουν μεγαλύτερη πιθανότητα να λάβει χώρα το συμβάν (incident), δηλαδή η σκόπιμη παράνομη ενέργεια, που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Για αυτό και τα συμβαλλόμενα κράτη, όταν ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 3, εκδίδουν, όπως απαιτείται, κατάλληλες οδηγίες και παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, που ενδέχεται να υποστούν ζημιά.

Και στα τρία επίπεδα ασφαλείας, το εκάστοτε κράτος-μέλος μπορεί να ορίσει και να εφαρμόσει σύμφωνα με την δική του νομοθεσία την σύσταση διαφορετικών μέτρων ασφαλείας για κάθε λιμενική εγκατάσταση ή κάθε λιμένα ή κάθε τμήμα λιμένα ανάλογα με τον βαθμό επικινδυνότητας ή βλαπτικότητας του γεγονότος η ακόμα και από το τελικό πόρισμα της αξιολόγησης αντίστοιχα.

Τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., κατά τη θέσπιση των τριών επιπέδων ασφαλείας, που δόθηκαν από τη ΔΣ (ΔΝΟ) SOLAS 1974 έχουν υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρ. 4.8 διεθνούς Κώδικα (ISPS Code) ως εάν ήταν δεσμευτικές, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 725/2004, ενώ τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΝΟ δεν δεσμεύονται να τις εφαρμόσουν και έτσι απλά αξιολογούν την κατάσταση και κρίνουν κατάλληλα. Ακόμα και με αυτό τον τρόπο το επίπεδο ασφαλείας εξετάζεται από κάποιους παράγοντες.

Οι παράγοντες, μεταξύ των άλλων, που πρέπει να εξετάζονται για τον καθορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφαλείας είναι:

- κατά πόσο είναι αξιόπιστη η πληροφορία για ενδεχόμενη απειλή,
- σε τι βαθμό μπορεί να επιβεβαιωθεί η πληροφορία για ενδεχόμενη απειλή,
- ποιος είναι ο βαθμός προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής,
- και τέλος ποιες είναι οι πιθανές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος, δηλαδή της σκόπιμης παράνομης ενέργειας, που θα θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης ή κάθε λιμένα ή και τμήματος του λιμένα.

Συνεπώς, λοιπόν σύμφωνα με τους παραπάνω ενδεικτικά επιβαλλομένους παράγοντες, καθορίζονται τα τρία επίπεδα ασφαλείας από την Αρμόδια Εθνική Αρχή, και πάντα με τις διατάξεις της ΔΣ (ΔΝΟ) SOLAS 1974, και προσδιορίζεται η ταυτότητα της πληροφορίας περί απειλής, η αξιοπιστία της ή μη, ενδεχόμενης ή άμεσης, και κρίνεται και αξιολογείται η δυνατότητα επέλευσης επιζήμιων συνεπειών.

Επίσης οι ανωτέρω παράγοντες αποτελούν και τα ενδεικτικά κριτήρια για την αξιολόγηση του κινδύνου καθώς, η αρμόδια Αρχή διασφαλίζει την σωστή παροχή πληροφοριών και καθορίζει τους τρόπους για την άμεση και αποτελεσματική γνωστοποίηση στα πλοία υπό τη σημαία του κράτους της, και στα πλοία, που είτε δραστηριοποιούνται στα χωρικά ύδατά του ή και πριν από την είσοδό τους στα χωρικά ύδατα ή και κατά την παραμονή τους σε ένα λιμάνι της επικράτειας, καθώς επίσης και στο υπεύθυνο ενδεδειγμένο πρόσωπο ή στα ενδεδειγμένα πρόσωπα, όπως και στον υπεύθυνο ασφαλείας του πλοίου ή στον υπεύθυνο ασφαλείας της εταιρείας του πλοίου, σχετικά με ότι αφορά το ισχύον επίπεδο ασφαλείας ή τις τυχόν μεταβολές του επιπέδου ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις, σε λιμένα ή σε τμήματα του λιμένα εντός της ελληνικής επικράτειας.

Το να γίνει γνωστό το επίπεδο ασφαλείας δεν είναι απαραίτητο να θεωρηθεί και σημαντική η πληροφορία. Ενώ αντίθετα μια πληροφορία για μια πιθανή απειλή θεωρείται ιδιαίτερα κρίσιμη, και

αυτό γιατί οι ενδεχόμενες απειλές, επιτάσσουν την αλλαγή επιπέδου ασφαλείας, που ενδέχεται να είναι και ιδιαίτερα κρίσιμες πληροφορίες. Συνεπώς, οι αρμόδιες Αρχές οφείλουν να εξετάζουν πολύ προσεκτικά τον τύπο, τις πιο απλές λεπτομέρειες των πληροφοριών και ποιος ήταν ο τρόπος που έφτασαν οι πληροφορίες σε υπεύθυνα πρόσωπα, όπως είναι ο ΥΑΠ, ο ΥΑΕ και ο ΥΑΛΕ. Οι τρόποι και οι μέθοδοι της γρήγορης αυτής παροχής πληροφοριών για τα ισχύοντα επίπεδα ασφαλείας είναι και η τελική η γνωστοποίηση στις αρμόδιες υπηρεσίες του αρμόδιου Υπουργείου.

Όσο αφορά τώρα την συλλογή και την φύλαξη αυτών των στοιχείων επικοινωνίας, είναι υποχρεωτική για την αρμόδια ελληνική Αρχή, ούτως ώστε να υπάρχει ένας κατάλογος των προσώπων και των οργάνων, που πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με τα επίπεδα ασφαλείας και τις μεταβολές αυτών των επιπέδων.

3.4 Εφαρμογή διαφορετικού επιπέδου ασφαλείας

Σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις της ΔΣ (ΔΝΟ) SOLAS 1974 κάθε ένα από τα συμβαλλόμενα κράτη, έχει το δικαίωμα να ορίσει και να εφαρμόσει το ίδιο επίπεδο ασφαλείας σε όλα τα καταγεγραμμένα λιμάνια και τις αντίστοιχες λιμενικές εγκαταστάσεις της επικράτειάς του, ή συνάψει διαφορετικό επίπεδο ασφαλείας σε ένα συγκεκριμένο υπόχρεο λιμάνι ή σε μία υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση, η ακόμα και σε μία ομάδα λιμένων ή λιμενικών εγκαταστάσεων ή σε τμήμα ενός λιμένα ή λιμενικής εγκατάστασης. παρομοίως, ένα συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να καθορίσει το ίδιο επίπεδο ασφαλείας για όλα τα λιμάνια που βρίσκονται στα χωρικά του ύδατα ή τελείως διαφορετικά επίπεδα ασφαλείας σε διάφορες περιοχές των χωρικών του υδάτων.

Όσο αφορά το πλοίο τώρα, οφείλει να συμμορφώνεται με τα επίπεδα ασφαλείας, που του καθορίζουν οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, και την εφαρμογή αυτών των επιπέδων ασφαλείας στο πλοίο, το οποίο έχει σκοπό να προσεγγίσει την συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση ή λιμένα, μιλάμε για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες το πλοίο είτε (1) έχει κριθεί με χαμηλότερο επίπεδο ασφαλείας είτε (2) έχει υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας, από αυτό, που εφαρμόζεται συνήθως στη συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση ή στο λιμάνι, που προσεγγίζει.

Και ποιο συγκεκριμένα:

1) Χαμηλότερο επίπεδο ασφαλείας πλοίου

Σύμφωνα με τις σχετικές διεθνείς, κοινοτικές και εθνικές διατάξεις της ΔΣ (ΔΝΟ) SOLAS 1974, ένα πλοίο δε μπορούσε ποτέ να έχει χαμηλότερο επίπεδο ασφαλείας από αυτό που καθορίζει και

εφαρμόζει το εκάστοτε συμβαλλόμενο κράτος για τον λιμένα ή την λιμενική εγκατάσταση στην οποία προσεγγίζει ή παραμένει αγκυροβολημένο. Η υποχρέωση του πλοίου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του καθορισμένου από την αρμόδια εθνική Αρχή υψηλότερου επίπεδου ασφαλείας είναι για να μπορέσει το συγκεκριμένο πλοίο να προσεγγίσει τη λιμενική εγκατάσταση. Όλη αυτή η διαδικασία γίνεται εκεί όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου-λιμένα, ή πριν από τον κατάπλου του ή κατά την παραμονή του σε ένα λιμάνι, το οποίο βρίσκεται στα χωρικά ύδατα ενός συμβαλλόμενου κράτους.

Το γεγονός ότι το καθορισμένο από το κράτος του επίπεδο ασφαλείας για το συγκεκριμένο πλοίο είναι υψηλότερο από το επίπεδο ασφαλείας, που έχει ορίσει γι' αυτό το πλοίο η αρμόδια Αρχή του κράτους της σημαίας του δεν λαμβάνεται υπόψη διότι εφαρμόζονται οι διατάξεις του διεθνούς δικαίου για τη δικαιοδοσία του κράτους του λιμένα στα χωρικά του ύδατα.

Όταν ένα πλοίο πρόκειται να καταπλεύσει σε ένα λιμάνι, το οποίο έχει ορίσει επίπεδο ασφαλείας 2 ή 3 γι' αυτό το πλοίο, το πλοίο οφείλει πριν τον κατάπλου ή κατά την παραμονή του να γνωστοποιήσει στον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) την έναρξη εφαρμογής των κατάλληλων μέτρων και των διαδικασιών για τα υψηλότερα επίπεδα, όπως αναλυτικά περιγράφονται στο Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου (ΣΑΠ), και να αναφέρει οιοσδήποτε τυχόν δυσκολίες αντιμετωπίζει στην εφαρμογή τους. Σ' αυτή την περίπτωση η συνεργασία του Υπεύθυνου Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και του Υπεύθυνου Ασφάλειας του Πλοίου για τις κατάλληλες ενέργειες και τα ενδεδειγμένα μέτρα ασφαλείας είναι απαραίτητη.

2) Υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας πλοίου

Ένα πλοίο μπορεί να λειτουργεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας συγκριτικά με αυτό, που έχει καθορίσει η συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση ή ο λιμένας κατάπλου. Σ' αυτή την περίπτωση ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας ή ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου ενημερώνει τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης αμελλητί. Το ΣΑΠ απαιτείται να περιλαμβάνει λεπτομέρειες για τα κατάλληλα μέτρα και τις διαδικασίες, που το πλοίο οφείλει να εφαρμόζει, όταν αυτό ακολουθεί υψηλότερο επίπεδο από αυτό που ακολουθείται στη συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση ή στον λιμένα κατάπλου.

Ειδικότερα, εάν ένα πλοίο, που καταπλέει ή ελλιμενίζεται σε μια λιμενική εγκατάσταση ή σ' ένα λιμάνι, λειτουργεί σε επίπεδο ασφαλείας υψηλότερο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Αρχής του κράτους της σημαίας του από αυτό, που έχει οριστεί από το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας του Πλοίου (ΥΑΠ) οφείλει (i) να του γνωστοποιήσει ότι βρίσκεται σε

επίπεδο υψηλότερο από αυτό της λιμενικής εγκατάστασης ή του λιμένα, (ii) να συνεννοηθεί χωρίς καθυστέρηση με τον Υπεύθυνο Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) και (iii) εάν κριθεί απαραίτητο, και με τον Υπεύθυνο Ασφάλειας της εταιρείας του πλοίου (ΥΑΕ).

Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης αξιολογεί την ιδιαίτερη κατάσταση σε συνεργασία με τους ανωτέρω και συμφωνούν από κοινού για τις κατάλληλες ενέργειες, δηλαδή τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας του πλοίου, που μπορεί να συμπεριλαμβάνουν τη συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφάλειας. Επίσης, η Διοίκηση του κράτους της σημαίας, η οποία απαιτεί τα πλοία υπό τη σημαία της να έχουν επίπεδο 2 ή 3 όταν καταπλέουν σε λιμάνι άλλου συμβαλλόμενου κράτους, οφείλει να πληροφορήσει χωρίς καθυστέρηση το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα. Το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα ή ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης δεν έχουν δικαίωμα να απαιτήσουν τη μείωση του επιπέδου ασφαλείας του καταπλέοντος πλοίου. Επίσης, η λιμενική εγκατάσταση δεν υποχρεούται να αυξήσει το επίπεδό της, όταν σ' αυτή καταπλέει ένα πλοίο, που βρίσκεται σε υψηλότερο επίπεδο από αυτή, εκτός εάν συντρέχει ειδικός λόγος και δοθούν σχετικές εντολές από την αρμόδια Αρχή στην οποία υπάγεται. Η αύξηση του επιπέδου ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης είναι δυνατόν να γίνει μόνον εφόσον προηγηθεί σχετική εντολή της αρμόδιας Αρχής στην οποία είναι δυνατόν ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης να έχει εισηγηθεί σχετικά.

Σε περίπτωση κατά την οποία δεν υπάρχει (α) εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης σε κάποια λιμενική εγκατάσταση ή κάποιο λιμένα\και, κατά συνέπεια, υφίσταται αδυναμία εφαρμογής των επιπέδων ασφαλείας, τα οποία προβλέπονται σε κάθε ΣΑΛΕ ή ΣΑΛ και (β) ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, το Κεντρικό ή Περιφερειακό Σημείο Επαφής του κάθε συμβαλλόμενου κράτους θα πρέπει να ορίσει ένα πρόσωπο στην ξηρά με τα κατάλληλα προσόντα. Αυτό το πρόσωπο θα μπορεί να καθορίσει τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας, που πρέπει να ληφθούν, εάν απαιτηθεί, κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού του πλοίου.

Ως καταλληλότερα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας, που δυνατόν να λαμβάνονται από την Λιμενική Αρχή για τα πλοία, που καταπλέουν με υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας, συνιστώνται ενδεικτικά, κατά τον Κώδικα ISPS, η εφαρμογή των μέτρων του Επιπέδου 2 για την πρόσβαση στην λιμενική εγκατάσταση και ειδικά για τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, για τη μεταφορά φορτίου, για τη μεταφορά εφοδίων, για τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών και για την παρακολούθηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης.

Από τα προαναφερόμενα μέτρα θα πρέπει να γίνεται επιλογή κατά κρίση, μεταξύ των ενδεικτικά

προβλεπομένων ή απαιτούμενων, αφού προηγουμένως αξιολογηθούν οι τυχόν απειλές/πρόσθετοι κίνδυνοι, ανάλογα με την περίπτωση, και η δυνατότητα εφαρμογής τους, ζητώντας και συνδρομή από τη Λιμενική Εγκατάσταση.

3.5 Μεταβολή του επιπέδου ασφαλείας

Η μεταβολή του επιπέδου ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης λαμβάνει χώρα με απόφαση της Αρμόδιας εθνικής Αρχής. Η βασική προϋπόθεση για την αλλαγή του επιπέδου ασφάλειας είναι η ύπαρξη απειλής ή πληροφορίας για απειλή κατά της ασφάλειας των ελληνικών πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων της επικράτειας. Ο υπεύθυνος υπουργός αποφασίζει, μετά από εισήγηση της ΣΕΝΑ, την αλλαγή του επιπέδου ασφάλειας και τη λήψη πρόσθετων μέτρων ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού ΕΚ/725/2(0)04, το είδος της απειλής, τις σχετικές πληροφορίες και το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας στα υπό ελληνική σημαία υπόχρεα πλοία, στις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις της επικράτειας και στους υπόχρεους λιμένες. Η εισήγηση της Συμβουλευτικής Επιτροπής (ΣΕΝΑ) αφενός έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα με συνέπεια να μη δεσμεύει τον αρμόδιο Υπουργό και αφετέρου απαιτείται σε κατεπείγουσες περιπτώσεις. Το Κέντρο Αναφορών Ασφάλειας ενημερώνει τους Υπεύθυνους Ασφάλειας για κάθε αλλαγή του επιπέδου ασφάλειας.

Όμως, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η αλλαγή του επιπέδου ασφαλείας της υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης είναι δυνατόν να αποφασιστεί από τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης χωρίς να απαιτείται η απόφαση αλλαγής από την Αρμόδια εθνική Αρχή. Έτσι σε εξαιρετική περίπτωση, που θα προκύψει απειλή ή συμβεί ένα περιστατικό, παρά το ήδη καθορισμένο επίπεδο ασφαλείας, που εφαρμόζεται σε ένα πλοίο, σε έναν υπόχρεο λιμένα ή σε μία υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση ή σε μια θαλάσσια περιοχή, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας θα πρέπει να ανταποκριθεί μεταβάλλοντας σε υψηλότερο το καθορισμένο επίπεδο ασφαλείας, κατά τη διάρκεια που αυτά (απειλή ή περιστατικό) εξελίσσονται, σύμφωνα με το Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου ή της Λιμενικής Εγκατάστασης ή του Λιμένα, χωρίς να αναμένεται ο καθορισμός υψηλότερου επιπέδου ασφαλείας από την Ενιαία Αρμόδια Αρχή ή το συμβαλλόμενο κράτος. Όμως ο Υπεύθυνος Ασφάλειας του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης έχει υποχρέωση να αναφέρει το ταχύτερο πρακτικά δυνατό στην Αρχή ή/και στο συμβαλλόμενο κράτος την απειλή ή το περιστατικό και τις ενέργειες τους. Η μεταβολή του επιπέδου ασφαλείας είναι δυνατόν να απαιτεί τη σύνταξη νέας ή αναθεωρημένης Δήλωσης Ασφαλείας. Σε περίπτωση που η συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφαλείας

ζητηθεί είτε από το πλοίο ή από την Αρχή του κράτους της σημαίας του ή από τον Υπεύθυνο Ασφαλείας της υπόχρεης Λιμενικής Εγκατάστασης ή του υπόχρεου Λιμένα, κατά τα ανωτέρω, η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μερών, δηλαδή του Πλοιάρχου ή του Αξιωματικού Ασφαλείας του πλοίου ή της Εταιρείας του πλοίου, κατά περίπτωση, και του Υπεύθυνου ή Αρμόδιου Ασφαλείας της υπόχρεης Λιμενικής Εγκατάστασης ή του υπόχρεου Λιμένα, είναι επιτακτική για την εφαρμογή των ενδεδειγμένων μέτρων ασφαλείας.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι στις διεθνείς, κοινοτικές και εθνικές διατάξεις θεσπίζεται ευρεία διακριτική ευχέρεια της Αρμόδιας Εθνικής Αρχής του Κάθε κράτους-μέλους των αρμοδίων διεθνών οργανισμών ΔΝΟ, ΔΟΕ και της ΕΕ για (i) τον προσδιορισμό και τη μεταβολή του επιπέδου ασφαλείας καθώς και για (ii) τα κριτήρια, που θα χρησιμοποιήσει σχετικά με την αξιολόγηση του κινδύνου ούτως ώστε να καθορισθεί το ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας. οι απαιτήσεις της μεταβολής του επιπέδου ασφαλείας πρέπει να καθορίζονται στο ΣΑΛΕ ή στο ΣΑΛ.

Η ταχεία παροχή πληροφοριών για τα ισχύοντα επίπεδα ασφαλείας, η συλλογή και η φύλαξη των στοιχείων καθώς και η συνεργασία με τον Υπεύθυνο Ασφαλείας πλοίου/εταιρείας ή και κράτους της σημαίας του πλοίου αποτελούν ρητά προβλεπόμενες υποχρεώσεις των αρμοδίων Αρχών και του Υπευθύνου Ασφαλείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Καθορισμός Ασφαλείας (Security Assessment)

Η αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο κομμάτι της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου, αφού προσδιορίζει τους πραγματικούς κινδύνους και συγχρόνως υποδεικνύει τα ήδη υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας. Για να γίνει καθορισμός ασφαλείας πρέπει να υπάρχει αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου που περιλαμβάνει επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας.

Ο καθαρισμός ασφαλείας αποσκοπεί στα εξής:

- ⑩ Στον εντοπισμό και την καταγραφή των πιθανών απειλών και κινδύνων οι οποίοι είναι δυνατόν να συμβούν.
- ⑩ Στον εντοπισμό και την καταγραφή των πιθανών αδυναμιών στην υπάρχουσα υποδομή, πολιτική και διαδικασίες όπως και στο έμπυχο δυναμικό προσωπικό.

- ⑩ Στον εντοπισμό και την καταγραφή των υφιστάμενων μέτρων ασφαλείας διαδικασιών , οδηγιών.
- ⑩ Στην άμεση επιθεώρηση ασφαλείας
- ⑩ Στον προσδιορισμό των κύριων λειτουργιών οι οποίες συνιστούν κίνδυνο από την φύση τους.

Λαμβάνοντας υπόψη την γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται ένα πλοίο και τις σχετικές ιδιαιτερότητές του (σημαία, εθνικότητα πληρώματος, εταιρεία κλπ) θα πρέπει να γίνεται ο καθορισμός ασφαλείας για κάθε τύπο πλοίου. Επιπλέον θα πρέπει να τονίσουμε πως ο καθορισμός ασφαλείας αποτελεί τη βάση για την δημιουργία του σχεδίου ασφαλείας, παράλληλα προσδιορίζει τους πραγματικούς κινδύνους και συγχρόνως υποδεικνύει τα ήδη υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας. Τέλος θα πρέπει να επισημάνουμε ότι ο καθορισμός ασφαλείας αναλαμβάνεται από υπεύθυνα άτομα τα οποία διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις, προσόντα και εμπειρίες για την εκτίμηση της ασφαλείας ενός πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο Μέρος Β του Κώδικα I.S.P.S.

4.2 Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου (S.S.O.)

Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου είναι το αρμόδιο άτομο στο εκάστοτε πλοίο όπου έχει αναλάβει καθήκοντα όσον αφορά την ασφάλεια (security) του πλοίου, τη προστασία του και την εφαρμογή και συντήρηση του Σχεδίου Ασφαλείας του πλοίου. Επίσης είναι υπεύθυνος στον Πλοίαρχο, πλήρωμα και λιμάνια για την ασφάλεια του προσωπικού, του φορτίου, του ίδιου του πλοίου και για την επικοινωνία με τον Αξιωματικό Ασφαλείας της εταιρείας και με τον Αξιωματικό Ασφαλείας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων. Ο S.S.O. Πρέπει να είναι σε θέση να αντιδρά γρήγορα και αποτελεσματικά σε οποιαδήποτε κατάσταση για την οποία είναι αρμόδιος. Ο ανωτέρω πρέπει να έχει την προβλεπόμενη εκπαίδευση και πιστοποίηση και να τηρεί τα παρακάτω ενδεικτικά καθήκοντα:

- Εφαρμογή και συνεντισμό του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου με τον C.S.O..
- Αναφορά πιθανών παραβάσεων, ελλείψεων ή μη συμμορφώσεις του πληρώματος με το Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου στον C.S.O. και ανάληψη διορθωτικών ενεργιών.
- Να φροντίζει για την επαρκή και ουσιαστική εκπαίδευση των μελών του πληρώματος σε θέματα ασφαλείας.

- Διεξαγωγή τακτικών επιθεωρήσεων ασφαλείας στο πλοίο ώστε να διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται τα επιβαλλόμενα μέτρα ασφαλείας.
- Να συντονίζει τα θέματα ασφαλείας που έχουν σχέση με την μεταφορά του φορτίου και των προμηθειών του πλοίου με το υπόλοιπο προσωπικό και με τον αντίστοιχο Αξιωματικό Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων.
- Φροντίζει για την καλή λειτουργία, ρύθμιση και συντήρηση των συσκευών και του εξοπλισμού ασφαλείας.
- Μεριμνά για την δημιουργία, αλλά και τη διατήρηση πνεύματος ασφαλείας μεταξύ των μελών του πληρώματος.

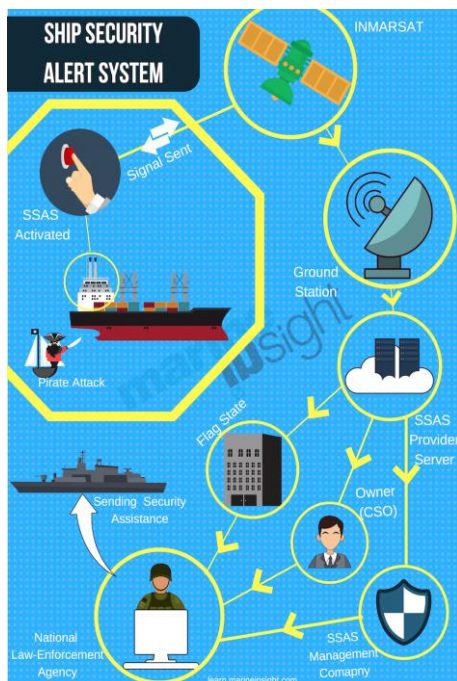
4.3 Αξιωματικός Ασφαλείας Εταιρείας (C.S.O.)

Ο Αξιωματικός Ασφαλείας της Εταιρείας είναι το πρόσωπο που καθορίζεται και εξουσιοδοτείται από την εταιρεία με στόχο την προετοιμασία και την υποβολή για έγκριση του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου ή των πλοίων και την τήρηση αυτού. Επιπλέον εξασφαλίζει ότι πραγματοποιείται μια σωστή αξιολόγηση της ασφάλειας των πλοίων. Είναι ο αρμόδιος να επικοινωνεί με τον Αξιωματικό Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (P.F.S.O.) και τον Αξιωματικό Ασφαλείας του πλοίου (S.S.O.) και αναλαμβάνει τα εξής καθήκοντα:

- Προγραμματισμό και εκτέλεση τακτικών επιθεωρήσεων ασφαλείας, εσωτερικών ελέγχων και αναθεωρήσεις των ενεργειών ασφαλείας.
- Φροντίζει για τα μέσα και τις συσκευές ασφαλείας (ότι είναι διαθέσιμα και σε καλή κατάσταση για το κάθε πλοίο της εταιρείας).
- Έγκριση, συντήρηση, ανάπτυξη και εφαρμογή των Σχεδίων Ασφαλείας των πλοίων.
- Συγκέντρωση και ανάληψη διορθωτικών ενεργειών σε τυχόν αναφερθείσες μη συμμορφώσεις και την πιστοποίηση αυτών από εσωτερικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις.
- Εξασφάλιση τήρησης επαρκούς και ουσιαστικής εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας.
- Μεριμνά για την δημιουργία, αλλά και τη διατήρηση του πνεύματος ασφαλείας μεταξύ των πλοίων της εταιρείας.
- Να διασφαλίζει ότι οποιοδήποτε εναλλακτικοί ή αντίστοιχοι διακανονισμοί εγκρίνονται για ένα συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων, θα εφαρμόζονται και θα συντηρούνται.

- Να διασφαλίζει ότι σε περίπτωση που χρησιμοποιείται το σχέδιο ασφαλείας αδελφού πλοίου (με την σύμφωνη γνώμη της αρχής φυσικά) τότε αυτό καλύπτει πλήρως τις ανάγκες και τις συγκεκριμένες για κάθε πλοίο πληροφορίες.
- Να ενημερώνει για τον βαθμό των απειλών που είναι πιθανό να συναντήσει το πλοίο, εφαρμόζοντας τα κατάλληλα κριτήρια αξιολόγησης ασφαλείας και με τη χρήση άλλων σχετικών πληροφοριών.
- Να προγραμματίζει την αρχική και τις επακόλουθες επιθεωρήσεις του πλοίου από την Αρχή ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας.
- Να εξασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του Αξιωματικού Ασφαλείας Πλοίου και του Αξιωματικού Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

4.4 Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan)



Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου (SSP) είναι ένα σχέδιο που διατυπώνεται έτσι ώστε να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα που προβλέπονται από τον κώδικα σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου εφαρμόζονται επί του πλοίου. Αυτό ισχύει για την προστασία του πληρώματος, του φορτίου και του πλοίου από τυχόν κινδύνους που σχετίζονται με την ασφάλεια. Το σχέδιο καθορίζει τα προστατευτικά μέτρα για κάθε επίπεδο ασφάλειας έναντι των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το πλοίο, τον έλεγχο πρόσβασης επί του πλοίου, την παρακολούθηση των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης, τη διακίνηση του φορτίου, την παραλαβή αποθηκών / αποσκευών τις ευθύνες και τις διαδικασίες για την εξουδετέρωση κάθε αναμενόμενης

απειλής για το πλοίο και το φορτίο του. Με βάση τα εκάστοτε επιβαλλόμενα επίπεδα ασφαλείας από τα συμβαλλόμενα κράτη υλοποιούνται τα μέτρα για την διαχείριση περιστατικών τρομοκρατικών ενεργειών και πειρατείας καθώς και την δυναμική εναλλαγή τους όπου εμπεριέχονται στο Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου. Το παραπάνω σχέδιο καθορίζει με ακρίβεια τις υποχρεώσεις και τα καθήκοντα όλων των εμπλεκόμενων σε αυτό. Είναι υποχρεωτική η ύπαρξη αυτού του σχεδίου σε κάθε πλοίο. Το Σχέδιο Ασφαλείας και οι τυχόν τροποποιήσεις του εγκρίνονται από την αρχή του κράτους της σημαίας ή από εξουσιοδοτημένο οργανισμό.

Το Σχέδιο Ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

διαδικασίες εκκενώσεως χώρων που ενδεχόμενος χρειαστεί να πραγματοποιηθούν.

Διαδικασίες για εκτέλεση εσωτερικών ελέγχων.

διαδικασίες για εκτέλεση εκπαίδευσης και γυμνασίων που σχετίζονται με το σχέδιο.

διαδικασίες για συντονισμό ενεργειών σε δραστηριότητες ασφαλείας με τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

διαδικασίες για την αντιμετώπιση απειλών ή παραβιάσεων ασφαλείας στο πλοίο, λαμβάνοντας υπόψη τις κρίσιμες ενέργειες του πλοίου.

διαδικασία τροποποιήσεων και ενημερώσεως σχεδίου.

Διαδικασίες για την επικοινωνία με την λιμενική εγκατάσταση.

Διαδικασία αναφοράς περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια.

Διαδικασίες χρήσης και ενεργοποίησης και απενεργοποίησης καθώς και επαναφοράς (re-setting) του συστήματος συναγερμού ασφαλείας.

Διαδικασίες ρυθμίσεως (calibration) και συντηρήσεως των συσκευών ασφαλείας.

Διαδικασίες για τη συντήρηση, τη δοκιμή και τη βαθμονόμηση του εξοπλισμού που αφορά τον κώδικα. Αυτό περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με τη συχνότητα των δοκιμών που πρέπει να διεξαχθούν επίσης.

Ανάληψη ενεργειών για τα επίπεδα ασφαλείας 1,2 και 3

Καθορισμό των ελεγχόμενων και απαγορευμένων περιοχών και των αντιστοίχων μέτρων προστασίας τους.

Καθορισμό αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων Αξιωματικού Ασφαλείας Πλοίου.

Καθορισμό αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων Αξιοματικού Ασφαλείας Εταιρείας.

Καθορισμό των σημείων ενεργοποίησης και απενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού ασφαλείας του πλοίου. Που βρίσκεται η συσκευή SSAS και οδηγίες για τη χρήση της. Οι οδηγίες χρήσης πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν λεπτομέρειες για τη δοκιμή του SSAS και πληροφορίες σχετικά με τις ψευδείς ειδοποιήσεις.

Μέτρα για την αποφυγή παράνομης εισαγωγής όπλων, πυρομαχικών, επικινδύνων υλικών, ουσιών και συσκευών που ενδέχεται να προορίζονται για χρήση εναντία στην ασφάλεια του πλοίου.

Καθήκοντα κάθε μέλους του πληρώματος στο οποίο έχουν ανατεθεί καθήκοντα ασφαλείας.

Συμμόρφωση με τις οδηγίες του συμβαλλόμενου κράτους σε σχέση με το επίπεδο ασφάλειας που βρίσκεται το λιμάνι.

Ονομασία και ταυτότητα του SSO και του CSO με τα καθήκοντα και τα στοιχεία επικοινωνίας.

Το σχέδιο πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή αποκάλυψη προς τρίτου Όλα τα μέλη του πληρώματος εξετάζουν το περιεχόμενο του σχεδίου, το εφαρμόζουν με γνώμονα την ασφάλεια και ακολουθούν της οδηγίες αυτού του σχεδίου. Η διατήρηση της ασφαλείας του πλοίου είναι καθημερινή σε όλες της εργασίες που γίνονται πάνω στο πλοίο. Καθώς αποκαλύπτονται πιθανές νέες απειλές, πρόσθετα μέτρα ασφαλείας μπαίνουν, για τα οποία μπορεί να εφαρμοστούν νέες διαδικασίες

Το Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου θα πρέπει να αναθεωρείτε από τον Υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας έτσι ώστε να εξασφαλίσει την συνεχιζόμενη αποτελεσματικότητα:

Ετησίως:	-
Κατόπιν εκπαίδευσης	-
Μετά από ελέγχους	-
Μετά από γυμνάσια	-
Μετά από κάποιο συμβάν	Μετά

από αξιολόγηση ή άλλη έκθεση σχετικά με πιθανές παραβιάσεις της ασφαλείας όπου θα τροποποιήσει το σχέδιο και θα αναφέρει τις αλλαγές και τους λόγους για τις αλλαγές αυτές στον υπεύθυνο ασφαλείας της εταιρείας.

4.5 Ασφαλείας Σύστημα Πλοίου (Ship Security Alert System S.S.A.S.)

Το σύστημα ειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (SSAS) αποτελεί ένα μέτρο για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και την καταστολή πράξεων πειρατείας ή και τρομοκρατίας κατά της ναυτιλίας. Αποτελεί μέρος του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (κώδικας ISPS). Το σύστημα ειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (SSAS) συμπληρώνει τις προσπάθειες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) να αυξήσει την ασφάλεια των θαλάσσιων σκαφών συνεργασία της Cospas-Sarsat με τον Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό , κατέληξε στο σύστημα ειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (SSAS).

Η κύρια ιδέα είναι ότι σε περίπτωση προσπάθειας πειρατείας ή τρομοκρατικών ενεργειών, να ενεργοποιηθεί το σύστημα SSAS του πλοίου, το οποίο θα αποστέλλει συναγερμό για βοήθεια. Ο κώδικας έκτακτης ανάγκης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (SSAS) και ο κώδικας επείγουσας ανάγκης αεροπλάνου 7700 λειτουργούν με βάση τις ίδιες αρχές.

Τα παρακάτω βήματα μας εξηγούν την λειτουργία του συστήματος:

- Όταν το προσωπικό της ναυτιλιακής ασφάλειας στο πλοίο αντιλαμβάνεται τον πιθανό κίνδυνο από πειρατές ή τρομοκράτες, ενεργοποιεί ένα κωδικοποιημένο μήνυμα μέσω της συσκευής (SSAS).
- Η συσκευή μεταδίδει έναν συγκεκριμένο κωδικό χώρας, ο οποίος αποστέλλεται στο κέντρο συντονισμού διάσωσης (RCC) της συγκεκριμένης περιοχής. □

Αφού λάβουν το μήνυμα που τους έχει κοινοποιηθεί οι εθνικές αρχές της περιοχής αποστέλλουν τις κατάλληλες στρατιωτικές δυνάμεις ή δυνάμεις επιβολής του νόμου για να αντιμετωπίσουν την τρομοκρατική ή πειρατική απειλή.

Ειδικότερα μπορούμε να πούμε ότι το Ship Security Alert System (SSAS) είναι κομμάτι του διεθνούς κώδικα ISPS υπό την αιγίδα του IMO. Χαρακτηριστικό του συστήματος SSAS είναι πως σε περίπτωση κινδύνου πειρατικής ή τρομοκρατικής επίθεσης ενεργοποιείται από το πλοίο που δέχεται επίθεση και αυτό στέλνει ένα συναγερμό σε κώδικα, ο οποίος αποστέλλεται με τη χρήση ράδιο-εξοπλισμού του πλοίου (από τη γέφυρα ή τουλάχιστον άλλο ένα σημείο) στον αξιωματικό ασφαλείας της εταιρίας και αμέσως μετά στην αρχή κράτους της σημαίας του δεχόμενου επίθεση πλοίου. Αναλυτικά ο συναγερμός είναι ένα κωδικοποιημένο μήνυμα με κώδικα που σε κάθε χώρα είναι διαφορετικός, το οποίο μπορεί να αποσταλεί μέσω της δορυφορικής επικοινωνίας και μέσω διαδικτύου ή σε ακραία περίπτωση λόγω απουσίας του αξιωματικού ασφαλείας από το χώρο

εργασίας του το μήνυμα μπορεί να αποσταλεί μέσω τηλεφωνικής κλήσης. Είναι απαραίτητο το μήνυμα να διαθέτει τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου, δηλαδή το όνομά του και τον αριθμό IMO του, την ώρα και το στίγμα εκδήλωσης της επίθεσης και τον τύπο απειλής που δέχεται το πλοίο. Αμέσως μετά την ειδοποίηση του αξιωματικού ασφαλείας της εταιρίας και της αρχής κράτους σημαίας ειδοποιείται το κέντρο συντονισμού διάσωσης της περιοχής που βρίσκεται το πλοίο, όπου από κοινού με την αρχή κράτους σημαίας προσπαθούν να τους διασώσουν. Υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται όπως ότι το σύστημα δεν θα πρέπει να μεταδίδει τον συναγερμό σε άλλα παραπλέοντα πλοία, δεν θα πρέπει να υπάρχει ένδειξη ενεργοποίησης (ηχητική ή άλλου είδους) του συστήματος συναγερμού στο πλοίο και ότι το σύστημα συναγερμού θα πρέπει να είναι συνεχώς ενεργοποιημένο. Τα πλεονεκτήματα τους συστήματος αυτού είναι ότι παρέχει παγκόσμια κάλυψη και η ενημέρωση για τον συμβάν μέσω συναγερμού γίνεται άμεσα. Πλοία που πρέπει να διαθέτουν το σύστημα SSAS και όσα δεν το διαθέτουν μέχρι ποτέ πρέπει να το εγκαταστήσουν στο πλοίο, είναι τα εξής:

- Τα πλοία που ναυπηγήθηκαν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2004.
- Τα επιβατηγά πλοία και τα ταχύπλοα σκάφη που ναυπηγήθηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004 και κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης τους μετά την 1η Ιουλίου 2004.
- Τα πετρελαιοφόρα, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών ουσιών, τα πλοία μεταφοράς αερίου, τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα φορτηγά μεγάλης ταχύτητας 500 GT και άνω, όπου ναυπηγήθηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004 το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 1η Ιουλίου 2004.
- Άλλα φορτηγά πλοία 500 GT και άνω ναυπηγηθέντα πριν από την 1η Ιουλίου 2004 και κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θάλασσας το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης τους μετά την 1η Ιουλίου 2006.

4.6 Υπεύθυνος Ασφάλειας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων- Port Facility Security Officer (ΥΑΛΕ- PFSO)

Σε κάθε υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση, η αρμόδια κρατική Αρχή έχει υποχρέωση να ορίσει ένα κατάλληλο πρόσωπο ως Υπεύθυνο Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΥΑΛΕ) το οποίο ορίζεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, τουλάχιστον ενός έτους, με απόφαση του αρμόδιου εκάστοτε Υπουργού . Είναι δυνατόν ένα πρόσωπο να οριστεί ως Υπεύθυνο για μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις. Επιπλέον ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων μπορεί να είναι το ίδιο πρόσωπο με τον Υπεύθυνο Ασφαλείας Λιμένα. Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής

Εγκατάστασης και του Λιμένα είναι το πρόσωπο, που αναλαμβάνει την ευθύνη αποτελεσματικής λειτουργία και συντονισμού της Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και του Λιμένα. Γενικά, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και του Λιμένα είναι το υπεύθυνο πρόσωπο, μεταξύ των άλλων, για:

- (i) την προετοιμασία της ανάπτυξης, της αναθεώρησης και της αποτελεσματικής εφαρμογής του ΣΑΛΕ ή του ΣΑΛ με τη συνεργασία των υπεύθυνων προσώπων, όπως των Υπευθύνων Ασφαλείας του Πλοίου (ΥΑΠ), της Εταιρείας (ΥΑΕ) και των αρμοδίων οργανισμών,
- (ii) τη διασφάλιση της μυστικότητας των πληροφοριών ασφαλείας, (iii) τη διατήρηση των απαιτούμενων επιπέδων εκπαίδευσης και κατάρτισης του προσωπικού ασφαλείας,
- (iv) την εγκατάσταση και συντήρηση του απαιτούμενου εξοπλισμού ασφαλείας και (v) τη διατήρηση αρχείων των περιστατικών, που επηρεάζουν την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ειδικά, τα καθήκοντα του Υπεύθυνου Ασφαλείας μιας υπόχρεης Λιμενικής Εγκατάστασης καθορίζονται και συμπεριλαμβάνουν ενδεικτικά, κατά τις διατάξεις του Κώδικα (ISPS Code), τα ακόλουθα:

- Την απαίτηση Σύνταξη Δήλωσης Ασφαλείας.
- Την αρχική επιθεώρηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγησή της.
- Την εφαρμογή και τον έλεγχο της διαρκούς αποτελεσματικότητας του Σχεδίου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Ο ΥΑΛΕ θέτει σε εφαρμογή τις διατάξεις του ΣΑΛΕ και παρακολουθεί τη διαρκή αποτελεσματικότητα και ισχύ του Σχεδίου, αναθέτοντας μεταξύ άλλων σε τρίτους τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων σχετικά με την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Την τροποποίηση ή αναθεώρηση του ΣΑΛΕ με σκοπό τη διαρκή αποτελεσματικότητά του. Η τροποποίηση του ΣΑΛΕ εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του ΥΑΛΕ, ο οποίος μπορεί να προτείνει κατάλληλες τροποποιήσεις του εγκεκριμένου ΣΑΛΕ μετά από οποιαδήποτε επανεξέτάσή τους.
- Την αναφορά των προβλημάτων ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης στις αρμόδιες Αρχές ή στα όργανα του κράτους και τη διατήρηση αρχείων των συμβάντων, που απείλησαν την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης
- Την ανάληψη τακτικών επιθεωρήσεων και ελέγχων της λιμενικής εγκατάστασης για να

- διασφαλίσει τη διάρκεια και την αποτελεσματικότητα των κατάλληλων μέτρων ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης και των πλοίων.
- Τη διασφάλιση της λειτουργίας και της διενέργειας των ελέγχων λειτουργίας του εξοπλισμού ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης.
 - Τη συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες οργανισμών ασφαλείας
 - Τη συνεργασία με τον Αξιοματικό Ασφαλείας Πλοίου (ΥΑΠ) και της εταιρείας (ΥΑΕ) για την εφαρμογή του ΣΑΛΕ και ΣΑΠ.
 - Την ευθύτητα στη διαχείριση κάθε στοιχείου και πληροφορίας, που σχετίζονται με την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης ή του κατά -πλέοντος πλοίου.
 - Τη διασφάλιση των επιπέδων της κατάλληλης εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων των καθηκόντων ασφαλείας του προσωπικού ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης.
 - Την εκπαίδευση και την ενημέρωση για θέματα ασφαλείας του προσωπικού ασφαλείας.

Επίσης τα καθήκοντα του Υπευθύνου Ασφαλείας ενός υπόχρεου λιμένα (ΥΑΛ) είναι όμοια με τα ανωτέρω του Υπευθύνου Ασφαλείας (ΥΑΛΕ) μιας υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης, όπως αυτά καθορίζονται ενδεικτικά στον Κώδικα Ασφάλειας Λιμένων. Ο ΥΑΛΕ έχει καθήκον συνεργασίας Ε με τον Υπεύθυνο Ασφαλείας του Πλοίου και τον Υπεύθυνο Ασφαλείας της εταιρείας του πλοίου. Επίσης καθορίζει τις διαδικασίες απαίτησης συμπλήρωσης Δήλωσης Ασφαλείας, ποιοι και πώς οφείλουν να εκπληρώσουν το καθήκον εμπιστευτικότητας των πληροφοριών για την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης ή του Λιμένα και ποιες είναι οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και τις ασκήσεις του ΥΑΛΕ και των μελών του προσωπικού ασφαλείας.

4.7 Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

Μια ακόμα βασική αρχή της κυβέρνησης είναι η εξασφάλιση ολοκλήρωσης μιας Αξιολόγησης ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Port Facility Security Assessment) σε κάθε λιμενική εγκατάσταση με σκοπό να εξυπηρετεί τα πλοία που εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια. Το Port Facility Security Assessment είναι ένα πλάνο το οποίο αναλύει κινδύνους που μπορεί να προκύψουν κατά τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης έτσι ώστε να καθοριστούν ποια μέρη είναι πιο ευαίσθητα ή ευάλωτα, ή το πιθανότερο, να αποτελέσουν το αντικείμενο μιας επίθεσης. Ολοκληρώνοντας αυτό το βήμα, θα είναι σε θέση να γνωρίζουν το επίπεδο κινδύνου. Το Port Facility Security Assessment θα βοηθήσει να καθοριστούν σε ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να διοριστεί ένας Port Facility Security Officer και να προετοιμάσουν ένα Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plan). Με αυτό το σχέδιο μπορούμε να

αναγνωρίσουμε τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να λάβει έτσι ώστε να εξασφαλίσει ότι λειτουργεί πάντα στο πρώτο επίπεδο ασφάλειας. Το σχέδιο πρέπει επίσης να δείξει τα πρόσθετα, ή αυξημένα, μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να ακολουθήσει για να κινηθεί και να λειτουργήσει στο δεύτερο επίπεδο ασφάλειας όταν χρειαστεί. Πρέπει επίσης να δείξει τις πιθανές ενέργειες και τα μέτρα που η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να πάρει για να τοποθετηθεί στο τρίτο επίπεδο ασφάλειας. Είναι αυτονόητο ότι τα πλοία που χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να υποβληθούν σε έλεγχο από τις αρμόδιες υπηρεσίες και σε επιθεωρήσεις. Οι αρχές μπορούν να ζητήσουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το πλοίο, το φορτίο, τους επιβάτες και το προσωπικό του πλοίου πριν από την είσοδο του πλοίου μέσα στο λιμένα. Σε κάποιες περιπτώσεις βέβαια μπορεί και να απαγορευτεί η είσοδος του πλοίου μέσα στο λιμένα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Εφαρμογή κανόνων ασφαλείας σε πλοία

Το πεδίο εφαρμογής των εθνικών κανόνων για την ασφάλεια εκτείνεται:

α) σε πλοία διεθνών πλόων, δηλαδή:

- σε φορτηγά πλοία, 500 Κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω (φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου, χημικό δεξαμενόπλοιο, υγραεριοφόρο, πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο) συμπεριλαμβανομένων και των ταχύπλοων σκαφών,
- σε επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και των επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών,
- σε κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης.

β) σε εταιρείες των ως άνω κατηγοριών πλοίων διεθνών πλόων όπως αυτές ορίζονται στον κανόνα IX/1 της Σύμβασης SOLAS,

γ) σε επιβατηγά πλοία, τα οποία εξυπηρετούν την εθνική κυκλοφορία και εμπίπτουν στην κατηγορία α, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, καθώς και στις εταιρείες τους, όπως ορίζονται στον Κανόνα IX-1 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS.

Η έννοια της εταιρείας, στην οποία το συμβαλλόμενο κράτος έχει υποχρέωση να εφαρμόζει τα μέτρα ασφαλείας, είναι αυτή που ορίζεται στις διεθνείς διατάξεις για τη διαχείριση της ασφαλούς

λειτουργίας του πλοίου. Έτσι λοιπόν, σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις, ως «εταιρεία» νοείται ο κύριος του πλοίου, κάθε άλλη οργάνωση ή πρόσωπο όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής, που έχει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου, ή όποιος, αναλαμβάνοντας αυτή την ευθύνη, συμφώνησε να έχει όλες τις υποχρεώσεις που θεσπίζει ο Διεθνής Κώδικας (ΔΝΟ) Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code). Η ελληνική κυβέρνηση, επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής των εθνικών κανόνων και σε επιβατηγά πλοία εθνικών πλόων. Ειδικότερα, οι διατάξεις αυτών των διεθνών κανόνων επιτρέπουν στην κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση να αποφασίσει την εφαρμογή του Κεφαλαίου XI/1 για τα ειδικά μέτρα βελτίωσης της θαλάσσιας ασφάλειας της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74 και των υποχρεωτικού χαρακτήρα διατάξεων του Μέρους Α του Κώδικα (ISPS Code) σε πλοία, τα οποία δεν είναι κυρίως διεθνών πλόων, αλλά περιστασιακά προσεγγίζουν λιμενικές εγκαταστάσεις στο πλαίσιο διεθνούς πλου. Οι διατάξεις των σχετικών διεθνών καθώς και κοινοτικών κανόνων δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πολεμικά πλοία ή σε άλλα πλοία, τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε κρατική μη εμπορική υπηρεσία και ανήκουν σε ή διαχειρίζονται από τα συμβαλλόμενα κράτη, τα οποία έχουν κυρώσει τις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74 που υιοθετήθηκαν στη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης στις 12 Δεκεμβρίου 2002.

5.2 Εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας σε λιμενικές εγκαταστάσεις

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της ελληνικής επικράτειας, όπου εφαρμόζονται οι κανόνες ασφαλείας, είναι αυτές, που εξυπηρετούν τα πλοία των διεθνών και των εθνικών πλόων. Ο χώρος όπως αυτός ορίζεται το κάθε συμβαλλόμενο κράτος ή από την αρμόδια Αρχή, όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου/λιμένα ονομάζεται «λιμενική εγκατάσταση». Ως «διασύνδεση πλοίου/λιμένα» νοούνται οι αλληλεπιδράσεις, που αναπτύσσονται όταν πραγματοποιούνται άμεσα ή έμμεσα σε ένα πλοίο δραστηριότητες, όπως η επιβίβαση/αποβίβαση των ατόμων, η φόρτωση/εκφόρτωση των εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς/από το πλοίο. Εντός των ορίων των λιμενικών εγκαταστάσεων θεωρούνται και οι περιοχές όπως τα αγκυροβόλια και τις θέσεις αναμονής και προσέγγισης από τη θάλασσα ανάλογα με την περίπτωση και την γεωγραφική μορφολογία. Επίσης οι ανωτέρω κανόνες εφαρμόζονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα (ISPS Code), στα ναυπηγεία κατασκευής, μετασκευής πλοίου και στις επισκευαστικές βάσεις από ελληνικά πλοία. Το Ελληνικό κράτος, αντίστοιχα με την προβλεπόμενη στις σχετικές διεθνείς

διατάξεις διακριτική της ευχέρεια, ανέπτυξε το πεδίο εφαρμογής των εθνικών κανόνων και σε επιβατηγό πλοία εθνικών πλόων . Πιο συγκεκριμένα, οι διατάξεις αυτών των διεθνών κανόνων επιτρέπουν στην κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση να αποφασίσει την εφαρμογή του Κεφαλαίου XI - 1 για τα ειδικά μέτρα βελτίωσης της θαλάσσιας ασφάλειας της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74 και των υποχρεωτικού χαρακτήρα διατάξεων του Μέρους Α του Κώδικα (ISPS Code) σε πλοία, τα οποία δεν είναι κατά κανόνα διεθνών πλόων, αλλά κατ ουσία προσεγγίζουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις στο πλαίσιο διεθνούς πλου. Δηλαδή οι περί ασφαλείας εθνικές διατάξεις εφαρμόζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις της επικράτειας, οι οποίες, παρότι χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία, τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται περιστασιακά να εξυπηρετούν πλοία, τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο ενός διεθνούς πλου. Ο καθορισμός μιας λιμενικής εγκατάστασης ως περιστασιακής εξυπηρέτησης πλοίων διεθνών πλόων και ο βαθμός της εφαρμογής σ' αυτή των διατάξεων του Κεφαλαίου XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74 και του Κώδικα (ISPS Code) ανήκουν στην εξουσία του αρμόδιου υπουργού. Ο υπουργός απαιτείται να εκδώσει σχετική απόφαση, που να περιλαμβάνει τα κριτήρια και τη διαδικασία χαρακτηρισμού και ανάδειξης μιας λιμενικής εγκατάστασης ως περιστασιακής εξυπηρέτησης πλοίων διεθνών πλόων. Είναι προφανές ότι οι διεθνείς διατάξεις για την ενίσχυση της ασφάλειας αναγνωρίζουν τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων όπως και για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

5.3 Εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας σε λιμένες

Οι κανόνες για την ασφάλεια εφαρμόζονται σε λιμένες της ελληνικής επικράτειας, που βρίσκονται σε μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις των ανωτέρω αναφερομένων περιπτώσεων και σε περιοχές, που συνδέονται με τους ανωτέρω λιμένες όπως αυτές καθορίζονται από τη σχετική μελέτη αξιολόγησης της ασφάλειας. Οι στρατιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις εξαιρούνται της σχετικής εφαρμογής.

Τα κράτη-μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις διατάξεις της Οδηγίας σε περιοχές, που συνδέονται με τους λιμένες. Οι τελευταίες πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού. Σύμφωνα με την προβλεπόμενη διακριτική ευχέρεια, το πεδίο εφαρμογής είναι δυνατόν να επεκτείνεται με απόφαση του αρμόδιου υπουργού και σε άλλες κατηγορίες πλοίων, πλωτών ναυπηγημάτων, λοιπών σκαφών και στις εταιρείες τους, κατά τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης SOLAS 1974, καθώς και

στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στους λιμένες, που τα εξυπηρετούν, μετά την υποβολή της σχετικής μελέτης αξιολόγησης της ασφάλειας.

Ως «λιμένας» νοείται η προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και ύδατος στην οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις πλην των στρατιωτικών. Τα όρια του λιμένα που καθορίζονται δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα. Τα κράτη-μέλη καλούνται να προσδιορίσουν τα ακριβή όρια των λιμένων τους, που αφορούν τα μέτρα ασφαλείας. Γενικά ο λιμένας εντάσσεται στην περιοχή των εσωτερικών υδάτων ενός κράτους και περιλαμβάνει τη θαλάσσια περιοχή και την περιοχή της ξηράς, που αποκαλείται χερσαία ζώνη. Η χερσαία ζώνη καλύπτει ολόκληρο το μήκος του λιμένα και περιλαμβάνει τα λιμενικά τεχνικά έργα, τους χώρους και τις εγκαταστάσεις, που εξυπηρετούν τις λειτουργικές του ανάγκες, όπως προβλήτες, αποβάθρες, παραλιακά πεζοδρόμια, ναυπηγεία, χώρους επιβατών και φορτοεκφορτώσεως εμπορευμάτων καθώς και εναποθέσεως φορτίων, ιχθυόσκαλες, αεραθλητικές εγκαταστάσεις καθώς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεως των θαλασσιών συγκοινωνιών και μεταφορών από την ξηρά προς τη θάλασσα και αντίστροφα. Μια περιοχή ορίζεται ως λιμένας με πράξη της Διοίκησης. Κατά το γενικό διεθνές δίκαιο, λιμένες είναι εκείνοι όπου συχνάζουν γενικά πλοία και χρησιμοποιούνται είτε για το εξωτερικό είτε για το εσωτερικό εμπόριο.

Παράλληλα με τις ανωτέρω κοινοτικές διατάξεις ισχύει και ο Κώδικας για την πρακτική εφαρμογή των διεθνών κανόνων του ΔΝΟ και ΔΟΕ για την ασφάλεια. Αυτός περιέχει ένα κατάλληλο πλαίσιο κατευθυντήριων Οδηγιών για την ανάπτυξη και την εφαρμογή στρατηγικής ασφάλειας για όλες τις λιμενικές περιοχές με τη συνεργασία κυβερνήσεων, εργοδοτών και εργαζομένων στα λιμάνια ούτως ώστε να μειώσει τους κινδύνους για τα λιμάνια από τις απειλές, που δημιουργούν οι παράνομες πράξεις. Έχει δε ως σκοπό να προωθήσει μια κοινή προσέγγιση ασφάλειας στα λιμάνια ανάμεσα στα κράτη-μέλη του ΔΝΟ και της ΔΟΕ και όχι την αντικατάσταση του Κώδικα ISPS.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 Δήλωση Ασφάλειας

Η Δήλωση Ασφάλειας/ΔΑ (Declaration of Security (DOS) είναι μια συμφωνία μεταξύ του πλοίου και της υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης ή άλλου πλοίου με το οποίο διασυνδέεται, που καθορίζει τα εφαρμοστέα μέτρα ασφαλείας.

Η Δήλωση Ασφάλειας συμπληρώνεται όταν η συμβαλλόμενη κυβέρνηση της υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης κρίνει ή το πλοίο κρίνει ότι είναι απαραίτητη. Η συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφάλειας εξυπηρετεί τη διασφάλιση της επίτευξης συμφωνίας μεταξύ του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης ή με τα άλλα πλοία με τα οποία διασυνδέεται, όσον αφορά τα αντίστοιχα μέτρα ασφάλειας, τα οποία αναλαμβάνει κάθε μέρος να εφαρμόσει, σύμφωνα με τις διατάξεις των αντίστοιχων εγκεκριμένων σχεδίων ασφάλειας τους. Η κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση καθορίζει πότε απαιτείται η συμπλήρωση Δήλωσης Ασφάλειας αξιολογώντας τον κίνδυνο, που παρουσιάζει η διασύνδεση πλοίου/λιμένα ή η δραστηριότητα του πλοίου για τα πρόσωπα, την περιουσία και το περιβάλλον. Έτσι η Αρμόδια Αρχή με απόφασή της ορίζει (α) τις περιπτώσεις, κατά τις οποίες απαιτείται η συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφάλειας μεταξύ του υπόχρεου πλοίου και της υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης της επικράτειας ή μεταξύ ενός υπό ελληνική σημαία υπόχρεου πλοίου με άλλα πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις, και (β) τον χρόνο υποχρεωτικής τήρησης του αρχείου των συμπληρωθεισών Δηλώσεων Ασφάλειας.

Τα πλοία, που εκτελούν τακτικά δρομολόγια εφόσον έχουν εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου μπορούν να εξαιρούνται με Απόφαση της Αρμόδιας Αρχής από την υποχρέωση συμπλήρωσης Δήλωσης Ασφαλείας μετά από αίτηση της διαχειρίστριας εταιρείας του συγκεκριμένου πλοίου.

Επίσης οι λόγοι και οι περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται η συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφαλείας θα πρέπει να ορίζονται ρητά και στο Σχέδιο Αξιολόγησης. Επιπρόσθετα, το Σχέδιο Ασφαλείας του Πλοίου θα πρέπει να περιλαμβάνει τις περιπτώσεις, κατά τις οποίες το πλοίο ζητά από τη λιμενική εγκατάσταση τη συμπλήρωση Δήλωσης Ασφαλείας και τον τρόπο αντιμετώπισης του αντίστοιχου αιτήματος της λιμενικής εγκατάστασης.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS, οι περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να απαιτείται η συμπλήρωση Δήλωσης Ασφάλειας είναι οι ακόλουθες:

- Ένα υπόχρεο πλοίο έχει υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από την υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση όπου ελλιμενίζεται, ή από ένα άλλο υπόχρεο πλοίο με το οποίο διασυνδέεται.
- Υπάρχει Συμφωνία Ασφαλείας μεταξύ των συμβαλλομένων κυβερνήσεων, που καλύπτει ορισμένα διεθνή ταξίδια ή ειδικά πλοία που εκτελούν αυτά τα ταξίδια.
- Υπάρχει απειλή ή συμβάν, που αφορά το υπόχρεο πλοίο ή την υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση.
- Το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι στο οποίο δεν απαιτείται να έχει εγκεκριμένο ΣΑΛΕ.
- Το πλοίο εκτελεί (ship-to-ship) δραστηριότητες μεταφόρτωσης με ένα άλλο πλοίο για το οποίο

δεν απαιτείται να έχει ένα εγκεκριμένο ΣΑΠ.

- Λαμβάνουν χώρα δραστηριότητες διασύνδεσης πλοίου-λιμένα ή μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο, οι οποίες παρουσιάζουν υψηλότερο βαθμό επικινδυνότητας για τα άτομα, τα περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον, λόγω των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών του συγκεκριμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του φορτίου ή των επιβατών ή των περιστάσεων στην λιμενική εγκατάσταση ή ένεκα συνδυασμού αυτών των παραγόντων

Όπως ανωτέρω αναφέραμε, κατά τις διατάξεις του Κώδικα ISPS, η συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφάλειας μπορεί να απαιτηθεί τόσο από το υπόχρεο πλοίο ή από την Αρχή του κράτους της σημαίας του για λογαριασμό του πλοίου, όσο και από τη συμβαλλόμενη κυβέρνηση του κράτους της υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης ή από τον Υπεύθυνο Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Επίσης η εγκεκριμένη Αξιολόγηση Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης είναι δυνατόν να προσδιορίζει εγκαταστάσεις σε ή κοντά σε πυκνοκατοικημένες περιοχές ή σε οικονομικά σημαντικές λειτουργίες, οι οποίες απαιτούν τη συμπλήρωση Δήλωσης Ασφάλειας.

Η Δήλωση Ασφάλειας συμπληρώνεται και συνυπογράφεται από τον Πλοίαρχο ή από τον Αξιωματικό Ασφαλείας του πλοίου για λογαριασμό του πλοίου και από τον Υπεύθυνο ή τον Αρμόδιο Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Αυτή πρέπει να περιέχει ημερομηνία, ούτως ώστε να αποδεικνύεται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του Κεφαλαίου XI-2 της ΔΣ SOLAS και του Μέρους Α του κώδικα ISPS, όσο και με τις διατάξεις σχετικά με τη διάρκεια της ισχύος της, το επίπεδο ή τα επίπεδα ασφάλειας και τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας.

Ο τύπος-υπόδειγμα της Δήλωσης Ασφαλείας μεταξύ του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης καθορίζεται στο Μέρος Β του Κώδικα ISPS και στον κοινοτικό Κανονισμό 725/2004/ΕΚ.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, κατά τις διεθνείς και κοινοτικές διατάξεις η κάθε κυβέρνηση του συμβαλλόμενου κράτους της υπόχρεης Λιμενικής Εγκατάστασης/Λιμένα και του κράτους της σημαίας του υπόχρεου πλοίου καθορίζει πότε απαιτείται η συμπλήρωση Δήλωσης Ασφάλειας αξιολογώντας τον κίνδυνο για τη Λιμενική Εγκατάσταση/Λιμένα και για το πλοίο αντίστοιχα.

Οι ανωτέρω διατάξεις καθορίζουν:

(i) τις περιπτώσεις απαίτησης συμπλήρωσης της Δήλωσης Ασφάλειας είτε από τα υπόχρεα πλοία, τα οποία είναι κατά κανόνα ποντοπόρα πλοία και κατ' εξαίρεση πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια είτε από την υπόχρεη Λιμενική Εγκατάσταση/Λιμένα και

(ii) τον τύπο και το περιεχόμενο της Δήλωσης Ασφάλειας. Επίσης οι ανωτέρω διατάξεις ρητά προβλέπουν ότι οι περιπτώσεις απαίτησης συμπλήρωσης της Δήλωσης Ασφάλειας πρέπει να περιέχονται στην Αξιολόγηση Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης/Λιμένα και του πλοίου, αντίστοιχα. Η συνεργασία του Πλοίαρχου ή του Αξιωματικού Ασφαλείας του πλοίου και του Υπεύθυνου ή του Αρμόδιου Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης/Λιμένα είναι απαραίτητη για τη συμπλήρωση της Δήλωσης.

6.2 Επικύρωση και Πιστοποίηση Ασφαλείας

Για απόδειξη ότι το πλοίο διαθέτει και τηρεί σύστημα προστασίας, όπως ο κώδικας απαιτεί, προβλέπεται ειδικό πιστοποιητικό που έχει ισχύ 5ετίας. Το πλοίο για όλα τα προβλεπόμενα από τις Συμβάσεις του IMO αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με ειδικό κάθε φορά πιστοποιητικό έτσι και άδω προβλέπεται το I.S.S.C. “International Ship Security Certificate”. Για την έκδοση του I.S.S.C. απαιτείται, ύστερα από επιθεωρήσεις, απόδειξη ότι το πλοίο έχει οργανωθεί σύμφωνα με τον Κώδικα. Η επιθεώρηση για το σκοπό του Security System πραγματοποιείται από πρόσωπο της Διοικήσεως ή εξουσιοδοτημένου Νηογνώμονα και γίνεται σύνταξη σχετικής εκθέσεως, καταγραφής όλων των διαδικασιών, μέσων, συσκευών, προφυλάξεων κλπ. του πλοίου ως στοιχεία για τη σύνταξη του S.S.P. Επίσης για την έκδοσή του I.S.S.C. πρέπει να επικυρωθεί και η εκπαίδευση των εντεταλμένων που θα κάνουν χρέη Ship Security Officer

Μετά την επιθεώρηση, συντάσσεται ειδική έκθεση “Verification Report” (V.R.). Οι επιθεωρήσεις που εκτελούνται από το ανωτέρω αρμόδιο άτομο είναι βασικά δύο:

1. Η αρχική πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού και
2. μια ενδιάμεση ανάμεσα περίπου στην πενταετία.

Βέβαια, μπορεί να υπάρξει έκτακτη επιθεώρηση, όταν κάποια αιτία την προκαλέσει. Έτσι οι επιθεωρήσεις αναφέρονται σε πλήρη έλεγχο των διαδικασιών, μέσων, συσκευών, οργάνων που εντάσσονται στο Σύστημα προστασίας καθώς και του S.S.P.. Όλα αυτά ανάλογα με τη δραστηριότητα του κάθε πλοίου. Έτσι είναι κατανοητό ότι οι απαιτήσεις ελέγχου για το B/C θα είναι διαφορετικές από αυτές για το κρουαζιερόπλοιο κλπ. Με βάση την ανωτέρω V.R. συντάσσεται ειδική έκθεση η οποία αποτελεί την προϋπόθεση για να εκδοθεί το I.S.S.C. σε ειδική φόρμα του IMO. Αυτά τα δύο επίσημα έγγραφα κρατούνται στο πλοίο και επίσημα αντίγραφά τους

μεταβιβάζονται στην Διοίκηση της χώρας Σημαίας και στη Ναυτιλιακή εταιρία.

Μετά την έκδοση του πιστοποιητικού I.S.S.C. το κάθε πλοίο θα ακολουθεί τα εξής:

A) Τήρηση του πρωτοτύπου I.S.S.C. του S.S.P. και της εκθέσεως (V.R.) στο πλοίο.

B) Γυμνάσια και εκπαίδευση προσωπικού σύμφωνα με το S/Plan.

Γ) Τήρηση στοιχείων (τηλέφωνο, FAX κλπ.) για αλληλοενημέρωση και συνεργασία με Αρχές λιμένα.

Δ) Αλληλοενημέρωση, συνεργασία και αντιμετώπιση προβλημάτων με εντεταλμένο πρόσωπο της ναυτιλιακής εταιρίας.

Ε) Καταχώρηση, αν είναι δυνατόν και σε ηλεκτρονική μορφή, των διαδικασιών, ενεργειών, ελέγχων, διαπιστώσεων κλπ. που έχουν σχέση μετά μέτρα προστασίας.

Τέλος, το πλοίο δεν είναι εφικτό να ταξιδέψει χωρίς την έκδοση του παραπάνω πιστοποιητικού.

6.3 Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης της Λιμενικής Εγκατάστασης

Κάθε συμβαλλόμενο κράτος, στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση, δύναται να εκδίδει κατάλληλο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης (Statement of compliance of a Port Facility), το οποίο περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

- ❖ τη λιμενική εγκατάσταση,
- ❖ τη συμμόρφωση της υπό κρίση λιμενικής εγκατάστασης με τις διατάξεις του Κεφαλαίου XI-και του Μέρους Α του Κώδικα ISPS,
- ❖ την περίοδο ισχύος του Πιστοποιητικού, η οποία θα πρέπει να καθορίζεται από το συμβαλλόμενο κράτος, αλλά δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε έτη,
- ❖ τις ρυθμίσεις επιθεώρησης, που ορίζονται από το συμβαλλόμενο κράτος, και επιβεβαίωση της ολοκλήρωσής τους.

Η Δήλωση Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης θα πρέπει να έχει τη μορφή του υποδείγματος, που παρατίθεται στο Μέρος Β του Κώδικα ISPS στην αγγλική, γαλλική ή ισπανική γλώσσα. Εάν είναι στην εθνική γλώσσα, το συμβαλλόμενο κράτος, εάν το κρίνει σκόπιμο, μπορεί να συμπεριλάβει μετάφραση σε μία από τις ανωτέρω γλώσσες. Η ελληνική νομοθεσία προβλέπει ότι η

πιστοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων ρυθμίζεται με διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του αρμόδιου Υπουργού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7.1 Έλεγχος των πλοίων στο λιμάνι

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, προβλέπονται τρεις περιπτώσεις μέτρων ελέγχου ασφαλείας και συμμόρφωσης των πλοίων, που το κάθε συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα έχει υποχρέωση να τα εφαρμόσει αποτελεσματικά σε πλοία συμβαλλομένων κρατών. Δηλαδή προβλέπεται ότι η κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση καθορίζει τα μέτρα ελέγχου ασφαλείας και συμμόρφωσης, τα οποία εφαρμόζονται στα πλοία

(α) που έχουν καταπλεύσει ήδη στο λιμάνι ενός συμβαλλομένου κράτους

(β) που σκοπεύουν να καταπλεύσουν στο λιμάνι άλλου συμβαλλομένου κράτους.

Επίσης η κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση θεσπίζει και τις σχετικές πρόσθετες υποχρεώσεις, κατά την επιβολή μέτρων ελέγχου, οι οποίες εφαρμόζονται και στις δύο ανωτέρω περιπτώσεις. Η εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας προβλέπεται και για τα πλοία μη συμβαλλομένων κρατών καθώς και για πλοία μικρότερης χωρητικότητας από την οριζόμενη στη ΔΣ SOIAS

7.2 Έλεγχος των πλοίων σε λιμάνι συμβαλλομένου κράτους

Κάθε πλοίο, στο οποίο εφαρμόζεται ο διεθνής Κώδικας ISPS, υπόκειται σε έλεγχο από τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα όργανα του κράτους του λιμένα. Κατά τις εθνικές διατάξεις, υποβάλλονται σε ελέγχους ασφαλείας τόσο τα πλοία των διεθνών πλόων όσο και τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, τα οποία εξυπηρετούν την εθνική κυκλοφορία και εμπίπτουν στην Κατηγορία Α.

Τα αρμόδια όργανα του κράτους του λιμένα, κατά τις σχετικές διεθνείς, κοινοτικές και εθνικές διατάξεις, είναι η αρμόδια Αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα, όταν το πλοίο είναι ελλιμενισμένο σε άλλο συμβαλλόμενο κράτος, είτε οι επιθεωρητές του κράτους του λιμένα. Δηλαδή οι επιθεωρητές του κράτους του λιμένα, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του δημόσιου τομέα, ή άλλα

πρόσωπα, τα οποία είναι δεόντως εξουσιοδοτημένα από την αρμόδια Αρχή του κράτους-μέλους για να διενεργούν τις επιθεωρήσεις ή τους ελέγχους του κράτους-λιμένα, είναι υπεύθυνα γι' αυτές τις επιθεωρήσεις ή τους ελέγχους έναντι της αρμόδιας Αρχής. Επίσης, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι επιθεωρητές τους, που ασκούν τους ελέγχους ασφαλείας, ακολουθούν τις διαδικασίες και τις κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται. Οι έλεγχοι ασφαλείας περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τους ελέγχους σχετικά με τον επιχειρησιακή κατάσταση των οχηματαγωγών και επιβατηγών πλοίων, τη λειτουργία των ηλεκτρονικών πινάκων για το σύστημα καταγραφής δεδομένων του πλοίου (VDR), τη λειτουργία του συστήματος GMDSS, τις ώρες εργασίας/ανάπαυσης των μελών του πληρώματος, την ύπαρξη επί του πλοίου έγκυρου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου (International ship security certificate), ή έγκυρου Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου (International ship security certificate), που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS. Το ανωτέρω Πιστοποιητικό εκδίδεται από τη Διοίκηση του κάθε συμβαλλόμενου κράτους ή από τον αναγνωρισμένο οργανισμό επιθεώρησης (Νηογνώμονα). Το Πιστοποιητικό γίνεται δεκτό από τους επιθεωρητές εφόσον είναι έγκυρο, εκτός εάν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου XI-2 της ΔΣ SOLAS ή του Μέρους Α του Κώδικα ISPS.

Οι διατάξεις του Μέρους Β του Κώδικα ISPS περιλαμβάνουν ενδεικτική απαρίθμηση των παραδειγμάτων, που μπορούν να συνιστούν βάσιμους λόγους για την επιβολή πρόσθετων μέτρων ασφαλείας από το κράτος του λιμένα. Αυτά τα παραδείγματα αναπτύσσουμε στην επόμενη παράγραφο, διότι εφαρμόζονται και στις δύο περιπτώσεις ελέγχου των πλοίων, δηλαδή τόσο όταν το πλοίο είναι ήδη ελλιμενισμένο, όσο και όταν αυτό έχει τη πρόθεση να ελλιμενισθεί.

Όταν υπάρχουν τέτοιοι βάσιμοι λόγοι ή όταν δεν επιδεικνύεται το έγκυρο διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου, κατά τον έλεγχο από τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το συμβαλλόμενο κράτος όργανα, τα τελευταία έχουν το δικαίωμα να επιβάλλουν ένα οποιοδήποτε ή περισσότερα μέτρα ελέγχου 61 σε σχέση με το συγκεκριμένο πλοίο, τα οποία είναι τα ακόλουθα:

- επιθεώρηση του πλοίου, καθυστέρηση του πλοίου, κράτηση του πλοίου,
- περιορισμός των δραστηριοτήτων, περιλαμβανομένης της κίνησης εντός του λιμένα ή εκδίωξη του πλοίου από τον λιμένα.

Τα εν λόγω μέτρα ελέγχου μπορούν, επιπρόσθετα ή εναλλακτικά, να περιλαμβάνουν κι άλλα ελάσσονα διοικητικά ή διορθωτικά μέτρα.

Όταν το πρόσωπο, που διενεργεί την επαλήθευση της πιστοποίησης, που αναφέρεται ανωτέρω, έχει

σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι το πλοίο δεν εφαρμόζει τις επιταγές των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της διεθνούς Σύμβασης SOLAS 1974 και του Κώδικα ISPS, αλλά δεν ανήκει στην υπεύθυνη αρμόδια Αρχή του συγκεκριμένου κράτους μέλους για την εφαρμογή των ανωτέρω μέτρων, αναφέρει αμέσως το ζήτημα της μη συμμόρφωσης του συγκεκριμένου πλοίου στην ανωτέρω Αρχή.

7.3 Πλοία τα οποία προτίθενται να καταπλεύσουν σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους

Το συμβαλλόμενο κράτος δύναται πριν τον κατάπλου του πλοίου να ζητήσει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Τις διαδικασίες ασφαλείας.
- Το πλοίο διαθέτει εν ισχύ ISSC.
- Το επίπεδο ασφαλείας στο τελευταίο λιμάνι.
- Το τρέχον επίπεδο ασφαλείας του πλοίου.
- Στοιχεία (Security Level History records) για τα τελευταία 10 προηγούμενα λιμάνια.

Σε περίπτωση κατά την οποία οι εξουσιοδοτημένοι αξιωματούχοι του συμβαλλόμενου κράτους διαπιστώσουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του μέρους Α του ISPS κώδικα θα πρέπει να επικοινωνήσουν με το πλοίο και με το κράτος της σημαίας προκειμένου να αποκατασταθεί η μη συμμόρφωση. Τα ληπτέα μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται κατ' αναλογία σύμφωνα με τις οδηγίες του μέρους Β του ISPS κώδικα. Τα μέτρα είναι τα ακόλουθα:

- Αποκατάσταση της μη συμμορφώσεως.
- Απαίτηση να κατευθυνθεί το πλοίο σε καθορισμένη περιοχή εντός των εθνικών ή των διεθνών υδάτων του συμβαλλομένου κράτους.
- Επιθεώρηση του πλοίου.
- Άρνηση κατάπλου στον λιμένα.

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. Δεν θα πρέπει να παρεμποδίζεται η αναγκαία επικοινωνία με το πλοίο σε περιπτώσεις ανάγκης, για ανθρωπιστικούς λόγους και για λόγους ασφαλείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

8.1 Αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης

Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να διενεργείται από Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας (ΑΟΑ). Ωστόσο, μόνο το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος δύναται να εγκρίνει μια περατωθείσα αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος χρησιμοποιεί έναν ΑΟΑ για την εξέταση ή την έγκριση της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, ο ΑΟΑ δεν θα πρέπει να σχετίζεται με κανέναν άλλον ΑΟΑ που προετοίμασε τη συγκεκριμένη αξιολόγηση ή βοήθησε στην προετοιμασία της. Μια αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να επικεντρώνεται στα ακόλουθα στοιχεία εντός μιας λιμενικής εγκατάστασης:

1. υλική ασφάλεια ,
2. κατασκευαστική ακεραιότητα ,
3. συστήματα ατομικής προστασίας,
4. διαδικαστικές πολιτικές,
5. συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων,
6. σχετική υποδομή μεταφοράς ,
7. βοηθητικές παροχές και
8. άλλους χώρους οι οποίοι, εάν υποστούν βλάβη ή χρησιμοποιηθούν για αθέμιτη παρακολούθηση, θέτουν σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσιακά στοιχεία ή λειτουργίες εντός της λιμενικής εγκατάστασης.

8.2 Αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου (Ship Security Assessment)

Η αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου (SSA) πρέπει να πραγματοποιηθεί πριν από την ανάπτυξη του σχεδίου ασφάλειας πλοίου (SSP) και αποτελεί σημαντικό στοιχείο στη διαδικασία ανάπτυξης ή καθορισμού του SSP. Είναι ευθύνη του Υπεύθυνου Ασφάλειας της Εταιρείας (CSO) να διασφαλίσει ότι η SSA θα διεξάγεται από το άτομα με τις κατάλληλες δεξιότητες, για κάθε πλοίο του στόλου της εταιρείας.

Το SSA περιλαμβάνει τα ακόλουθα βήματα, τα οποία πρέπει να προσαρμοστούν κάθε τύπο πλοίου:

1.Αναγνώριση των βασικών λειτουργιών του πλοίου. Σε αυτό το βήμα, η εταιρεία προσδιορίζει με σαφήνεια ποιες είναι οι βασικές λειτουργίες του πλοίου σε σχέση με την ασφάλεια:-Οι εργασίες του πλήρωματος-Τα συστήματα και ο εξοπλισμός-Οι περιοχές και οι χώροι που βρίσκονται στο πλοίο-Το πλήρωμα και το προσωπικό επί του σκάφους-Όλα τα στοιχεία, τα οποία μπορούν να θεωρηθούν κρίσιμα αν υποβληθούν σε περιστατικό ασφαλείας Για παράδειγμα: Οι εργασίες μπορεί να περιλαμβάνουν τον χειρισμό του φορτίου, το χειρισμό του πλοίου και τη πλοήγηση. Οι κρίσιμοι χώροι μπορεί να περιλαμβάνουν τα καταστήματα, τη γέφυρα, τους χώρους μηχανών συμπεριλαμβανομένου της μηχανής. Τα κρίσιμα συστήματα μπορεί να περιλαμβάνουν το σύστημα ειδοποίησης ασφαλείας.

2.Προσδιορισμός των υφιστάμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας. Στόχος αυτού του βήματος για την εταιρεία είναι, να προσδιορίσει με σαφήνεια και να περιγράψει τα υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας, της διαδικασίες και της λειτουργίες. Για παράδειγμα, οι διαδικασίες ασφαλείας μπορεί να περιλαμβάνουν (αλλά δεν περιορίζονται σε αυτές):

-Διαδικασίες αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (πυρκαγιές, πλημμύρες ...)

-Διαδικασίες για περιπολίες ασφαλείας

-Διαδικασίες χειρισμού του εξοπλισμού παρακολούθησης, εάν υπάρχουν.

-Διαδικασίες χειρισμού συστημάτων επικοινωνίας ασφαλείας

-Διαδικασία χειρισμού θυρών ασφαλείας, φραγμών και φωτισμού. Η εταιρεία μπορεί να απαριθμεί τα υπάρχοντα μέτρα / διαδικασίες για κάθε βασική λειτουργία του πλοίου.

3.Εντοπισμός πιθανών απειλών (αναφέρεται σε σενάρια απειλής) .Σε αυτό το βήμα, η εταιρεία πρέπει να προσδιορίσει με σαφήνεια τα πιθανά σενάρια απειλής σε ένα συγκεκριμένο πλοίο του στόλου. Είναι εξαιρετικά σημαντικό τα σενάρια απειλής που προσδιορίζονται ως πιθανά να παραμείνουν "αξιόπιστα", στο πλαίσιο του προκειμένου η αξιολόγηση της ασφάλειας των πλοίων να είναι όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική. Αυτά τα σενάρια απειλής θα πρέπει συνεπώς να περιλαμβάνουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου όσον αφορά τον τύπο του πλοίου, το πλήρωμα, το φορτίο, την περιοχή και τα λιμάνια.

4. Εκτέλεση επιτόπιας έρευνας ασφαλείας. Η επιτόπια έρευνα ασφαλείας είναι ένα πολύ σημαντικό μέρος της SSA. Στόχος της είναι η εξέταση και η αξιολόγηση των υφιστάμενων προστατευτικών μέτρων, διαδικασιών και οι λειτουργίες για την:

-Εξασφάλιση της εκτέλεσης όλων των καθηκόντων ασφαλείας.

-Παρακολούθηση των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης για να εξασφαλιστεί ότι έχουν πρόσβαση μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα.

-Έλεγχος πρόσβασης στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων τυχόν συστημάτων ταυτοποίησης.

-Παρακολούθηση των περιοχών καταστρώματος και των περιοχών που περιβάλλουν το πλοίο.

-Έλεγχος της επιβίβασης των προσώπων και των επιπτώσεών τους (συνοδευόμενες και ασυνόδευτες αποσκευές)

-Επίβλεψη του χειρισμού του φορτίου

.-Διασφάλιση της άμεσης πρόσβασης στην επικοινωνία, την πληροφόρηση και τον εξοπλισμό του πλοίου.

5. Προσδιορισμός της αδυναμίας στην ασφάλεια. Αυτό είναι το τελευταίο βήμα της αξιολόγησης ασφαλείας πλοίων. Στόχος είναι να προσδιοριστούν λεπτομερώς ποιες διορθωτικές ενέργειες είναι απαραίτητες να γίνουν (για παράδειγμα, νέα μέτρα για την ασφάλεια που πρέπει να εφαρμοστούν), με βάση τα συμπεράσματα τόσο της αξιολόγησης όσο και της επί τόπου έρευνας ασφαλείας.

8.3 Εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις

Η κατάλληλη εκπαίδευση, η κατάρτιση και η ενημέρωση για την ασφάλεια είναι σημαντική για την αποτελεσματική εκπλήρωση των υποχρεώσεων του προσωπικού ασφαλείας μιας Λιμενικής εγκατάστασης ή ενός Λιμένα. Ο σκοπός αυτής της εκπαίδευσης είναι κυρίως η μεγιστοποίηση των ικανοτήτων των Υπευθύνων και του προσωπικού ασφαλείας για την αντιμετώπιση, την έρευνα ή την ανάλυση και την αναφορά περιστατικών ασφαλείας. Οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και κατάρτισης μπορεί να είναι γενικές και ειδικές για την εκπλήρωση των ειδικών καθηκόντων. Αυτές αφορούν τον Υπεύθυνο Ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα, τα μέλη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα, που ασκούν ειδικά καθήκοντα ασφαλείας, όπως αυτά αναφέρονται στα αντίστοιχα Σχέδια Ασφαλείας (ΣΑΛΕ και ΣΑΛ), καθώς και τα λοιπά μέλη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα Εκπαίδευση. Ως επαρκής εκπαίδευση νοείται αυτή που βασίζεται στα υποδειγματικά εκπαιδευτικά προγράμματα του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ΔΝΟ. Επαρκές προσόν για τον διορισμό ενός ΥΑΛΕ, στο πλαίσιο της έγκρισης του ΣΑΛΕ, θεωρείται καταρχάς η κατοχή πιστοποιητικού παρακολούθησης σχετικού σεμιναρίου για

τον Υπεύθυνο Ασφαλείας, το οποίο χορηγείται από τον αρμόδιο φορέα διοργάνωσης, κατά τα υποδειγματικά εκπαιδευτικά προγράμματα του ΔΝΟ. Η τελική αξιολόγηση του ΥΑΛΕ πραγματοποιείται κατά το στάδιο της πιστοποίησης της λιμενικής εγκατάστασης. Η εκπαίδευση του ΥΑΛΕ είναι περιοδική και απαιτείται να διεξάγεται τουλάχιστον μια φορά κάθε ημερολογιακό έτος και με μέγιστο χρονικό διάστημα μεταξύ ασκήσεων και εκπαίδευσης τους 18 μήνες, λαμβάνοντας υπόψη τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης, τις αλλαγές του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης, τους τύπους των πλοίων, που εξυπηρετεί, και άλλες σχετικές περιστάσεις, κατά τις κατευθυντήριες Οδηγίες του Μέρους Β' του Κώδικα (ISPS Code). Επίσης το ανωτέρω χρονικό διάστημα των δεκαοκτώ μηνών ισχύει και για την περιοδική εκπαίδευση των υπευθύνων ασφαλείας λιμένων. Οι αρμόδιοι φορείς της ανωτέρω εκπαίδευσης θεωρούνται, κατά την ελληνική νομοθεσία, οι Ιδιωτικοί και οι δημόσιοι φορείς ναυτικής εκπαίδευσης. Εκπαίδευση του ΥΑΛΕ και του ΥΑΛ. Όπως ανωτέρω αναλύσαμε, ο ΥΑΛΕ και ο ΥΑΛ, που έχουν την ευθύνη διασφάλισης εφαρμογής του ΣΑΛΕ και ΣΑΛ αντίστοιχα και εκπαίδευσης του προσωπικού, θα πρέπει να έχουν διαρκή εκπαίδευση ούτως ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής ενημέρωσή τους σε σχέση με τις εξελίξεις στο διεθνές και εθνικό πλαίσιο για την ασφάλεια (security and safety). Ειδικότερα, οι απαιτούμενες γνώσεις και η εκπαίδευση του ΥΑΛΕ αναφέρονται ενδεικτικά στις σχετικές διεθνείς και κοινοτικές διατάξεις και αφορούν ορισμένα ή όλα τα κατωτέρω θέματα κατά περίπτωση, δηλαδή:

- ◆ Την ασφαλή διαχείριση της λιμενικής εγκατάστασης. σχετικές διεθνείς συμβάσεις, τους κώδικες και τις συστάσεις.
- ◆ Τη σχετική εθνική νομοθεσία και τους κανονισμούς.
- ◆ Τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων οργανισμών ασφάλειας.
- ◆ Τη μεθοδολογία διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.
- ◆ Τις μεθόδους επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- ◆ Τις εργασίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες.
- ◆ Τα μέτρα ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- ◆ Την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την αντιμετώπισή τους, καθώς και τον σχεδιασμό όσον αφορά την αντιμετώπιση απρόοπτων καταστάσεων.
- ◆ Τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας.
- ◆ Τον χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας.
- ◆ Τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων, που

ακολουθούνται.

- ◆ Την αναγνώριση και τον εντοπισμό των όπλων και των επικίνδυνων ουσιών.
- ◆ Την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων, τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια.
- ◆ Τις τεχνικές, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας.
- ◆ Τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας, καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά τη λειτουργία τους.
- ◆ Τις μεθόδους εξέτασης, επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης.
- ◆ Τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων ή έρευνας πραγμάτων και διακριτικής επιθεώρησης.
- ◆ Την αξιολόγηση των γυμνασίων και ασκήσεων σχετικά με την ασφάλεια.
- ◆ Τη διενέργεια και την αξιολόγηση των γυμνασίων και των ασκήσεων σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των γυμνασίων και των ασκήσεων σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Κατά την ελληνική νομοθεσία, ο ΥΑΛΕ, κατά τη διενέργεια των προβλεπόμενων ασκήσεων και γυμνασίων, θα πρέπει να λάβει υπόψη του και να αξιοποιήσει ανάλογα τον πίνακα με τα προτεινόμενα ενδεικτικά περιστατικά, τα οποία εκτιμάται ότι δύνανται ενδεχομένως να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια μιας λιμενικής εγκατάστασης, εφόσον συμβούν, πλέον αυτών, που αναφέρονται στο Μέρος Β' του Κώδικα ISPS.

Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμένα θεωρείται ότι υπόκειται στις ίδιες απαιτήσεις εκπαίδευσης, αν και οι σχετικές διεθνείς και κοινοτικές διατάξεις δεν τις ορίζουν ρητά και ειδικά, εκπαίδευση του προσωπικού ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα. Τα μέλη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα, που ασκούν συγκεκριμένα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα, θα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις και να έχουν λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω θέματα:

- ◆ Τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια.
- ◆ Την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων και επικίνδυνων ουσιών.
- ◆ Την αναγνώριση των χαρακτηριστικών ύποπτης συμπεριφοράς προσώπων, τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια.
- ◆ Τις τεχνικές, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας.
- ◆ Τις τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους στα επιβατηγά κυρίως πλοία.
- ◆ Τις σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες.

- ♦ Τη λειτουργία εξοπλισμού και συστημάτων ασφαλείας.
- ♦ Την υποβολή σε δοκιμές, τη βαθμονόμηση και τη συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφαλείας. Τις τεχνικές επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης και τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων, προσωπικών ειδών, αποσκευών, φορτίου και εφοδίων πλοίου.

Επίσης οι διεθνείς διατάξεις αναφέρουν ειδικά για το προσωπικά ασφαλείας του λιμένα την απαιτούμενη γνώση και ενημέρωση, όπως για την ανάλυση των κινδύνων για την ασφάλεια, για την προετοιμασία ή την σημασία ενός σχεδίου διαχείρισης κίνδυνου και ενός σχεδίου εκτάκτου ανάγκης για την αντιμετώπιση των πιθανών απειλών, για τη στοιβασία, φόρτωση, μεταφόρτωση φορτίων, για την ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την ασφάλεια και την υγεία του προσωπικού, για την υποβολή αναφορών σχετικά με τα συμβάντα ασφαλείας στους διαχειριστές και στις αρμόδιες αρχές.

8.4 Εκπαίδευση του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα

Όσον αφορά τα υπόλοιπα μέλη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις σχετικά με τις διατάξεις του ΣΑΛΕ, που περιέχουν κάποια από τα κατωτέρω ή όλα τα κατωτέρω θέματα, κατά περίπτωση, και να είναι εξοικειωμένα με αυτά, όπως:

- ♦ τη σημασία και τις συνεπαγόμενες απαιτήσεις των διαφόρων επιπέδων ασφαλείας,
- ♦ την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών,
- ♦ την αναγνώριση των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων, τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
- ♦ τις τεχνικές, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφαλείας.

Όσον αφορά τους υπόλοιπους εργαζόμενους στα λιμάνια, ειδική εκπαίδευση απαιτείται να έχουν αυτοί (i) που είναι υπεύθυνοι για τη διοίκηση, την εφαρμογή της ασφαλείας του λιμένα και της σχετικής νομοθεσίας, και (ii) αυτοί, που ασχολούνται με την εξυπηρέτηση του φορτίου, των επιβατών, τον εξοπλισμό των πλοίων, όσον αφορά τα καθήκοντα ενός εκάστου στο συγκεκριμένο λιμάνι ή στις υπηρεσίες, που αυτό προσφέρει.

Γυμνάσια και ασκήσεις. Ο σκοπός των γυμνάσιων και των ασκήσεων είναι (i) η διασφάλιση της κατάρτισης των μελών του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα, όσον αφορά όλα τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα, που τους ανατίθενται, σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας και (ii) ο προσδιορισμός ή η αναγνώριση των ενδεχόμενων αδυναμιών όσον αφορά τα ζητήματα

ασφάλειας ή των πιθανών απειλών, που πρέπει να αντιμετωπίζονται. Αυτά θα πρέπει να διεξάγονται τουλάχιστον ανά τρίμηνο, εκτός αν υπαγορεύεται άλλως από ειδικές περιστάσεις, για να εξασφαλιστεί η πραγματική εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης και του λιμένα. Ειδικότερα, τα γυμνάσια του προσωπικού ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Δοκιμές μεμονωμένων στοιχείων του Σχεδίου.
- Διάφορους τύπους ασκήσεων στις οποίες μπορεί να συμμετέχουν οι Υπεύθυνοι Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, μαζί με αρμόδιες Αρχές των συμβαλλομένων κρατών, υπεύθυνους ασφαλείας εταιρειών ή αξιωματικούς ασφαλείας πλοίων, εφόσον αυτοί είναι διαθέσιμοι.

Οι βασικές απαιτήσεις κατάρτισης του προσωπικού ασφαλείας ενός Λιμένα, όπως αυτές καθορίζονται στις σχετικές κοινοτικές διατάξεις, περιλαμβάνουν κοινές ασκήσεις εκπαίδευσης με τη συμμετοχή υπευθύνων ασφαλείας από εταιρείες ή υπαλλήλων ασφαλείας πλοίων, που διεξάγονται εφόσον υποβάλλονται αιτήσεις, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων για το πλοίο από την άποψη της ασφαλείας και της εργασίας.

Οι ασκήσεις εκπαίδευσης με τη συμμετοχή των υπευθύνων ασφαλείας λιμένων, από κοινού με τις αρμόδιες Αρχές κρατών-μελών, υπευθύνων ασφαλείας εταιρειών ή υπευθύνων ασφαλείας πλοίων πρέπει να περιλαμβάνουν διάφορους τύπους ασκήσεων εκπαίδευσης και δοκιμές επικοινωνιών, συντονισμού, διαθεσιμότητας πόρων και ανταπόκρισης. Οι ασκήσεις αυτές μπορεί να είναι:

- ✚ πλήρους κλίμακας ή ζωντανές,
- ✚ επιτραπέζια προσομοίωση ή σεμινάρια,
- ✚ συνδυασμός με άλλες ασκήσεις, όπως οι ασκήσεις αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης ή άλλες ασκήσεις, οι οποίες προβλέπονται από την Αρχή του κράτους του λιμένα.

Γενικά, το είδος των σεναρίων βάσει των οποίων διενεργούνται τα γυμνάσια και οι ασκήσεις θα πρέπει να επιλέγεται με κριτήριο τη δραστηριότητα εκάστης λιμενικής εγκατάστασης ή λιμένα, τις ενδεχόμενες απειλές, τα αδύνατα σημεία, που έχουν προσδιοριστεί από την Αξιολόγηση Ασφαλείας (ΑΑΛΕ και ΑΑΛ αντίστοιχα), καθώς επίσης και την πιθανότητα εκδήλωσης αυτών των απειλών, λαμβανομένων πάντα υπόψη των κατευθύνσεων, που παρέχονται στη διεθνή, κοινοτική και εθνική νομοθεσία. Η διασφάλιση της επιτυχούς αντιμετώπισης από το προσωπικό ασφαλείας κάθε πιθανής απειλής για τη λιμενική εγκατάσταση, κατά τη διενέργεια των προβλεπόμενων ασκήσεων, πρέπει να συμπεριλαμβάνει και εναλλακτικά σενάρια, πέραν αυτών που περιγράφονται στο Μέρος Β του Κώδικα ISPS, τα οποία αναφέρονται σε περιστατικά των οποίων η εκδήλωση μπορεί να διαφαίνεται ως λιγότερο πιθανή, αλλά δεν δύναται να αποκλειστεί.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. http://www.imo.org/en/ourwork/security/guide_to_maritime_security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx
2. <https://www.yen.gr/> Διάφορες διατάξεις
3. <http://dspace.lib.ntua.gr/>
4. ISPS Code Έκδοση στα Ελληνικά
5. Μαυρομάτη Κ, (2013), Ασφάλεια λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
6. <https://www.mpa.gov.sg>
7. <https://shippingandfreightresource.com/what-is-isps-code/>
8. Lloyds Register <https://www.lr.org/en/isps-code/>
9. <https://www.marineinsight.com/maritime-law/isps-codethe-911-after-effect/>
10. Τάσεις και εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία
11. <https://www.marineinsight.com>
12. <http://www.masterkek.gr>
13. <http://www.hcg.gr>
14. <http://imo.org>
15. Νόμος 3622/2007 (ΦΕΚ 281Α/20-12-2007) για την ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις.
16. IMO International convention on the safety for the safety of life at sea 1974 as amended (SOLAS Convention), Chapter XI-2, IMO, London 2011.
17. Αντάπασης Α.,(2004)Θαλάσσια αρωγή και διάσωση, Εκδόσεις Σάκκουλα
18. <https://www.deutsche-flagge.de>
19. <http://www.dominicaregistry.com/pdfs/Publications/CDP%20701%20Rev01%20-%20Ship%20Security%20Plan.pdf>
20. <https://www.un.org>
21. <https://www.veristar.com>
22. www.gov.uk
23. <http://www.dms.gov.cy>
24. ISPS Code
25. Ρούκουνας Ε., (2006), Διεθνές δίκαιο, τεύχος δεύτερο.
26. <http://www.emsa.eu.int>
27. <http://www.europa.eu.int>