

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ**

**CODE ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ**

**ΜΑΡΚΕΣΙΝΗΣ ΗΛΙΑΣ**

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ:

Η ανάγκη μεγιστοποίησης της ασφάλειας είναι έκδηλη τα τελευταία χρόνια ανά τον κόσμο. Είναι δε εντονότερη κατά την περίοδο μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου στην Νέα Υόρκη.

Ανάμεσα σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο η χώρα μας που είναι μια χώρα που έχει αυξημένους λόγους ανησυχίας. Η ανησυχία μας αυτή μπορεί να οφείλεται στο ότι απλά είμαστε μια χώρα η οποία υπόκειται γεωγραφικά και μέσω ειδικών σχέσεων στον δυτικό κόσμο, αλλά ταυτόχρονα γιατί ίσως είμαστε ο κοντινότερος από τους πιθανούς στόχους κάποιας επίθεσης. Επίσης μέχρι πρότείνως είμασταν μια από τις λιγότερο οργανωμένες χώρες στον τομέα της ασφάλειας. Τέλος είμαστε μια χώρα με τέτοια γεοδυναμική κατάσταση που ο πιο πιθανός τρόπος επίθεσης είναι από θαλάσσης.

Αυτήν την πολύ σημαντική παράμετρο θέλοντας να προβλέψουμε μαζί με άλλες χώρες του κόσμου γίναμε χώρα αποδέκτης του κώδικα ISPS που περιέχει προβλέψεις σχετικά με την ασφάλεια σε λιμένες, φορτία, πλοία κ.α.

Από τις παραπάνω κατηγορίες προβλέψεων μπορούμε εύκολα να καταλάβουμε ότι η προστασία λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελεί ίσως την σημαντικότερη αλλά και δυσκολότερη επιτελούμενη εργασία.

Αυτήν λοιπόν την εργασία θα αναλύσουμε στις σελίδες που ακολουθούν. Έτσι η εργασία αυτή είναι χωρισμένη σε θεματικές ενότητες ανάλογα με το αντικείμενο που μελετάται και παρακάτω αναφέρεται το αντικείμενο κάθε ενότητας εν περιλήψει.

Στην πρώτη ενότητα θα δούμε τους πραγματικούς λόγους για τους οποίους χρειάζονται οι διατάξεις του κώδικα I.S.P.S. και η ενίσχυση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Ακολούθως γίνεται μια αναφορά σε ιστορικά στοιχεία που αφορούν τον κώδικα. Στην συνέχεια αναφέρονται και αναλύονται οι διατάξεις εκείνες του κώδικα που αναφέρονται στην ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων

όπως επίσης και εκείνες που χρειάζεται να αναφερθούν για λόγους ενημέρωσης και καλύτερης κατανόησης του θέματος που μελετάμε.

Στην συνέχεια θα επιχειρήσουμε μια ανάλυση περίπτωσης ή μάλλον περιπτώσεων αφού θα αναφερθούμε στην υιοθέτηση των ρυθμίσεων του κώδικα I.S.P.S. από τα ελληνικά λιμάνια όπως επίσης και τις ενέργειες του υπουργείου ναυτιλίας και της ενώσεως λιμένων Ελλάδος.

Μέσα λοιπόν από αυτήν την εργασία θα δούμε την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων και τις αντίστοιχες ρυθμίσεις του κώδικα ISPS, την κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα και εν κατακλείδι θα σχηματίσουμε μια γενική άποψη για την ασφάλεια ανά τον κόσμο, για την βελτίωση της μέσα από τον κώδικα I.S.P.S. και τελικά το επίπεδο στο οποίο βρίσκεται η χώρα μας σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες του εξωτερικού και το πόσο ασφαλείς μπορούν να αισθάνονται οι κάτοικοι της χώρας μας.

## **Κίνδυνοι και αδυναμίες**

Η εκτίμηση του κινδύνου αποτελεί μια διαδικασία απαραίτητη για την ανάλυση των ρυθμίσεων που προβλέπονται και θα αναλύσουμε παρακάτω. Έτσι αρχίζοντας αυτό το μέρος της εργασίας αυτής κρίνουμε απαραίτητη την παραβολή των αιτιών που καθιστούν τον τομέα της ναυτιλίας "ανεπαρκώς ασφαλή". Μέσα από αυτά λοιπόν τα στοιχεία θα δούμε τους λόγους για τους οποίους είναι απαραίτητη η συνεχής βελτίωση της ασφάλειας, με τελευταίες και κυριότερες ρυθμίσεις αυτές του κώδικα I.S.P.S.

Αυτοί οι παράγοντες εντοπίζονται σε τρεις κυρίως κατηγορίες, οι οποίες είναι οι εξής, και αναλύονται παρακάτω.

### *1. η τρομοκρατία*

με τον όρο αυτό εννοούμε τις πράξεις εκείνες που σκοπό έχουν να προκαλέσουν ζημία σε κάποιο κράτος, παράγοντα, πρόσωπο κ.α. δημιουργώντας του πίεση, εκμεταλευόμενες τις αδυναμίες που υπάρχουν.

Για το πως διαλέγονται οι πιθανοί στόχοι από τους τρομοκράτες υπάρχουν διάφορες εικασίες, αλλά σε γενικές γραμμές όλοι καταλαβαίνουμε ότι ο καλύτερος στόχος είναι αυτός που προβάλλει την μικρότερη δυνατή αντίσταση. Παρόλλα αυτά ο ναυτιλιακός χώρος είναι τόσο μεγάλος και πολύπλοκος με ένα διεθνές δίκτυο παγγόσμιας κάλυψης, που θα χρειαζόταν μεγάλη ποή πληροφοριών για να επιλεγεί το πιο αδύναμο σημείο από κάποιους πιθανούς τρομοκράτες. Αυτός είναι και ο λόγος που δεν έχουμε κάποιες αξιόλογες επιθέσεις τρομοκρατών στον ναυτιλιακό χώρο. Επίσης σημαντικοί παράγοντες για την επιλογή ενός πιθανού στόχου από τρομοκράτες είναι και η απαραίτητη εμπειρία και γνώση του αντικειμένου και των παραγόντων που επηρεάζουν όπως επίσης και των γεγονότων που έχουν προηγηθεί. Αυτό σημαίνει ότι ένας στόχος τρομοκρατικού χτυπήματος που έχει αποδειθεί επιτυχημένος στο παρελθόν είναι επισφαλέστερος ενός άλλου που δεν έχει επιλεγεί ποτέ η ακόμη

περισσότερο ενός που έχει επιλεγεί με αποτυχία. Κάτι τέτοιο αντικατοπτρίζεται και μέσω του τομέ των αερομεταφορών, που αποτελεί συχνό στόχο τρομοκρατών παρόλα τα σοβαρά μέτρα που λαμβάνονται που λαμβάνονται για την καταστολή τέτοιων ενεργειών. Μια πιθανή εξήγηση για την επιλογή των ιδίων μέσων από τους τρομοκράτες ξανά και ξανά είναι ότι η εμπειρία και η ιστορία έχουν δείξει και σε αυτούς και στο ευρύτερο κοινό του πλανήτη τον τρόπο που μπορούν να επηδράσουν και να επηρεάσουν. Τέλος ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει αυτήν την επιλογή είναι η κάλυξη των γεγονότων από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που δίνει την δυνατότητα ευρύτερης κάλυψης των τρομοκρατικών γεγονότων και των επιπτώσεων που θα έχουν.

Όσον αφορά ειδικότερα τον ναυτιλιακό τομέα, είναι σαφές ότι μια επίθεση κατ'αυτού θα στόχευε περισσότερο στην δημιουργία τρόμου και σύγχισης παρά στην πίεση μέσω σοβαρών απωλειών. Σε αυτό το σημείο βέβαια πρέπει να κάνουμε έναν σοβαρό διαχωρισμό που έγκειται στο ότι ο ναυτιλιακός τομέας μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σας στόχος τρομοκρατικής επίθεσης αλλά ταυτόχρονα και σας μέσω "εισαγωγής" τρομακρατίας. Και οι δυο περιπτώσεις είναι εξίσου σοβαρές αλλά χρήζουν διαφορετικής αντιμετώπισης. Διαφορετικής αλλά και συνδιασμένης ταυτόχρονα αφού οι έλεγχοι του φορτίου δεν είναι ικανοί να περιορίσουν τέτοιες ενέργειες όπως και αντίθετα η ασφάλεια των πλοίων των λιμένων και των πληρωμάτων είναι ένα μέρος της απαιτούμενης συνολικής δραστηριότητας που θα δύναται να περιορίσει εάν όχι να καταστείλει τέτοιου είδους ενέργειες.

Τελικά καταλαβαίνουμε ότι η κύρια απειλή εναντίον του ναυτιλιακού τομέα δεν είναι η ίδια η τρομοκρατία αλλά η πολυπλοκότητα και η συνθετότητα που τον διακρίνουν σε συνδιασμό με τον σπουδαίο και υπεύθυνο ρόλο του για την σύγχρονη παγγόσμια κοινωνία που τον κάνουν σημαντικό και ευάλωτο ταυτόχρονα στόχο.

#### Δημόσια ευθύνη

Μετά από το τρομοκρατικό χτύπημα της ενδεκάτης Σεπτεμβρίου 2001 η τάση της "τρομοφοβίας" αυξήθηκε ανησυχητικά. Σε αυτό το πλαίσιο αυξήθηκε η ασφάλεια, η αντίστοιχη νομοθεσία και η ειδική χρηματοδότηση στον τομέα των αερομεταφορών. Παρόλα αυτά στον ναυτιλικό τομέα δεν υπήρξαν άμεσες αντιδράσεις με αποτέλεσμα να είναι για αρκετό καιρό ευάλωτος και ανωργάνωτος σε θέματα ασφάλειας.

Αυτό σε ορισμένο βαθμό οφείλεται στην έλαιψη μια δημόσιας αρχής με συγκεκριμένη υπευθυνότητα για αυτά τα θέματα. Για παράδειγμα στις Η.Π.Α.

υπάρχουν εννέα διαφορετικές υπηρεσίες που μέσα στις γενικότερες ευθύνες τους εντάσσεται και η μερική υπευθυνότητα για θέματα ασφαλείας στις ναυτιλιακές μεταφορές, αλλά καμία από αυτές δεν είναι ειδικά επιφορτισμένη για την διεκπεραίωση των απαραίτητων ενεργειών για την διασφάλιση και τον έλεγχο ενός συνολικού συστήματος ασφαλείας των ναυτιλιακών μεταφορών.

Αντίστοιχα στην ευρώπη υπήρχε μεγαλύτερος βαθμός οργάνωσης και κινητοποίησης των χωρών, όμως σε μια περιοχή σαν την ευρώπη που απαρτίζεται από πολλές χώρες με διαφορετική νομοθεσία και πολλές φορές ανταγωνιστικούς σκοπούς, δεν είναι εύκολη η συνεργασία. Για ένα κοινό και συντονισμένο πλαίσιο ελέγχου αλλά και καταστολής των παρανόμων πράξεων.

Ο τομέας δε της ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων είναι αυτός που πραγματικά ζημιώνεται από τις ελείψεις της δημόσιας διοίκησης. Αυτό γίνεται αφού όπως μπορούμε να δούμε όχι μόνον δεν υπήρχε κάποιο θεσμικό πλαίσιο που να τον προστατεύει αλλά και ο ίδιος ο τομέας των λιμένων και της διοίκησης των είναι στην χώρα μας αλλά και στις περισσότερες χώρες του εξωτερικού αναπόσπαστο μέρος της δημόσιας διοίκησης.

Τελικά, μόλις τα τελευταία χρόνια άρχισε η σωστότερη και ομαλότερη συνεργασία ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες όπως επίσης και ανάμεσα σε ευρώπη και Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής για την δημιουργία ενιαίων θεσμικών πλαισίων, για την παγγόσμια αποδοχή αυτών και τήρησή τους από όλους. Αλλά τελευταίο και ίσως σημαντικότερο την συνεχή διατήρηση των υπάρχουσών συνθηκών και την ανάπτυξη νέων πλαισίων και ευκαιριών.

Ο κώδικας I.S.P.S. είναι το πιο πρόσφατο αλλά και πιο σημαντικό από τα αποτελέσματα αυτής της οργανωμένης προσπάθειας συνεργασίας αυτών των τελευταίων ετών.

#### Ιδιωτικός χαρακτήρας των ναυτιλιακών μεταφορών

Όπως γνωρίζουμε η ναυτιλιακή μεταφορά αγαθών είναι αποτέλεσμα πολλών, ιδιοτικών συνήθως παραγόντων. Έτσι έχουμε την δημιουργία μιας αλυσίδας που απαρτίζεται από τον παραγωγό του φορτίου, τον ιδιοκτήτη που πολλές φορές είναι διαφορετικός από τον παραγωγό, την πλοιοκτήτρια εταιρία, την διαχειρίστρια εταιρία των πλοίων που συμβάλουν στην μεταφορά, αρκετές φορές την ανάμυξη κάποιου ναυτικού πράκτορα, τον παραλήπτη του φορτίου κ.α

Επίσης γνωρίζουμε ότι σε αντίθεση με τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας, το φορτίο που μεταφέρεται ελέγχεται ελάχιστα ή και καθόλου κατά την διάρκεια της μεταφοράς, ενώ οι εμπλεκόμενοι φορείς αρκούνται στον έλεγχο των εγγράφων του φορτίου και των απαραίτητων φωτωτικών χωρίς να εξετάζουν την πιστότητα του περιεχομένου.

Είναι λοιπόν εύκολα κατανοητό ότι μια διαδικασία με περιορισμένο έλεγχο στην ολοκλήρωση της οποίας επλέκονται τόσο ιδιώτες είναι εάν μη τι άλλο επικίνδυνη. Είναι επικίνδυνη εάν υποθέσουμε ότι ένας από όλους αυτούς τους παράγοντες που εμπλέκονται έχει ιδιαίτερο σκοπό να διαβάλλει την διαδικασία, τότε όχι μόνον έχει ιδιαίτερες πιθανότητες να επιτύχει τον σκοπό του αλλά είναι πιθανότατα να μην αναγνωριστεί ποτέ η υπαιτιότητά του.

Όπως γνωρίζουμε ο σκοπός της λειτουργίας των εταιριών αυτών είναι η αύξηση του κέρδους και η αντίστοιχη μείωση του κόστους. Αυτό βέβαια μπορεί να μεταφραστεί σε δυο διαφορετικές διαστάσεις αφού η μείωση του οικονομικού κόστους μπορεί να σημαίνει την αύξηση του κόστους σε ασφάλεια.

Αυτός είναι ο βασικός λόγος για τον οποίο πρέπει οι ιδιώτες που εμπλέκονται στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών να επωμιστούν τις ευθύνες ασφαλείας που τους αρμόζουν και να δεχτούν την συνεργασία με όλους τους υπεύθυνους για την ασφάλεια, αφού μόνον με την συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων είναι πιθανή μια αξιολογη προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος της ασφαλείας στην ναυτιλία.

Η αξιολογη προσπάθεια αυτή βέβαια έχει ήδη ξεκινήσει στις μέρες μας με την υιοθέτηση του κώδικα I.S.P.S. και την καθιέρωση ενός αρχικού ενιαίου πλαισίου ρύθμισης των κανόνων ασφαλείας για λιμενικές εγκαταστάσεις και πλοία, αλλά κατ' επέκταση και για ολόκληρο σχεδόν το φάσμα των ναυτιλιακών μεταφορών ανά τον κόσμο.

#### Αποτίμηση απειλών και αδυναμιών.

Εκτός από τις απειλές και τις αδυναμίες που αναφέραμε παραπάνω μπορούμε να συμπεριλάβουμε αρκετές ακόμη κάτι που όμως θα ήταν πέρα από τα πλαίσια της εργασίας αυτής.

Έτσι αυτό που έχουμε να συμπεράνουμε εκ των προαναφερθέντων είναι ότι η μέχρι πρότεινος έλλειψη μέτρων που εξασφαλίζουν την ποιότητα και την ασφάλεια τόσο στα λιμάνια και τις εγκαταστάσεις τους όσο και στον γενικότερο χώρο των ναυτιλιακών

μεταφορών αλλά και οι τελευταίες ενέργειες για την κάλυψη των αδυναμιών πρέπει να βασιστούν σε ένα σύστημα αποτίμησης αυτών των αδυναμιών και των κινδύνων.

Είναι αυτονόητο το ότι πρέπει πρώτα να γνωρίσουμε και να κατανοήσουμε όλους τους πιθανούς κινδύνους, και τις αδυναμίες του συστήματος, και έπειτα να κατασκευάσουμε ένα σύστημα ασφάλειας που να μπορεί να τους καταπολεμήσει αποτελεσματικά.

Ο κώδικας I.S.P.S. έχει βασιστεί σε ένα τέτοιο σύστημα αποτίμησης αφού έχει θεσπιστεί σε μια περίοδο επηρεασμένη από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου στις Η.Π.Α. κάτι που αφήνει πολλές ελπίδες για την αποτελεσματικότητά του.

Επίσης εκτός αυτών ένα χαρακτηριστικό του κώδικα αυτού είναι η παγγόσμια σχεδόν διάσταση που προσλαμβάνει κάνοντάς τον ακόμη πιο αποτελεσματικό όταν η εφαρμογή του βασίζεται στην διεθνή συνεργασία.



## **Ιστορικά στοιχεία του κώδικα I.S.P.S.**

Εν γνώση των προαναφερθέντων και της επιτακτικής ανάγκης για ασφάλεια στον ναυτιλιακό χώρο η διπλωματική σύνοδος της ασφάλειας για την ναυτιλία, που διεξήχθη στο Λονδίνο τον Δεκέμβριο του 2002 υιοθέτησε νέες προβλέψεις για την SOLAS 74 και τον κώδικα I.S.P.S. για την προώθηση των θεμάτων ασφαλείας των ναυτιλιακών μεταφορών. Αυτές οι νέες απαιτήσεις σχηματίζουν και εδραιώνουν το πλαίσιο εκείνο μέσω του οποίου τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να συνεργαστούν για την ανίχνευση και καταστολή πράξεων που απειλούν την ασφάλεια όσον αφορά τον διεθνή κλάδο των ναυτιλιακών μεταφορών.

Η αρχή για την υιοθέτηση αυτών των στοιχείων βέβαια είχε γίνει αρκετά νωρίτερα λίγο αργότερα από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου. Έτσι λοιπόν η 22η σύνοδος του I.M.O. τον Νοέμβριο του 2001 ομόφωνα αποφάσισε την λήψη μέτρων για την ασφάλεια σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις στα πλαίσια της συνεδρίασης της SOLAS 74 που προγραμματίστηκε για τον Δεκέμβριο του 2002 με ανάθεση της προετοιμασίας στην επιτροπή ναυτιλιακής ασφάλειας (MSC) με βάση τις προτάσεις των συμβαλλομένων κρατών, δημοσίων και ιδιωτικών φορέων.

Έτσι η απόρροια των παραπάνω διαδικασιών ήταν η δημιουργία και υιοθέτηση του κώδικα I.S.P.S. Βέβαια η υιοθέτηση αυτών των ρυθμίσεων δεν σήμανε το τέλος της προσπάθειας. Από την στιγμή της υιοθέτησης έλαβαν χώρα οι ενέργειες των εκάστοτε κυβερνήσεων που έχουν προυπογράψει το περιεχόμενο της SOLAS και του κώδικα, και των αντίστοιχων υπεύθυνων οργανισμών που δημιουργήθηκαν.

Ανάμεσα στις υπόλοιπες χώρες αυτή που θα μας ενδιέφερε να μελετήσουμε είναι η Ελλάδα. Έτσι μπορούμε να δούμε ότι στην χώρα μας περίπου ένα έτος αργότερα από την πρώτη σύνοδο για την υιοθέτηση του I.S.P.S. έγιναν οι πρώτες ενέργειες από το υπουργείο ναυτιλίας αρχικά και από τους οργανισμούς των λιμένων στην συνέχεια.

Στα κεφάλαια που ακολουθούν μπορούμε να δούμε τις διατάξεις που προβλέπει ο κώδικας έτσι όπως διαμορφώθηκε έως σήμερα, όπως επίσης και μια ανάλυση των

διαδικασιών που ακολούθησαν ενδιαφερόμενοι φορείς της Ελλάδας όπως το υπουργείο ναυτιλίας και οι οργανισμοί των λιμένων.

## **Ο κώδικας και οι ρυθμίσεις για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων.**

Σε αυτό το κεφάλαιο της εργασίας μας θα δούμε τις ρυθμίσεις του κώδικα I.S.P.S. που αφορούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι χωρισμένες σε δυο κατηγορίες Μέρος Α και Β. Το μέρος Α του κώδικα είναι αυτό που περιέχει τις βασικές προς υιοθέτηση ρυθμίσεις, ενώ το μέρος Β του κώδικα περιέχει ρυθμίσεις προς υιοθέτηση με την πλήρωση κάποιων προϋποθέσεων κυρίως εφαρμογής των ρυθμίσεων του μέρους Α. Παρακάτω θα δούμε τις ρυθμίσεις ανάλογα με το μέρος του κώδικα που προβλέπονται.

### **Μέρος Α:**

Αυτό το μέρος του κώδικα όπως αναφέραμε είναι αυτό που περιέχει τις βασικές αρχές και προβλέψεις του κώδικα για τις οποίες υπάρχει σχετική αναφορά στο κεφάλαιο XI-2 της SOLAS 74 όπως αναφέραμε και παραπάνω.

#### Οι στόχοι του κώδικα:

1) Η εφαρμογή ενός διεθνούς θεσμικού πλαισίου που βοηθάει την συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων κυβερνήσεων, υπηρεσιών αυτών, τοπικών αρμόδιων διαχειριστών και των λιμένων και ναυτιλιακών εταιριών για την αναγνώριση των απειλών για την θέσπιση προληπτικών μέτρων εναντίων περιστατικών που βλάπτει την ασφάλεια σε πλοία και λιμένες που εξυπηρετούν εμπορικούς σκοπούς.

2) Η ανάθεση συγκεκριμένων ρόλων - ενεργειών και αρμοδιοτήτων των συμβαλλομένων κρατών και των φορέων που προαναφέρθηκαν.

3) Η προώθηση συγκεκριμένων μεθοδολογιών για θέματα ασφαλείας έτσι που να υπάρχουν ανα πάσα στιγμή έτοιμες διαδικασίες αντίδρασης σε περίπτωση προβλήματος ασφαλείας.

4) Η άμεση, γρήγορη και αποτελεσματική συλλογή και ανταλλαγή στοιχείων που σχετίζονται με πλοία λιμένες όπως επίσης και με οποιονδήποτε άλλο φορέα εμπλεκόμενο στις ναυτιλιακές μεταφορές.

5) Η εξασφάλιση της εφαρμογής συγκεκριμένων μέτρων ασφαλείας όποτε αυτά είναι απαραίτητα.

Στην συνέχεια παραθέτουμε μεταφράσεις και αναλύσεις κάποιων εκφράσεων του κώδικα που στην συνέχεια θα παραβάλουμε με την αρχική τους μορφή για την αποφυγή παρανοήσεων του κώδικα.

1)Port facility security plan: αποτελεί ένα σχέδιο ειδικά διαμορφωμένο για να διασφαλίσει την εφαρμογή των μέτρων που έχουν σχεδιαστεί για την ασφάλεια του λιμένα, των πλοίων των ανθρώπων, των φορτίων, του εξοπλισμού κ.α. που βρίσκονται στον λιμένα απέναντι σε ένα περιστατικό ασφαλείας.

2)port facility security officer: άτομο επιφορτισμένο με την ευθύνη της ανάπτυξης , εφαρμογής επίβλεψης και συντήρησης του port facility security plan και συνεργάζεται με αντίστοιχους υπευθύνους των πλοίων και των εταιριών.

3)security level: 1- το κατώτερο επίπεδο ασφαλείας που εφαρμόζεται κάτω από κανονικές συνθήκες και περιλαμβάνει τα ελάχιστα απαιτούμενα μέτρα.

2- το ενδιάμεσο επίπεδο ασφαλείας με εντατικοποιημένα μέτρα ασφαλείας που συνήθως εφαρμόζεται για μικρές περιόδους που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής σε θέματα ασφαλείας.

3- το ανώτερο επίπεδο ασφαλείας που εφαρμόζεται σπανιότερα με όλα τα πιθανά μέτρα ασφαλείας σε ετοιμότητα. Εφαρμόζεται κυρίως σε περιόδους που αναμένεται κάποιο περιστατικό ασφαλείας, ή μετά την πάροδο κάποιου τέτοιου περιστατικού.

Το πλαίσιο της εφαρμογής:

Ο κώδικας I.S.P.S. αναφέρεται σε πλοία φορτηγά και επηβατηγά όπως επίσης και στις λιμενικές εγκαταστάσεις όσων λιμένων εξυπηρετούν πλοία που διεξάγουν διεθνείς πλόες

Όπως αναφέρεται ειδικότερα , η εφαρμογή του κώδικα είναι υποχρεωτική για τους λιμένες που εξυπηρετούν διεθνείς πλόες αλλά αντιθέτως είναι στην διακριτική ευχαίρεια του κράτους η εφαρμογή του κώδικα και στα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας που μπορεί στο μέλλον να εξυπηρετήσουν τέτοιους πλόες.

Οι ρυθμίσεις αυτού του μέρους του κώδικα που αφορούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις αναφέρονται στις ενότητες 5 και 14-18 του μέρους Α και διασαφηνίζονται στην ρύθμιση XI-2 της SOLAS 74. Στην συνέχεια αναφέρουμε και αναλύουμε τις αντίστοιχες ενότητες.

Άρθρο 5ο κύρηξη ασφαλείας:

5.1 οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις πρέπει να αποφασίσουν το πότε κρίνουν απαραίτητη την κύρηξη ασφαλείας εκτιμώντας τον κίνδυνο σε περίπτωση που μια ενέργεια πλοίου σε λιμένα δρα ενάντια στην ασφάλεια ανθρώπων, περιουσίας, περιβάλλοντος κ.α.

5.2. ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει τη συμπλήρωση κύρηξης ασφαλείας από κυβάρνηση ή λιμένα όταν:

1. το πλοίο λειτουργεί κάτω από διαφορετικό επίπεδο ασφαλείας από αυτό των λιμενικών εγκαταστάσεων
2. υπάρχει ειδική συμφωνία μεταξύ κρατών για το επίπεδο ασφαλείας που καλύπτει ειδικά διεθνή ταξίδια ή ορισμένα πλοία
3. προκύπτει κάποιο ειδικό θέμα ασφαλείας που επηρεάζει το πλοίο ή και τον λιμένα.

4. το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα που είναι αναγκαίο να έχει εγκεκριμένο και σε ισχύ port facility security plan.
5. το πλοίο βρίσκεται σε συνεργασία ή ανταπόκριση με άλλο πλοίο που δεν κρίνεται απαραίτητο να διαθέτει εγκεκριμένο και σε ισχύ ship security plan.

5.3 οι παρακλήσεις για την συμπλήρωση κύρηξη ασφαλείας, κάτω από τις προϋποθέσεις που περιλαμβάνονται σε αυτόν τον κώδικα πρέπει να γίνουν αποδεκτές και από την αρμόδια υπηρεσία λιμενικών εγκαταστάσεων.

5.4 η αίτηση κύρηξης ασφαλείας πρέπει να συμπληρωθεί από τον καπετάνιο του πλοίου που αιτείται ή τον port facility security officer αντίστοιχα. Σε ειδικές περιπτώσεις αυτό γίνεται και από άτομα που κρίνονται υπεύθυνα για την ασφάλεια παράκτιων κ.α. εγκαταστάσεων άλλων από τις εγκαταστάσεις που διαθέτει ο λιμένας

5.5 η κύρηξη ασφάλειας οφείλει να αναφέρει τις απαιτήσεις ασφαλείας που πρέπει να ισχύουν ανάμεσα σε ένα πλοίο και έναν λιμένα, όπως επίσης και να διασαφηνίζονται οι ευθύνες καθενός

5.6 οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις πρέπει να δρουν σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού XI-2/9.2.3 που αναφέρει την ελάχιστη περίοδο ισχύος των ρυθμίσεων ασφαλείας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή ευθύνης τους.

5.7 οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις πρέπει να δρουν σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού XI-2/9.2.3 που αναφέρει την ελάχιστη περίοδο ισχύος των ρυθμίσεων ασφαλείας για πλοία στην περιοχή ευθύνης τους.

Όπως είδαμε οι παραπάνω ρυθμίσεις της παραγράφου 5 του μέρους Α του κώδικα I.S.P.S. αφορούν τον τρόπο που κανονίζεται το επίπεδο ασφαλείας μεταξύ πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων. Έτσι σύμφωνα με τα παραπάνω καταλαβαίνουμε τον τρόπο με τον οποίο μεταβάλεται το επίπεδο της ασφάλειας ανάμεσα στα levels 1,2,3 ανάλογα με την εκτίμηση ή τις ειδικές διατάξεις. Επίσης είδαμε πως η διάρκεια εφαρμογής αυτών των επιπέδων ασφαλείας κανονίζεται μέσω SOLAS 74 και στα

παραρτήματα μπορούμε να δούμε την επίσημη φόρμα που συμπληρώνεται για την περάτωση μιας τέτοια ενέργειας όπως προβλέπεται από τον κώδικα I.S.P.S.

#### 14 ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων

14.1 ένας λιμένας είναι απαραίτητο να δρα σύμφωνα με τις ρυθμίσεις ασφαλείας που έχει θέσει η συμβαλλόμενη κυβέρνηση στις οποίες την δικαιοδοσία βρίσκεται. 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.

14.2 στο επίπεδο ασφαλείας 1 οι ακόλουθες ενέργειες πρέπει να γίνουν μέσω ειδικών διαδικασιών σε όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις λαμβάνοντας υπ' όψη και τις αντίστοιχες ρυθμίσεις του μέρους B του κώδικα με σκοπό την αναγνώριση και λήψη προληπτικών μέτρων έναντι προβλημάτων ασφαλείας.

1. διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας όλων των καθηκόντων του λιμένα, που αφορούν την ασφάλεια
2. έλεγχος πρόσβασης στις λιμενικές εγκαταστάσεις
3. έλεγχος των λιμενικών εγκαταστάσεων περιλαμβανομένων των θέσεων αγκυροβόλησης
4. έλεγχος των περιοχών απαγορευμένης εισόδου για την διασφάλιση εισόδου μόνο διαπιστευμένου προσωπικού
5. επίβλεψη των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης
6. επίβλεψη των διαδικασιών επισκευής - συντήρησης των πλοίων
7. διασφάλιση της λειτουργίας των συστημάτων επικοινωνιών για καταστάσεις ετοιμότητας

14.3 στο επίπεδο ασφαλείας 2 συμπληρωματικά μέτρα ασφαλείας που αναφέρονται στο port facility security plan πρέπει να είναι τεκμηριωμένα για κάθε ενέργεια σύμφωνα με την παράγραφο 14.2 λαμβάνοντας υπ' όψη και τις ρυθμίσεις του μέρους B του κώδικα.

14.4 στο επίπεδο ασφαλείας 3 περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέσα που αναφέρονται και διευκρινίζονται στο port facility security plan πρέπει να είναι τεκμηριωμένα για κάθε ενέργεια σύμφωνα με την παράγραφο 14.2 λαμβάνοντας υπ' όψη και τις ρυθμίσεις του μέρους Β του κώδικα.

14.4.1 Επιπροσθέτως, στο επίπεδο ασφάλειας 3, οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να ανταποκρίνονται στις σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες που δίδονται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται και να τις εφαρμόζουν.

14.5 Όταν ένας υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης πληροφορείται ότι ένα πλοίο αντιμετωπίζει δυσκολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του παρόντος μέρους ή την εφαρμογή των ενδεδειγμένων μέτρων και διαδικασιών, όπως περιγράφονται στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου, και στην περίπτωση επιπέδου ασφάλειας 3, ύστερα από οποιοσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες που δίδονται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση, ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου θα έρχονται σε επαφή και θα συντονίζουν κατάλληλες δράσεις.

14.6 Όταν ένας αξιωματικός ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης πληροφορείται ότι ένα πλοίο λειτουργεί σε επίπεδο ασφάλειας υψηλότερο από εκείνο της λιμενικής εγκατάστασης, αναφέρει το ζήτημα στην αρμόδια αρχή, έρχεται σε επαφή με τον αξιωματικό ασφάλειας πλοίου και συντονίζει με αυτόν κατάλληλες δράσεις, εάν κρίνεται σκόπιμο.

### 15 αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης

15.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

15.2 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης διεξάγεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση. Ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται να αναθέτει τη διεξαγωγή της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης μιας συγκεκριμένης λιμενικής εγκατάστασης εντός της επικρατειάς του σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας.

15.2.1 Στις περιπτώσεις που η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης έχει διεξαχθεί από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας, επανεξετάζεται και εγκρίνεται ώστε να υπάρχει συμμόρφωση με το παρόν τμήμα από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση .

15.3 Τα πρόσωπα που διεξάγουν αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την εκτίμηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, σύμφωνα με το παρόν τμήμα, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

15.4 Οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων επανεξετάζονται περιοδικά και ενημερώνονται, λαμβάνοντας υπόψη μεταβαλλόμενες απειλές ή/και ελάσσονες αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση , και επανεξετάζονται και ενημερώνονται πάντοτε, όταν λαμβάνουν χώρα σημαντικές αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση .

15.5 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης περιλαμβάνει τα κατωτέρω στοιχεία, τουλάχιστον:

- .1 προσδιορισμό και εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων και υποδομών η προστασία των οποίων είναι σημαντική,
- .2 προσδιορισμό των πιθανών απειλών για τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές, καθώς και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να θεσπίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφάλειας,
- .3 προσδιορισμό, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας και
- .4 προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

15.6 Το συμβαλλόμενο κράτος δύναται να επιτρέπει μία αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το



οποίο επιτρέπει μια τέτοια ρύθμιση, γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.

15.7 Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, ετοιμάζεται αναφορά, η οποία αποτελείται από μια σύνοψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μια περιγραφήκάθε σημείου ευπάθειας το οποίο εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και μια περιγραφήτων αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση έκαστου σημείου ευπάθειας. Η αναφορά προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ήκοινολόγηση .

### 16 σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης

16.1 Για κάθε λιμενικήεγκατάσταση εκπονείται και διατηρείται, βάσει μιας αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, κατάλληλο για τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Το σχέδιο προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας, όπως ορίζεται στο παρόν μέρος του κώδικα.

16.1.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 16.2, το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης μιας συγκεκριμένης λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να προετοιμάζει ένας αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας.

16.2 Το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης εγκρίνεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενικήεγκατάσταση .

16.3 Τα σχέδια αυτά εκπονούνται, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα και συντάσσονται στη γλώσσα εργασίας της λιμενικής εγκατάστασης. Το σχέδιο καλύπτει τα εξής θέματα τουλάχιστον:

.1 μέτρα για την πρόληψη της εισόδου στη λιμενική εγκατάσταση ήσε πλοίο όπλων ήάλλων επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιασθεί για να χρησιμοποιούνται κατά προσώπων, πλοίων ήλιμένων και η μεταφορά των οποίων απαγορεύεται,

- .2 μέτρα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση, σε πλοία προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση και σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης της εγκατάστασης,
- .3 διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών της λιμενικής εγκατάστασης ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα,
- .4 διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση στο επίπεδο ασφάλειας 3,
- .5 διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια,
- .6 καθήκοντα του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και άλλου προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης σε σχέση με πτυχές της ασφάλειας,
- .7 διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες του πλοίου,
- .8 διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του,
- .9 διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
- .10 προσδιορισμό του υπευθύνου ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως,
- .11 μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πληροφοριών οι οποίες περιέχονται στο σχέδιο,
- .12 μέτρα για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής ασφάλειας του φορτίου και του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου στη λιμενική εγκατάσταση,
- .13 διαδικασίες ελέγχου του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
- .14 διαδικασίες ανταπόκρισης σε περίπτωση ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση, και
- .15 διαδικασίες διευκόλυνσης της παραμονής στην ακτή για το προσωπικό του πλοίου ή αλλαγών στο προσωπικό, καθώς και της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων κοινωνικών υπηρεσιών και συνδικαλιστικών ενώσεων ναυτικών.

16.4 Το προσωπικό που διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που ορίζονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή του δεν

θα έχει σχέση με τις δραστηριότητες που υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν αυτό δεν είναι δυνατό στην πράξη λόγω του μεγέθους και της φύσης της λιμενικής εγκατάστασης.

16.5 Το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να συνδυάζεται με το σχέδιο ασφάλειας λιμένα ή οποιοδήποτε άλλο σχέδιο ή σχέδια λιμένα έκτακτης ανάγκης, ή να αποτελεί μέρος αυτών.

16.6 Το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση προσδιορίζει ποιες αλλαγές στο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης δεν θα εφαρμόζονται πριν από την έγκριση των σχετικών τροποποιήσεων του σχεδίου από αυτό.

16.7 Το σχέδιο μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτήν την περίπτωση, θα προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

16.8 Το σχέδιο προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινολόγηση.

16.9 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να επιτρέπουν σε ένα σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μια τέτοια εναλλακτική ρύθμιση γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.

### 17 υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης

17.1 Για κάθε λιμενική εγκατάσταση ορίζεται υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Το ίδιο άτομο μπορεί να ορισθεί υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης για μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις.

17.2 Πέραν των όσων ορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος μέρους του κώδικα, τα καθήκοντα και οι ευθύνες του υπευθύνου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

- .1 τη διενέργεια εκτενούς αρχικής επιθεώρησης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης,
- .2 τη διασφάλιση της εκπόνησης και διατήρησης του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
- .3 την εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης,
- .4 τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης για τη διασφάλιση της συνέχισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας,
- .5 την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις και την ενσωμάτωσή τους, κατά περίπτωση, στο σχέδιο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, προκειμένου να διορθώνονται οι ελλείψεις και να ενημερώνεται το σχέδιο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη σχετικές αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση,
- .6 την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης σχετικά με την ασφάλεια,
- .7 τη διασφάλιση παροχής επαρκούς εκπαίδευσης στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης,
- .8 την αναφορά περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης στις αρμόδιες αρχές και την τήρηση σχετικών αρχείων,
- .9 τον συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης με τον αρμόδιο υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου,
- .10 τον συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας, ως κρίνεται σκόπιμο,
- .11 τη διασφάλιση της τήρησης των προτύπων για το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης,
- .12 τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, βαθμονόμησης και συντήρησης του εξοπλισμού, εάν υπάρχει και
- .13 τη στήριξη των αξιωματικών ασφάλειας πλοίων στην επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητείται.

17.3 Στον υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης δίδεται η αναγκαία βοήθεια για την επιτέλεση των καθηκόντων και των ευθυνών που επιβάλλονται από το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα.

18 εκπαίδευση ασκήσεις και γυμνάσια όσον αφορά την σφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης

18.1 Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και το αρμόδιο προσωπικό ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και έχουν λάβει εκπαίδευση, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

18.2 Το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης που έχει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια έχει επίγνωση των ευθυνών του όσον αφορά την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, όπως περιγράφονται στο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, και επαρκείς γνώσεις και ικανότητες για την επιτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

18.3 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, λαμβάνουν χώρα γυμνάσια σε τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία λαμβάνεται υπόψη ο τύπος της λειτουργίας της λιμενικής εγκατάστασης, οι αλλαγές στο προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης, ο τύπος του πλοίου που εξυπηρετεί η λιμενική εγκατάσταση και άλλες σχετικές περιστάσεις, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

18.4 Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης διασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό και εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης συμμετέχοντας σε ασκήσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

## Μέρος Β:

Σε αυτό το μέρος του κώδικα που θα μελετήσουμε βρίσκονται οι προλέψεις εκείνες του κώδικα που είναι υλοποιήσιμες σε δεύτερο επίπεδο, με την πλήρωση δηλαδή κάποιων στοιχείων που είναι απαραίτητα. Οι προβλέψεις σε αυτό το μέρος του κώδικα γίνονται σε αντίστοιχες με το πρώτο μέρος παραγράφους 14-18 όπως επίσης και τμηματικά σε αποσπάσματα των κεφαλαίων 1 και 5. Στην συνέχεια θα παραθέσουμε αυτά τα τμήματα του μέρους Β.

### 1. εισαγωγικά (πεδία 1.16-1.21)

#### Η λιμενική εγκατάσταση

1.16 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει την περάτωση αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης για κάθε μία από τις ευρισκόμενες στην επικράτειά του λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες. Η αξιολόγηση αυτή μπορεί να διενεργείται από το συμβαλλόμενο κράτος, αρμόδια αρχή αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας. Η περατωθείσα αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να εγκρίνεται από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή. Η αρμοδιότητα της έγκρισης δεν μπορεί να ανατίθεται σε άλλο φορέα.

Οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

1.17 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης είναι ουσιαστικά μία ανάλυση κινδύνων όλων των πτυχών λειτουργίας μιας λιμενικής εγκατάστασης για τον προσδιορισμό του τμήματος ή των τμημάτων της, τα οποία παρουσιάζουν αυξημένες πιθανότητες να αποτελέσουν στόχο επίθεσης. Ο κίνδυνος για την ασφάλεια είναι συνάρτηση της απειλής μιας επίθεσης σε συνδυασμό με την ευπάθεια του στόχου και τις συνέπειες μιας επίθεσης.

Η αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες συνιστώσες:

- προσδιορισμό της δυνητικής απειλής για λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομή,
- προσδιορισμό των δυνητικών σημείων αδυναμίας και

— υπολογισμό των συνεπειών συμβάντων.

Μετά το πέρας της ανάλυσης, είναι δυνατή παραγωγήμιας συνολικής αξιολόγησης του βαθμού κινδύνου. Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης συμβάλλει στον προσδιορισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες απαιτείται να ορίζουν υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και να εκπονούν σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

1.18 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του παρόντος κώδικα, πρέπει να ορίζουν υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης των υπευθύνων αυτών, καθώς και οι απαιτήσεις όσον αφορά για γυμνάσια και τις ασκήσεις, ορίζονται στο μέρος A του παρόντος κώδικα.

1.19 Στο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να ορίζονται τα επιχειρησιακά και τα υλικά μέτρα ασφάλειας τα οποία πρέπει να λαμβάνει η λιμενική εγκατάσταση για να διασφαλίζεται ότι λειτουργεί πάντοτε σε επίπεδο ασφάλειας 1.

Επίσης, στο σχέδιο θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα, ήνισχυμένα , μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λαμβάνει η λιμενική εγκατάσταση για τη μετάβαση και λειτουργία σε επίπεδο ασφάλειας 2, όταν λαμβάνει σχετικές οδηγίες. Επιπλέον, στο σχέδιο θα πρέπει να ορίζονται οι πιθανές δράσεις προετοιμασίας στις οποίες μπορεί να προβεί η λιμενική εγκατάσταση για να είναι δυνατή άμεση ανταπόκριση στις οδηγίες, οι οποίες ενδέχεται να εκδοθούν από τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλητέτοιου συμβάντος σε επίπεδο ασφάλειας 3.

1.20 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του παρόντος κώδικα πρέπει να διαθέτουν σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, σύμφωνα με το οποίο λειτουργούν, εγκεκριμένο από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή. Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να θέτει σε εφαρμογή τις διατάξεις του και να παρακολουθεί τη διαρκή αποτελεσματικότητα και ισχύ του σχεδίου, αναθέτοντας, μεταξύ άλλων, σε τρίτους τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου. Οι τροποποιήσεις

στοιχείων ενός εγκεκριμένου σχεδίου, για τις οποίες το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή η αρμόδια αρχή έχει αποφασίσει ότι απαιτείται έγκριση, πρέπει να υποβάλλονται για έλεγχο και έγκριση πριν από την ενσωμάτωσή τους στο εγκεκριμένο σχέδιο και την εφαρμογή τους στη λιμενική εγκατάσταση. Η αποτελεσματικότητα του σχεδίου μπορεί να υποβάλλεται σε δοκιμές από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή αρμόδια αρχή. Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, η οποία καλύπτει τη λιμενική εγκατάσταση ή στην οποία βασίσθηκε η εκπόνηση του σχεδίου, θα πρέπει να επανεξετάζεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Όλες αυτές οι δραστηριότητες μπορεί να οδηγήσουν σε τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου. Κάθε τροποποίηση συγκεκριμένων στοιχείων εγκεκριμένου σχεδίου πρέπει να υποβάλλεται για έγκριση στο ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή στην αρμόδια αρχή.

1.21 Τα πλοία που χρησιμοποιούν λιμενικές εγκαταστάσεις μπορεί να υπόκεινται στις επιθεωρήσεις και στα πρόσθετα μέτρα ελέγχου του κράτους λιμένα, τα οποία αναφέρονται στον κανόνα XI-2/9. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ζητούν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το πλοίο, το φορτίο του, τους επιβάτες και το προσωπικό πριν από την είσοδο του πλοίου στον λιμένα. Υπό συγκεκριμένες συνθήκες, είναι δυνατή η απόρριψη αιτήματος εισόδου σε λιμένα.

#### 4. ευθύνες κυβερνήσεων (4.14- 4.17)

### **Σημεία επαφής και πληροφορίες σχετικά με σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων**

4.14 Στις περιπτώσεις που μια λιμενική εγκατάσταση διαθέτει σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, το γεγονός γνωστοποιείται στον Οργανισμό και η πληροφορία αυτή καθίσταται επίσης διαθέσιμη στους υπευθύνους ασφάλειας εταιρειών και στους αξιωματικούς ασφάλειας πλοίων. Πέραν της εφαρμογής σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, δεν απαιτείται η κοινοποίηση περαιτέρω πληροφοριών. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο δημιουργίας κεντρικών ή περιφερειακών σημείων επαφής, ή άλλους τρόπους παροχής ενημερωμένης πληροφόρησης σχετικά με τα σημεία όπου εφαρμόζονται σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, μαζί με στοιχεία επικοινωνίας με τον



αντίστοιχο ΥΑΛΕ. Η ύπαρξη αυτών των σημείων επαφής θα πρέπει να δημοσιεύεται. Μπορούν επίσης να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας που είναι εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν εκ μέρους του συμβαλλομένου κράτους, μαζί με πληροφορίες σχετικά με τη συγκεκριμένη ευθύνη και τις συνθήκες αρμοδιότητας που έχουν ανατεθεί σε αυτούς τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας.

4.15 Στην περίπτωση λιμένα που δεν διαθέτει σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (και, επομένως, δεν έχει ΥΑΛΕ), το κεντρικό ή περιφερειακό σημείο επαφής θα πρέπει να μπορεί να προσδιορίζει πρόσωπο διαθέτον τα απαραίτητα προσόντα, το οποίο μπορεί να προγραμματίσει την εφαρμογή ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας, εάν χρειάζεται, για τη διάρκεια της επίσκεψης του πλοίου.

4.16 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει επίσης να παρέχουν τα στοιχεία επικοινωνίας των οργάνων του κράτους στα οποία μπορούν να αναφέρουν προβλήματα ασφάλειας οι ΑΑΠ, ΥΑΕ και ΥΑΛΕ. Αυτά τα όργανα του κράτους θα πρέπει να αξιολογούν τις αναφορές αυτές πριν από την ανάληψη κατάλληλης δράσης. Τα αναφερόμενα προβλήματα ασφάλειας μπορεί να έχουν σχέση με μέτρα ασφάλειας, τα οποία εμπίπτουν στην αρμοδιότητα άλλου συμβαλλομένου κράτους. Σε αυτή την περίπτωση, τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εξετάζουν την περίπτωση επικοινωνίας με τους ομολόγους τους στο άλλο συμβαλλόμενο κράτος για να συζητήσουν τη σκοπιμότητα διορθωτικής δράσης. Για το σκοπό αυτό, θα πρέπει να γνωστοποιούνται στον διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό τα στοιχεία επικοινωνίας των αρμόδιων οργάνων των κρατών.

4.17 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει επίσης να καθιστούν διαθέσιμες τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 4.14 έως 4.16 σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη κατόπιν αιτήσεως.

#### 14 υπευθυνος ασφάλειας λιμένα:

Σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα τμήματα 15, 16 και 18.

#### 15 αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης:

##### **Γενικά**

15.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να διενεργείται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ). .στόσο, μόνο το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος δύναται να εγκρίνει μια περατωθείσα αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

15.2 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.

15.3 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.

15.4 Τα μέρη που συμμετέχουν σε αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να μπορούν να αξιοποιούν τη συνδρομή εμπειρογνομόνων όσον αφορά τα εξής:

1. τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
2. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών,
3. την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,

4. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας,
5. τις μεθόδους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια,
6. τις επιπτώσεις των εκρηκτικών στα κατασκευαστικά στοιχεία και στις υπηρεσίες της λιμενικής εγκατάστασης,
7. την ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων,
8. τις επιχειρηματικές πρακτικές του λιμένα,
9. τον σχεδιασμό αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων, την ετοιμότητα και την ανταπόκριση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης,
10. μέτρα υλικής ασφάλειας, π.χ. περίφραξη,
11. τα συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων,
12. τις μεταφορές και τα έργα πολιτικού μηχανικού και
13. τις λειτουργίες πλοίου και λιμένα.

### **Προσδιορισμός και εκτίμηση παγίων στοιχείων και υποδομών, η προστασία των οποίων είναι σημαντική**

15.5 Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση των σημαντικών παγίων και υποδομών αποτελεί μια διαδικασία, μέσω της οποίας μπορεί να υπολογίζεται η σχετικήσημασία κατασκευών και εγκαταστάσεων για τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης. Αυτή η διαδικασία προσδιορισμού και εκτίμησης είναι σημαντική, διότι παρέχει μια βάση επικέντρωσης των στρατηγικών μετριασμού σε εκείνα τα πάγια και κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία πρέπει να προστατεύονται κατά προτεραιότητα από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Η διαδικασία αυτήθα πρέπει να λαμβάνει υπόψη πιθανές απώλειες ζωής, την οικονομικήσημασία του λιμένα, τη συμβολικήαξία και την παρουσία κρατικών εγκαταστάσεων.

15.6 Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση περιουσιακών στοιχείων και υποδομών θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να κατατάσσεται κατά σειρά προτεραιότητας η σχετικήσημασία προστασίας κάθε στοιχείου. Πρωταρχικό μέλημα θα πρέπει να είναι η αποτροπή θανάτων ή τραυματισμών . Επίσης, είναι σημαντικό να εξετάζεται εάν η λιμενικήεγκατάσταση , η κατασκευήή η επιμέρους εγκατάσταση μπορεί να συνεχίσει

να λειτουργεί χωρίς το στοιχείο, καθώς και ο βαθμός στον οποίο είναι δυνατή η ταχεία αποκατάσταση της κανονικής λειτουργίας.

15.7 Στα πάγια στοιχεία και τις υποδομές η προστασία των οποίων θα πρέπει να θεωρείται σημαντική, μπορεί να περιλαμβάνονται:

1. χώροι πρόσβασης, εισόδου, προσέγγισης και αγκυροβολίας, ελιγμών και προσόρμισης,
2. εγκαταστάσεις υποδοχής φορτίων, τερματικοί σταθμοί, χώροι αποθήκευσης και ο εξοπλισμός μεταφοράς φορτίου,
3. συστήματα, όπως συστήματα διανομής ηλεκτρικού ρεύματος, συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, καθώς και υπολογιστικά συστήματα και δίκτυα,
4. συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας πλοίων στο λιμένα και βοηθήματα ναυσιπλοΐας,
5. μονάδες ισχύος, σωληνώσεις μεταφοράς φορτίου και παροχές νερού,
6. γέφυρες, σιδηρόδρομοι, δρόμοι,
7. πλοία εξυπηρέτησης λιμένα, περιλαμβανομένων πλοηγίδων, ρυμουλκών, φορτηγίδων κ.λπ.,
8. εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης και
9. τα ύδατα που συνορεύουν με τη λιμενική εγκατάσταση .

15.8 Ο σαφής προσδιορισμός περιουσιακών στοιχείων και υποδομών είναι θεμελιώδους σημασίας για την εκτίμηση των απαιτήσεων ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, την κατάταξη των προστατευτικών μέτρων κατά σειρά προτεραιότητας και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή πόρων για την καλύτερη προστασία της λιμενικής εγκατάστασης. Η διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει διαβούλευση με τις αρμόδιες αρχές όσον αφορά τις γειτνιάζουσες με τη λιμενική εγκατάσταση κατασκευές οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν ζημιά εντός της εγκατάστασης ή να χρησιμοποιηθούν για την πρόκληση ζημιάς στην εγκατάσταση ή αθέμιτη παρακολούθηση της εγκατάστασης ή για την απόσπαση της προσοχής.

**Προσδιορισμός των πιθανών απειλών για πάγια στοιχεία και υποδομές και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, για τον ορισμό και την κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας μέτρων ασφάλειας**

15.9 Θα πρέπει να προσδιορίζονται οι ενέργειες οι οποίες θα μπορούσαν, ενδεχομένως, να αποτελέσουν απειλήγια την ασφάλεια περιουσιακών στοιχείων και υποδομών, καθώς και οι μέθοδοι υλοποίησης των ενεργειών αυτών, για την εκτίμηση της ευπάθειας δεδομένου περιουσιακού στοιχείου ήσημείου σε περίπτωση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και τη θέσπιση και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας των απαιτήσεων ασφάλειας, ώστε να καθίσταται δυνατός ο προγραμματισμός και η κατανομήπόρων . Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση κάθε δυνητικής ενέργειας και της χρησιμοποιούμενης μεθόδου θα πρέπει να βασίζονται σε διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων αξιολογήσεων απειλών από κρατικές υπηρεσίες. Με τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση των απειλών, δεν χρειάζεται οι διενεργούντες την αξιολόγηση να στηρίζονται στα χείριστα σενάρια όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατανομήπόρων .

15.10 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να περιλαμβάνει αξιολόγηση η οποία διεξάγεται στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με τους αρμόδιους εθνικούς οργανισμούς ασφάλειας για τον καθορισμό:

1. οποιασδήποτε ιδιαίτερης πτυχής της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της κίνησης των πλοίων που χρησιμοποιούν την εγκατάσταση, η οποία την καθιστά πιθανό στόχο επίθεσης,
2. των πιθανών συνεπειών όσον αφορά απώλειες ζωής, ζημιές σε περιουσιακά στοιχεία, οικονομικά πλήγματα, συμπεριλαμβανομένης της διάσπασης μεταφορικών συστημάτων, μιας επίθεσης στη λιμενικήεγκατάσταση ή εναντίον της,
3. της ικανότητας και της πρόθεσης εκείνων που ενδέχεται να εξαπολύσουν μια τέτοια επίθεση και
4. του πιθανού είδους, ήειδών , επίθεσης, παράγοντας μια συνολικήαξιολόγηση του βαθμού επικινδυνότητας για τον οποίο πρέπει να σχεδιασθούν μέτρα.

15.11 Στην αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, θα πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές απειλές, στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται και τα κατωτέρω είδη συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:

1. ζημιά ήκαταστροφήτου πλοίου ήτης λιμενικής εγκατάστασης, π.χ. από εκρηκτικούς μηχανισμούς, εμπρησμό, δολιοφθορά ήβανδαλισμό ,
2. πειρατεία ήκατάληψη του πλοίου ήτων ατόμων επί του πλοίου,

3. παραβίαση φορτίου, βασικού εξοπλισμού ή βασικών συστημάτων του πλοίου ή φορτίων του πλοίου,
4. μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών,
5. λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής,
6. χρήση του πλοίου για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή/και του εξοπλισμού τους,
7. χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου πρόκλησης ζημιάς ή καταστροφής,
8. αποκλεισμός των εισόδων, των ανυψωτικών δεξαμενών, των σημείων προσέγγισης του λιμένα κ.λπ. και
9. επίθεση με πυρηνικά, βιολογικά και χημικά όπλα.

15.12 Η διαδικασία θα πρέπει να περιλαμβάνει διαβούλευση με τις αρμόδιες αρχές όσον αφορά τις γειτνιάζουσες με τη λιμενική εγκατάσταση κατασκευές οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν ζημιά εντός της εγκατάστασης ή να χρησιμοποιηθούν για την πρόκληση ζημιάς στην εγκατάσταση ή αθέμιτη παρακολούθηση της εγκατάστασης ή για την απόσπαση της προσοχής.

**Προσδιορισμός, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας**

15.13 Ο προσδιορισμός και η κατάταξη αντισταθμιστικών μέτρων κατά σειρά προτεραιότητας αποσκοπεί στη διασφάλιση της χρήσης των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων ασφάλειας για τη μείωση της ευπάθειας μιας λιμενικής εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου/λιμένα στις πιθανές απειλές.

15.14 Τα μέτρα ασφάλειας θα πρέπει να επιλέγονται βάσει παραγόντων, όπως η δυνατότητα μείωσης της πιθανότητας να λάβει χώρα επίθεση, και να εκτιμούνται με τη χρήση πληροφοριών στις οποίες περιλαμβάνονται:

1. επιθεωρήσεις, εξετάσεις και έλεγχοι ασφάλειας,

2. διαβούλευση με ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και ιδιοκτήτες/φορείς εκμετάλλευσης γειτονικών κατασκευών, εάν χρειάζεται,
3. ιστορικό πληροφοριών σχετικά με συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και
4. εργασίες εντός της λιμενικής εγκατάστασης.

### **Προσδιορισμός των σημείων αδυναμίας**

15.15 Ο προσδιορισμός σημείων αδυναμίας σε υλικές κατασκευές, συστήματα ατομικής προστασίας, διαδικασίες ή σε άλλους τομείς οι οποίοι μπορεί να οδηγήσουν σε συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό τρόπων εξάλειψης ή μετριασμού αυτών των σημείων αδυναμίας. Παραδείγματος χάρη, μια ανάλυση θα μπορούσε να αποκαλύψει σημεία αδυναμίας στα συστήματα ασφάλειας μιας λιμενικής εγκατάστασης ή στην απροστάτευτη υποδομή της, όπως οι παροχές νερού, οι γέφυρες κ.λπ. που θα μπορούσαν να επιλυθούν μέσω υλικών μέτρων, π.χ. με μόνιμο κιγκλίδωμα, συναγερμούς, εξοπλισμό επιτήρησης, κ.λπ..

15.16 Ο προσδιορισμός των σημείων αδυναμίας θα πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση των κατωτέρω ζητημάτων:

1. της πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση και στα πλοία που είναι προσορμισμένα στην εγκατάσταση από ξηρά και θάλασσα,
2. της κατασκευαστικής ακεραιότητας των προβλητών, των εγκαταστάσεων και των συναφών κατασκευών,
3. των υφιστάμενων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αναγνώρισης,
4. των υφιστάμενων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας που σχετίζονται με λιμενικές υπηρεσίες και βοηθητικές παροχές,
5. μέτρων για την προστασία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, των λιμενικών υπηρεσιών και των βοηθητικών παροχών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων,
6. γειτονικών ζωνών που μπορούν να αξιοποιηθούν κατά τη διάρκεια επίθεσης ή για επίθεση,

7. υφισταμένων συμφωνιών με ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας για πλοία από τη θάλασσα/την ξηρά,
8. οποιωνδήποτε αντικρουόμενων πολιτικών μεταξύ διαδικασιών και μέτρων προστασίας και ασφάλειας,
9. οποιωνδήποτε αντικρουόμενων αναθέσεων όσον αφορά καθήκοντα σχετικά με τη λιμενική εγκατάσταση και την ασφάλεια,
10. οποιουδήποτε εξαναγκασμού και προσωπικού περιορισμού,
11. οποιωνδήποτε ελλείψεων προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης και των γυμνασίων και
12. οποιωνδήποτε ελλείψεων προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια της καθημερινής λειτουργίας, ύστερα από συμβάντα ή προειδοποιήσεις, την αναφορά προβλημάτων ασφάλειας, την εφαρμογή μέτρων ελέγχου, ελέγχων κ.λπ..

### 16 σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης

#### **Γενικά**

16.1 Η προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΜ) εμπίπτει στην ευθύνη του υπευθύνου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΥΑΛΕ). Παρόλο που ο ΥΑΛΕ δεν χρειάζεται να αναλαμβάνει προσωπικά όλα τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη θέση, η τελική ευθύνη για τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσής τους ανήκει σε αυτόν.

16.2 Το περιεχόμενο κάθε μεμονωμένου ΣΑΛΕ ποικίλλει, ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες της λιμενικής εγκατάστασης, ή των λιμενικών εγκαταστάσεων, που καλύπτει. Στην αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης προσδιορίζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της λιμενικής εγκατάστασης και των δυνητικών κινδύνων για την ασφάλεια που οδήγησαν στην ανάγκη διορισμού ενός ΥΑΛΕ και προετοιμασίας ΣΑΛΜ. Η προετοιμασία του ΣΑΛΜ απαιτεί την εξέταση των στοιχείων αυτών, καθώς και άλλων τοπικών ή εθνικών ζητημάτων ασφάλειας και τη θέσπιση ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας παραβίασης της ασφάλειας και των συνεπειών των δυνητικών κινδύνων. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις δύνανται να παρέχουν συμβουλές σχετικά με την προετοιμασία και το περιεχόμενο ενός ΣΑΛΜ.



### 16.3 Όλα τα ΣΑΛΜ θα πρέπει:

1. να αναφέρουν λεπτομερώς τη διάρθρωση της οργάνωσης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης,
2. να αναφέρουν λεπτομερώς τις σχέσεις της οργάνωσης με άλλες σχετικές αρχές και τα συστήματα επικοινωνίας για τη διασφάλιση αποτελεσματικής συνεχούς λειτουργίας της οργάνωσης, καθώς και τις σχέσεις του με άλλα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων στο λιμένα,
3. να αναφέρουν λεπτομερώς τα βασικά μέτρα ασφάλειας για επίπεδο ασφάλειας 1, τόσο επιχειρησιακά όσο και υλικά, τα οποία θα εφαρμόζονται,
4. να αναφέρουν λεπτομερώς τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας τα οποία θα επιτρέπουν στη λιμενική εγκατάσταση να μεταβαίνει χωρίς καθυστέρηση σε επίπεδο ασφάλειας 2 και, όταν χρειάζεται, σε επίπεδο ασφάλειας 3,
5. να προβλέπουν τακτική επανεξέταση, ή έλεγχο, του ΣΑΛΜ και τροποποίησή του σύμφωνα με την εμπειρία ή τις μεταβαλλόμενες συνθήκες και
6. να προβλέπουν λεπτομερείς διαδικασίες αναφοράς στα σημεία επαφής των αρμοδίων συμβαλλομένων κρατών.

16.4 Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού ΣΑΛΜ βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης, ιδιαίτερα, μιας ολοκληρωμένης αξιολόγησης των υλικών και επιχειρησιακών χαρακτηριστικών της συγκεκριμένης λιμενικής εγκατάστασης.

16.5 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εγκρίνουν τα ΣΑΛΜ των λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να αναπτύσσουν διαδικασίες για την αξιολόγηση της συνεχούς αποτελεσματικότητας κάθε ΣΑΛΜ και μπορούν να ζητούν την τροποποίηση του ΣΑΛΜ πριν από την αρχική έγκρισή του ή μετέπειτα. Το ΣΑΛΜ θα πρέπει να προβλέπει την τήρηση αρχείων συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και απειλών, επανεξετάσεων, ελέγχων, εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων, ως αποδεικτικό στοιχείο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές.

16.6 Τα μέτρα ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή εντός εύλογης χρονικής περιόδου μετά την έγκριση του ΣΑΛΜ και το

ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζει το χρόνο εφαρμογής κάθε μέτρου. Η πιθανότητα ενδεχόμενης καθυστέρησης της παροχής τους θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο συζήτησης με το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο είναι υπεύθυνο για την έγκριση του ΣΑΛΜ και θα πρέπει να συμφωνούνται ικανοποιητικά εναλλακτικά προσωρινά μέτρα ασφάλειας, για την κάλυψη οποιασδήποτε ενδιάμεσης χρονικής περιόδου, τα οποία να παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.

16.7 Η χρήση πυροβόλων όπλων πάνω ή κοντά σε πλοία και μέσα σε λιμενικές εγκαταστάσεις μπορεί να εγκυμονεί ιδιαίτερους και συγκεκριμένους κινδύνους για την ασφάλεια, ιδίως όταν υπάρχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες, και θα πρέπει να εξετάζεται πολύ προσεκτικά. Σε περίπτωση που ένα συμβαλλόμενο κράτος αποφασίσει ότι είναι απαραίτητη η χρήση ένοπλου προσωπικού στις ζώνες αυτές, θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό αυτό έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως και έχει εκπαιδευτεί στη χρήση των όπλων που φέρει, καθώς και ότι έχει επίγνωση των συγκεκριμένων κινδύνων για την ασφάλεια στις ζώνες αυτές. Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος επιτρέπει τη χρήση πυροβόλων όπλων, πρέπει να εκδίδει συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές ασφάλειας σχετικά με τη χρήση τους. Το ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιέχει συγκεκριμένες κατευθύνσεις σχετικά με αυτό το θέμα, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή του σε πλοία τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα είδη ή ουσίες.

### **Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων σε λιμενική εγκατάσταση**

16.8 Επιπλέον της καθοδήγησης που παρέχεται στο τμήμα 16.3, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να προσδιορίζονται τα κατωτέρω, τα οποία σχετίζονται με όλα τα επίπεδα ασφάλειας:

1. ο ρόλος και η διάρθρωση της οργάνωσης της λιμενικής εγκατάστασης όσον αφορά την ασφάλεια,
2. τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης για όλο το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης που συμμετέχει σε ζητήματα ασφάλειας και τα μέτρα επίδοσης που απαιτούνται για την αξιολόγηση της ατομικής αποτελεσματικότητας κάθε μέλους του προσωπικού,

3. τις σχέσεις της οργάνωσης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης με άλλες εθνικές ή τοπικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια,
4. τα συστήματα επικοινωνίας που παρέχονται για τη διασφάλιση αποτελεσματικής και συνεχούς επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, των πλοίων που βρίσκονται στον λιμένα και, κατά περίπτωση, με εθνικές ή τοπικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια,
5. τις διαδικασίες ή τις δικλίδες ασφάλειας που είναι αναγκαίες για να είναι δυνατή πάντοτε η διατήρηση αυτής της συνεχούς επικοινωνίας,
6. οι διαδικασίες και οι πρακτικές για την προστασία των κρίσιμων πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια που τηρούνται σε έντυπη ή σε ηλεκτρονική μορφή,
7. οι διαδικασίες που απαιτούνται για τη συνεχή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων, των διαδικασιών και του εξοπλισμού ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για τον προσδιορισμό βλαβών ή δυσλειτουργιών εξοπλισμού ή συστημάτων και της αντιμετώπισής τους,
8. οι διαδικασίες διασφάλισης της υποβολής και αξιολόγησης αναφορών σχετικών με πιθανές παραβιάσεις της ασφάλειας ή προβλήματα ασφάλειας,
9. οι διαδικασίες που αφορούν τη μεταφορά φορτίου,
10. οι διαδικασίες που καλύπτουν την παράδοση των εφοδίων του πλοίου,
11. οι διαδικασίες για την τήρηση και ενημέρωση αρχείων επικίνδυνων ειδών ή ουσιών, συμπεριλαμβανομένης της θέσης τους στη λιμενική εγκατάσταση ,
12. οι τρόποι ειδοποίησης και απόκτησης των υπηρεσιών θαλάσσιας περιπολίας και ειδικευμένων ομάδων έρευνας, συμπεριλαμβανομένων ερευνών για βόμβες και υποβρύχιων ερευνών,
13. οι διαδικασίες παροχής βοήθειας στους υπεύθυνους ασφάλειας πλοίου όσον αφορά την εξακρίβωση της ταυτότητας των ατόμων που επιδιώκουν να επιβιβαστούν επί του πλοίου, όταν ζητείται και
14. διαδικασίες διευκόλυνσης της παραμονής στην ακτή για το προσωπικό του πλοίου ή αντικατάστασης μελών του προσωπικού, καθώς και της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων κοινωνικών υπηρεσιών και εργατικών οργανώσεων ναυτικών.

16.9 Τα κατωτέρω σημεία του τμήματος 16 επικεντρώνονται συγκεκριμένα στα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορούν να λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας, καλύπτοντας:

1. την πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση ,
2. ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης,
3. τη μεταφορά φορτίου,
4. την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου,
5. τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών και
6. την παρακολούθηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης.

### **Πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση**

16.10 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας τα οποία καλύπτουν όλους τους τρόπους πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

16.11 Για κάθε έναν από αυτούς, το ΣΑΛΜ θα πρέπει να προσδιορίζει τις ενδεδειγμένες θέσεις όπου πρέπει να εφαρμόζονται περιορισμοί ή απαγορεύσεις πρόσβασης για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφάλειας. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να προσδιορίζεται ο τύπος του περιορισμού ή της απαγόρευσης που θα εφαρμόζεται για κάθε επίπεδο ασφάλειας, καθώς και ο τρόπος επιβολής τους.

16.12 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται οι τρόποι αναγνώρισης που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για να επιτρέπεται η πρόσβαση και η παραμονή ατόμων στη λιμενική εγκατάσταση , χωρίς να δημιουργείται πρόβλημα ασφάλειας. Στους τρόπους αυτούς μπορεί να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη καταλλήλου συστήματος αναγνώρισης, το οποίο να καθιστά δυνατές μόνιμες και προσωρινές αναγνωρίσεις, για το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης και τους επισκέπτες, αντίστοιχα. Κάθε σύστημα αναγνώρισης λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει, όταν είναι εφικτό στην πράξη, να συντονίζεται με το σύστημα το οποίο εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία επισκέπτονται τακτικά τη λιμενική εγκατάσταση . Οι επιβάτες θα πρέπει να μπορούν να αποδεικνύουν την ταυτότητά τους με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια κ.λπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτρέπεται η πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης χωρίς συνοδεία. Το ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζει διατάξεις για τη διασφάλιση της τακτικής

ενημέρωσης των συστημάτων αναγνώρισης και την πειθαρχική δίωξη κατάχρησης των διαδικασιών.

16.13 Θα πρέπει να απαγορεύεται η πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση σε εκείνους που δεν είναι πρόθυμοι ή δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους ή/και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής τους όταν τους ζητείται, και η απόπειρα πρόσβασής τους θα πρέπει να αναφέρεται στον ΥΑΛΕ και στις αρμόδιες σε θέματα ασφάλειας εθνικές ή τοπικές αρχές.

16.14 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται οι χώροι όπου θα υποβάλλονται σε έρευνα πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα.

Οι χώροι αυτοί θα πρέπει να είναι σκεπαστοί για να διευκολύνεται η συνεχής λειτουργία, ανεξάρτητα από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, σύμφωνα με τη συχνότητα που ορίζεται στο ΣΑΛΜ. Αφού υποβληθούν σε έρευνα, τα πρόσωπα, τα προσωπικά είδη και τα οχήματα θα πρέπει να μεταβαίνουν στους περιορισμένους χώρους φύλαξης, επιβίβασης ή φόρτωσης αυτοκινήτων.

16.15 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται χωριστοί χώροι για τα άτομα που έχουν υποβληθεί σε έρευνα και τα προσωπικά είδη τους και για τα άτομα που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα και τα προσωπικά είδη τους και, εάν είναι δυνατό, χωριστές ζώνες για τους επιβιβαζόμενους/αποβιβαζόμενους επιβάτες, το προσωπικό του πλοίου και τα προσωπικά είδη του, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα άτομα που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα δεν μπορούν να έρθουν σε επαφή με εκείνους που έχουν υποβληθεί σε έρευνα.

16.16 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζεται η συχνότητα εφαρμογής των ελέγχων πρόσβασης, ιδίως εάν πρόκειται να εφαρμόζονται σε τυχαία ήπεριστασιακή βάση.

16.17 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα σημεία ελέγχου όπου μπορεί να εφαρμόζονται τα κατωτέρω μέτρα ασφάλειας:

1. ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, οι οποίες πρέπει να χωρίζονται με περίφραξη ή άλλα κιγκλιδώματα, σύμφωνα με πρότυπο το οποίο πρέπει να εγκρίνει το συμβαλλόμενο κράτος,

2. έλεγχος της ταυτότητας όλων των προσώπων που επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση σε σχέση με πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου και των επισκεπτών και επιβεβαίωση των λόγων για τους οποίους επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση με έλεγχο, παραδείγματος χάρη, οδηγιών επιβίβασης, εισιτηρίων επιβατών, καρτών επιβίβασης, εντολών εργασίας κλπ.,
3. έλεγχος των οχημάτων που χρησιμοποιούνται από εκείνους που επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση σε σχέση με πλοίο,
4. έλεγχος της ταυτότητας του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και των προσώπων που απασχολούνται εντός της λιμενικής εγκατάστασης και των οχημάτων τους,
5. περιορισμός της πρόσβασης, ώστε να αποκλείονται εκείνοι που δεν απασχολούνται από τη λιμενική εγκατάσταση ή δεν εργάζονται σε αυτή, εάν δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους,
6. υποβολή σε έρευνα προσώπων, προσωπικών ειδών, οχημάτων και του περιεχόμενου αυτών και
7. προσδιορισμός των σημείων πρόσβασης που δεν χρησιμοποιούνται τακτικά και πρέπει να είναι μονίμως κλειστά ή ασφαλισμένα.

16.18 Στο επίπεδο ασφάλειας 1, θα πρέπει να υποβάλλονται σε έρευνα όλοι όσοι επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση. Η συχνότητα των ερευνών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των σποραδικών ερευνών, θα πρέπει να προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο ΣΑΛΜ και να εγκρίνεται συγκεκριμένα από το συμβαλλόμενο κράτος. Εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι για την υποβολή σε έρευνα, δεν απαιτείται από τα μέλη του προσωπικού του πλοίου να υποβάλουν σε έρευνα τους συναδέλφους τους ή τα προσωπικά είδη τους. Κάθε τέτοια έρευνα γίνεται κατά τρόπο ώστε να γίνονται σεβαστά τα ανθρώπινα δικαιώματα του υποβαλλόμενου στην έρευνα ατόμου και με σεβασμό στην αξιοπρέπειά του.

#### Επίπεδο ασφάλειας 2

16.19 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. διορισμό πρόσθετου προσωπικού για τη φύλαξη των σημείων πρόσβασης και τη διενέργεια περιπολιών στα περιμετρικά κιγκλιδώματα,
2. περιορισμό του αριθμού των σημείων πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση και προσδιορισμό των σημείων πρόσβασης που πρέπει να κλείσουν και του τρόπου επαρκούς ασφάλισής τους,
3. παροχή μέσων για την παρεμπόδιση της κίνησης στα υπόλοιπα σημεία πρόσβασης, π.χ. χωρίσματα ασφάλειας,
4. αύξηση της συχνότητας των ερευνών σε πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα,
5. απαγόρευση της πρόσβασης σε επισκέπτες οι οποίοι δεν μπορούν να αιτιολογήσουν, κατά τρόπο που να μπορεί να επαληθευτεί, γιατί επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση και
6. χρήση περιπολικών σκαφών για αύξηση της ασφάλειας από την πλευρά της θάλασσας.

### Επίπεδο ασφάλειας 3

16.20 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας, τα οποία μπορεί να λαμβάνει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, και τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. αναστολή της πρόσβασης σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της,
2. χορήγηση άδειας πρόσβασης μόνο στα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος,
3. αναστολή της κίνησης πεζών ή οχημάτων σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της,
4. αύξηση των περιπολιών ασφάλειας εντός της λιμενικής εγκατάστασης, εάν κρίνεται σκόπιμο,
5. αναστολή των λιμενικών εργασιών σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της,

6. κατεύθυνση των κινήσεων των πλοίων σε σχέση με ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή με ένα μέρος της και
7. εκκένωση ολόκληρης τη λιμενικής εγκατάστασης ή ενός μέρους της.

### **Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης**

16.21 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να προσδιορίζονται οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης που ορίζονται εντός της λιμενικής εγκατάστασης και να καθορίζεται η έκτασή τους, οι ώρες εφαρμογής, τα ληπτέα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης σε αυτές και για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων μέσα σε αυτές. Σε αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνονται επίσης, όπου κρίνεται σκόπιμο, μέτρα για να διασφαλίζεται ότι οι προσωρινές ζώνες περιορισμένης πρόσβασης υποβάλλονται σε έλεγχο όσον αφορά την ασφάλειά τους, τόσο πριν από τη δημιουργία τους όσο και μετά. Σκοπός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης είναι:

1. η προστασία των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου, του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και των επισκεπτών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που την επισκέπτονται σε σχέση με πλοίο,
2. η προστασία της λιμενικής εγκατάστασης,
3. η προστασία των πλοίων που χρησιμοποιούν και εξυπηρετούν τη λιμενική εγκατάσταση,
4. η προστασία κρίσιμων για την ασφάλεια χώρων και ζωνών εντός της λιμενικής εγκατάστασης,
5. η προστασία του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης και
6. η προστασία του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου από παραβιάσεις.

16.22 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι για όλες τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης έχουν ορισθεί μέτρα για τον έλεγχο:

1. της πρόσβασης ατόμων,
2. της εισόδου, της στάθμευσης, της φόρτωσης και της εκφόρτωσης οχημάτων,
3. της μετακίνησης και της αποθήκευσης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου και
4. των ασυνόδευτων αποσκευών ή προσωπικών αντικειμένων.



16.23 Στο ΣΑΠI θα πρέπει να ορίζεται ότι όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης φέρουν σαφήσή μανση η οποία υποδεικνύει ότι απαγορεύεται η είσοδος στο χώρο και ότι η μη εξουσιοδοτημένη παρουσία εντός του χώρου αποτελεί παραβίαση της ασφάλειας.

16.24 Οι αυτόματες συσκευές εντοπισμού εισβολέων, όταν υπάρχουν, θα πρέπει να αποστέλλουν προειδοποίηση σε ένα κέντρο ελέγχου που να μπορεί να θέτει σε λειτουργία συναγερμό.

16.25 Στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης μπορεί να περιλαμβάνονται:

1. οι ζώνες της ακτής και της θάλασσας σε απευθείας επαφή με το πλοίο,
2. οι ζώνες επιβίβασης και αποβίβασης, οι ζώνες παραμονής και διενέργειας ελέγχων των επιβατών και του προσωπικού του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των σημείων έρευνας,
3. οι ζώνες όπου λαμβάνει χώρα η φόρτωση, η εκφόρτωση ήη αποθήκευση φορτίου και εφοδίων,
4. τα μέρη όπου φυλάσσονται κρίσιμες για την ασφάλεια πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που σχετίζονται με το φορτίο,
5. οι ζώνες όπου φυλάσσονται επικίνδυνα είδη και επικίνδυνες ουσίες,
6. οι χώροι ελέγχου των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων, τα κτίρια βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και ελέγχου του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των χώρων ελέγχου ασφάλειας και επιτήρησης,
7. οι ζώνες όπου αποθηκεύεται ήβρίσκεται εξοπλισμός ασφάλειας και επιτήρησης,
8. οι βασικές εγκαταστάσεις ηλεκτρικού εξοπλισμού, ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, ύδατος και άλλων βοηθητικών παροχών και
9. άλλα σημεία της λιμενικής εγκατάστασης όπου πρέπει να ισχύουν περιοριστικά μέτρα για την πρόσβαση πλοίων, οχημάτων και ατόμων.

16.26 Τα μέτρα ασφάλειας μπορεί να επεκτείνονται, βάσει συμφωνίας με τις αρμόδιες αρχές, σε περιορισμούς σχετικά με την μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε κατασκευές από όπου είναι δυνατή παρακολούθηση της λιμενικής εγκατάστασης.

Επίπεδο ασφάλειας 1

16.27 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. ύπαρξη μόνιμων ή προσωρινών κιγκλιδωμάτων γύρω από τη ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, σύμφωνα με πρότυπο το οποίο θα εγκρίνει το συμβαλλόμενο κράτος,
2. ύπαρξη σημείων πρόσβασης όπου μπορεί να ελέγχεται η πρόσβαση με φύλακες ασφάλειας, όταν χρησιμοποιούνται, και οι οποίοι μπορούν να ασφαλιστούν αποτελεσματικά με κλείδωμα ή κιγκλίδωμα, όταν δεν χρησιμοποιούνται,
3. παροχή καρτών οι οποίες πρέπει να επιδεικνύονται ούτως ώστε να αποδεικνύεται η άδεια εισόδου και παραμονής των ατόμων σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης,
4. σαφήσημανση των οχημάτων για τα οποία επιτρέπεται η είσοδος σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης,
5. φύλαξη και περιπολίες,
6. χρήση αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων, ή εξοπλισμού ή συστημάτων επιτήρησης, για τον εντοπισμό μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή κίνησης εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και
7. έλεγχο των κινήσεων πλοίων κοντά στα πλοία που χρησιμοποιούν τη λιμενική εγκατάσταση.

#### Επίπεδο ασφάλειας 2

16.28 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, το ΣΑΛΜ θα πρέπει να επικεντρώνεται στην αύξηση της συχνότητας και της έντασης της παρακολούθησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και του ελέγχου της πρόσβασης σε αυτές. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των κιγκλιδωμάτων ή των περιφράξεων γύρω από τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης περιπολιών ή αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων,
2. μείωση του αριθμού των σημείων πρόσβασης στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και αύξηση των ελέγχων που εφαρμόζονται στα υπόλοιπα σημεία πρόσβασης,
3. περιοριστικά μέτρα όσον αφορά τη στάθμευση δίπλα σε πλοία που είναι προσδεμένα,

4. περαιτέρω μέτρα περιορισμού της πρόσβασης, των κινήσεων και της αποθήκευσης στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης,
5. χρήση εξοπλισμού συνεχούς παρακολούθησης και επιτήρησης,
6. αύξηση του αριθμού και της συχνότητας των περιπολιών, συμπεριλαμβανομένων περιπολιών στη θάλασσα, που πραγματοποιούνται στα όρια των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και εντός αυτών,
7. καθορισμό σημείων πρόσβασης σε χώρους δίπλα στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και περιοριστικών μέτρων όσον αφορά την πρόσβαση σε αυτές και
8. επιβολή περιοριστικών μέτρων όσον αφορά την πρόσβαση ανεξουσιοδοτητων σκαφών σε ύδατα που συνορεύουν με τα πλοία που χρησιμοποιούν τη λιμενική εγκατάσταση .

### Επίπεδο ασφάλειας 3

16.29 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η λιμενική εγκατάσταση , σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση , τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή στη θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια, στις οποίες απαγορεύεται η είσοδος και
2. προετοιμασία για την έρευνα των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ως μέρος της έρευνας ολόκληρης της λιμενικής εγκατάστασης ή ενός μέρους της.

### Μεταφορά φορτίου

16.30 Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου θα πρέπει:

1. να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου και
2. να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου στη λιμενική εγκατάσταση το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά.

16.31 Στα μέτρα ασφάλειας θα πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες ελέγχου του καταλόγου απογραφής σε σημεία πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση . Μετά τη μεταφορά του στη λιμενική εγκατάσταση , το φορτίο θα πρέπει να μπορεί να αναγνωρίζεται ότι έχει ελεγχθεί και έχει γίνει δεκτό για φόρτωση σε πλοίο ή για προσωρινή αποθήκευση σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης πριν από τη φόρτωσή του . Μπορεί να είναι σκόπιμο να υπάρχουν μέτρα για τον περιορισμό της εισόδου στη λιμενική εγκατάσταση φορτίου για το οποίο δεν υπάρχει επιβεβαιωμένη ημερομηνία φόρτωσης.

#### Επίπεδο ασφάλειας 1

16.32 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. τυπικό έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης πριν από τις εργασίες μεταφοράς φορτίου και κατά τη διάρκειά τους,
2. ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι το φορτίο που εισέρχεται στη λιμενική εγκατάσταση είναι σύμφωνο με το αναγραφόμενο στο δελτίο αποστολής ή σε ισοδύναμα σχετικά με το φορτίο έγγραφα,
3. έρευνες οχημάτων και
4. έλεγχο των σφραγίδων και των άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου μετά την είσοδο στη λιμενική εγκατάσταση και μετά την αποθήκευση σε αυτή.

16.33 Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με τους κατωτέρω τρόπους:

1. οπτική και υλική εξέταση και
2. χρήση εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων .

16.34 Όταν η κίνηση του φορτίου είναι τακτική ή επαναλαμβανόμενη , ο υπεύθυνος ασφάλειας εταιρείας (ΥΑΕ) ή ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου (ΑΑΠ) μπορεί, σε συνεννόηση με τη λιμενική εγκατάσταση , να συμφωνεί ρυθμίσεις με τους φορτωτές ή όποια άλλα άτομα είναι υπεύθυνα για το φορτίο αυτό, οι οποίες να καλύπτουν τον έλεγχο εκτός του πλοίου, τη σφράγιση, τον προγραμματισμό, τα συνοδευτικά

έγγραφα κ.λπ. Οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να γνωστοποιούνται και να συμφωνούνται με τον ενδιαφερόμενο ΥΑΛΕ.

### Επίπεδο ασφάλειας 2

16.35 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου για ενίσχυση του ελέγχου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. λεπτομερή έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης,
2. εντατικότερους ελέγχους, ως κρίνεται σκόπιμο, για να διασφαλίζεται ότι στη λιμενική εγκατάσταση εισέρχεται, αποθηκεύεται προσωρινά και, στη συνέχεια, φορτώνεται στο πλοίο, μόνο το φορτίο που συνοδεύεται από τα απαραίτητα έγγραφα,
3. εντατικότερες έρευνες οχημάτων και
4. συχνότερο και λεπτομερέστερο έλεγχο των σφραγίδων και των άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την πρόληψη παραβιάσεων.

16.36 Λεπτομερής έλεγχος του φορτίου μπορεί να επιτυγχάνεται με κάποιους από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:

1. με συχνότερο και λεπτομερέστερο έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης (οπτική και υλική εξέταση),
2. αύξηση της συχνότητας χρήσης εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων και
3. συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφάλειας με τον φορτωτή ή άλλο αρμόδιο μέρος, επιπλέον των ρυθμίσεων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται.

### Επίπεδο ασφάλειας 3

16.37 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που

αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση , τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. περιορισμό ή αναστολή των μετακινήσεων φορτίου ή των σχετικών με αυτό εργασιών σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση, ή σε ένα μέρος της, ή σε συγκεκριμένα πλοία και
2. έλεγχο του καταλόγου απογραφής των επικίνδυνων ειδών και ουσιών που υπάρχουν στη λιμενική εγκατάσταση και της θέσης τους.

### **Παραλαβή εφοδίων πλοίου**

16.38 Τα μέτρα ασφάλειας όσον αφορά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου θα πρέπει:

1. να διασφαλίζουν τον έλεγχο των εφοδίων του πλοίου και την ακεραιότητα της συσκευασίας,
2. να αποτρέπουν την περίπτωση αποδοχής των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση,
3. να προλαμβάνουν τις παραβιάσεις και
4. να αποτρέπουν την αποδοχή εφοδίων πλοίου, εκτός εάν έχουν παραγγελθεί.
5. να διασφαλίζουν ότι το όχημα μεταφοράς υποβάλλεται σε έρευνα και
6. να διασφαλίζουν τη συνοδεία των οχημάτων μεταφοράς εντός της λιμενικής εγκατάστασης.

16.39 Όσον αφορά τα πλοία που χρησιμοποιούν συχνά τη λιμενική εγκατάσταση , μπορεί να είναι σκόπιμη η θέσπιση διαδικασιών, στις οποίες να συμμετέχουν το πλοίο, οι προμηθευτές του και η λιμενική εγκατάσταση και οι οποίες να καλύπτουν τα ζητήματα της κοινοποίησης και του χρονικού προγραμματισμού των παραλαβών, καθώς και των σχετικών εγγράφων.

Θα πρέπει να υπάρχει πάντοτε τρόπος να επιβεβαιώνεται ότι τα προς παράδοση εφόδια συνοδεύονται από στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι παραγγέλθηκαν από το πλοίο.

Επίπεδο ασφάλειας 1

16.40 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. έλεγχο των εφοδίων του πλοίου,
2. προηγούμενη ειδοποίηση όσον αφορά τη σύνθεση του φορτίου, τα στοιχεία του οδηγού και τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος και

16.41 Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με έναν από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:

1. οπτική και υλική εξέταση και
2. χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων .

#### Επίπεδο ασφάλειας 2

16.42 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για ενίσχυση του ελέγχου κατά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. λεπτομερή έλεγχο των εφοδίων του πλοίου,
2. λεπτομερείς έρευνες των οχημάτων μεταφοράς,
3. συντονισμό με το προσωπικό του πλοίου για την αντιπαραβολή της παραγγελίας με το δελτίο αποστολής, πριν από την είσοδο στη λιμενική εγκατάσταση και
4. συνοδεία του οχήματος μεταφοράς εντός της λιμενικής εγκατάστασης.

16.43 Λεπτομερής έλεγχος των εφοδίων του πλοίου μπορεί να πραγματοποιείται με έναν από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:

1. συχνότερες και λεπτομερέστερες έρευνες των οχημάτων μεταφοράς,
2. αύξηση της χρήσης εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων και
3. περιορισμό ή απαγόρευση της εισόδου εφοδίων τα οποία δεν θα φύγουν από τη λιμενική εγκατάσταση εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου.

#### Επίπεδο ασφάλειας 3

16.44 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν προετοιμασία για απαγόρευση ή αναστολή της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της.

### **Μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών**

16.45 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας τα οποία θα εφαρμόζονται ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι προσδιορίζονται οι ασυνόδευτες αποσκευές (δηλαδή οποιαδήποτε αποσκευή, συμπεριλαμβανομένων προσωπικών ειδών, η οποία δεν βρίσκεται μαζί με κάποιον επιβάτη ή μέλος του προσωπικού του πλοίου στο σημείο επιθεώρησης ή έρευνας) και ότι υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση και έρευνα, προτού επιτραπεί η είσοδός τους στη λιμενική εγκατάσταση και, ανάλογα με τις συμφωνίες όσον αφορά την αποθήκευση, προτού μεταφερθούν από τη λιμενική εγκατάσταση στο πλοίο. Οι αποσκευές αυτές δεν υποβάλλονται σε εξέταση τόσο από το πλοίο όσο και από τη λιμενική εγκατάσταση και, στις περιπτώσεις όπου αμφότερα τα μέρη διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό, την ευθύνη της εξέτασης πρέπει να φέρει η λιμενική εγκατάσταση. Η στενή συνεργασία με το πλοίο είναι θεμελιώδους σημασίας και θα πρέπει να γίνονται ενέργειες ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεταφορά των ασυνόδευτων αποσκευών πραγματοποιείται με ασφάλεια μετά την εξέταση.

### **Επίπεδο ασφάλειας 1**

16.46 Στο επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η εξέταση ή η έρευνα των ασυνόδευτων αποσκευών σε ποσοστό έως και 100 %, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν χρήση ακτινοσκόπησης.

### **Επίπεδο ασφάλειας 2**



16.47 Στο επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν 100 % χρήση ακτινοσκόπησης για όλες τις ασυνόδευτες αποσκευές.

### Επίπεδο ασφάλειας 3

16.48 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και με τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. υποβολή των αποσκευών αυτών σε εκτενέστερη εξέταση, παραδείγματος χάρι ακτινοσκόπησή τους από δύο διαφορετικές γωνίες τουλάχιστον,
2. προετοιμασία για απαγόρευση ή αναστολή της μεταφοράς ασυνόδευτων αποσκευών και
3. άρνηση αποδοχής ασυνόδευτων αποσκευών στη λιμενική εγκατάσταση.

### Παρακολούθηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης

16.49 Η οργάνωση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να μπορεί να παρακολουθεί ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση και τα σημεία που βρίσκονται κοντά σε αυτήν, σε ξηρά και θάλασσα, πάντοτε, ακόμη και κατά τις ώρες της νύχτας και τις περιόδους περιορισμένης ορατότητας, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης, τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση και τις ζώνες γύρω από τα πλοία. Για την παρακολούθηση μπορεί να χρησιμοποιείται:

1. φωτισμός,
2. φρουροί ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων περιπολιών πεζή, με οχήματα ή στη θάλασσα και
3. αυτόματες συσκευές εντοπισμού εισβολέων και εξοπλισμού επιτήρησης.

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

16.51 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται οι διαδικασίες και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας και οι τρόποι με τους οποίους θα διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός παρακολούθησης θα μπορεί να βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης των πιθανών επιπτώσεων των καιρικών συνθηκών ή των διακοπών της παροχής ρεύματος.

#### Επίπεδο ασφάλειας 1

16.52 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν συνδυασμό φωτισμού, φρουρών ασφαλείας ή χρήση εξοπλισμού ασφάλειας και επιτήρησης, ούτως ώστε να μπορεί το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης να:

1. παρατηρεί τη γενική κατάσταση της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των σημείων πρόσβασης σε αυτή από ξηρά και θάλασσα,
2. παρατηρεί τα σημεία πρόσβασης, τις περιφράξεις και τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και
3. παρακολουθεί ζώνες και κινήσεις κοντά στα πλοία που χρησιμοποιούν τη λιμενική εγκατάσταση, περιλαμβανομένης και αύξησης του φωτισμού που παρέχεται από το ίδιο το πλοίο.

#### Επίπεδο ασφάλειας 2

16.53 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται για την αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης και επιτήρησης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού και του εξοπλισμού επιτήρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής πρόσθετου φωτισμού και κάλυψης επιτήρησης,
2. αύξηση της συχνότητας των περιπολιών, πεζή, με οχήματα ή στη θάλασσα και
3. διορισμό πρόσθετου προσωπικού για παρακολούθηση και περιπολίες.

### Επίπεδο ασφάλειας 3

16.54 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

1. άναμμα όλων των φώτων στη λιμενική εγκατάσταση ή φωτισμό των περιοχών κοντά σε αυτή,
2. θέση σε λειτουργία όλου του εξοπλισμού επιτήρησης ο οποίος μπορεί να καταγράφει δραστηριότητες μέσα ή κοντά στη λιμενική εγκατάσταση και
3. μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης.

#### **Διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας**

16.55 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που μπορεί να υιοθετήσει η λιμενική εγκατάσταση, εάν λειτουργεί σε χαμηλότερο επίπεδο ασφάλειας συγκριτικά με ένα πλοίο.

#### **Δραστηριότητες που δεν καλύπτονται από τον κώδικα**

16.56 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζει η λιμενική εγκατάσταση όταν:

1. διασυνδέεται με πλοίο το οποίο βρίσκεται σε λιμένα κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος,
2. διασυνδέεται με πλοίο στο οποίο δεν εφαρμόζεται ο παρών κώδικας και
3. διασυνδέεται με σταθερές ή πλωτές πλατφόρμες ή κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, αγκυροβολημένες ή σταθεροποιημένες με πρόσδεση.

#### **Δηλώσεις ασφάλειας**

16.57 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται οι διαδικασίες που ακολουθούνται όταν, σύμφωνα με τις οδηγίες συμβαλλομένου κράτους, ο ΥΑΛΕ ζητά .ήλωση Ασφάλειας ή όταν ζητείται .ήλωση Ασφάλειας από ένα πλοίο.

### **Έλεγχος, επανεξέταση και τροποποίηση**

16.58 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ο ΥΑΛΕ ελέγχει τη διαρκήαποτελεσματικότητα του ΣΑΛΜ και η διαδικασία η οποία ακολουθείται για την επανεξέταση, ενημέρωση ήτροποποίηση του ΣΑΛΜ.

16.59 Η τροποποίηση του ΣΑΛΜ εναπόκειται στη διακριτικήευχέρεια του ΥΑΛΕ. Επιπροσθέτως, πρέπει να επανεξετάζεται:

1. σε περίπτωση τροποποίησης της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
2. εάν, ύστερα από έλεγχο του ΣΑΛΜ από ανεξάρτητο οργανισμό ήδοκιμή της οργάνωσης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης από συμβαλλόμενο κράτος, εντοπισθούν προβλήματα στην οργάνωση ή αμφισβητηθεί η διαρκής σκοπιμότητα σημαντικών στοιχείων του εγκεκριμένου ΣΑΛΜ,
3. ύστερα από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ήαπειλές συμβάντων που θίγουν τη λιμενική εγκατάσταση και
4. ύστερα από αλλαγές στην ιδιοκτησία ήτον επιχειρησιακό έλεγχο της λιμενικής εγκατάστασης.

16.60 Ο ΥΑΛΕ μπορεί να προτείνει κατάλληλες τροποποιήσεις του εγκεκριμένου σχεδίου μετά από οποιαδήποτε επανεξέταση του σχεδίου. Οι τροποποιήσεις του ΣΑΛΜ σχετικά με:

1. προτεινόμενες αλλαγές οι οποίες μπορεί να μεταβάλλουν ριζικά την υιοθετηθείσα προσέγγιση όσον αφορά τη διατήρηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και
2. την αφαίρεση, την τροποποίηση ήτην αντικατάσταση μόνιμων κιγκλιδωμάτων, εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης κ.λπ., που κατά το παρελθόν θεωρούνταν ουσιώδη για τη διατήρηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να υποβάλλονται στο συμβαλλόμενο κράτος το οποίο ενέκρινε το αρχικό ΣΑΛΜ προς εξέταση και έγκριση. Η έγκριση αυτήμπορεί να δίδεται από το συμβαλλόμενο κράτος ήεκ μέρους αυτού με ήχωρίς τροποποιήσεις των

προτεινόμενων αλλαγών. Κατά την έγκριση του ΣΑΛΜ, το συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να υποδεικνύει ποιες διαδικαστικές ή υλικές τροποποιήσεις πρέπει να του υποβληθούν προς έγκριση.

### **Έγκριση των σχεδίων ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης**

16.61 Τα ΣΑΛΜ πρέπει να εγκρίνονται από το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο θα πρέπει να ορίσει κατάλληλες διαδικασίες σχετικά με:

1. την υποβολή ΣΑΛΜ ,
2. την εξέταση ΣΑΛΜ,
3. την έγκριση ΣΑΛΜ, με ή χωρίς τροποποιήσεις,
4. την εξέταση τροποποιήσεων που υποβάλλονται μετά την έγκριση και
5. διαδικασίες για την επιθεώρηση ή τον έλεγχο της διαρκούς σκοπιμότητας του εγκεκριμένου ΣΑΛΜ.

Σε όλα τα στάδια, πρέπει να γίνονται ενέργειες για τη διασφάλιση του απορρήτου των περιεχομένων του ΣΑΛΜ.

### **Δήλωση συμμόρφωσης λιμενικής εγκατάστασης**

16.62 Το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση δύναται να εκδίδει κατάλληλο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης (ΠΣΛΕ), το οποίο να αναφέρει:

1. τη λιμενική εγκατάσταση ,
2. ότι η λιμενική εγκατάσταση συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του κώδικα,
3. την περίοδο ισχύος του ΠΣΛΕ, η οποία θα πρέπει να καθορίζεται από το συμβαλλόμενο κράτος, αλλά δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε έτη και
4. τις επακόλουθες ρυθμίσεις επιθεώρησης που ορίζονται από το συμβαλλόμενο κράτος και επιβεβαίωση της διενέργειάς τους.

16.63 Η δήλωση Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης θα πρέπει να έχει τη μορφή του υποδείγματος που παρατίθεται στο προσάρτημα του παρόντος μέρους του κώδικα. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το συμβαλλόμενο κράτος, εάν το κρίνει σκόπιμο, μπορεί να συμπεριλάβει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

17 υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης:**Γενικά**

17.1 Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στις οποίες ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου δεν είναι βέβαιος σχετικά με την εγκυρότητα των εγγράφων αναγνώρισης των προσώπων που επιθυμούν να επιβιβασθούν στο πλοίο υπό την επίσημη ιδιότητά τους, θα πρέπει να τον βοηθά ο υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης.

17.2 Ο υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης δεν θα πρέπει να είναι υπεύθυνος για τη συνήθη επιβεβαίωση της ταυτότητας των προσώπων που επιθυμούν να επιβιβασθούν στο πλοίο.

Περαιτέρω σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα σημεία 15, 16 και 18.

18 εκπαίδευση γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια λιμενικής εγκατάστασης**Εκπαίδευση**

18.1 Ο υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να έχει γνώσεις και να έχει λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:

1. την ασφαλή διαχείριση ,
2. τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις,
3. τη σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς,
4. τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων οργανισμών ασφαλείας,
5. τη μεθοδολογία διενέργειας αξιολόγησης ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης,
6. τις μεθόδους επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων,
7. τις εργασίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες,
8. τα μέτρα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων,
9. την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την αντιμετώπισή τους , καθώς και το σχεδιασμό όσον αφορά την αντιμετώπιση απρόοπτων καταστάσεων,
10. τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας,

11. το χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας,
12. γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
13. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων,
14. την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
15. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας,
16. τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας, καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά τη λειτουργία τους,
17. τις μεθόδους εξέτασης, επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης,
18. τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων ή έρευνας πραγμάτων και διακριτικής επιθεώρησης,
19. τα γυμνάσια και τις ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων γυμνασίων και ασκήσεων σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και
20. την αξιολόγηση των γυμνασίων και ασκήσεων σχετικά με την ασφάλεια.

18.2 Τα μέλη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης που ασκεί συγκεκριμένα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα θα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις και να έχουν λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:

1. γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
2. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων,
3. την αναγνώριση των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
4. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας,
5. τις τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους,
6. τις σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες,
7. τη λειτουργία εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας,
8. την υποβολή σε δοκιμές, τη βαθμονόμηση και τη συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας,

9. τις τεχνικές επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης και
10. τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων, προσωπικών ειδών, αποσκευών, φορτίου και εφοδίων πλοίου.

18.3 Τα λοιπά μέλη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις όσον αφορά τις διατάξεις του σχεδίου ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση, και να είναι εξοικειωμένα με αυτές:

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

### **Γυμνάσια και ασκήσεις**

18.4 Στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι η διασφάλιση της κατάρτισης των μελών του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης όσον αφορά όλα τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα που τους ανατίθενται, σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας, και ο προσδιορισμός ενδεχόμενων αδυναμιών όσον αφορά ζητήματα ασφαλείας που πρέπει να αντιμετωπίζονται.

18.5 Για να εξασφαλισθεί η πραγματική εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, θα πρέπει να διενεργούνται γυμνάσια τουλάχιστον ανά τρίμηνο, εκτός αν υπαγορεύεται άλλως από ειδικές περιστάσεις. Στα γυμνάσια αυτά, θα πρέπει να δοκιμάζονται μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως οι απειλές για την ασφάλεια που απαριθμούνται στην παράγραφο 15.11.

18.6 Διάφοροι τύποι ασκήσεων, στις οποίες μπορεί να συμμετέχουν οι υπεύθυνοι ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, μαζί με αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων κρατών, υπεύθυνους ασφαλείας εταιρειών ή αξιωματικούς ασφαλείας πλοίων, εάν υπάρχουν, πρέπει να λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά ανά ημερολογιακό έτος, με τα διαστήματα που μεσολαβούν μεταξύ των ασκήσεων



να μην υπερβαίνουν τους 18 μήνες. Οι αιτήσεις για τη συμμετοχή υπευθύνων ασφάλειας εταιρειών ή αξιωματικών ασφάλειας πλοίων σε κοινές ασκήσεις πρέπει να υποβάλλονται έχοντας υπόψη τις επιπτώσεις που συνεπάγονται για την ασφάλεια και τις εργασίες του και/ήν. Στις ασκήσεις αυτές, δοκιμάζονται οι επικοινωνίες, ο συντονισμός, η διαθεσιμότητα πόρων και η ανταπόκριση. Οι ασκήσεις αυτές μπορεί να είναι:

1. πλήρους κλίμακας ή ζωντανές,
2. επιτραπέζια προσομοίωση ή σεμινάρια , ή
3. σε συνδυασμό με άλλες ασκήσεις που λαμβάνουν χώρα, όπως οι ασκήσεις αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης ή άλλες ασκήσεις οι οποίες προβλέπονται από την αρχή του κράτους του λιμένα.

### **Κατακλείδα**

Στο κεφάλαιο αυτό που προηγήθηκε είδαμε αναλυτικά τις προβλέψεις του κώδικα I.S.P.S. που αναφέρονται στην ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων. Από αυτά που αναφέρονται παραπάνω μπορούμε να σχηματίσουμε μια σαφή εικόνα της παγγόσμιας κατάστασης που δημιουργείται από την επικείμενη εφαρμογή αυτών των κανονισμών.

Όμως όπως όλοι γνωρίζουμε είναι επιτακτική η ανάγκη παρατήρησης αφού όλα όσα αναφέραμε είναι μέρος ενός πλαισίου που δεν γνωρίζουμε μέχρι στιγμής την πρακτική εφαρμογή του. Έτσι βασιζόμενοι στα προαναφερθέντα και έχοντας αναλύσει και κατανοήσει πλήρως την θεωρητική πλευρά των νέων ρυθμίσεων του κώδικα για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, μπορούμε να προχωρήσουμε στην παρατήρηση των συνθηκών που επικρατούν κατά την εφαρμογή του κώδικα στην πράξη

## **Οι ενέργειες του υπουργείου ναυτιλίας:**

Όπως ήδη αναφέραμε μετά την υιοθέτηση των ρυθμίσεων του κώδικα I.S.P.S., η χώρα μας σαν μια από τις συμβαλλόμενες προέβη στις απαραίτητες ενέργειες. Η πρώτη σειρά ενεργειών έγινε από το υπουργείο ναυτιλίας και συνοψίζονται σε μια εγκύκλιο που εστάλη στους λιμένες της χώρας. Από τα περιεχόμενα της εγκυκλίου αυτής θα ξεχωρίσουμε δυο καίρια σημεία που αφορούν την ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων και έχουν περιεχόμενο αρκετά λεπρομερές που μπορεί να μας βοηθήσει στην κατανόηση του κώδικα και την εφαρμογή του στην Ελλάδα.

Το πρώτο μέρος από αυτά είναι το σημείο που διασαφηνίζει τον τρόπο υλοποίησης των απαιτήσεων του κώδικα και το δεύτερο είναι αυτό που δίνει την καθοδήγηση για την μέθοδο αξιολόγησης της ασφάλειας στις λιμενικές εγκαταστάσεις της Ελλάδας.

Τέλος είναι ενδιαφέρον να δούμε τους λιμένες που είναι στην λίστα των εντεταλμένων λιμένων για την εφαρμογή των παραπάνω διαδικασιών και ρυθμίσεων.

### **Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της ..Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code**

Οι τροποποιήσεις θεσπίζουν ένα τυποποιημένο, συμβατό διεθνές πλαίσιο για την ανίχνευση των απειλών κατά της ασφάλειας ενώ μεταξύ των άλλων ρυθμίζουν και τις επί μέρους υποχρεώσεις των φορέων και αρμοδίων αρχών που εμπλέκονται στην θαλάσσια μεταφορά και την εξυπηρέτηση του πλοίου στο λιμένα, να λάβουν προληπτικά μέτρα για να μειωθεί ο κίνδυνος ενεργειών προσβολής της ασφάλειας που έχουν επιπτώσεις στα πλοία ή Λιμενικές Εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο.

Οι υπόψη διατάξεις της SOLAS θα εφαρμοσθούν σε Φ/Γ πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 g.t. και σε όλα τα Ε/Γ πλοία διεθνών πλόων, καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που καταπλέουν τα πλοία αυτά. Σύμφωνα με τις νέες αυτές ρυθμίσεις η χώρα μας θα πρέπει να έχει συμμορφωθεί σε μια σειρά νέων απαιτήσεων ασφαλείας που θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004 χωρίς καμία παράταση.

Η επιτυχής εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου θα μειώσει τον κίνδυνο τρομοκρατικού συμβάντος που θα επηρέαζε τους λιμένες της χώρας και τα ελμεινιζόμενα σ' αυτούς πλοία και θα εξασφαλίσει την εμπιστοσύνη των εμπορικών εταιρών καθώς και των τουριστών για την ασφάλεια των Ελληνικών λιμένων.

Από πλευράς λιμενικών εγκαταστάσεων οι κυριότερες υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισης και εκμετάλλευσης αυτών είναι:

α) Η διενέργεια Αξιολόγησης της Ασφάλειας της υπόχρεας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) , σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του σημείου 15 του ΜΕΡΟΥΣ Α καθώς και τις καθοδηγητικές κατευθύνσεις του σημείου 15 του ΜΕΡΟΥΣ Β του κώδικα ISPS. Η διενέργεια της αξιολόγησης αυτής έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς από αυτήν θα προκύψουν και θα προσδιορισθούν με βάση τις πιθανές απειλές εκτός των άλλων και οι τρωτότητες αδυναμίες, αλλά και ο απαιτούμενος σχεδιασμός αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων και ο προσδιορισμός τρόπων εξάλειψης ή μετριασμού αυτών των αδυναμιών. Με την ΑΑΛΕ θα προσδιορισθούν όλα εκείνα τα μέτρα, ο εξοπλισμός και το ανθρώπινο δυναμικό που θα πρέπει ο φορέας διαχείρισης να διαθέτει, προκειμένου να μετριασθεί ο κίνδυνος. Επιπρόσθετα μέσω των αποτελεσμάτων της η αξιολόγηση της ασφάλειας θα αποτελέσει ουσιαστικά την μελέτη για την εκτίμηση του συνολικού κόστους υλοποίησης και γενικότερης συμμόρφωσης της λιμενικής εγκατάστασης στις απαιτήσεις του ISPS Code. .στόσο μόνο το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος δύναται να εγκρίνει μια περατωθείσα Αξιολόγηση Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Συνεπώς η ΑΑΛΕ με τα παραπάνω στοιχεία θα πρέπει να υποβληθεί στο YEN, για την έγκριση.

Η διενέργεια Αξιολόγησης Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, δύναται να ανατεθεί σε κάποιον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας (ΑΟΑ) ο οποίος θα πρέπει να πληροί τους όρους και προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παρ. 4.5 του Μέρους Β του ISPS Code και ακολούθως θα πρέπει να υποβληθεί στην αρμόδια Υπηρεσία του YEN προκειμένου να εξετασθεί και να εγκριθεί.

Για τους λιμένες οι οποίοι έχουν ήδη χαρακτηριστεί ως Ολυμπιακοί λιμένες, είναι δυνατή η αξιοποίηση των Αξιολογήσεων Ασφαλείας που έχουν ήδη καταρτισθεί από τον φορέα που έχει αναλάβει το έργο της θωράκισης από πλευράς ασφαλείας αυτών των λιμένων, με την επισήμανση ότι θα πρέπει να αφορά όλες τις εγκαταστάσεις του λιμένα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των νέων διατάξεων (εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης Κ/Ρ, Φ/Γ ,/Ξ κλπ). Ομοίως

και οι αξιολογήσεις αυτές θα πρέπει να υποβληθούν στην αρμόδια Υπηρεσία του YEN , προκειμένου να εξετασθούν και να εγκριθούν.

β) Η κατάρτιση Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, με βάση την αξιολόγηση ασφάλειας αυτής το οποίο, θα καλύπτει τις απαιτήσεις για τη διασύνδεση πλοίου/ λιμένα. Το σχέδιο θα προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας και θα πρέπει να καταρτισθεί σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις του σημείου 16 του μέρους Α του ISPS Code καθώς και τις καθοδηγητικές κατευθύνσεις του σημείου 16 του Μέρους Β του κώδικα ISPS.

Η κατάρτιση του ΣΑΛΕ δύναται να ανατεθεί σε κάποιον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας (ΑΟΑ) ο οποίος θα πρέπει να πληροί τους όρους και προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παρ. 4.5 του Μέρους Β του ISPS Code. Ακολούθως το ΣΑΛΕ θα πρέπει να κατατεθεί για έγκριση στην αρμόδια Υπηρεσία του YEN. Η εν λόγω Υπηρεσία καθώς και οι Αναγνωρισμένοι από το YEN Οργανισμοί Ασφαλείας θα σας γνωστοποιηθούν σε εύθετο χρόνο.

γ) Ο διορισμός Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (το ίδιο άτομο μπορεί να οριστεί υπεύθυνος για μια ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις), σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στις παρ. 17-18 του Μέρους Α του ISPS Code και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες των σημείων 17 και 18 καθώς και των σημείων 15 και 16 του Μέρους Β' του Κώδικα.

δ) Η ενεργοποίηση των επιπέδων ασφάλειας που τίθενται από το YEN.

ε) Η ενεργοποίηση σύμφωνα με το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για την αποτροπή έκνομου συμβάντος συμπεριλαμβανομένων του ελέγχου πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση, παρακολούθησης της Λιμενικής Εγκατάστασης, ελέγχου απαγορευμένων περιοχών, εποπτείας διαχείρισης των εφοδίων και φορτίου του πλοίου καθώς και την εξασφάλιση ότι οι κάθε είδους επικοινωνίες για την ασφάλεια, είναι σε ετοιμότητα.

στ) Η εφαρμογή των πρόσθετων προστατευτικών μέτρων εάν το επίπεδο ασφάλειας αυξάνεται.

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες αλλά υποχρεούνται, περιστασιακά, να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνούς πλού, η

κατάρτιση του Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και η γενικότερη εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας όπως προβλέπονται από τον ISPS Code, θα εξαρτηθεί από την εκτίμηση της επικινδυνότητας, ως αποτέλεσμα της διενεργηθείσας Αξιολόγησης Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Για την υποβοήθηση του έργου σας συμμόρφωσης με τις νέες απαιτήσεις, επισυνάπτεται αναλυτική καθοδηγητική εγκύκλιος που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την διενέργεια της Αξιολόγησης Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και την κατάρτιση του Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Επισημαίνεται για μία ακόμη φορά ότι οι νέες απαιτήσεις ασφάλειας θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004 και ως εκ τούτου παρακαλούνται οι φορείς διαχείρισης των υπόχρεων λιμενικών εγκαταστάσεων για τις άμεσες ενέργειές τους προς ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων προπαρασκευαστικών εργασιών που απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η έγκαιρη και εντός των χρονικών ορίων συμμόρφωση της χώρας μας με τις νέες απαιτήσεις.

Η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής παρακαλείται για την παρακολούθηση στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της, της έγκαιρης προετοιμασίας των φορέων διαχείρισης (Οργανισμοί Λιμένων, Λιμενικά Ταμεία, Φορείς εκμετάλλευσης ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων) των υπόχρεων λιμενικών εγκαταστάσεων, σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις.

Οι Λιμενικές Αρχές εντέλλονται για την κοινοποίηση της παρούσας, στους φορείς διαχείρισης όλων των ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων συμπεριλαμβανομένων των Μαρινών που εξυπηρετούν Φ/Γ πλοία άνω των 500 g.t., επιβατηγά και ταχύπλοα πλοία διεθνών πλόων, που υπάγονται στις διατάξεις της ..Σ. SOLAS.

Με την λήψη της παρούσας και σε σύντομο χρονικό διάστημα (όχι πέραν του δεκαημέρου) παρακαλούνται οι λιμένες να ορίσουν Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Port Security Officer) προκειμένου προωθηθούν άμεσα οι προβλεπόμενες διαδικασίες – ενέργειες γνωστοποιώντας τα στοιχεία του, καθώς και τυχόν παρατηρήσεις που υπάρχουν.

Το επόμενο από τα μέρη της εγκυκλίου που θα δούμε είναι η καθοδήγηση του υπουργείου σχετικά με την μέθοδο της αξιολόγησης της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Είναι ένα θέμα σημαντικό αφού η σωστή αξιολόγηση των αδυναμιών και των κινδύνων μπορεί να οδηγήσει σε ένα πλάνο προστασίας και ασφαλείας όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερο. Παρακάτω μπορούμε να δούμε αναλυτικά τις προβλέψεις της καθοδήγησης αυτής.

### **Καθοδήγηση σχετικά με την αξιολόγηση των μέτρων ασφάλειας της εγκατάστασης**

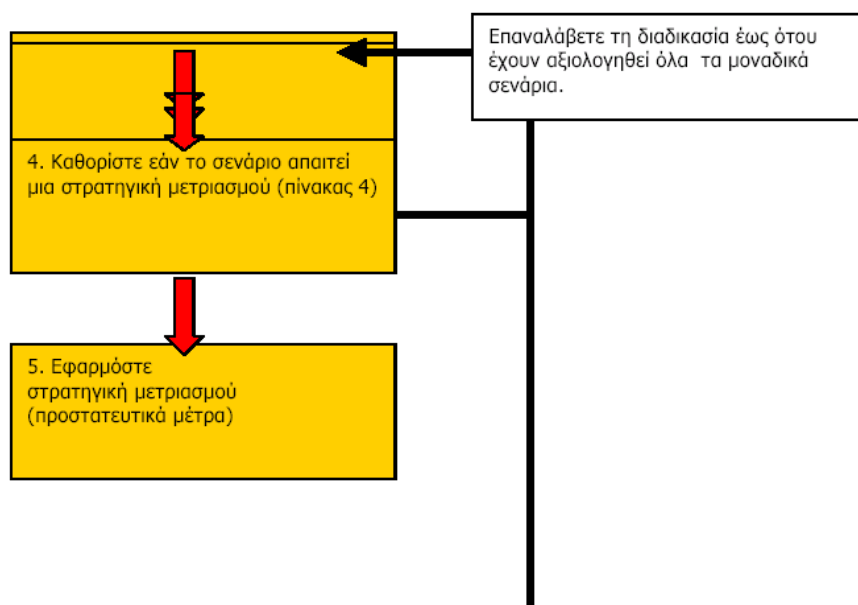
Μια αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης που εκτελείται σύμφωνα με αυτήν την εγκύκλιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογήσει την ανάγκαιότητα λήψης συγκεκριμένων μέτρων ή να αξιολογήσει εναλλακτικά μέτρα .

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

Η αξιολόγηση της ασφάλειας είναι μια διαδικασία που προσδιορίζει τις αδυναμίες στις φυσικές υποδομές, τα συστήματα προστασίας προσωπικού, τις διαδικασίες, ή άλλες περιοχές που μπορούν να οδηγήσουν σε μια παραβίαση της ασφάλειας, και μπορούν να προτείνουν τις επιλογές για να εξαληφθούν ή να μετριαστούν αυτές οι αδυναμίες. Παραδείγματος χάριν, μια αξιολόγηση ασφάλειας μπορεί να αποκαλύψει τις αδυναμίες στην οργάνωση των συστημάτων ή τα μη προστατευμένα σημεία πρόσβασης όπως η περίμετρος της εγκατάστασης που δεν φωτίζεται ή πύλες που δεν διασφαλίζονται ή που δεν παρακολουθούνται κατά τις προχωρημένες ώρες. Για να μετριάσει αυτήν την τρωτότητα, μια Λιμενική Εγκατάσταση θα μπορούσε να εφαρμόσει διαδικασίες για να εξασφαλίσει ότι τέτοια σημεία πρόσβασης διασφαλίζονται και ελέγχονται κατά κάποιο τρόπο. Μια άλλη ενδυνάμωση της ασφάλειας μπορεί να είναι η τοποθέτηση μηχανισμών

κλειδώματος ή / και πλέγμα καλωδίων στις πόρτες και τα παράθυρα που παρέχουν πρόσβαση στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για να αποτρέψουν σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό την είσοδο σε αυτούς τους χώρους. Τέτοιες αξιολογήσεις μπορούν να προσδιορίσουν τις τρωτότητες στις διαδικασίες της εγκατάστασης, την ασφάλεια προσωπικού, και τη φυσική και τεχνική ασφάλεια.

Η παρακάτω είναι μια απλουστευμένη μέθοδος αξιολόγησης της ασφαλείας, που βασίζεται στην επικινδυνότητα όπως περιγράφεται στο ακόλουθο διάγραμμα ροής, το οποίο μπορεί να διαμορφωθεί περαιτέρω και να προσαρμοστεί στις συγκεκριμένες Λιμενικές Εγκαταστάσεις. Η διαδικασία και τα αποτελέσματα πρέπει να τεκμηριωθούν, (παράδειγμα που παρέχεται στον πίνακα 5), κατά την εκτέλεση της αξιολόγησης.



#### ΒΗΜΑ 1: ΠΙΘΑΝΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ

Για να αρχίσει μια αξιολόγηση, μια Λιμενική Εγκατάσταση ή μια επιχείρηση πρέπει να θεωρήσει το σενάριο (α) επίθεσης που αποτελείται από μια πιθανή απειλή στην Λιμενική Εγκατάσταση κάτω από συγκεκριμένες περιστάσεις. Είναι σημαντικό ότι το σενάριο ή τα σενάρια είναι μέσα στη σφαίρα της πιθανότητας και, το λιγότερο, αφορούν γνωστές δυνατότητες και προθέσεις όπως δίνονται από μια αξιολόγηση της απειλής. Πρέπει επίσης να είναι σύμφωνο με τα σενάρια που χρησιμοποιούνται για να αναπτυχθεί το Σχέδιο Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Παραδείγματος χάριν, μια απειλή βόμβας σε μια σημαντική πετροχημική εγκατάσταση είναι ένα πιθανό σενάριο. Ο

πίνακας 1 παρέχει έναν εννοιολογικό κατάλογο σεναρίων που μπορούν να συνδυαστούν με συγκεκριμένους κρίσιμους στόχους για την εν συνεχεία ανάπτυξη των σεναρίων που εξετάζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Ο αριθμός σεναρίων αφήνεται στην κρίση της Λιμενικής Εγκατάστασης ή της επιχείρησης. Μια αρχική αξιολόγηση πρέπει τουλάχιστον να εξετάσει εκείνα τα σενάρια που παρέχονται στον πίνακα 1. Προσοχή πρέπει να δοθεί για να αποφευχθούν μη απαραίτητες αξιολογήσεις ενός υπερβολικού αριθμού σεναρίων που έχουν ως αποτέλεσμα λιγότερες συνέπειες.

Οι δευτερεύουσες παραλλαγές του ίδιου σεναρίου επίσης δεν πρέπει να αξιολογηθούν χωριστά εκτός αν υπάρχουν μετρήσιμες διαφορές στις συνέπειες.

**Πίνακας 1: Εννοιολογικός κατάλογος σεναρίων**

Χαρακτηριστικοί τύποι σεναρίων		Παράδειγμα εφαρμογής
Εισβολή ή/και λήψη του ελέγχου του στόχου και ...	Πρόκληση ζημίας/καταστροφής του στόχου μέσω κακόβουλων διαδικασιών/πράξεων	Ο εισβολέας «φυτεύει» τις εκρηκτικές ύλες.
Ζημιά/καταστροφή στόχου μέσω κακόβουλων διαδικασιών/πράξεων		Ο εισβολέας παίρνει τον έλεγχο μιας εγκατάστασης και σκόπιμα ανοίγει τις επιστόμια για να απελευθερώσει το πετρέλαιο ή επικίνδυνες ουσίες που μπορεί έπειτα να αναφλεγούν.
.ημιουργία ενός κινδύνου ή γεγονότος ρύπανσης χωρίς καταστροφή του στόχου.		Ο εισβολέας ανοίγει τις βαλβίδες/τις διεξόδους για να απελευθερώσει πετρέλαιο ή τοξικά υλικά.
Κατάσταση ομηρίας/ φόνου ανθρώπων		Ο στόχος του εισβολέα είναι να



		σκοτώσει ανθρώπους.
Εξωτερική επίθεση στην εγκατάσταση μέσω.....	Πυροβολισμών με όπλα από μια απόσταση	Πυροβολώντας σε έναν στόχο με τη χρήση τυφεκίου, βλήματος, κ.λπ... για να βλάψει ή να καταστρέψει μαζική αποθήκευση σε δεξαμενές, επικίνδυνα φορτία, κ.λπ.
Χρησιμοποίηση της εγκατάστασης ως μέσο διακίνησης...	Υλικών, παράνομη διακίνηση, ή/και χρημάτων εντός/εκτός από τη χώρα	Η εγκατάσταση χρησιμοποιείται ως μέσο για έκνομα γεγονότα στην ασφάλεια των μεταφορών
Ανθρώπων εντός/εκτός της χώρας		

## ΒΗΜΑ 2: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ

Για το βήμα αυτό ένας υπεύθυνος ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή αξιωματούχος της εταιρίας πρέπει να καθορίσει το ανάλογο με την περίπτωση επίπεδο συνεπειών (3..2, ή 1) όπως καθορίζεται στον παρακάτω πίνακα 2. Το ανάλογο με την περίπτωση επίπεδο συνεπειών πρέπει να βασιστεί στη "περιγραφή" της εγκατάστασης (δηλ., κάποια εγκατάσταση στην οποία μεταφέρονται, αποθηκεύονται, ή ειδάλλως περιέχονται ορισμένα επικίνδυνα φορτία θα είχε ένα επίπεδο συνεπειών "3").

**Πίνακας 2: Επίπεδο συνεπειών**

Επίπεδο συνεπειών	Περιγραφή
<b>3</b>	<b>Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις που δέχονται πλοία διεθνών πλόων και μεταφέρουν, αποθηκεύουν, ή ειδάλλως χειρίζονται ορισμένα επικίνδυνα φορτία</b>
<b>2</b>	<b>(1) Εγκαταστάσεις που δέχονται πλοία διεθνών πλόων και εξυπηρετούν φορτία (εκτός από επικίνδυνα) (2) .έχονται πλοία διεθνών πλόων που είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν επιβάτες</b>
<b>1</b>	<b>Εγκαταστάσεις, εκτός από ανωτέρω.</b>

**ΒΗΜΑ 3: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑΣ**

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

<b>ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ</b>	Η προβλεψιμότητα της εγκατάστασης που έχει σχέση με την δυνατότητα να προγραμματιστεί μια επίθεση.
<b>ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ</b>	Η δυνατότητα πρόσβασης της Λιμενικής Εγκατάστασης με βάση το σενάριο επίθεσης. Αυτό αφορά τα φυσικά και γεωγραφικά εμπόδια που αποτρέπουν την απειλή, χωρίς την ύπαρξη οποιασδήποτε οργανικής ασφάλειας.
<b>ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ</b>	Η δυνατότητα του προσωπικού ασφαλείας να αποτρέψει την επίθεση. Περιλαμβάνει τα σχέδια ασφαλείας τις δυνατότητες επικοινωνίας, τις δυνάμεις φρούρησης, τα συστήματα εντοπισμού εισβολέων και την δυνατότητα έγκαιρης παρέμβασης επιβολής του νόμου για να προληφθεί η επίθεση.
<b>ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</b>	Η δυνατότητα της Λιμενικής Εγκατάστασης να αντισταθεί στη συγκεκριμένη επίθεση βασισμένη στην πολυπλοκότητα του σχεδιασμού της εγκατάστασης και τα χαρακτηριστικά των υλικών κατασκευής.

Ο υπεύθυνος ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ο αξιωματούχος της εταιρείας πρέπει να συζητήσει και να σταθμίσει κάθε στοιχείο τρωτότητας για ένα δεδομένο σενάριο. Η αρχική αξιολόγηση της τρωτότητας πρέπει να αντιμετωπισθεί μόνο με τις υπάρχουσες υφιστάμενες στρατηγικές και προστατευτικά μέτρα που λαμβάνονται, σχεδιασμένα να ελαττώσουν τις τρωτότητες και οι οποίες είναι ήδη σε ισχύ. Αφότου έχει εκτελεσθεί η αρχική αξιολόγηση, μια συγκριτική αξιολόγηση μπορεί να διενεργηθεί λαμβάνοντας υπόψη νέες στρατηγικές και υπό εξέταση προστατευτικά μέτρα.

Αξιολογώντας την τρωτότητα μόνο με τις υπάρχουσες στρατηγικές και προστατευτικά μέτρα παρέχεται μια καλύτερη κατανόηση του γενικού κινδύνου που συνδέεται με το

εξεταζόμενο σενάριο και με ποιο τρόπο στη συνέχεια οι νέες στρατηγικές και τα προστατευτικά μέτρα θα μετριάσουν τον κίνδυνο.

Έχοντας κατανοήσει ότι η ΛιμενικήΕγκατάσταση έχει το μέγιστο έλεγχο επι της προσβασιμότητας και των στοιχείων οργανικής ασφάλειας, το εργαλείο αυτό λαμβάνει υπόψη μόνο τα στοιχεία αυτά (χωρίς να εξετάζει τη διαθεσιμότητα ή την ακεραιότητα της ΛιμενικήςΕγκατάστασης) στην αξιολόγηση κάθε σεναρίου. Ο βαθμός και τα κριτήρια τρωτότητας με τα παραδείγματα συγκριτικής μέτρησης επιδόσεων παρέχονται στον ακόλουθο πίνακα. Κάθε σενάριο πρέπει να αξιολογηθεί για να πάρει έναν βαθμό προσβασιμότητας και έναν βαθμό οργανικής ασφάλειας. Κατόπιν αθροίστε αυτά τα στοιχεία για να πάρετε το συνολικό βαθμό τρωτότητας (βήμα 3 στον πίνακα 5). Αυτό το αποτέλεσμα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως βαθμός τρωτότητας κατά την αξιολόγηση κάθε σεναρίου στο επόμενο βήμα.

**Πίνακας 3: Βαθμός τρωτότητας**

Score	Προσβασιμότητα	Οργανική ασφάλεια
3	Καμία αποτροπή (π.χ. απεριόριστη πρόσβαση στην εγκατάσταση και απεριόριστη δυνατότητα εσωτερικής μετακίνησης)	Καμία ικανότητα αποτροπής (π.χ. κανένα σχέδιο, καμία δύναμη φρούρησης, καμία επικοινωνία έκτακτης ανάγκης,μη διαθέσιμη δύναμη επιβολής του νόμου για την έγκαιρη πρόληψη, καμία ικανότητα ανίχνευσης)
2	Μέση αποτροπή (π.χ. ενιαίο ουσιώδες εμπόδιο, χωρίς περιορισμό πρόσβασης μέσα στα 100 μέτρα στις δεξαμενες αποθήκευσης)	Μέση ικανότητα αποτροπής (π.χ. μερικό σχέδιο ασφάλειας, μερικέςεπικοινωνίες, δύναμη ασφάλειας περιορισμένου μεγέθους σε σχέσητο μέγεθος της ΛιμενικήςΕγκατάστασης δύναμη εξωτερικής επιβο λτου νόμου με περιορισμένη διαθεσιμότητα ως προς την έγκαιρη πρόληψη, περιορισμένα συστήματα ανίχνευσης )
1	Καλή αποτροπή (που αναμένεται να αποτρέψει την επίθεση, η πρόσβαση περιορίζεται μέσα στα 500 μέτρα από τις δεξαμενές αποθήκευσης, πολλαπλά φυσικά/γεωγραφικά εμπόδια)	Η καλή ικανότητα αποτροπής αναμένεται να αποτρέψει την επίθεση(π.χ., λεπτομερές σχέδιο ασφάλειας, αποτελεσματικέςεπικοινωνίες έκτακτης ανάγκης, καλά εκπαιδευμένο και εξοπλισμένο προσωπικόασφάλειας ,πολλαπλάσια συστήματα ανίχνευσης [κάμερα,

		ακτίνεςΧκ.λπ. ], έγκαιρη επέμβαση εξωτερικής δύναμης επιβολής του νόμου προς πρόληψη).
--	--	--

#### ΒΗΜΑ 4: ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ

Η Λιμενική Εγκατάσταση ή η εταιρεία πρέπει έπειτα να καθορίσει για ποια σενάρια πρέπει να εφαρμοσθούν στρατηγικές μετρίασης (προστατευτικά μέτρα). Αυτό καθορίζεται όποτε το σενάριο εμπίπτει στον πίνακα 4 βασιζόμενο στον βαθμό της αξιολόγησης τρωτότητας και του επιπέδου συνεπειών. Ο πίνακας 4 είναι ένα ευρύ, σχετικό εργαλείο για να βοηθήσει στην ανάπτυξη του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

"Τα αποτελέσματα" δεν θα είναι η μόνη βάση για να προκληθεί ή να εξαληφθεί η ανάγκη για λήψη συγκεκριμένων μέτρων, αλλά είναι ένα εργαλείο για τον προσδιορισμό των πιθανών τρωτοτήτων και για την αξιολόγηση των ενδεχόμενων μεθόδων αντιμετώπισής τους .

Οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται στον πίνακα 4 ως κατηγορίες μετριασμού:

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

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

**"Τεκμηριώστε"** σημαίνει ότι το σενάριο μπορεί να μην χρειαστεί λήψη μέτρων μετριασμού και επομένως πρέπει μόνο να τεκμηριωθεί. Εντούτοις, τα μέτρα που έχουν μικρό κόστος μπορούν ακόμα να αξίζουν εκτίμησης. Το σχέδιο ασφάλειας πρέπει να

περιέχει το σενάριο που αξιολογείται και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης. Αυτό θα είναι ευεργετικό στις περαιτέρω αναθεωρήσεις του σχεδίου ασφάλειας, προκειμένου να είναι γνωστό εάν οι ελλοχεύουσες υποθέσεις έχουν αλλάξει από την τελευταία αξιολόγηση ασφάλειας.

**Πίνακας 4: Μήτρα τρωτότητας & συνεπειών**

Συνολικός βαθμός τρωτότητας (πίνακας 3)					
2			3-4		5-6
Επίπεδο Συνεπειών (Πίνακας 2)	3	Εξετάστε	Μετριάστε	Μετριάστε	
2		Τεκμηριώστε	Εξετάστε	Μετριάστε	
1		Τεκμηριώστε	Τεκμηριώστε	Εξετάστε	

#### **ΒΗΜΑ 5: ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Για να καθορισθεί ποια σενάρια απαιτούν μεθόδους μετριασμού, ο υπεύθυνος ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ο Αξιωματούχος της εταιρείας μπορεί να βρεί χρήσιμο το να χρησιμοποιήσει τον πίνακα 5 που παρέχεται κατωτέρω. Η Λιμενική Εγκατάσταση ή η εταιρία μπορεί να καταγράψει τα εξεταζόμενα σενάρια, το επίπεδο συνεπειών (πίνακας 2), τον βαθμό για κάθε στοιχείο της τρωτότητας (πίνακας 3), το συνολικό βαθμό τρωτότητας, και την κατηγορία μετριασμού (πίνακας 4). Η επιθυμία είναι να μειωθεί ο γενικός κίνδυνος που συνδέεται με το προσδιορισμένο σενάριο. Σημειώστε ότι γενικά, είναι ευκολότερο να μειωθούν οι τρωτότητες από να μειωθούν οι συνέπειες ή οι απειλές.

**Πίνακας 5**

<b>ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣ.ΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ</b>			
<b>Βήμα 1</b>	<b>Βήμα 2</b>	<b>Βήμα 3</b>	<b>Βήμα 4</b>
Σενάριο/περιγραφή	Επίπεδο Συνεπειών (πίνακας 2)	Βαθμός τρωτότητας (πίνακας 3)	Μετριάστε, Εξετάστε, ή Τεκμηριώστε Πίνακας 4
Προσβασιμότητα	+ Οργανική Ασφάλεια	= Συνολικός Βαθμός Ασφαλείας	

Από την στιγμή	που μια εγκατάσταση ενταχθεί σε συγκεκριμένη κατηγορία το επίπεδο συνεπειών παραμένει το ίδιο			
----------------	---	--	--	--

Για να βοηθηθεί ο υπεύθυνος Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασής ή ο Αξιωματούχος της εταιρείας να αξιολογήσει τις συγκεκριμένες στρατηγικές μετριασμού (προστατευτικά μέτρα), μπορεί να είναι χρήσιμο γι' αυτόν να χρησιμοποιήσει τον πίνακα 6 που παρέχεται κατωτέρω.

**Πίνακας 6**

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ				
1	2 3		4	5
Στρατηγική Μετριασμού (Προστατευτικά Μέτρα)	Σενάριο(α) που επηρεάζονται από την Στρατηγική μετριασμού (από το βήμα 1 του Πίνακα 5	Επίπεδο Συνεπειών (Πίνακας 2)	Νέος βαθμός τρωτότητας (πίνακας 3)	Νέο Βαθμός Μετριασμού (Πίνακας 4)
Προσβασιμότητα		+ Οργανική Ασφάλεια		= Συνολικό Αποτέλεσμα Ασφάλειας
1.	1.			
2.				
.....				
2.	.....			

Τα ακόλουθα βήματα αντιστοιχούν σε κάθε στήλη στον πίνακα 6.

1. Για εκείνα τα σενάρια που σημείωσαν βαθμό : «εξετάστε» ή «μετριάστε» , η Λιμενική Εγκατάσταση ή η εταιρία πρέπει να σκεφθεί στρατηγικές μετριασμού (προστατευτικά μέτρα) και να τα καταγράψει στην πρώτη στήλη του πίνακα 6.
2. Χρησιμοποιώντας το σενάριο (α) από τον πίνακα 5, απαριθμήστε όλα τα σενάρια που θα επηρεάζονταν από την επιλεγμένη στρατηγική μετριασμού.

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ					
Βήμα 1	Βήμα 2	Βήμα 3			Βήμα 4
Σενάριο/περιγραφή	Επίπεδο Συνεπειών (πίνακας 2)	Βαθμός τρωτότητας (πίνακας 3)			Εξετάστε ή τεκμηριώστε Πίνακας 4)
Προσβασιμότητα	+ οργανική ασφάλεια	= Συνολικό αποτέλεσμα ασφάλειας			
1. Εξασφάλιση Αναρμόδιας εισόδου μέσα στην εγκατάσταση.	2	3	2	5	Μετριάστε
2. Εξωτερική επίθεση στην εγκατάσταση με ένα όπλο.	3		2	5	
3. Χρησιμοποίηση της εγκατάστασης ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων από ένα πλοίο σε ένα όχημα για να εισέλθουν παράνομα στη χώρα.	3		2	5	Μετριάστε

3. Το επίπεδο συνεπειών παραμένει το ίδιο όπως καθορίστηκε στον πίνακα 2 για κάθε σενάριο.

4. Επαναξιολογήστε την προσβασιμότητα και τα αποτελέσματα οργανικής ασφάλειας (πίνακας 3) για να δείτε εάν η νέα στρατηγική μετριασμού μειώνει το συνολικό βαθμό τρωτότητας για κάθε σενάριο.

5. Με το επίπεδο συνεπειών και το νέο συνολικό βαθμό τρωτότητας, χρησιμοποιήστε τον πίνακα 4 για να καθορίσετε τις νέες κατηγορίες μετριασμού.

Μια στρατηγική μπορεί να κριθεί ως αποτελεσματική εάν με την εφαρμογή της χαμηλώνει η κατηγορία μετριασμού (π.χ. από **μετριάστε σε εξετάστε** στον πίνακα 4).

Μια στρατηγική μπορεί να κριθεί ως αποτελεσματική εάν θα χαμηλώσει το γενικό βαθμό τρωτότητας όταν εφαρμόζεται από μόνη της ή με μια ή περισσότερες άλλες στρατηγικές. Παραδείγματος χάριν, για μια Λιμενική Εγκατάσταση με επίπεδο συνεπειών "2", εάν μια στρατηγική μετριασμού μειώνει το αποτέλεσμα τρωτότητας από "5-6" "σε 3-4", η κατηγορία μετριασμού μεταβάλλεται από «**μετριάστε**» σε «**τεκμηριώστε**» και η στρατηγική μετριασμού είναι αποτελεσματική. Για μια εγκατάσταση με ένα επίπεδο συνεπειών "3", η κατηγορία μετριασμού θα παρέμενε η ίδια (**μετριάστε**) για μια παρόμοια μείωση του βαθμού τρωτότητας από "5-6" "σε 3-4".

Πρέπει να σημειωθεί ότι εάν μια στρατηγική μετριασμού, όταν εξετάζεται χωριστά, δεν μειώνει την τρωτότητα, τότε πολλαπλές στρατηγικές δύναται να εξεταστούν σε συνδυασμό. Η εξέταση των στρατηγικών μετριασμού ως σύνολο μπορεί να μειώσει την τρωτότητα σε ένα αποδεκτό επίπεδο.

Σαν παράδειγμα ενός πιθανού μέτρου μετριασμού τρωτότητας, μια Λιμενική Εγκατάσταση ή μια εταιρία μπορεί να συνάψει συμφωνία για πρόσθετο προσωπικό ασφάλειας προκειμένου να αποτρέψει την μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση κατά τη διάρκεια που υφίστανται αυξημένα επίπεδα απειλής. Το μέτρο αυτό θα βελτιώνει τη φυσική ασφάλεια και μπορεί να μειώσει το συνολικό αποτέλεσμα τρωτότητας από "3-4" σε "2". Εντούτοις η επιλογή αυτή είναι συγκεκριμένη για το σενάριο αυτό και φέρει επίσης ένα ορισμένο κόστος.

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

Το εφικτό μιας στρατηγικής μετριασμού μπορεί να ποικίλει βασιζόμενη στο Επίπεδο Ασφαλείας. Συνεπώς μερικές στρατηγικές πιθανώς να μην είναι αποτελεσματικές για το Επίπεδο Ασφαλείας 1, αλλά μπορούν να είναι αποτελεσματικές σε Επίπεδα Ασφαλείας 2 ή 3. Παραδείγματος χάριν, η χρησιμοποίηση δυτών για να επιθεωρηθούν οι υποβρύχιες υποδομές των κρηπιδωμάτων και του πλοίου μπορεί να μην είναι απαραίτητη σε Επίπεδο Ασφαλείας 1, αλλά μπορεί να είναι κατάλληλη εάν υπάρχει



μια συγκεκριμένη απειλή ή/και μια αύξηση του επιπέδου ασφαλείας. Οι στρατηγικές μετριασμού πρέπει να εξασφαλίσουν ότι το γενικό επίπεδο κινδύνου για την Λιμενική Εγκατάσταση παραμένει σταθερό σχετικά με την αύξηση της απειλής.

Οι πίνακες 7 και 8 παρέχουν ένα συντεταγμένο παράδειγμα για το πώς οι πίνακες 5 και 6 θα συμπληρώνονταν για μια εγκατάσταση πετρελαίου που δέχεται τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Αυτό το παράδειγμα υποθέτει ότι η Λιμενική Εγκατάσταση έχει μια μέση ικανότητα αποτροπής όσον αφορά την οργανική ασφάλεια, εντούτοις δεν έχει μια περιφραγμένη περίμετρο για να περιορίσει την πρόσβαση στην εγκατάσταση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ					
1	2 3		4		
Στρατηγική Μετριασμού (Προστατευτικά μέτρα)	Σενάρια που επηρεάζονται από την Στρατηγική Μετριασμού (Από το βήμα 1 του πίνακα 5)	Επίπεδο Συνεπειών Πίνακας 2	Νέος βαθμός τρωτότητας (Πίνακας 3)		
.υνατότητα πρόσβασης		+	=		
		Οργανική Ασφάλεια	Συνολικός Βαθμός Ασφαλείας		
1. Περιμετρικό φράκτης που περιορίζει την πρόσβαση στην εγκατάσταση (σύμφωνα με τα ASIS πρότυπα)	1. Εισβολή στην εγκατάσταση	2	2	2	4
2. Χρησιμοποίηση της εγκατάστασης ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων από ένα πλοίο σε ένα όχημα για να εισέλθουν παράνομα στην χώρα .		2	2		4

Τελειώνοντας αυτό το κεφάλαιο θα ήταν σωστό να αναφέρουμε τους λιμένες της χώρας οι οποίοι κρίνεται απαραίτητο να προβούν στις απαιτούμενες ενέργειες οι οποίες διασαφηνίζονται στις γραμμές του κώδικα αλλά και της εγκυκλίου που συντάξε το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας.

#### ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ο.Λ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Α.Ε.,  
 Ο.Λ ΚΑΒΑΛΑΣ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.,  
 Ο.Λ. ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε..

#### ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ:

ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ (Μέσω Υ/Χ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ)  
 ΑΗΣ ΔΕΗ -//- -//-  
 ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΒΕΕ (Μέσω Λιμ.Αρχής Αντικύρων)  
 ΣΩΛΗΝΟΥΡΓΕΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ( -//- -//- -//- )  
 SOVEL Α.Ε. (Τσιγγέλι Αλμυρού Βόλου) (-//- ΚΛ ΒΟΛΟΥ)  
 ΛΟΥΛΗ Α.Ε. (-//- -//- )  
 ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (Αγρια Βόλου) (-//- -//- )  
 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Ασπροπύργου ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
 ΕΚΟ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
 ΒΡ -//- ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
 ΤΕΧΑΚΟ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
 ΧΑΛΥΨ Α.Ε. ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)

ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
ΤΙΤΑΝ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
ΠΕΤΡΟΛΑ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
ΛΑΜΔΑ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
ΕΚΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
ΔΕΠΙΑ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ( -//- ΚΛ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)  
ΤVX HELLAS (Μέσω Λ/Χ ΙΕΡΙΣΣΟΥ)  
ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ ΕΛΛΑΣ ( -//- Λ/Χ ΙΣΘΜΙΝ)  
ΜΥΛΟΙ ΣΟΓΙΑΣ ( -//- -//- )  
ΣΟΥΛΦΟΥΡ Α.Ε. ( -//- -//- )  
ΜΟΥΡΙΚΗΣ Α.Ε. ( -//- -//- )  
ΦΟΥΛΚΟΡ Α.Ε. ( -//- -//- )

DOW ΧΥΜΑ ( -//- Κ.Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ )  
ΤΙΤΑΝ ΠΑΤΡΩΝ ( -//- Κ.Λ. ΠΑΤΡΑΣ)  
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ Μ.ΛΟΣ ΔΕΗ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ( -//- Κ.Λ.ΠΕΙΡΑΙΑ )  
ΝΕΟΣ ΜΩΛΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ( -//- Κ.Λ.ΠΕΙΡΑΙΑ )  
ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ( -//- -//- )  
ΕΛΙΝ Α.Ε. ( -//- Λ/Χ ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟΣ)  
ΕΛΜΙΝ ΣΤΥΛΙΑΣ ( -//- Λ/Χ ΣΤΥΛΙΑΣ)  
ΑGROINVEST S.A. (ΑΧΛΑ.Ι ΦΘΙ.ΤΙ.ΑΣ) ( -//- -//- )  
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΝΕΩΡΕΙΟΥ ΣΥΡΟΥ ( -//- Λ/Χ ΣΥΡΟΥ )  
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΥΛΙΔΑΣ ( -//- Κ.Λ. ΧΑΛΚΙΑΣ )  
ΛΑΡΚΟ (ΛΑΡΥΜΝΑΣ) ( -//- -//- )  
ΣΟΓΙΑ ΕΛΛΑΣ ( -//- -//- )  
ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ ( -//- -//- )  
ΧΗΜΙΚΑ INTERKEM ( -//- -//- )  
ΣΕΛΜΑΝ ( -//- -//- )  
ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ ( -//- Κ.Λ. ΚΑΒΑΛΑΣ )

## Διαγωνισμός ελληνικών λιμένων

Με την ενημέρωση των λιμένων έγινε το επόμενο βήμα για την υλοποίηση των κανονισμών αυτών. Οι λιμένες λοιπόν ανέλαβαν τις υπευθυνότητες που τους αναλογούσαν με προκύρηξη διαγωνισμών για την εκτέλεση των ενεργειών που ανέφερε η εγγύκλιος του υπουργείου. Είναι ενδιαφέρον να δούμε δυο σημεία αυτών των διαγωνισμών που αφορούν την τεχνική περιγραφή των εργασιών, και την αξιολόγηση.

### Τεχνική περιγραφή

#### **Περιγραφή - αντικείμενο του έργου του Α.Ο.Α.**

Διενέργεια Αξιολόγησης Ασφαλείας (ΑΑΛΕ) για κάθε μία από τις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις του λιμένος. Η Μελέτη Αξιολόγησης Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης είναι αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας ανάπτυξης του Σχεδίου Ασφαλείας της κάθε μίας από τις λιμενικές εγκαταστάσεις και θα πρέπει να καλύπτει τις απαιτήσεις του Μέρους Α', λαμβάνοντας υπόψη το Μέρος Β' του Κώδικα ISPS, και να είναι εναρμονισμένο με τον ισχύοντα Κανονισμό της Ε.Ε.

Εκπόνηση Σχεδίου Ασφαλείας (ΣΑΛΕ) για τα τρία (3) επίπεδα ασφαλείας που προβλέπει ο Κώδικας ISPS, για κάθε μία από τις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Π. Α.Ε. Η Μελέτη που αφορά την εκπόνηση του Σχεδίου Ασφαλείας θα πρέπει να καλύπτει τις απαιτήσεις του Μέρους Α', λαμβάνοντας υπόψη το Μέρος Β' του Κώδικα ISPS, και να είναι εναρμονισμένο με τον ισχύοντα Κανονισμό της Ε.Ε.

Ενσωμάτωση όλων των προαναφερομένων μεμονωμένων Σχεδίων Ασφαλείας και εκπόνηση ενός Ενιαίου/ Ολοκληρωμένου Σχεδίου Ασφαλείας (Master Port Security Plan) για τον Λιμένα το οποίο μεταξύ των άλλων θα περιλαμβάνει την συνολική πολιτική ασφαλείας του, την αναγκαία οργανωτική δομή ασφαλείας, το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό, τον τρόπο διασφάλισης επαρκούς

συντονισμού σε θέματα ασφαλείας μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων και των πλοίων που αυτές δέχονται, κλπ.

Εκπαίδευση του προσωπικού που θα εμπλακεί στην εφαρμογή του Κώδικα ISPS και του σχετικού Ευρωπαϊκού Κανονισμού (Υπεύθυνοι Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων, κλπ) ώστε να διαθέτει τις απαραίτητες γνώσεις και ικανότητες για την εκπλήρωση των καθηκόντων του, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.)

Υποστήριξη μέχρι την έγκριση των Σχεδίων Ασφαλείας όλων των λιμενικών εγκαταστάσεων του Οργανισμού από το Υ.Ε.Ν.

Παραδοτέα αντικείμενα του έργου

**1.** Έκθεση Αξιολόγησης Ασφαλείας για κάθε μία από τις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις του λιμένος, ενδεικτικά περιεχόμενα της οποίας παρατίθενται στο Παράρτημα

**2.** Σχέδιο Ασφαλείας για τα **τρία επίπεδα ασφαλείας** που προβλέπει ο Κώδικας ISPS, για κάθε μία από τις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις του λιμένος, ενδεικτικά περιεχόμενα του οποίου παρατίθενται στο Παράρτημα

**3.** Ενιαίο / Ολοκληρωμένο Σχέδιο Ασφαλείας (Master Port Security Plan) για τον Λιμένα, ενδεικτικά περιεχόμενα του οποίου παρατίθενται στο Παράρτημα

Μεθοδολογία παροχής υπηρεσιών από τον Α.Ο.Α.

Οι μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και η εκπαίδευση, με ποινή απόρριψης, θα πρέπει να υλοποιηθούν από τον Α.Ο.Α. σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Π... 56/2004 και του Κανονισμού ΕΚ αριθμ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 σχετικά με την Βελτίωση της Ασφάλειας στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και θα ληφθούν υπόψη τυχόν κατευθυντήριες οδηγίες διεθνών Οργανισμών, πχ ΙΛΟ, Κοινοτική Οδηγία, κλπ. Ο ανάδοχος δύναται να συνεργασθεί και με άλλους φορείς για την εκπόνηση των σχεδίων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων υπό την προϋπόθεση ότι οι συνεργάτες που θα επιλέξει διαθέτουν την κατάλληλη εμπειρία.

Οι μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας και τα σχέδια ασφάλειας θα συνταχθούν, με ποιινή απόρριψης, στην Ελληνική και Αγγλική Γλώσσα. Επίσης όλες οι μελέτες και τα εγχειρίδια εκπαίδευσης (πέραν αυτών που θα διατεθούν στους εκπαιδευόμενους), θα πρέπει να παραδοθούν σε 3 αντίγραφα και επίσης σε μαγνητικό μέσο σε μορφή κατάλληλη για να διαβασθούν από MS WINDOWS/OFFICE.

Πρέπει να υποβληθεί, επί ποιινή απόρριψης, αναλυτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου στο οποίο να καθορίζονται τα βασικά χρονικά σημεία (milestones) αυτού. Ειδικότερα στο χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να αναφέρεται ο χρόνος ολοκλήρωσης κάθε φάσης, οι απαιτούμενες προϋποθέσεις υλοποίησης και τα παραδοτέα κάθε φάσης. Επίσης θα πρέπει να αναφερθεί όλο το ανθρώπινο δυναμικό που θα διαθέσει ο προμηθευτής σε κάθε φάση για την υλοποίηση του έργου.

#### Εκπαίδευση

Η εκπαίδευση θα είναι θεωρητική και πρακτική. Ο Α.Ο.Α. υποχρεούται να εκπαιδεύσει όσο προσωπικό του Οργανισμού Λιμένα και του Λιμεναρχείου της περιοχής αρμοδιότητας που ανήκει ο Λιμένας απαιτείται, ώστε να καταστεί ικανό να προσφέρει τις υπηρεσίες του στον λιμένα και ο τελευταίος να ανταποκρίνεται πλήρως έναντι του Υ.Ε.Ν. και του Κώδικα ISPS. Γενικά η παρεχόμενη εκπαίδευση θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον όλα τα αντικείμενα εκπαίδευσης που προβλέπονται από τις πλέον πρόσφατες και ισχύουσες κατευθυντήριες οδηγίες του IMO (MODEL COURSES). Επίσης ο ανάδοχος θα πρέπει να υποβάλει και τις διαδικασίες αξιολόγησης των εκπαιδευομένων.

Πρόγραμμα εκπαίδευσης Με την προσφορά θα υποβληθεί πρόγραμμα εκπαίδευσης. Το πρόγραμμα θα αναφέρεται σε τρία (3) επίπεδα εκπαίδευσης. Α' επίπεδο : Γενική ενημέρωση (1.800 άτομα) Αφορά όλο το προσωπικό του λιμένα και καλύπτει την ενημέρωσή του γενικά για τον ISPS . Διενεργείται αμέσως μετά την υπογραφή της σύμβασης. Β' επίπεδο : Ειδική εκπαίδευση στην ΑΑΛΕ Αφορά επιλεγμένα άτομα (περίπου 50) από τις λιμενικές εγκαταστάσεις και καλύπτει την ουσιαστική προσέγγιση της εγκεκριμένης ΑΑΛΕ. Διενεργείται αμέσως μετά την

παραλαβή από το Υ.Ε.Ν. της εγκεκριμένης ΑΑΛΕ. Γ' επίπεδο : Ειδική εκπαίδευση στο ΣΑΛΕ

Αφορά επιλεγμένο προσωπικό του λιμένος και της Λιμενικής Αρχής (περίπου 60) και καλύπτει την εφαρμογή των Σχεδίων Ασφαλείας καθώς και του Master PortSecurity Plan.

### Αξιολόγηση:

Αντίστοιχα ενδιαφέρον είναι και το παρακάτω απόσπασμα που αναφέρεται στην αξιολόγηση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων και το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης που απαιτείται σύμφωνα με τα περιεχόμενα και τις απαιτήσεις του ISPS. Έτσι παρακάτω μπορούμε να δούμε τις οδηγίες και απαιτήσεις των λιμένων παίρνοντας σαν υπόδειγμα την διακήρυξη του Ο.Λ.Π. αφού όλες είναι πανομοιότητες.

Αξιολόγησης Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης από τον Α.Ο.Α.

- Εισαγωγή
- Υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας
- Αποτύπωση και αξιολόγηση των σημαντικών παγίων στοιχείων και υποδομών της λιμενικής εγκατάστασης που έχει σημασία η προστασία τους
- Αναγνώριση δυνητικών απειλών στα πάγια στοιχεία και στις υποδομές, πιθανότητα αυτών να συμβούν, ώστε να υιοθετηθούν και να ιεραρχηθούν τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας
- Αναγνώριση τρωτοτήτων
- Αναγνώριση, επιλογή και ιεράρχηση των μέτρων που θα πρέπει να ληφθούν, των διαδικαστικών αλλαγών που πρέπει να γίνουν και η αποτελεσματικότητά τους στη μείωση της τρωτότητας
- Προτάσεις - Εισηγήσεις

Ενδεικτικά περιεχόμενα Σχεδίου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης

- Εισαγωγή

- Πολιτική ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης
- Οργανωτική δομή ασφαλείας
- Εκπαίδευση
- Καίριες διαδικασίες ασφάλειας για τα 3 επίπεδα Ασφαλείας
- Διαδικασίες αντίδρασης σε απειλές κατά της ασφαλείας ή παραβιάσεις της ασφαλείας και μέριμνα για διατήρηση των βασικών λειτουργιών (σχέδια για απρόοπτα συμβάντα)
- Αναφορές μη συμμορφώσεων
- Συντήρηση συστημάτων ασφαλείας και εξοπλισμού παρακολούθησης
- Έλεγχος εγγράφων
- Έλεγχοι και αναθεωρήσεις

Ενδεικτικά περιεχόμενα του Ενιαίου Σχεδίου Ασφαλείας του Ο.Λ.Π. Α.Ε.:

- Στρατηγική εφαρμογής του Ενιαίου Σχεδίου Ασφάλειας
- Συνολική πολιτική ασφάλειας του Λιμένος Πειραιώς
- Οργανωτική δομή ασφαλείας για την εφαρμογή του Ενιαίου Σχεδίου Ασφαλείας
- Απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό, καθώς και αναγκαίοι υλικοί και οικονομικοί πόροι
- Διαδικασίες και σχέσεις αναφορών σε συμβάντα που αφορούν την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων του Λιμένος Πειραιώς
- Τρόπος διασφάλισης επαρκούς συντονισμού σε θέματα ασφαλείας μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων και των πλοίων που αυτές δέχονται, κλπ.
- Σχέση κόστους /οφέλους του Ενιαίου Σχεδίου Ασφαλείας



## Σημερινό επίπεδο των ελληνικών λιμένων

Είναι σημαντικό να μην μείνουμε μόνο στις ενέργειες και τα θεσμικά πλαίσια που έδωσαν ώθηση στις ρυθμίσεις που αφορούν την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά να προχωρήσουμε και να δούμε τον τρόπο με τον οποίο έχουν δρομολογηθεί οι εξελίξεις όπως επίσης και το επίπεδο στο οποίο βρίσκονται σήμερα οι λιμένες της χώρας μας.

Αρχίζοντας μπορούμε να επισημάνουμε το γεγονός ότι οι έλεγχοι που αφορούν τα πλοία και τις ναυτιλιακές εταιρίες διενεργούνται αρκετό καιρό στα λιμάνια της Ελλάδας. Τα πιστοποιητικά ελέγχονται και ακολουθούνται όλες οι έννομες διαδικασίες για την τήρηση των απαιτούμενων ρυθμίσεων.

Αντίστοιχα μπορούμε να δούμε μέσα από αυτά που αναφέραμε στις ανωτέρω σελίδες της εργασίας αυτής το ότι οι προβλέψεις των φορέων της χώρας μας ρύθμιζαν την λειτουργία των αντίστοιχων διαδικασιών και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Την στιγμή που συντάσσεται αυτή η εργασία όπως επίσης και μέχρι την στιγμή της παρουσίασης μπορούμε να ξέρουμε ότι οι διαδικασίες πλήρωσης των διατάξεων που ορίζονται για την υιοθέτηση των ρυθμίσεων του I.S.P.S. δεν έχουν ολοκληρωθεί. Αυτό οφείλεται στην μη τήρηση των απαραίτητων ημερομηνιών υποβολής των αιτήσεων όπως επίσης και των αποτελεσμάτων στους αρμόδιους φορείς.

Σήμερα λοιπόν οι λιμένες της χώρας μας έχουν φτάσει σε ένα επίπεδο κατά το οποίο πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που ορίζει ο κώδικας όσον αφορά τους ελέγχους σε πλοία, φορτία και εταιρίες. Ο λιμενικές εγκαταστάσεις των λιμένων μας παρόλα αυτά δεν έχουν αξιολογηθεί, δεν έχουν port facility security plans και δεν έχουν συγκροτήσει τις δομές που θα τους παράσχουν τα παραπάνω στο κοντινό μέλλον.

Από την βάση δεδομένων που τηρεί ο IMO μπορούμε να δούμε ότι η Ελλάδα μια χώρα πρωτοπόρος στη ναυτιλία με έναν μεγάλο αριθμό λιμένων (σε σχέση με άλλες χώρες), είναι μια από τις χώρες που δεν έχει επικυρωμένο port facility security plan για κανέναν λιμένα.

Ουσιαστικά μπορούμε να καταλάβουμε ότι ακόμα βρισκόμαστε σε ένα προπαρασκευαστικό στάδιο. Κάτι τέτοιο εάν δεν αντιμετωπιστεί άμεσα μπορεί να βλάψει τον τομέα της ναυτιλίας στην χώρα μας, έναν τομέα στον οποίο βασίζεται κατά μεγάλο βαθμό η οικονομία μας.

Τελειώνοντας θα ήταν σωστό να τονίσουμε το ότι δεν αρκεί η εφαρμογή ενός μόνο μέρους του κώδικα όπως γίνεται προς το παρόν στην χ'ωρα μας αλλά η ασφάλεια κάνει επιτακτική την ανάγκη για πλήρη έλεγχο και προστασία. Πρέπει λοιπόν για να μην απαξιόνονται όλες οι διαδικασίες που ήδη τηρούνται, να προβούμε στην πλήρωση και περάτωση των ρυθμίσεων που απομένουν για να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις δυσκολίες και τις προκλήσεις του ναυτικού τομέα.

## **Συμπεράσματα:**

Η συμπερασματολογία που βασίζεται σε ένα τέτοιο θέμα δεν μπορεί παρά να είναι πολυσύνθετη και πολύπλοκη. Σε αυτό το σημείο της εργασίας μας θα επιχειρήσουμε να δώσουμε το στίγμα των συμπερασμάτων μας με έναν απλό και κατανοητό τρόπο έτσι που να είναι καθίστανται εύκολα κατανοητά από τον αναγνώστη.

Έτσι μπορούμε δούμε ότι όπως ήδη αναφέραμε υπάρχουν κίνδυνοι και απειλές εναντίον της διεθνούς ναυτιλίας, με βασικότερο όλων την διεθνή τρομοκρατία. Αυτοί οι κίνδυνοι κάνουν σαφή και επιτακτική την ανάγκη για την υιοθέτηση κανονισμών ασφαλείας.

Ο κώδικας ISPS είναι μια προσπάθεια για την υλοποίηση της ασφάλειας στην ναυτιλία και αποτελεί μάλλον και την πιο αποτελεσματική από τις προσπάθειες που έχουν επιχειρηθεί. Μέσα λοιπόν από τις σελίδες του είδαμε τους τρόπους και τις προβλέψεις με τις οποίες ελέγχονται και κανονίζονται οι συνθήκες ασφαλείας.

Στην συνέχεια είδαμε τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίστηκε η νέα τάξη πραγμάτων στην χώρα μας μέσα από τις ενέργειες του υπουργείου ναυτιλίας, των λιμένων της χώρας μας και αναμένουμε στο κοντινό μας μέλλον τις ενέργειες των ΑΟΑ.

Από όλα αυτά λοιπόν μπορούμε να καταλάβουμε ότι η ανάγκη υιοθέτησης ενός ενιαίου θεσμικού πλαισίου με αποτελεσματικότητα και αμεσότητα ήταν μια ενέργεια αναγκαία με επεκτάσεις πολύ μεγαλύτερες από την απλή διαφύλαξη των συμφερόντων των ναυτιλιακών εταιριών.

Από τον τρόπο που έγινε η αρχή για την υιοθέτηση των κανονισμών αυτών και το περιεχόμενό τους μπορούμε να δούμε την ανάγκη για άμεση λύση του προβλήματος της ασφαλείας.

Αναφέροντας τα παραπάνω και σκεπτόμενοι τις ενέργειες της ελληνικής πλευράς στο θέμα είναι λογικό να σκευτούμε ότι είμαστε σε ένα επίπεδο που δεν μας κατατάσει στις χώρες που αντέδρασαν άμεσα και καίρια.

Τελειώνοντας λοιπόν την εργασία αυτή θεωρούμε ότι είναι σωστό να αναφερθούμε στην αναγκαιότητα άμεσων λύσεων και πράξεων από μέρους όχι μόνον της χώρας μας αλλά όλων των χωρών που βρίσκονται σε ένα επίπεδο που δεν διασφαλίζει ακόμη επαρκώς την πλήρη ασφάλεια. Είναι προφανές ότι χρειάζονται λύσεις για να μην δούμε ξανά περιστατικά τρομοκρατίας επιθέσεων ή άλλων περιπτώσεων που βλάπτουν την ναυτιλία και τον κόσμο γύρω της.

Είναι σίγουρο ότι η υιοθέτηση των μέτρων που μελετήσαμε με τον τρόπο που αναφέραμε ότι πρέπει να υιοθετηθούν και να εφαρμοστούν θα μπορέσει να βοηθήσει εαν όχι να εξαλείψει το πρόβλημα της ασφάλειας στον ναυτιλιακό τομέα, και ειδικότερα στις λιμενικές εγκαταστάσεις

Τέλος πρέπει να μην επαναπαυθούμε σε αυτές τις ρυθμίσεις και τα αποτελέσματα που θα φέρουν αλλά και να αναπτύσουμε ολοένα και μεγαλύτερα και αποτελεσματικότερα σχέδια ανάπτυξης της ασφάλειας έτσι που να επιτύχουμε την απόλυτη ασφάλεια για τους εμπλεκόμενους στον τομέα της ναυτιλίας και φυσικά όλον τον υπόλοιπο κόσμο που είναι έμεσα εξαρτώμενος από αυτόν τον τομέα.

## Παράρτημα:

### Υπόδειγμα δήλωσης λιμενικής εγκατάστασης:

#### ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

(επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Αριθμός δήλωσης .....

Εκδοθείσα σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Β του

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS)

Η κυβέρνηση ..... πιστοποιεί  
(όνομα κράτους)

Όνομα της λιμενικής εγκατάστασης: .....

Διεύθυνση της λιμενικής εγκατάστασης: .....

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ η συμμόρφωση της ανωτέρω λιμενικής εγκατάστασης με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS) έχει διαπιστωθεί και ότι η ανωτέρω λιμενική εγκατάσταση λειτουργεί σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Το εν λόγω σχέδιο έχει εγκριθεί για τα εξής <προσδιορίστε τους τύπους των εργασιών, τους τύπους πλοίων ή δραστηριότητες ή άλλες σχετικές πληροφορίες> (να διαγραφούν οι περιττές ενδείξεις):

Επιβατηγό πλοίο

Επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος

Φορητό ταχύπλοο σκάφος

Φορητό πλοίο μεταφοράς χύμα φορτίου

Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο

Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών ουσιών

Υγραιριοφόρο δεξαμενόπλοιο

Κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης

Φορητά πλοία εκτός των προαναφερθέντων

Η παρούσα Δήλωση Συμμόρφωσης ισχύει έως ....., με την επιφύλαξη της διενέργειας επιθεωρήσεων (που υποδεικνύονται στο πίσω μέρος)

Εκδοθείσα .....  
(τόπος έκδοσης της δήλωσης)

Ημερομηνία έκδοσης .....

.....  
(Υπογραφή του αρμόδιου υπαλλήλου που εκδίδει τη δήλωση)

.....  
(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής, κατά περίπτωση)

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ**

Η κυβέρνηση <παραμβάλλεται το όνομα κράτους> έχει αποφασίσει ότι η εγκυρότητα της παρούσας Δήλωσης Ασφάλειας υπόκειται σε <παραμβάλλονται λεπτομέρειες σχετικά με τις επιθεωρήσεις (π.χ. υποχρεωτικές, ετήσιες ή μη προγραμματισμένες)>.

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης η οποία διεξήχθη σύμφωνα με το τμήμα Β/16.62.4 του Κώδικα ISPS, διαπιστώθηκε ότι η λιμενική εγκατάσταση έχει συμμορφωθεί με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του Κώδικα ISPS.

1η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Υπογραφή: .....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος: .....

Ημερομηνία .....

2η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Υπογραφή: .....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος: .....

Ημερομηνία .....

3η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Υπογραφή: .....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος: .....

Ημερομηνία .....

4η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Υπογραφή: .....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος: .....

Ημερομηνία ..... »



### Υπόδειγμα Πίνακα ελέγχου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

Αυτή η μορφή αξιολόγησης είναι ένα εργαλείο για να βοηθήσει στην επαλήθευση της εφαρμογής των σχεδίων ασφάλειας για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις. Ορισμένα μέτρα μπορούν να μην ισχύουν για κάθε σχέδιο. Η ολοκληρωμένη αξιολόγηση πρέπει να προστατευθεί από αναρμόδια πρόσβαση ή κοινοποίηση.

Όνομα της εγκατάστασης:	Διεύθυνση:			
Πόλη:	Κράτος:			
Τύπος εγκατάστασης : Εγκατάσταση επικίνδυνων φορτίων Άλλη εγκατάσταση:				
"Ημερομηνία":				
Διενεργηθείς από:				
Αριθ.	Σχέδιο ασφάλειας εγκατάστασης	Ναι	Όχι	Δ/Ε <sup>1</sup>
1.	Η εγκατάσταση έχει ένα τρέχον <i>σχέδιο ασφάλειας εγκατάστασης</i> (FSP); Ημερομηνία του Σχεδίου .....Τελευταία ενημέρωση /αναθεώρηση			
2.	Το ΣΑΛΕ υποδεικνύει <i>έναν υπεύθυνο ασφάλειας εγκατάστασης</i> , και περιγράφει τα καθήκοντα και τις ευθύνες αυτού του υπευθύνου ;			
3.	Το ΣΑΛΕ παρέχει τα μέτρα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για να αποτραπεί η εισαγωγή στην <i>εγκατάσταση</i> ή στα πλοία που είναι δεμένα εκεί όπλων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών ;			
4.	Το ΣΑΛΕ καθορίζει τα μέτρα για την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης , <i>στην εγκατάσταση</i> και τα σκάφη που δένονται εκεί;			
5.	Το ΣΑΛΕ επιτρέπει την αξιολόγηση όλου του αρμόδιου προσωπικού (για οποιοδήποτε πτυχές της ασφάλειας) προτού αυτό προσληφθεί;			
6.	Το ΣΑΛΕ περιγράφει ακριβώς τα μέτρα ασφάλειας και τις διαδικασίες που πραγματικά είναι σε ισχύ στην εγκατάσταση;			
7.	Το ΣΑΛΕ περιλαμβάνει τις διαδικασίες για παροχή βοήθειας και την υποστήριξη για <i>επιβολή του νόμου</i> , καταπολέμηση πυρκαγιάς, και την διάθεση μονάδων εξουδετέρωσης εκρηκτικών από το κράτος ή τις τοπικές αρχές;			

<sup>1</sup> Δεν Εφαρμόζεται

Αριθ.	Σχέδιο ασφάλειας εγκατάστασης	Ναι	Όχι	Δ/Ε
8.	Το ΣΑΛΕ περιλαμβάνει τις διαδικασίες που λαμβάνονται σε περίπτωση: <ul style="list-style-type: none"> <li>.1. Απειλής βομβών/τρομοκρατών;</li> <li>.2. Πραγματικής έκρηξης ή μιας εκपुरσοκρότησης;</li> <li>.3. Πυρκαγιάς στην <i>εγκατάσταση</i> ή σε ένα πλοίο που δένεται στην <i>εγκατάσταση</i>;</li> <li>.4. Φυσικών καταστροφών;</li> <li>.5. Μιας κατάστασης ομηρίας;</li> <li>.6. Πολιτικής αναταραχής / εργατικής διαφωνίας ;</li> <li>.7. Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης;</li> </ul>			

9.	Το ΣΑΛΕ έχει το τοπογραφικό της <i>Λιμενικής Εγκατάστασης</i> με όλα τα σημεία πρόσβασης, τις περιοχές εργασίας, τις περιοχές αποθήκευσης, και τις καθορισμένες περιοχές αποθήκευσης φορτίου ;			
10.	Το ΣΑΛΕ περιέχει διαδικασίες Αναφοράς / ή μή των υπαλλήλων στην εργασία ;			
11.	Το ΣΑΛΕ έχει έναν μηχανισμό διαχείρισης-καταγραφής για όλο το προσωπικό της <i>Λιμενικής Εγκατάστασης</i> , συμπεριλαμβανομένων των ονομάτων τους;			
12.	Το ΣΑΛΕ περιλαμβάνει συγκεκριμένα μέτρα που λαμβάνονται σε περιόδους αυξημένου κινδύνου;			
<b>Οργάνωση και εκτέλεση των καθηκόντων ασφάλειας της εγκατάστασης</b>				
1.	Υπάρχει δύναμη ασφάλειας και η σύνθεσή της είναι αντίστοιχης βαρύτητας με το βαθμό προστασίας ασφάλειας που περιγράφεται στο <i>σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ)</i> ;			
2.	Εκτελείται ένας έλεγχος πριν από την πρόσληψη και τουλάχιστον κάθε πέντε έτη έκτοτε για κάθε υπάλληλο που έχει έναν ρόλο στο <i>σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης</i> ή που έχει πρόσβαση <i>στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης</i> ;			
3.	Παρέχονται για όλες τις θέσεις ασφάλειας, σταθερές και κινητές διαταγές από τη δύναμη ασφάλειας;			
4.	Αναθεωρούνται οι εντολές των δυνάμεων ασφάλειας από τον υπεύθυνο ασφάλειας τουλάχιστον μηνιαίως;			
5.	Απαιτείται για ολό το προσωπικό ασφάλειας να φοράει στολές που είναι πλήρεις, ευδιάκριτες, και επιχειρησιακές;			
6.	Το προσωπικό ασφάλειας διενεργεί κανονικές περιπόλους συμπεριλαμβανομένων αυτών των κτηρίων, της περιμέτρου, και των ελέγχων των αποβάθρων;			
7.	Οι περίπολοι ασφάλειας περιλαμβάνουν τον έλεγχο όλων των εξωτερικών σημείων πρόσβασης και των κυρίων εξωτερικών σημείων πρόσβασης στην <i>Λιμενική εγκατάσταση</i> ;			
8.	Η <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> ή η τοπική κοινότητα διατηρεί μια οργανωμένη και εξοπλισμένη δύναμη απόκρισης κρίσεων ;			
9.	Υπάρχουν προκαθορισμένες διαδικασίες για πρόσθετες δυνάμεις ασφάλειας για να ενεργοποιηθούν κατά την διάρκεια συνθηκών κρίσεων και επείγουσας ανάγκης ;			
10.	Έχει καθιερωθεί σύνδεσμος με τις επιτροπές ασφάλειας λιμένων, τοπικές Αρχές, κρατικές Αρχές επιβολής νόμου από τον οποίο θα παρασχεθεί η έγκαιρη προειδοποίηση της κατάστασης απειλής ;			
11.	* * Το προσωπικό της δύναμης ασφάλειας αναφέρει ή καταγράφει την παρουσία του σε βασικά σημεία μέσα στην <i>εγκατάσταση</i> με την χρήση φορητών ρολογιών βάρδιας, των γενικών σταθμών ραδιογών βάρδιας, ή τηλεφώνων;			
12.	Οι αναθέσεις φρουράς, οι χρόνοι και οι διαδρομές περιπόλου ποικίλλουν ανά τακτά διαστήματα για να αποφευχθούν διαδικασίες ρουτίνας;			
13.	Εάν υφίστανται κρατικά ή τοπικά πρότυπα ή καθεστώτα πιστοποίησης, η δύναμη ασφάλειας της <i>Λιμενικής Εγκατάστασης</i> καλύπτει ή υπερβαίνει αυτές τις απαιτήσεις;			
14.	Διατηρούνται μεμονωμένα αρχεία εκπαίδευσης για το προσωπικό της δύναμης ασφάλειας;			
15.	Το προσωπικό της δύναμης ασφαλείας το οποίο απαιτείται να φέρει όπλα λαμβάνει κατάλληλη εκπαίδευση;			
16.	Η δύναμη ασφάλειας έχει επαρκή, επαρκώς εξοπλισμένα οχήματα για να πραγματοποιεί περιπόλους, να αποκριθεί στους συναγερμούς και τις έκτακτες ανάγκες και να πραγματοποιεί την επίβλεψη;			
17.	Τα οχήματα της δύναμης ασφάλειας εξοπλίζονται με τα διακριτικά που προσδιορίζουν εμφανώς το όχημα ως όχημα αστυνομίας ασφάλειας, με εξωτερικά υπερευωσμένα φώτα έκτακτης ανάγκης, και ηλεκτρονική σειρήνα;			
18.	Εξοπλίζονται όλα τα οχήματα της δύναμης ασφάλειας με ένα προβολέα;			
19.	Επιτρέπεται μόνο στο προσωπικό επιβολής του νόμου και σε άλλα συγκεκριμένα άτομα να έχουν άδεια για να φέρουν πυροβόλα όπλα;			
20.	Υπάρχουν άλλα καθήκοντα που δεν έχουν σχέση με την ασφάλεια τα οποία εκτελούνται από το προσωπικό ασφάλειας;			
21.	Παρέχει η <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> τουλάχιστον μία φορά το μήνα, επιθεώρηση από την δύναμη ασφαλείας των εμποδίων ασφάλειας συμπεριλαμβανομένων των «καθαρών» ζωνών ;			
22.	Διατηρούνται τα αρχεία αυτών των επιθεωρήσεων και είναι εύκολα προσβάσιμα ;			
23.	Οι συσκευές ανίχνευσης εισβολών ελέγχονται σε ένα κεντρικό σημείο, και δύναται η δύναμη ασφαλείας να ειδοποιηθεί από το σημείο αυτό;			
24.	Όλες οι πύλες κιγκλιδωμάτων της περιμέτρου φρουρούνται ή διασφαλίζονται, και κλειδώνονται όταν δεν είναι σε χρήση;			
25.	Είναι αποτελεσματικά τα μέτρα ασφάλειας ουσιαστικά για να			



	προστατευθούν οι παροχές ηλεκτρικού ρεύματος και <i>οι εγκαταστάσεις μετάδοσης;</i>			
26.	Είναι τα μέτρα ασφάλειας ουσιαστικά για να προστατευθούν τα κέντρα /εξοπλισμός επικοινωνίας;			
27.	Σημειώνονται ελλείψεις και τα διορθωτικά μέτρα λαμβάνονται αμέσως ;			
28.	Εάν ένα μέρος της θάλασσας αποτελεί μέρος του εμποδίου, παρέχονται πρόσθετα μέτρα ασφάλειας ;			
29.	Οι επισκευές στα φώτα και η αντικατάσταση των ανενεργών λαμπτήρων πραγματοποιούνται αμέσως ή σε έναν λογικό χρόνο ;			
30.	Η <i>Λιμενική Εγκατάσταση διαθέτει</i> έναν αποτελεσματικό έλεγχο ασφαλείας των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης από την δύναμη ασφαλείας για τις προχωρημένες ώρες ή τα Σαββατοκύριακα ;			
31.	Η δύναμη ασφαλείας της <i>Λιμενικής Εγκατάστασης</i> χρησιμοποιεί έναν αναγκαστικό κώδικα απειλής για τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης;			

\* \* Συστήνεται για τις εγκαταστάσεις επικινδύνων φορτίων

Σημειώσεις:

	<b>Πρόσβαση στην εγκατάσταση</b>	<b>Ναι</b>	<b>Όχι</b>	<b>Δ/Ε</b>
1.	Η περιγραφή αποτρέπει επαρκώς την μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στην <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> και ανταποκρίνεται στα αναγνωρισμένα πρότυπα της βιομηχανίας για την περιγραφή ;			
2.	Οι τοίχοι επιθεωρούνται κάθε τρεις μήνες για να καθορίσουν την αποτελεσματικότητα και για να αξιολογήσουν οποιαδήποτε ανάγκες επισκευών λόγω διάβρωσης και φθοράς ;			
3.	Εάν τοίχοι, πατώματα και στέγες αποτελούν ένα μέρος των εμποδίων, συμπληρώνονται με άλλα μέσα εντοπισμού εισβολέων όπως κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης ή αισθητήρες ανίχνευσης κινήσεων;			
4.	Όλοι οι περιμετρικοί φράκτες και τοίχοι έχουν μια ανεμπόδιτη ζώνη τουλάχιστον 3 μέτρων σε κάθε πλευρά τους;			
5.	Οι πύλες ή/και άλλες εισοδοί στα περιμετρικά εμπόδια πρόσβασης υφίστανται στον ελάχιστο αριθμό που απαιτείται για ασφαλείς και αποδοτικές διαδικασίες;			
6.	Παρέχουν οι πύλες ισοδύναμη προστασία με αυτήν που παρέχεται από το εμπόδιο περιφραξής του οποίου είναι μέρος;			
7.	Κάρτα εισόδου ή ένα σύστημα ταυτοποίησης χρησιμοποιείται για να αναγνωρίσει όλο το προσωπικό;			
8.	Απαιτείται από όλο το μόνιμα απασχολούμενο προσωπικό η επίδειξη ταυτότητας με φωτογραφία ή κάρτας πάντοτε κατά την εργασία μέσα σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης ;			
9.	Το μέσο προσδιορισμού που είναι σε χρήση παρέχει τον επιθυμητό βαθμό ασφάλειας;			
10.	Το προσωπικό για το οποίο δεν έχει εκδοθεί μία μόνιμη κάρτα εισόδου ή σήμα, αντιμετωπίζεται ως "επισκέπτες", και εκδίδεται για αυτούς μία κάρτα ή σήμα επισκέπτη;			
11.	Οι φρουρές στα σημεία πρόσβασης συγκρίνουν κατά την είσοδο τα σήματα και κάρτες από τους φέροντες ;			
12.	Είναι επαρκής η επίβλεψη του συστήματος προσδιορισμού και ελέγχου προσωπικού σε όλες τις περιοχές;			
13.	Οι κάρτες και οι αύξοντες αριθμοί ταυτοποίησης καταγράφονται και ελέγχονται από αυστηρές διαδικασίες διαχείρισης ;			
14.	Οι χαμένες κάρτες αντικαθίστανται με κάρτες που φέρουν διαφορετικούς αύξοντες			

αριθμούς;				
15.	Έχουν καθιερωθεί διαδικασίες που προβλέπουν την έκδοση προσωρινών καρτών για τα άτομα που έχουν ξεχάσει τις μόνιμες κάρτες τους;			
16.	Είναι οι κάρτες τέτοιου τύπου και εμφάνισης ώστε να επιτρέπεται στους φρουρούς, και στο άλλο προσωπικό να αναγνωρίσουν γρήγορα και θετικά τις αρμοδιότητες και τους περιορισμούς αυτού που τα φέρει";			
17.	Υπάρχουν διαδικασίες για να εξασφαλίσουν την επιστροφή των καρτών ταυτοποίησης κατά τη λήξη της απασχόλησης ή της ανάθεσης;			
18.	** Έχουν καθιερωθεί αποτελεσματικές διαδικασίες συνοδείας επισκεπτών όταν αυτό είναι απαραίτητο ;			
19.	** Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για την συνοδεία των μελών του πληρώματος του πλοίου που καθορίζονται για να εισέλθουν στην χώρα ώστε να συνοδεύονται σε και από τις εισόδους της εγκατάστασης ;			
20.	Απαγορεύεται στους οδηγούς των λεωφορείων, τους προμηθευτές, και άλλους επισκέπτες η πρόσβαση στα γενικά γραφεία οποιουδήποτε τερματικού σταθμού εκτός εάν αυτό απαιτείται για να εκτελέσουν την εργασία τους και επιτρέπεται μόνο σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό η πρόσβαση στις αποθήκες εμπορευμάτων;			
21.	Διατηρούνται τα μόνιμα αρχεία των επισκέψεων και είναι εύκολα προσβάσιμα ;			
22.	Εκτελούνται τυχαίες επιθεωρήσεις στα οχήματα που εισέρχονται στην <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> ;			
23.	** Η <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> διαθέτει ένα πρόγραμμα ελέγχου της κυκλοφορίας ;			
24.	** Η πρόσβαση στις περιοχές στάθμευσης επιτρέπει και περιορίζεται από ένα σύστημα αδειών για τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και αυτά των αναδόχων ;			
25.	** Διατηρούνται αρχεία των αδειών των οχημάτων στα οποία έχει επιτραπεί η στάθμευση, συμπεριλαμβανομένης της ταύτισης του προσωπικού με τον αριθμό πρόσβασης και ταυτοποίησης του οχήματός του ;			
26.	Απαιτείται για όλα τα οχήματα να σταθμεύουν στις καθορισμένες περιοχές στάθμευσης; Απαιτείται όλοι οι υπάλληλοι , προμηθευτές και επισκέπτες που κατευθύνονται σε/από την περιοχή στάθμευσης να περνούν μέσα από μία περιοχή που βρίσκεται κάτω από την επίβλεψη προσωπικού ασφαλείας ;			
27.	Είναι ο χώρος στάθμευσης για τους υπαλλήλους , τους λιμενεργάτες και τους επισκέπτες το λιγότερο 15,5 μ. μακριά από τον ντόκο/ προβλήτα/ αποβάθρα και έξω από τις λειτουργικές περιοχές διαχείρισης φορτίου και τις καθορισμένες περιοχές αποθήκευσης ;			
28.	**Περιορίζονται όλες οι εκδοθείσες προσωρινές άδειες στάθμευσης προμηθευτών και επισκεπτών , για καθορισμένες περιοχές ;			
29.	**Το προσωπικό ασφαλείας πραγματοποιεί τυχαίους ελέγχους των αδειών στάθμευσης ;			
30.	Είναι κατάλληλα διασφαλισμένα όλα τα ανοίγματα που επιτρέπουν την πρόσβαση στην εγκατάσταση όπως οι σιδηράγες και οι καταπακτές για τους υπονόμους και τις βοηθητικές προσβάσεις, καθώς και για τους ανελκυστήρες πεζοδρομίων;			

\*\* Συστήνονται για τις εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων .

Σημειώσεις:

.	<b>Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης</b>	<b>Ναι</b>	<b>Όχι</b>	<b>Δ/Ε</b>
1.	Έχουν υποδειχθεί εγγράφως από το <i>διαχειριστή της εγκατάστασης οι περιοχές της Λιμενικής Εγκατάστασης που έχουν καθορισθεί ως ζώνες περιορισμένης πρόσβασης ανάλογα με τις ανάγκες ;</i>			
2.	Είναι τα βασικά μέτρα ασφάλειας αποτελεσματικά για τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης ;			
3.	Τα σημεία πρόσβασης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης είναι κατάλληλα τοποθετημένα;			
4.	Όλες <i>οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης</i> έχουν μια σαφώς σηματοδοτημένη περίμετρο με εμπόδια ;			
5.	Όλες <i>οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης διαθέτουν ένα</i> σύστημα ταυτοποίησης και ελέγχου του προσωπικού με όλες τις εισόδους/ εξόδους φρουρούμενες, ελεγχόμενες, ή εξασφαλισμένες με συναγερμούς;			
6.	<i>Η πρόσβαση στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης επιτρέπεται μόνο σε εκείνο το προσωπικό του οποίου τα καθήκοντα απαιτούν πρόσβαση στις πληροφορίες ή τον εξοπλισμό ;</i>			
7.	Τα πρόσωπα των οποίων καθήκοντα δεν απαιτούν πρόσβαση απαιτείται να παραμένουν υπό σταθερή συνοδεία ενώ βρίσκονται σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης ;			
8.	Διαθέτουν όλες <i>οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης ένα</i> σύστημα ταυτοποίησης και ελέγχου του προσωπικού;			
9.	* * Παρέχεται ασφάλεια στα σημεία πρόσβασης <i>των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ;</i>			
10.	* * Διενεργεί το προσωπικό ασφάλειας τις στερεότυπες περιπόλους <i>των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ;</i>			
11.	* * Τίθενται διαδικασίες για το προσωπικό που αφιερώνεται για να φρουρεί ή να περιπολεί τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης σε επίπεδο ασφάλειας 2 ;			
12.	* * Τίθενται διαδικασίες για να περιορίσουν την πρόσβαση <i>των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης</i> στο προσωπικό ασφαλείας και στο βασικό προσωπικό ;			
13.	* * Τίθενται διαδικασίες στις συνεχώς φρουρούμενες ζώνες <i>περιορισμένης πρόσβασης σε επίπεδο ασφάλειας 3;</i>			

\* Συστήνεται για τις εγκαταστάσεις επικινδύνων φορτίων

Σημειώσεις:

<b>No.</b>	<b>Διαχείριση του φορτίου</b>	<b>Ναι</b>	<b>Όχι</b>	<b>Δ/Ε</b>
1.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για τη εξέταση των οχημάτων που εισέρχονται στην <i>Λιμενική Εγκατάσταση;</i>			
2.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για τη μετακίνηση και την αποθήκευση του φορτίου;			

3.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για τον έλεγχο των καταλόγων απογραφής ;			
4.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για να αποτρέψουν την παραβίαση του φορτίου ;			
5.	Υπάρχουν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης που υποδεικνύονται για την εκτέλεση των επιθεωρήσεων του φορτίου;			
6.	Το φορτίο που αποθηκεύεται σε ανοικτές περιοχές σε παλλέτες ή στοιβάζεται στις εγκαταστάσεις αποθηκών εμπορευμάτων, στοιβάζεται κατάλληλα και τοποθετείται μέσα, μακριά από, και παράλληλα σε χώρους που δεν κλείνονται περιμετρικά από φράκτες και τοίχους ώστε να εξασφαλίζεται ανεμπόδιστη οπτική επαφή από το προσωπικό ασφαλείας ;			
7.	Οι παραγγελίες για φορτίο και τα εμπορευματοκιβώτια μέσω EDI (Electronic Data Interface) ελέγχονται για την ακρίβεια και ελέγχονται πριν από την αποδοχή;			
8.	Περιορίζεται η πρόσβαση μόνο στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό στις περιοχές όπου υποβάλλεται τεκμηρίωση , και έγγραφα των πλοίων για προστασία από κλοπή; Η τεκμηρίωση του φορτίου φρουρείται κατάλληλα ώστε να αποφευχθεί η απάτη τεκμηρίωσης;			
9.	Περιγράφονται επαρκώς στην τεκμηρίωση ορισμένα επικίνδυνα φορτία , και υποδεικνύονται τα βάρη και η αρίθμηση κομματιών ;			
10.	Ο διαχειριστής της εγκατάστασης διατηρεί φυσικά ή ηλεκτρονικά, και συνεχώς αναπροσαρμόζει, έναν ακριβή κατάλογο όλων των φορτίων, και ένα διάγραμμα τοποθέτησης, όλων των φορτίων/των εμπορευματοκιβωτίων στην <i>εγκατάσταση</i> ;			
11.	Διαχωρίζονται οι διαδικασίες παράδοσης και παραλαβής ;			
12.	Είναι τα μέτρα ασφάλειας ουσιαστικά για να προστατευθούν τα όπλα, τα πυρομαχικά και τα επικίνδυνα φορτία ;			
13.	Οι οδηγοί που εισέρχονται στην <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> παρουσιάζουν ταυτοποίηση και λαμβάνουν κάρτες εισόδου από τις πύλες για να ελεγχθούν και να προσδιορισθούν εκείνοι που είναι εξουσιοδοτημένοι για να παράλβουν ή να παραδώσουν φορτίο;			
14.	* * Το φορτίο παραδίδεται μόνο στο μεταφορέα που καθορίζεται από την παραγγελία παράδοσης εκτός της περίπτωσης που μια εγκεκριμένη παράδοση σε έναν άλλο μεταφορέα παρουσιάζεται και ελέγχεται;			
15.	Το προσωπικό που επεξεργάζεται τις παραγγελίες παράδοσης επιβεβαιώνει την ταυτότητα του οδηγού και της εταιρείας του φορτηγού πριν παραδώσει το φορτίο ;			
16.	Τα έγγραφα παράδοσης διερευνούνται εμπειριστικά ; Οι αριθμοί σφραγίδων στα εμπορευματοκιβώτια επιβεβαιώνονται με τα έγγραφα, και τις σφραγίδες που ελέγχονται για την ακεραιότητα πριν από την άφιξη, την αναχώρηση, ή τη μεταφορά;			
17.	Το φορτίο μετακινείται άμεσα από τις αυτοκινητάμαξες ή τα πλοία στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και άμεσα από τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης στις αυτοκινητάμαξες και τα πλοία ;			
18.	Είναι τα κύρια επιστόμια ροής και αγωγών, και άλλα επιστόμια που θα επέτρεπαν την άμεση εξωτερική ροή περιεχομένου δεξαμενών ασφαλώς κλειδωμένες στην θέση «κλειστό» όταν υπάρχει κατάσταση μη -λειτουργίας ή κατάσταση αναμονής ;			
19.	Οι έλεγχοι εκκίνησης σε όλες τις αντλίες μεταφοράς υγρών χύδην κλειδώνονται στη θέση «κλειστό», ή βρίσκονται επί ενός σημείου προσιτού μόνο από εξουσιοδοτημένο προσωπικό;			
20.	Οι συνδέσεις φόρτωσης/εκφόρτωσης στις σωληνώσεις, στους βραχίονες φόρτωσης ή στις μάνικες μεταφοράς καλύπτονται ασφαλώς όταν δεν βρίσκονται σε υπηρεσία ή σε υπηρεσία αναμονής ;			
21.	Διατηρείται το προσωπικό ασφαλείας ενήμερο για τη θέση <i>ορισμένων επικίνδυνων φορτίων</i> , και λαμβάνονται μέτρα για την καθιέρωση υψηλότερων πρότυπων ασφαλείας για αυτά τα φορτία ;			

\*\* Συστήνεται για τις εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων  
Σημειώσεις:

No	Παράδοση των εφοδίων του πλοίου	Ναι	Όχι	Δ/Ε
1.	Οι οδηγοί που εισέρχονται στην <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> επιδεικνύουν ταυτοποίηση και λαμβάνουν κάρτα εισόδου από τις πύλες για να ελεγχθούν και να προσδιορισθούν εκείνοι που είναι εξουσιοδοτημένοι για να παράδωσουν τα εφόδια			

	του πλοίου;			
2.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για οπτική / φυσική επιθεώρηση των εφοδίων του πλοίου;			
3.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για να αποτρέψουν την παραβίαση των εφοδίων του πλοίου;			
4.	Εκτελούνται επιθεωρήσεις των οχημάτων παράδοσης πριν από την είσοδο μέσα στην <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> ;			
5.	Υπάρχουν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για την εκτέλεση επιθεωρήσεων των εφοδίων του πλοίου ;			
6.	Παρέχεται συνοδεία για τα οχήματα παράδοσης μέσα στη <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> ;			
7.	Προγραμματίζεται από πριν η παράδοση των εφοδίων του πλοίου και υπάρχει συντονισμός μεταξύ του υπευθύνου ασφάλειας της <i>Λιμενικής Εγκατάστασης</i> και του πλοίου;			
8.	Υπάρχει διασφάλιση ώστε να μην γίνονται αποδεκτές οι μη προγραμματισμένες παραδόσεις εφοδίων ;			
9.	Εξετάζονται τα εφόδια του πλοίου χρησιμοποιώντας εξοπλισμό σάρωσης/εντοπισμού, μηχανικές συσκευές, ή σκύλους ;			

Σημειώσεις:

No.	Διαχείριση των ασυνόδευτων αποσκευών	Ναι	Όχι	Δ/Ε
1.	Οι ασυνόδευτες αποσκευές προσδιορίζονται, εξετάζονται πριν από την είσοδο στην <i>Λιμενική Εγκατάσταση</i> ή πριν μεταφερθούν μεταξύ της <i>Λιμενικής Εγκατάστασης</i> και του πλοίου;			
2.	Οι ασυνόδευτες αποσκευές ή τα προσωπικά είδη, τα εισαγόμενα φορτία , τα εξαγόμενα φορτία, και τα εγχώρια φορτία διαχωρίζονται από άλλο φορτίο σε μια διασφαλισμένη περιοχή;			
3.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ περιορισμού, αναστολής, ή άρνησης της παραλαβής ασυνόδευτων αποσκευών;			

Σημειώσεις:

No.	Παρακολούθηση της ασφάλειας της <i>Λιμενικής Εγκατάστασης</i>	Ναι	Όχι	Δ/Ε
1.	Ο φωτισμός της <i>Λιμενικής Εγκατάστασης</i> ανταποκρίνεται στα αποδεκτά πρότυπα της βιομηχανίας ;			
2.	Η περίμετρος της εγκατάστασης φωτίζεται; ( συνεχής ή εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός)			

3.	Η περίμετρος όλων των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης φωτίζεται; ( Συνεχής ή εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός)			
4.	Όλες οι εισοδοί οχημάτων φωτίζονται;			
5.	Όλες οι εισοδοί για τους πεζούς φωτίζονται; (Συνεχής φωτισμός απαιτείται για όλες τις ανοικτές εισόδους πεζών. Ο εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός για τις εισόδους πεζών που είναι κλειδωμένες ή ειδικά μη προσιτές έως ότου εγκριθεί από το προσωπικό ασφάλειας ).			
6.	Όλοι οι ντόκοι ,οι αποβάθρες, οι προκυμαίες και άλλες περιοχές εργασίας φωτίζονται με έναν τρόπο ώστε να μην παρεμποδίζουν τη ναυσιπλοΐα; (Συνεχής φωτισμός απαιτείται όταν υπάρχει οποιαδήποτε δραστηριότητα σε αυτές τις περιοχές ως προφύλαξη ασφάλειας. Εντούτοις, κατά τη διάρκεια των χρόνων αδράνειας, εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός.)			
7.	Φωτίζονται όλες οι από θαλάσσης προσεγγίσεις στους ντόκους,τις αποβάθρες, ή τις προκυμαίες ; (Συνεχής φωτισμός απαιτείται όταν υπάρχει οποιαδήποτε δραστηριότητα σε αυτές τις περιοχές. Εντούτοις, κατά τη διάρκεια των χρόνων αδράνειας, ο εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός.)			
8.	Όλα τα ανοικτά ναυπηγεία φωτίζονται; (Συνεχής ή εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός)			
9.	Τα μέρη των χώρων στάθμευσης φωτίζονται;			
10.	Όλα τα μέρη των χώρων στάθμευσης φωτίζονται με έναν τρόπο ώστε να αποτραπούν σκιές και τομείς φτωχού φωτισμού μεταξύ οχημάτων, και είναι ο φωτισμός ομαλός σε όλο το μέρος;			
11.	Ο προστατευτικός φωτισμός περιμέτρου τακτοποιείται έτσι ώστε το προσωπικό περιπόλου της δύναμης ασφάλειας να παραμένει συγκριτικά στο σκοτάδι;			
12.	Η Λιμενική Εγκατάσταση έχει μια εφεδρική πηγή ενέργειας έκτακτης ανάγκης για την προστασία του συστήματος φωτισμού της;			
13.	Υπάρχουν παροχές για προστατευτικό φωτισμό εφεδρείας ή έκτακτης ανάγκης;			
14.	Παρέχεται ο φωτισμός από την ανατολή μέχρι την δύση του ηλίου και κατά τη διάρκεια των περιόδων χαμηλής ορατότητας;			
15.	* * Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για να ερευνηθούν οι περιοχές από την πλευρά της θαλάσσης για εκρηκτικές ύλες ή άλλες επικίνδυνες συσκευές πριν από μια άφιξη πλοίου στις λιμενικές εγκαταστάσεις ή τις προκυμαίες που είναι ανενάνδρωτες ή μη παρακολουθούμενες ;			
16.	Όλος ο εξοπλισμός αισθητήρων, οι πόρτες, τα συρτάρια ασφαλιζονται με βασικές κλειδαριές ή βίδες και εξοπλίζονται με διακόπτες απόδειξης παραβίασης;			
17.	Υπάρχει μια εναλλακτική ή ανεξάρτητη πηγή ενέργειας διαθέσιμη για χρήση στο σύστημα σε περίπτωση διακοπής ρεύματος;			
18.	Η Λιμενική Εγκατάσταση χρησιμοποιεί οποιοδήποτε σύστημα εντοπισμού εισβολέων (IDS);			
19.	Το σύστημα εντοπισμού εισβολέων επιθεωρείται ή/και δοκιμάζεται τουλάχιστον μηνιαίως;			
20.	Η δύναμη ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης έχει το δικό της σύστημα επικοινωνίας με άμεση επικοινωνία μεταξύ ενός κέντρου ελέγχου ασφάλειας / ενός κέντρου επικοινωνιών και κάθε μονάδας ασφάλειας;			
21.	Υπάρχει ένας εναλλακτικός τρόπος επικοινωνίας διαθέσιμος στη δύναμη ασφάλειας;			
22.	Υπάρχει μια δεύτερη γραμμή παροχής ηλεκτρικού ρεύματος που διαχωρίζεται από το κυρίως ηλεκτροφόρο καλώδιο(α) που παρέχει τη δυνατότητα μεταφοράς ρεύματος γρήγορα στη δεύτερη γραμμή κατά τη διάρκεια διακοπών ρεύματος;			
23.	Υπάρχει μια εναλλακτική ή ανεξάρτητη πηγή ενέργειας για τα συστήματα ασφάλειας και επικοινωνιών;			
24.	Το κέντρο επικοινωνιών ασφάλειας έχει την επαρκή φυσική ασφάλεια;			
25.	Είναι το σύστημα επικοινωνιών ικανό να μεταδώσει τις οδηγίες σε όλες τις δυνάμεις ασφάλειας ταυτόχρονα κατά τρόπο γρήγορο ή έγκαιρο;			
26.	Όλος ο εξοπλισμός επικοινωνιών συντηρείται κατάλληλα;			

\*\* Συστήνεται για τις εγκαταστάσεις επικινδύνων φορτίων  
Σημειώσεις;

## Βιβλιογραφία:

ISPS code 2003 edition (international maritime organization publications)

Seacurity (Maarten van de voort and Kevin A. O'Brien, by Rand Publications)

Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 29/04/04

Internet sites:

[www.elime.gr](http://www.elime.gr) (ένωσης λιμένων Ελλάδος)

[www.ypen.gr](http://www.ypen.gr) (υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας)

[www.olp.gr](http://www.olp.gr) (οργανισμός λιμένος Πειραιώς)

[www.naytemporiki.gr](http://www.naytemporiki.gr) (εφημερίδα ναυτεμπορική)

[www.olth.gr](http://www.olth.gr) (οργανισμός λιμένος Ελευσίνας)

[www.olpa.gr](http://www.olpa.gr) (οργανισμός λιμένος Πατρών)

[www.imo.org](http://www.imo.org) (οργανισμός IMO)

[www.hrs.gr](http://www.hrs.gr) (ελληνικός νηογνώμονας)

[www.scirus.com](http://www.scirus.com) (δίκτυο επιστημονικής αρθρογραφίας)

[www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int) (ευρωπαϊκή ένωση)

Επίσης ευχαριστούμε για την συνεργασία τους υπευθύνους για την εφαρμογή του κώδικα στον λιμένα Χαλκίδος, όπως επίσης και τον γενικό διευθυντή της ενώσεως λιμένων Ελλάδος κων. Γιώργο Καστελάνο για την πολύτιμη βοήθειά του.

Τέλος ευχαριστούμε τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κοινού των εμπορικών λιμένων Πειραιώς Θεσσαλονίκης Πατρών και Λαυρίου για την συνεργασία τους.