

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΕΚΝΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Οδηγίες σχετικά με τις νέες τροποποιήσεις της ΔΣ SOLAS 74 (κανονισμοί σχετικά με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) και τον νέο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ιστορικό

Στη διπλωματική διάσκεψη που συγκλήθηκε το Δεκέμβριο του 2002 στον ΙΜΟ στο Λονδίνο υιοθετήθηκαν μια σειρά τροποποιήσεων στη ΔΣ SOLAS 74. Συγκεκριμένα έγιναν τροποποιήσεις των Κεφ. V και XI. Το Κεφ. XI διαιρέθηκε σε δύο κεφάλαια στο Κεφ. XI-1 και XI-2. Επι πλέον σε εφαρμογή του Κεφαλαίου XI-2 που αφορά την «ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας από έκνομες ενέργειες» υιοθετήθηκε ένας κώδικας για την ασφάλεια (security) πλοίου και Λιμενικών Εγκαταστάσεων ο οποίος είναι Διεθνής (ISPS) και αποτελείται από δύο Μέρη. Το Μέρος Α το οποίο είναι υποχρεωτικό και το Μέρος Β το οποίο είναι συμβουλευτικό.

2. Οι κανονισμοί και ο κώδικας θα τεθούν σε ισχύ από την 1^η Ιουλίου 2004

Σκοπός της παρούσης εγκυκλίου είναι η παροχή οδηγιών αναφορικά με την εφαρμογή του νέου Κεφαλαίου XI-2 όπου εξετάζει την «ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας από έκνομες ενέργειες» των πλοίων καθώς και του Διεθνή Κώδικα (ISPS). Όλα τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι κανονισμοί του Κεφ XI-2 και το υποχρεωτικό μέρος Α του κώδικα απαιτείται μέχρι την 1η Ιουλίου 2004 (ή όπως αλλιώς αναφέρεται στις μεμονωμένες διατάξεις) να προσαρμοστούν στους κανονισμούς αυτούς και τον κώδικα ISPS σε σχέση με το πλοίο τροποποιήσεις/πρόσθετες απαιτήσεις καθώς και απαιτήσεις σε τεκμηρίωση / πληροφορίες και λειτουργικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται.

Οι κανονισμοί και ο κώδικας ISPS εφαρμόζεται στα :

1. επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένου του επιβατικού ταχύπλοου πλοίου
2. φορτηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένου του ταχύπλοου πλοίου Ολικής Χωρητικότητας 500 G.T. και πάνω και
3. παράκτιες κινητές μονάδες γεωτρήσεων και

Ισχύουν επίσης για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τέτοια πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες με τον όρο ότι οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα αποφασίσουν την έκταση εφαρμογής του μέρους Α του Κώδικα ISPS σε εκείνες τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις μέσα στο έδαφός τους που, αν και χρησιμοποιούνται πρώτιστα για πλοία που δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, πρέπει, περιστασιακά, να εξυπηρετήσουν τα πλοία που καταπλέουν ή που αναχωρούν για ένα διεθνές ταξίδι.

Οι κανονισμοί και ο κώδικας ISPS δεν ισχύουν για τα πολεμικά, τα βοηθητικά ναυπηγήματα ή άλλα πλοία που ανήκουν ή που χρησιμοποιούνται από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση και χρησιμοποιούνται μόνο για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 1 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

3. Πορθμεία (Ε/Γ –Ο/Γ, Ο/Γ πλοία) και άλλες κανονικές υπηρεσίες

Πρέπει να σημειωθεί ότι το κεφάλαιο XI-2 (κανονισμός 11 - εναλλακτικές συμφωνίες ασφάλειας) επιτρέπει στο ΥΕΝ να συμμετέχει σε διμερείς ή πολύπλευρες συμφωνίες με άλλες Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις για εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας που καλύπτουν Βραχείς Διεθνείς πλόες σε σταθερές διαδρομές μεταξύ των Λιμενικών Εγκαταστάσεων που βρίσκονται μέσα στα εδάφη τους. Τέτοιες συμφωνίες πρέπει να αναθεωρούνται περιοδικά και δεν πρέπει να διακυβεύουν το επίπεδο ασφάλειας άλλων πλοίων ή των Λιμενικών Εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από την συμφωνία.

Κανένα πλοίο που καλύπτεται από μια τέτοια συμφωνία δεν μπορεί να διενεργήσει οποιοσδήποτε δραστηριότητες **απο πλοίο σε πλοίο** με ένα πλοίο που δεν καλύπτεται από τη συμφωνία.

Οι διαχειριστές πορθμείων και άλλοι που διαχειρίζονται πλοία που εκτελούν Βραχείς Διεθνείς πλόες και επιθυμούν να θεσπίσουν εναλλακτικά μέτρα ασφάλειας με εκείνα που ορίζονται στους κανονισμούς και το Μέρος Α του Κώδικα ISPS, πρέπει να έρθουν σε επαφή με το ΥΕΝ και τις Κυβερνήσεις των λιμένων που εξυπηρετούν και να συμβουλευονται σχετικά με τέτοιες εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας.

4. Ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφάλειας

Στον κανονισμό XI-2/12 επιτρέπεται στο ΥΕΝ να επιτρέψει σε ένα συγκεκριμένο πλοίο ή μια ομάδα πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία να εφαρμόσει άλλα μέτρα ασφάλειας ισοδύναμα με εκείνα που ορίζονται από τους κανονισμούς ή το μέρος Α του Κώδικα ISPS, υπό τον όρο ότι τέτοια μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικά όσο εκείνα που ορίζονται.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν την παροχή αυτή πρέπει να υποβάλουν στο ΥΕΝ για εξέταση προτάσεις για ισοδύναμες ρυθμίσεις που αφορούν μέτρα ασφάλειας.

5. Οι απαιτήσεις

Οι λεπτομέρειες των απαιτήσεων που προέρχονται από τις διατάξεις ασφάλειας παρουσιάζονται παρακάτω ως :

Τμήμα Α Μετασκευή πλοίου/πρόσθετα μέσα που απαιτείται να φέρουν

Τμήμα Β Ευθύνες «Εταιρείας»

Τμήμα Γ Τεκμηρίωση/ πληροφορίες που απαιτούνται για τα πλοία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β. ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 2 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ' ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε' ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΑΠΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΙΣΩΣ ΥΠΑΡΧΟΥΝ

Τα τρία αυτά τμήματα μαζί με τα Παραρτήματα περιγράφουν τις προπαρασκευαστικές απαιτήσεις που οι Εταιρείες πρέπει να εξετάσουν **πολύ πριν από την έναρξη ισχύος των απαιτήσεων της 1^{ης} Ιουλίου 2004**

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 3 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

Νέοι κανονισμοί της ΔΣ SOLAS 74 και ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίου και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) από έκνομες ενέργειες

Περίληψη των απαιτήσεων

A. Μετασκευές πλοίου/πρόσθετα μέσα που απαιτείται το πλοίο να φέρει.

1. Να φέρει/εγκαταστήσει ένα αυτόματο σύστημα προσδιορισμού (AIS)
2. Να έχει μόνιμα χάραγμένο τον αριθμό αναγνώρισης πλοίου εξωτερικά και εσωτερικά
3. Να έχει ένα Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου.

B. Στα πλαίσια των ευθυνών της «Εταιρείας» απαιτείται να:

1. εφοδιάσει κάθε πλοίο που διαχειρίζεται με ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου
2. εξασφαλίσει ότι είναι πάντα διαθέσιμο στο πλοίο για επιθεώρηση

Τα απαραίτητα βήματα για τον εφοδιασμό του πλοίου με ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου είναι:

1. ο διορισμός ενός Υπευθύνου Ασφάλειας «Εταιρείας» (ΥΑΕ)
2. η πραγματοποίηση μιας αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου στο πλοίο)
3. η δημιουργία ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου που ικανοποιεί την ΔΣ SOLAS 74 και τον Κώδικα ISPS, εξασφαλίζοντας ότι το σχέδιο είναι:
 - i. εγκεκριμένο από το ΥΕΝ, ή κατόπιν εξουσιοδότησης του ΥΕΝ
 - ii. πάντα διαθέσιμο στο πλοίο και
 - iii. ότι τα μέτρα που περιγράφονται στο σχέδιο εφαρμόζονται
4. ο προσδιορισμός ενός Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ) σε κάθε πλοίο
5. εξασφάλιση ότι τα προβλεπόμενα γυμνάσια και ασκήσεις ασφάλειας διενεργούνται
6. παροχή των κατάλληλων πόρων στο πλοίο για να πραγματοποιήσουν το σχέδιο ασφάλειας.

Γ. Τεκμηρίωση/ πληροφορίες που απαιτούνται για τα πλοία

Απαιτήσεις πλοίου :

1. να είναι εφοδιασμένο με ένα Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου που έχει εγκριθεί από το ΥΕΝ ή Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας (ΑΟΑ)

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 4 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

A. ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ / ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΣΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΝΑ ΦΕΡΟΥΝ

Περίληψη

Στο πλοίο απαιτείται να:

1. υπάρχει/εγκατασταθεί ένα Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού (AIS)
2. χαραχθεί ο αριθμός αναγνώρισης πλοίου εξωτερικά και εσωτερικά
3. υπάρχει ένα Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου.

A.1 Τροποποίηση στο Κεφάλαιο V - Κανονισμός 19 - Απαιτήσεις για τον εφοδιασμό με ναυτιλιακά συστήματα πλοήγησης και εξοπλισμό

1.1 Η ημερομηνία εφαρμογής για τη εγκατάσταση του AIS στα πλοία, εκτός από τα επιβατηγά πλοία και τα Δεξαμενόπλοια, Ολικής Χωρητικότητας 300 GT και πάνω αλλά λιγότερο από 50.000 GT, καθορίστηκε το αργότερο έως την πρώτη επιθεώρηση εξοπλισμού ασφάλειας μετά από την 1η Ιουλίου 2004 ή μέχρι την 31 Δεκεμβρίου 2004, οποιοσδήποτε εμφανίζεται νωρίτερα. (Για τα Επιβατηγά πλοία και τα Δεξαμενόπλοια, και τα πλοία άνω των 50.000 GT, είχε ήδη απαιτηθεί να εγκαταστήσουν τον εξοπλισμό αυτόν κατά την ημερομηνία εκείνη.)

1.2 Επιπλέον, στα πλοία που έχει εγκατασταθεί το AIS απαιτείται να διατηρούν πάντα τις μεταδόσεις AIS σε λειτουργία εκτός από "όπου οι διεθνείς συμφωνίες, οι κανόνες ή τα πρότυπα προβλέπουν για την προστασία των πληροφοριών πλοήγησης." [Κανονισμός 8 του κεφαλαίου XI-2 της ΔΣ SOLAS δίνει την διακριτική ευχέρεια στον Πλοίαρχο να θέσει την ασφάλεια (safety) του πλοίου πάνω από τις απαιτήσεις ασφάλειας (security).] (Σημειώστε ότι δεν απαιτείται τα κράτη μέλη να έχουν την ικανότητα να λαμβάνουν πληροφορίες που διαβιβάζονται από το AIS).

1.3 **Σύσταση** - Οι εταιρείες συνιστάται να έρθουν σε επαφή με τους κατασκευαστές εξοπλισμού για να θέσουν παραγγελίες, όπου θα εξασφαλίσουν μεταξύ άλλων ότι ο εξοπλισμός αυτός παρέχεται, εγκαθίσταται και εξετάζεται κατά την προβλεπόμενη ημερομηνία (εξ). Οι οδηγίες για την εγκατάσταση του AIS εκδόθηκαν από τον IMO στις 6 Ιανουαρίου 2003 με την εγκύκλιο SN/Circ.227 και ζητήθηκε από τις Κυβερνήσεις μέλη να τις θέσουν στην προσοχή όλων των ενδιαφερομένων.

A.2 Τροποποίηση στο Κεφάλαιο XI-1 Κανονισμός 3 - Αριθμός Ταυτότητας Πλοίου

2.1 Σε όλα τα πλοία απαιτείται να φαίνεται μόνιμη χαραξη του αριθμού ταυτότητας του πλοίου (Απόφαση A 600(15) IMO), απλά , ορατός, πάνω από οποιονδήποτε άλλων χαραξων και χρωματισμένος με ένα αντιπαραβαλλόμενο χρώμα, εσωτερικά και εξωτερικά, το αργότερο έως τον πρώτο προγραμματισμένο Δεξαμενισμό του πλοίου μετά από την 1η Ιουλίου 2004. Η μόνιμη χαραξη μπορεί να γίνει με αυξημένη εγγραφή ή με κοπή σε ή με κεντρικό ποντάρισμα ή με οποιαδήποτε άλλη ισοδύναμη μέθοδο χάραξης που εξασφαλίζει ότι δεν είναι εύκολο να εξαλειφθεί.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 6 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

2.2 Ο αριθμός πρέπει να χαραχθεί:

- (a) στο εξωτερικό του πλοίου σε μια ορατή θέση είτε στην πρύμνη του πλοίου είτε σε κάθε πλευρά στη γάστρα, στο μέσον του πλοίου Δεξιά και Αριστερά, επάνω από τη έμφορτο ίσαλο γραμμή είτε στην πλευρά της υπερκατασκευής, Δεξιά και Αριστερά είτε στο μέτωπο της υπερκατασκευής ή, στην περίπτωση επιβατηγού πλοίου, σε μια οριζόντια επιφάνεια ορατή από αέρος. Πάνω από 200mm στο ύψος με το πλάτος αναλογικά προς το ύψος και
- (b) στο εσωτερικό του πλοίου σε μια ευπρόσιτη θέση είτε σε ένα από τα εγκάρσια διαφράγματα των χώρων μηχανημάτων, είτε σε ένα από τα στόμια κυτών, είτε, στην περίπτωση των Δεξαμενοπλοίων, στο χώρο αντλιοστασίου είτε, στην περίπτωση πλοίου με χώρους RO/RO σε ένα από τα εγκάρσια διαφράγματα των χώρων RO/RO. Πάνω από 100mm στο ύψος με το πλάτος αναλογικά προς το ύψος.

2.3 Σύσταση - Οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές συνιστάται να εξετάσουν την απαίτηση αυτήν, ειδικά για την εξωτερική χαραξη, κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε δεξαμενισμού που σχεδιάστηκε πριν από την έναρξη ισχύος.

A.3 Κεφάλαιο XI-2 - Κανονισμός 6 - Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System)

1. Όλα τα Επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, χημικά Δεξαμενόπλοια, Υγραεριοφόρα, μεταφοράς χύδην φορτίου (Bulk Carriers) και ταχύπλοα φορτηγά πλοία, 500 GT και πάνω, το αργότερο έως την πρώτη ραδιοτηλεπικοινωνιακή επιθεώρηση μετά από την 1η Ιουλίου 2004 και άλλα φορτηγά πλοία 500 GT και πάνω και των κινητών μονάδων παράκτιων γεωτρήσεων, το αργότερο έως την πρώτη ραδιοτηλεπικοινωνιακή επιθεώρηση μετά από την 1η Ιουλίου 2006, απαιτούνται να έχουν ένα Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου που, όταν ενεργοποιείται:
 - .1 αρχίζει και διαβιβάζει ένα σήμα συναγερμού ασφάλειας από το πλοίο προς την **Διαχειρίστρια «εταιρεία»** και αυτή με την σειρά της ενημερώνει την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ (που θα σας γνωστοποιηθεί με νεώτερη εγκύκλιο) προσδιορίζοντας το πλοίο, τη θέση και την ένδειξη ότι η ασφάλεια του πλοίου είναι κάτω από απειλή ή η ασφάλεια έχει υποβαθμιστεί
 - .2 να μη στέλνει το σήμα συναγερμού ασφάλειας πλοίου σε οποιαδήποτε άλλα πλοία
 - .3 να μην ενεργοποιεί οποιονδήποτε συναγερμό επί του πλοίου και
 - .4 να συνεχίζει τον συναγερμό ασφάλειας πλοίου μέχρι να απενεργοποιηθεί ή/και να αποκατασταθεί.
2. Το σύστημα συναγερμού ασφάλειας πλοίου πρέπει να είναι ικανό να ενεργοποιείται από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας και τουλάχιστον απο μια άλλη θέση και να

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 7 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

3. Η «εταιρεία» που λαμβάνει το σήμα ενός συναγερμού ασφάλειας πλοίου πρέπει να ειδοποιήσει αμέσως την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ το οποίο με την σειρά του ενημερώνει το κράτος (η) κοντά στο οποίο το πλοίο κινείται προς το παρόν. Στο ΥΕΝ όταν του γνωστοποιείται ένας συναγερμός ασφάλειας πλοίου από ένα πλοίο που δεν είναι Ελληνικό πρέπει αμέσως να ειδοποιήσει το αρμόδιο κράτος σημαίας και, εάν κριθεί απαραίτητο, το κράτος (η) κοντά στα οποία το πλοίο κινείται προς το παρόν.

Σημειώσεις:

This image shows a full page of white paper with horizontal blue ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page, providing a template for handwriting practice or general writing. There are no margins, text, or other markings on the page.

B. ΕΥΘΥΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Περίληψη

Η «εταιρεία» έχει την ευθύνη για τον εφοδιασμό κάθε πλοίου που διαχειρίζεται με ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου και εξασφαλίζει επίσης ότι είναι πάντα διαθέσιμο στο πλοίο για επιθεώρηση.

Τα απαραίτητα βήματα για να εφοδιασθεί το πλοίο με ένα διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου είναι:

1. Ο διορισμός ενός Υπευθύνου Ασφάλειας Εταιρείας.
2. Η διενέργεια μιας αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου (περιλαμβανομένης μιας επιτόπιας επιθεώρησης της ασφάλειας)(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β).
3. Η δημιουργία ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου που ικανοποιεί τη ΔΣ SOLAS 74 και τον κώδικα ISPS και η εξασφάλιση ότι:
 - (i) το σχέδιο είναι εγκεκριμένο από το ΥΕΝ, ή κατά εξουσιοδότηση του ΥΕΝ
 - (ii) το σχέδιο είναι πάντα διαθέσιμο στο πλοίο και
 - (iii) τα μέτρα που περιγράφονται στο σχέδιο εφαρμόζονται.
4. Ο προσδιορισμός ενός Αξιωματικού σε κάθε πλοίο ως Αξιωματικού ασφάλειας πλοίου.
5. Εξασφαλίζει ότι τα προβλεπόμενα γυμνάσια και ασκήσεις ασφάλειας πραγματοποιούνται.
6. **Παροχή των κατάλληλων πόρων στο πλοίο** για να πραγματοποιηθεί το σχέδιο ασφάλειας.

B.1 Υπεύθυνος Ασφάλειας «εταιρείας» (ΥΑΕ)

1.1 Η παράγραφος 11 του Μέρους Α (υποχρεωτικό) του κώδικα ISPS απαιτεί για κάθε «εταιρεία» να υποδείξει ένα πρόσωπο που θα ενεργεί ως Υπεύθυνος Ασφάλειας «Εταιρείας» για ένα ή περισσότερα πλοία, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους πλοίων που λειτουργεί η «Εταιρεία», υπό τον όρο ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία το πρόσωπο αυτό είναι αρμόδιο. Μια «εταιρεία» μπορεί, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους πλοίων που λειτουργεί, να υποδείξει διάφορα πρόσωπα ως Υπευθύνους Ασφάλειας «Εταιρείας» υπό τον όρο ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία κάθε πρόσωπο είναι αρμόδιο.

1.2 Για τα πλοία αυτά, τα καθήκοντα και οι ευθύνες του Υπευθύνου Ασφάλειας «Εταιρείας» περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε:

- .1 ενημέρωση για το επίπεδο απειλών που πιθανόν να αντιμετωπιστούν από το πλοίο, χρησιμοποιώντας τις σωστές αξιολογήσεις της ασφάλειας και άλλες σχετικές πληροφορίες

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 10 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .2 εξασφάλιση ότι πραγματοποιούνται οι αξιολογήσεις της ασφάλειας πλοίων
- .3 εξασφάλιση της ανάπτυξης, υποβολής για έγκριση και ακολούθως την εφαρμογή και την τήρηση του σχεδίου ασφάλειας πλοίων
- .4 εξασφάλιση ότι τροποποιείται το σχέδιο ασφάλειας πλοίων, ανάλογα με την περίπτωση, για να διορθωθούν οι ανεπάρκειες και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις ασφάλειας του συγκεκριμένου πλοίου
- .5 μέριμνα για τους εσωτερικούς ελέγχους και τις αναθεωρήσεις των δραστηριοτήτων ασφάλειας
- .6 μέριμνα για τους αρχικούς και επόμενους ελέγχους του πλοίου από το ΥΕΝ ή από Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας (ΑΟΑ)
- .7 εξασφάλιση ότι οι ελλείψεις και οι μη-συμμορφώσεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια των εσωτερικών ελέγχων, των περιοδικών αναθεωρήσεων, των επιθεωρήσεων ασφάλειας και των επαληθεύσεων της συμμόρφωσης εξετάζονται αμέσως και επεξεργάζονται
- .8 ενίσχυση της συνειδητοποίησης και επαγρύπνησης για την ασφάλεια
- .9 εξασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης για το προσωπικό αρμόδιο για την ασφάλεια του πλοίου
- .10 εξασφάλιση της αποτελεσματικής επικοινωνίας και της συνεργασίας μεταξύ του Αξιωματικού ασφάλειας πλοίου και των αρμοδίων Υπευθύνων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης
- .11 εξασφάλιση της συμβατότητας μεταξύ των απαιτήσεων ασφάλειας από έκνομες ενέργειες (security) και των απαιτήσεων ασφάλειας (safety)
- .12 εξασφάλιση ότι, εάν χρησιμοποιούνται σχέδια ασφάλειας αδελφού-πλοίου ή στόλου, το σχέδιο για κάθε πλοίο απεικονίζει τις πληροφορίες ακριβώς για το συγκεκριμένο πλοίο και
- .13 εξασφάλιση ότι οποιεσδήποτε εναλλακτικές ή ισοδύναμες ρυθμίσεις εγκεκριμένες για ένα συγκεκριμένο πλοίο ή μια ομάδα πλοίων εφαρμόζεται και διατηρείται.

1.3 Ενώ ο ΥΑΕ δεν χρειάζεται απαραίτητως προσωπικά να αναλάβει όλα τα καθήκοντα που συνδέονται με τη θέση, η τελική ευθύνη για ότι αυτά εκτελούνται κατάλληλα παραμένει στον μεμονωμένο ΥΑΕ.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 11 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

1.4 Η παράγραφος 13 του μέρους Α (υποχρεωτικό) του κώδικα ISPS απαιτεί ο Υπεύθυνος Ασφάλειας «Εταιρείας» (και το βασικό αρμόδιο προσωπικό της «Εταιρείας» στη ξηρά) να έχει τη γνώση, και την εκπαίδευση, **σε μερικά ή σε όλα από τα παρακάτω**, ανάλογα με την περίπτωση:

- .1 Διοίκηση ασφάλειας
- .2 σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις
- .3 σχετική κυβερνητική νομοθεσία και κανονισμοί
- .4 ευθύνες και ρόλοι άλλων οργανισμών ασφάλειας
- .5 μεθοδολογία της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίων
- .6 μέθοδοι ελέγχων και επιθεωρήσεων ασφάλειας πλοίων
- .7 λειτουργίες και συνθήκες πλοίου και λιμένα
- .8 μέτρα ασφάλειας πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- .9 προετοιμασία για έκτακτη ανάγκη και απόκριση και σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης
- .10 τεχνικές για οδηγίες που αφορούν την κατάρτιση και την εκπαίδευση ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων και των διαδικασιών ασφάλειας
- .11 **διαχείριση ευαίσθητων πληροφοριών** σχετικά με την ασφάλεια και επικοινωνίες που έχουν σχέση με την ασφάλεια
- .12 γνώση των τρεχόντων απειλών και των σχεδίων ασφάλειας
- .13 αναγνώριση και ανίχνευση των όπλων, των επικίνδυνων ουσιών και των συσκευών
- .14 αναγνώριση, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών και τρόπου συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια
- .15 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφάλειας
- .16 εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας και οι λειτουργικοί περιορισμοί τους
- .17 μέθοδοι διενέργειας ελέγχων επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης
- .18 μέθοδοι φυσικών ερευνών και επιθεωρήσεων για μη είσοδο
- .19 γυμνάσια και ασκήσεις ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των γυμνασίων και των ασκήσεων με τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και
- .20 αξιολόγηση των γυμνασίων και των ασκήσεων ασφάλειας.

B.2 Αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου

2.1 Στην παράγραφο 8 του Μέρους Α (υποχρεωτικό) του Κώδικα ISPS απαιτείται ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας να εξασφαλίζει ότι, για κάθε πλοίο για το οποίο έχει ευθύνες ασφάλειας, διενεργείται μια αξιολόγηση της ασφάλειας από πρόσωπα που έχουν κατάλληλες ικανότητες να αξιολογήσουν την ασφάλεια ενός πλοίου, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS.

2.2 Η αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου θεωρείται ένα ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας δημιουργίας του Σχέδιου Ασφάλειας Πλοίου.

2.3 Μια ναυτιλιακή εταιρία μπορεί να διενεργήσει την Αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου της (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β).

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 12 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

2.4 Η αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου πρέπει να περιλάβει **μία επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας** και, τουλάχιστον, τα παρακάτω στοιχεία:

- .1 προσδιορισμός των υπαρχόντων μέτρων ασφάλειας, διαδικασίες και λειτουργίες ·
- .2 προσδιορισμός και αξιολόγηση των βασικών διαδικασιών στο πλοίο που είναι σημαντικό να προστατεύονται ·
- .3 προσδιορισμός των πιθανών απειλών στις βασικές λειτουργίες πλοίου και η πιθανότητα να συμβούν, προκειμένου να καθοριστούν και να δοθεί προτεραιότητα στα μέτρα ασφάλειας (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α) · και
- .4 προσδιορισμός των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένων των ανθρώπινων παραγόντων στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

2.5 Η αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου πρέπει να τεκμηριωθεί, να αναθεωρηθεί, να γίνει αποδεκτή και να διατηρηθεί από την «εταιρεία».

2.6 Πριν από την έναρξη της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου, ο ΥΑΕ πρέπει να εξασφαλίσει ότι επωφελείται των πληροφοριών που είναι διαθέσιμες για την αξιολόγηση της απειλής για τους λιμένες στους οποίους το πλοίο θα προσεγγίσει ή στους οποίους επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες και για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα προστατευτικά μέτρα τους. Ο ΥΑΕ πρέπει να μελετήσει τις προηγούμενες αναφορές σχετικά με παρόμοιες ανάγκες ασφάλειας. Όπου είναι εφικτό, ο ΥΑΕ πρέπει να συναντηθεί με τα αρμόδια πρόσωπα στο πλοίο και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις για να συζητήσει το σκοπό και τη μεθοδολογία της αξιολόγησης.

2.6 Στην αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετασθούν τα παρακάτω στοιχεία στο πλοίο:

- .1 φυσική ασφάλεια ·
- .2 κατασκευαστική ακεραιότητα ·
- .3 συστήματα προστασίας προσωπικού ·
- .4 διαδικαστικές πολιτικές ·
- .5 συστήματα ραδιοτηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των συγκροτημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών και των δικτύων ·
- .6 άλλες περιοχές που μπορούν, εάν χρησιμοποιηθούν για παράνομη παρατήρηση, να θέσουν έναν κίνδυνο στον άνθρωπο, ιδιοκτησία, ή λειτουργίες στο πλοίο ή μέσα σε μια Λιμενική Εγκατάσταση.

2.7 Εκείνοι που εμπλέκονται σε μια αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου πρέπει να είναι σε θέση να ζητήσουν εξειδικευμένη βοήθεια σε σχέση με:

- .1 γνώση των τρεχόντων απειλών και των σχεδίων ασφάλειας ·
- .2 αναγνώριση και ανίχνευση όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών ·
- .3 αναγνώριση, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών μορφών συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια ·
- .4 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφάλειας ·

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 13 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .5 μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για να προκαλέσουν ένα γεγονός ασφάλειας
- .6 αποτελέσματα των εκρηκτικών υλών στις δομές και τον εξοπλισμό του πλοίου
- .7 ασφάλεια πλοίου
- .8 επιχειρησιακές πρακτικές διεπαφής πλοίου/λιμένα
- .9 σχέδια έκτακτης ανάγκης, προετοιμασία για έκτακτη ανάγκη και απόκριση
- .10 φυσική ασφάλεια
- .11 συστήματα ραδιοτηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των συγκροτημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών και των δικτύων
- .12 ναυτική μηχανολογία και
- .13 λειτουργίες πλοίου και λιμένων.

2.8 Ο ΥΑΕ πρέπει να λάβει και να καταγράψει τις πληροφορίες που απαιτούνται για να διενεργήσει μια αξιολόγηση, που περιλαμβάνει:

- .1 το γενικό σχεδιάγραμμα του πλοίου
- .2 τη θέση των περιοχών που πρέπει να υπάρχει περιορισμένη πρόσβαση, όπως η γέφυρα ναυσιπλοΐας, οι χώροι μηχανημάτων κατηγορίας Α και άλλοι σταθμοί ελέγχου όπως καθορίζεται στο κεφάλαιο II-2 της ΔΣ SOLAS, κ.λπ.
- .3 τη θέση και τη λειτουργία κάθε πραγματικού ή πιθανού σημείου πρόσβασης στο πλοίο
- .4 τις αλλαγές παλίνρροιας που μπορούν να επιδράσουν στην τρωτότητα ή την ασφάλεια του πλοίου
- .5 τους χώρους φορτίου και τις ρυθμίσεις στοιβάσεως
- .6 τις θέσεις όπου αποθηκεύονται οι προμήθειες στο πλοίο και ο ουσιαστικός εξοπλισμός συντήρησης
- .7 τις θέσεις όπου αποθηκεύονται οι ασυνόδευτες αποσκευές
- .8 τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και τον εφεδρικό διαθέσιμο για την διατήρηση των ουσιαστικών υπηρεσιών
- .9 τον αριθμό προσωπικού του πλοίου, οποιαδήποτε υπάρχοντα καθκόντα ασφάλειας και οποιεσδήποτε υπάρχουσες απαιτήσεις πρακτικών κατάρτισης της «Εταιρείας»
- .10 τον υπάρχοντα εξοπλισμό προστασίας και ασφάλειας για την προστασία επιβατών και προσωπικού του πλοίου
- .11 τις οδούς διαφυγής και εγκατάλειψης και τους σταθμούς συγκέντρωσης που πρέπει να διατηρηθούν για να εξασφαλίσουν την τακτική και ασφαλή εγκατάλειψη σε έκτακτη ανάγκη του πλοίου
- .12 τις υπάρχουσες συμφωνίες με ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ασφάλειας στο πλοίο συμπεριλαμβανομένων παράκτιων υπηρεσιών ασφάλειας και
- .13 τα υπάρχοντα μέτρα ασφάλειας και τις διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων επιθεώρησης και των διαδικασιών ελέγχου, προσδιορισμού, του εξοπλισμού επιτήρησης και ελέγχου, των εγγράφων προσδιορισμού προσωπικού και των επικοινωνιών, συναγερμού, φωτισμού, ελέγχου πρόσβασης και άλλων κατάλληλων συστημάτων.

2.9 Στην αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίων πρέπει να εξετάζεται κάθε προσδιορισμένο σημείο της πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των εκτεθειμένων στον καιρό καταστροφμάτων, και να αξιολογείται η δυνατότητα πρόσβασης για χρήση από τα άτομα που θα επιδιώξουν να παραβιάσουν την ασφάλεια. Αυτό συμπεριλαμβάνει τα σημεία πρόσβασης διαθέσιμα στα άτομα που έχουν νόμιμη πρόσβαση καθώς επίσης και εκείνων που επιδιώκουν να επιτύχουν μη εξουσιοδοτημένη είσοδο.

2.10 Στην αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζεται η συνεχιζόμενη σχετικότητα των υπάρχουσών μέτρων ασφάλειας και καθοδήγησης, οι διαδικασίες και οι λειτουργίες, κάτω από καταστάσεις ρουτίνας και έκτακτης ανάγκης και πρέπει να καθορίζεται η καθοδήγηση ασφάλειας συμπεριλαμβανομένων:

- των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης
- των διαδικασιών δράσης σε πυρκαγιά ή άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- του επιπέδου επίβλεψης του προσωπικού του πλοίου, των επιβατών, των επισκεπτών, των προμηθευτών, των τεχνικών επισκευής, των εργαζομένων στις αποβάθρες, κ.λπ.
- της συχνότητας και της αποτελεσματικότητας των περιπόλων ασφάλειας
- των συστημάτων ελέγχου πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων προσδιορισμού
- των συστημάτων επικοινωνιών ασφάλειας και των αντιστοίχων διαδικασιών
- των θυρών, των εμποδίων και του φωτισμού ασφαλείας και
- της ασφάλειας και του εξοπλισμού συστημάτων επιτήρησης, ενδεχομένως.

2.11 Στην αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζονται τα πρόσωπα, οι δραστηριότητες, οι υπηρεσίες και οι λειτουργίες που είναι σημαντικό να προστατευθούν.

Αυτό περιλαμβάνει:

- .1 το προσωπικό του πλοίου
- .2 τους επιβάτες, τους επισκέπτες, τους προμηθευτές, τους τεχνικούς επισκευής, το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης, κ.λ.π...
- .3 την ικανότητα να διατηρηθεί ασφαλής ναυσιπλοΐα και την απόκριση σε έκτακτη ανάγκη
- .4 το φορτίο, ιδιαίτερα επικίνδυνα αγαθά ή επιβλαβείς ουσίες
- .5 τις αποθήκες του πλοίου
- .6 τον εξοπλισμό και τα συστήματα επικοινωνίας ασφάλειας πλοίου, εάν υπάρχουν και
- .7 τον εξοπλισμό και τα συστήματα επιτήρησης ασφάλειας του πλοίου, ενδεχομένως.

2.12 Στην αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές απειλές, οι οποίες μπορούν να περιλάβουν τους ακόλουθους τύπους γεγονότων ασφάλειας:

- .1 ζημία ή καταστροφή στο πλοίο ή σε μια Λιμενική Εγκατάσταση, π.χ. από εκρηκτικές συσκευές, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό
- .2 πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή ομηρία προσώπων στο πλοίο
- .3 επέμβαση στο φορτίο, στον ουσιαστικό εξοπλισμό πλοίου ή στα συστήματα ή στις αποθήκες του πλοίου
- .4 μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών
- .5 λαθραία διακίνηση όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των όπλων μαζικής καταστροφής
- .6 χρήση του πλοίου για μεταφορά εκείνων που σκοπεύουν να προκαλέσουν ένα γεγονός ασφάλειας ή/και τον εξοπλισμό τους
- .7 χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλο ή ως μέσον να προκληθεί ζημία ή η καταστροφή
- .8 επιθέσεις από την πλευρά της θάλασσας ενώ το πλοίο ευρίσκεται στην προβλήτα ή στο άγκυροβόλιο και
- .9 επιθέσεις ενώ ευρίσκεται εν πλώ.

2.13 Στην αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι πιθανές τρωτότητες, οι οποίες μπορεί να συμπεριλαμβάνουν:

- .1 σύγκρουση μεταξύ της ασφάλειας (safety) και των μέτρων ασφάλειας (security)
- .2 σύγκρουση μεταξύ των καθηκόντων στο πλοίο και των αναθέσεων ασφάλειας
- .3 καθήκοντα επιτήρησης, αριθμό προσωπικού του πλοίου, ιδιαίτερα με επιπτώσεις στην κούραση, την επαγρύπνηση και την απόδοση του πληρώματος
- .4 οποιεσδήποτε προσδιορισμένες ανεπάρκειες κατάρτισης ασφάλειας και
- .5 οποιοσδήποτε εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων επικοινωνιών.

2.14 Ο ΥΑΕ και ο Αξιωματικός ασφάλειας πλοίου πρέπει πάντα να έχουν υπόψη τους το αποτέλεσμα που τα μέτρα ασφάλειας μπορούν να έχουν στο προσωπικό του πλοίου, που θα παραμείνει στο πλοίο για μεγάλες περιόδους. Κατά την ανάπτυξη των μέτρων ασφάλειας, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην ευκολία, την άνεση και την

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 16 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

προσωπική μυστικότητα του προσωπικού του πλοίου και της ικανότητάς τους να διατηρήσουν την αποτελεσματικότητά τους κατά τη διάρκεια των μεγάλων περιόδων.

- 2.15 Με την ολοκλήρωση της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου, πρέπει να προετοιμαστεί **μια έκθεση**, αποτελούμενη από μια περίληψη για το πώς διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μια περιγραφή κάθε τρωτότητας που διαπιστώνεται κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και μια περιγραφή των αντίμετρων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να εξετάσουν κάθε τρωτότητα. Η έκθεση πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

Επιτόπιος επιθεώρηση ασφάλειας

- 2.16 Η επιτόπιος επιθεώρηση ασφάλειας είναι ένα αναπόσπαστο τμήμα της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου. Στην επιτόπιο επιθεώρηση ασφάλειας πρέπει να εξετάζονται και να αξιολογούνται **τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα στο πλοίο**, διαδικασίες και λειτουργίες για:

- .1 εξασφάλιση της απόδοσης όλων των καθηκόντων ασφάλειας πλοίου
- .2 έλεγχο των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης για εξασφάλιση ότι μόνο εξουσιοδοτημένα πρόσωπα έχουν πρόσβαση σε αυτές
- .3 έλεγχο πρόσβασης στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συστημάτων ταυτοποίησης
- .4 έλεγχο των περιοχών στο πλοίο και των περιοχών που περιβάλλουν το πλοίο
- .5 έλεγχο επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών τους ειδών (συνοδευόμενες και ασυνόδευτες αποσκευές και προσωπικά αντικείμενα προσωπικού πλοίου)
- .6 εποπτεία διαχείρισης του φορτίου και της παράδοσης των προμηθειών στο πλοίο και
- .7 εξασφάλιση ότι η επικοινωνία, η ενημέρωση, και ο εξοπλισμός ασφάλειας πλοίου είναι εύκολα διαθέσιμος.

Β.3 Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου

3.1 Η παράγραφος 9 του κώδικα ISPS απαιτεί ότι κάθε πλοίο πρέπει να φέρει ένα σχέδιο ασφάλειας πλοίου. Το σχέδιο αυτό πρέπει να είναι εγκεκριμένο από το ΥΕΝ ή από έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας που έχει εξουσιοδοτηθεί να παρέχει τέτοιες εγκρίσεις για λογαριασμό του ΥΕΝ.

3.2 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας «Εταιρείας» (ΥΑΕ) έχει την ευθύνη για την προετοιμασία του σχεδίου και υποβολής για έγκριση. Το περιεχόμενο κάθε μεμονωμένου σχεδίου ασφάλειας πλοίου θα ποικίλει ανάλογα με την ιδιαιτερότητα του πλοίου που καλύπτει. **Στην αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου θα έχουν προσδιορισθεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου και των πιθανών απειλών και τρωτοτήτων.** Στην προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας πλοίου θα απαιτηθεί τα χαρακτηριστικά αυτά γνωρίσματα να εξετασθούν λεπτομερώς.

3.3 Οι ΥΑΕ και οι Αξιωματικοί Ασφάλειας Πλοίου πρέπει να αναπτύξουν διαδικασίες:

1. αξιολόγησης της διαρκούς αποτελεσματικότητας του σχεδίου ασφάλειας πλοίου και
2. προετοιμασίας των τροποποιήσεων του σχεδίου μετά την έγκρισή του.

Περιεχόμενο σχεδίου ασφάλειας πλοίου

3.4 Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου πρέπει να λαμβάνει μέτρα για τρία, διεθνώς υιοθετημένα, επίπεδα ασφάλειας:

1. **επίπεδο ασφάλειας 1**, -κανονικό- το επίπεδο στο οποίο τα πλοία θα αναπτύξουν δραστηριότητες κανονικά
2. **επίπεδο ασφάλειας 2**, -αυξημένο- το επίπεδο που ισχύει εφ' όσον υπάρχει ένας αυξημένος κίνδυνος γεγονότος ασφάλειας και
3. **επίπεδο ασφάλειας 3**, -εξαιρετικό-, το επίπεδο που ισχύει για περιορισμένη χρονική περίοδο όταν υπάρχει πιθανός ή επικείμενος κίνδυνος γεγονότος ασφάλειας.

3.5 Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου πρέπει να καθορίζει τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφάλειας που το ίδιο το πλοίο πρέπει να λάβει για να εξασφαλίσει ότι πάντα λειτουργεί σε **επίπεδο ασφάλειας 1** και να καθορίζει τα πρόσθετα, ή αυξημένα, μέτρα ασφάλειας που το ίδιο το πλοίο μπορεί να λάβει για να κινηθεί προς το **επίπεδο ασφάλειας 2** και να λειτουργήσει σε αυτό όταν του δοθούν οδηγίες να πράξει έτσι.

3.6 Επιπλέον, το σχέδιο πρέπει να καθορίζει τις πιθανές προπαρασκευαστικές ενέργειες που το πλοίο θα μπορούσε να κάνει, για να επιτρέψει τη γρήγορη απόκριση στις οδηγίες που μπορούν να εκδοθούν στο πλοίο, από εκείνους που αποκρίνονται σε επίπεδο ασφάλειας 3, σε ένα γεγονός ή μια απειλή ασφάλειας επ' αυτού.

3.7 Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού σχεδίου ασφάλειας πλοίου πρέπει να στηριχτεί σε μια λεπτομερή αξιολόγηση όλων των θεμάτων που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου,

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 18 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

συμπεριλαμβανομένης ειδικότερα, μιας λεπτομερούς εκτίμησης των φυσικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών, συμπεριλαμβανομένου του σχεδίου ταξιδιού, του μεμονωμένου πλοίου.

3.8 Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου πρέπει:

- .1 να παρουσιάζει με λεπτομέρεια την **οργανωτική δομή της ασφάλειας του πλοίου**
- .2 να παρουσιάζει με λεπτομέρεια τις σχέσεις του πλοίου με την «εταιρεία», τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις, τα άλλα πλοία και τις αρμόδιες Αρχές με ευθύνες ασφάλειας
- .3 να παρουσιάζει με λεπτομέρεια τα συστήματα επικοινωνιών για να επιτρέπουν την αποτελεσματική συνεχή επικοινωνία μέσα στο πλοίο και μεταξύ του πλοίου και άλλων, συμπεριλαμβανομένων των Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- .4 να παρουσιάζει με λεπτομέρεια τα βασικά μέτρα ασφάλειας για το επίπεδο ασφάλειας 1 και τα λειτουργικά και τα φυσικά, τα οποία θα είναι πάντα σε ισχύ
- .5 να παρουσιάζει με λεπτομέρεια τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα επιτρέπουν στο πλοίο να προχωρήσει χωρίς καθυστέρηση στο επίπεδο ασφάλειας 2 και, όταν χρειάζεται, στο επίπεδο ασφάλειας 3 και
- .6 να προβλέπει την κανονική αναθεώρηση, ή τον ανεξάρτητο έλεγχο, του ΣΑΠ και την τροποποίησή του σε απόκριση της εμπειρίας ή στις μεταβαλλόμενες περιστάσεις
- .7 να περιλαμβάνει υποβολή αναφορών διαδικασιών στα κατάλληλα σημεία επαφής των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων.

3.9 Επιπλέον, το σχέδιο ασφάλειας πλοίου πρέπει σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας να καθορίζει τα παρακάτω που αφορούν:

- .1 τα καθήκοντα και τις ευθύνες όλου του προσωπικού πλοίου που έχουν ρόλο ασφάλειας
- .2 τις διαδικασίες ή τα μέτρα προστασίας απαραίτητα για να επιτρέψουν να διατηρηθούν πάντα τέτοιες συνεχείς επικοινωνίες
- .3 τις διαδικασίες που χρειάζονται να αξιολογήσουν τη συνεχιζόμενη αποτελεσματικότητα των διαδικασιών ασφάλειας και οποιουδήποτε εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για αναγνώριση και απόκριση στην αστοχία ή τη δυσλειτουργία εξοπλισμού ή των συστημάτων

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 19 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .4 τις διαδικασίες και πρακτικές για να προστατευθούν οι ευαίσθητες πληροφορίες ασφάλειας που τηρούνται σε έγγραφο ή ηλεκτρονικό σχήμα
- .5 τον τύπο και τις απαιτήσεις συντήρησης, του εξοπλισμού και των συστημάτων της ασφάλειας και επιτήρησης, ενδεχομένως
- .6 τις διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η έγκαιρη υποβολή, και αξιολόγηση, των εκθέσεων σχετικά με τις πιθανές παραβιάσεις της ασφάλειας ή των απειλών ασφάλειας και
- .7 τις διαδικασίες που καθιερώνουν, διατηρούν και που ενημερώνουν έναν κατάλογο των επικίνδυνων εμπορευμάτων ή επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της θέσης τους.

3.10 Το σχέδιο πρέπει να γραφτεί στην επίσημη γλώσσα που είναι γραμμένα και κατανοητά τα άλλα θεσμοθετημένα εγχειρίδια του πλοίου. Εάν η γλώσσα ή οι γλώσσες που χρησιμοποιούνται δεν είναι τα αγγλικά, πρέπει να περιληφθεί μια μετάφραση σε μια από τις γλώσσες αυτές. Το σχέδιο πρέπει να εξετάζει, τουλάχιστον, τα παρακάτω:

- .1 μέτρα με σκοπό να αποτρέψουν τη μεταφορά όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών προοριζόμενων για χρήση ενάντια στους ανθρώπους, τα πλοία ή τους λιμένες και για τα οποία δεν υφίσταται εξουσιοδότηση για να μεταφερθούν ή για να παραληφθούν με οποιονδήποτε τρόπο στο πλοίο
- .2 προσδιορισμό των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης και των μέτρων για την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης προς αυτές
- .3 μέτρα για την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο πλοίο
- .4 διαδικασίες για την απόκριση στις απειλές ή στις παραβιάσεις της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των παροχών για τη διατήρηση των κρίσιμων διαδικασιών του πλοίου ή της διεπαφής πλοίου/ λιμένα
- .5 διαδικασίες για την απόκριση σε οποιεσδήποτε οδηγίες ασφάλειας που μπορεί να δώσουν οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις σε επίπεδο ασφάλειας 3
- .6 διαδικασίες για την εκκένωση σε περίπτωση απειλών ασφάλειας ή παραβιάσεων της ασφάλειας
- .7 καθήκοντα του προσωπικού του πλοίου με καθορισμένες ευθύνες από πλευράς ασφάλειας και άλλου προσωπικού του πλοίου στα θέματα ασφάλειας
- .8 διαδικασίες για έλεγχο των δραστηριοτήτων ασφάλειας
- .9 διαδικασίες για την εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις που συνδέονται με το σχέδιο

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 20 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .10 διαδικασίες για την διεπαφή με τις δραστηριότητες ασφάλειας των Λιμενικής Εγκατάστασης
- .11 διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωση
- .12 διαδικασίες για αναφορά των συμβάντων ασφάλειας
- .13 προσδιορισμό του Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίου
- .14 προσδιορισμό του Υπευθύνου Ασφάλειας «Εταιρείας» συμπεριλαμβάνοντας τις λεπτομέρειες για εικοσιτετράωρο επαφή
- .15 διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η επιθεώρηση, η δοκιμή, η βαθμολόγηση, και η συντήρηση οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας που υπάρχει στο πλοίο, ενδεχομένως
- .16 συχνότητα της δοκιμής, βαθμολόγηση οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας που παρέχεται στο πλοίο, ενδεχομένως
- .17 προσδιορισμό των θέσεων όπου έχουν εγκατασταθεί τα σημεία ενεργοποίησης συστημάτων συναγερμού ασφάλειας πλοίου και
- .18 διαδικασίες, οδηγίες και καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση του συστήματος συναγερμού ασφάλειας πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της δοκιμής, της ενεργοποίησης, της απενεργοποίησης και της επαναρύθμισης και για τον περιορισμό λανθασμένων συναγερμών.

3.11 Το σχέδιο μπορεί να τηρηθεί σε μια ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, πρέπει να προστατευθεί από διαδικασίες που στοχεύουν στην παρεμπόδιση της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης, της κοινοποίησης, της διαγραφής, της καταστροφής ή της τροποποίησης.

3.12 Το σχέδιο πρέπει να εξετάζει τα μέτρα ασφάλειας που λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας που καλύπτει:

- .1 πρόσβαση στο πλοίο από το προσωπικό του πλοίου, τους επιβάτες, τους επισκέπτες, κ.λπ.
- .2 περιοχές περιορισμένης πρόσβασης στο πλοίο
- .3 διαχείριση του φορτίου
- .4 παράδοση των προμηθειών του πλοίου
- .5 διαχείριση ασυνόδευτων αποσκευών και έλεγχο της ασφάλειας του πλοίου.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 21 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

Πρόσβαση στο πλοίο

3.13 Τα μέτρα πρέπει να καλύπτουν όλα τα μέσα πρόσβασης στο πλοίο που προσδιορίζονται στην ΑΑΣΠ. Αυτό πρέπει να συμπεριλαμβάνει οποιεσδήποτε:

- σκάλες αποεπιβίβασης
- κινητοί πλευρικοί διάδρομοι αποεπιβίβασης
- κεκλιμένες ράμπες πρόσβασης
- πόρτες πρόσβασης, πλευρικές πόρτες, παράθυρα και φινιστρίνια
- σχοινιά πρόσδεσης και αλυσίδες αγκύρων και
- γερανοί και μηχανισμοί ανύψωσης

3.14 Για κάθε ένα από αυτά στο ΣΑΠ **θα πρέπει να προσδιορίζονται οι κατάλληλες θέσεις όπου οι περιορισμοί ή οι απαγορεύσεις πρόσβασης πρέπει να εφαρμοστούν** για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφάλειας. Για κάθε επίπεδο ασφάλειας στο ΣΑΠ πρέπει να καθιερωθεί ο τύπος περιορισμού ή απαγόρευσης που εφαρμόζεται και τα μέσα για την επιβολή τους.

3.15 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθιερωθεί για κάθε επίπεδο ασφάλειας τα μέσα αναγνώρισης που απαιτούνται για να επιτρέψουν την πρόσβαση στο πλοίο και για συγκεκριμένα άτομα να παραμείνουν στο πλοίο χωρίς ενόχληση. Αυτό μπορεί να περιλάβει την ανάπτυξη ενός κατάλληλου συστήματος ταυτοποίησης που επιτρέπει μόνιμη και προσωρινή ταυτοποίηση, για το προσωπικό του πλοίου και τους επισκέπτες αντίστοιχα.

Οποιοδήποτε σύστημα ταυτοποίησης για τα πλοία θα πρέπει, όταν είναι εφαρμόσιμο να γίνει έτσι, να συνεργάζεται με αυτό που εφαρμόζεται στην Λιμενική Εγκατάσταση.

Οι επιβάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξουν την ταυτότητά τους, με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια, κ.λπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτραπεί να έχουν πρόσβαση στις περιοχές **με περιορισμούς** εκτός αν εποπτεύονται.

Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθιερωθούν ρυθμίσεις για να εξασφαλισθεί ότι τα συστήματα ταυτοποίησης ενημερώνονται τακτικά, και ότι η κατάχρηση των διαδικασιών πρέπει να υπόκειται σε πειθαρχικά μέτρα.

3.16 Εκείνοι που δεν επιθυμούν ή δεν μπορούν να δείξουν την ταυτότητά τους ή/και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής τους όταν τους ζητηθεί να κάνουν έτσι, θα πρέπει να τους αρνηθεί η πρόσβαση στο πλοίο και η προσπάθειά τους για να επιτύχουν την πρόσβαση θα πρέπει να αναφερθεί, αρμοδίως ανάλογα των περιστάσεων, στον ΑΑΠ, τον ΥΑΕ, τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) και στις εθνικές ή τοπικές αρχές υπευθύνων ασφάλειας.

3.17 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθιερώνεται η συχνότητα εφαρμογής οποιωνδήποτε ελέγχων πρόσβασης ιδιαίτερα εάν πρόκειται να εφαρμοστούν **σε τυχαία, ή περιστασιακή, βάση.**

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 22 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

(Οι λεπτομέρειες σχετικά με τα μέτρα που μπορούν να υιοθετηθούν σε κάθε ένα από τα τρία επίπεδα ασφάλειας παρουσιάζονται στο Παράρτημα Α).

Περιοχές περιορισμένης πρόσβασης στο πλοίο

3.18 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να προσδιορίζονται οι περιοχές με περιορισμούς πρόσβασης που πρέπει να καθιερωθούν στο πλοίο, να διευκρινίζεται η έκτασή τους, οι χρόνοι εφαρμογής, τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να λαμβάνονται στον έλεγχο πρόσβασης προς αυτές και εκείνους που θα ασχολούνται στις δραστηριότητες ελέγχου σε αυτές.

3.19 Ο σκοπός των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης είναι :

- .1 η αποτροπή της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης
- .2 η προστασία των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου, και του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης ή άλλων πρακτόρων που είναι εξουσιοδοτημένοι να είναι στο πλοίο
- .3 η προστασία των ευαίσθητων περιοχών ασφάλειας μέσα στο πλοίο και
- .4 η προστασία του φορτίου και των προμηθειών του πλοίου από παραβίαση

3.20 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζεται ότι όλες οι περιοχές περιορισμένης πρόσβασης **πρέπει να σημανθούν** δείχνοντας ότι η πρόσβαση στην περιοχή είναι ελεγχόμενη και ότι η μη εξουσιοδοτημένη παρουσία μέσα στην περιοχή συνιστά μια παραβίαση της ασφάλειας.

3.21 Οι περιοχές περιορισμένης πρόσβασης μπορούν να συμπεριλαμβάνουν:

- .1 την γέφυρα ναυσιπλοΐας, τους χώρους μηχανημάτων κατηγορίας Α και τους άλλους σταθμούς ελέγχου όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο II-2 της ΔΣ SOLAS 74.
- .2 τους χώρους που περιέχουν τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης και των ελέγχων τους και των ελέγχων συστημάτων φωτισμού
- .3 τα συστήματα εξαερισμού και κλιματισμού και άλλους παρόμοιους χώρους
- .4 τους χώρους με πρόσβαση στις δεξαμενές πόσιμου ύδατος, τις αντλίες, ή στις θέσεις πολλαπλών επιστομιών
- .5 τους χώρους που περιέχουν τα επικίνδυνα φορτία ή τις επιβλαβείς ουσίες
- .6 τους χώρους που περιέχουν τις αντλίες φορτίου και τους ελέγχους χειρισμού τους
- .7 τους χώρους φορτίου και χώρους που περιέχουν τις προμήθειες του πλοίου
- .8 την ενδίαίτηση πληρώματος και

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 23 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .9 οποιεσδήποτε άλλες περιοχές όπως καθορίζεται από τον ΥΑΕ, μέσω της ΑΑΣΠ όπου η πρόσβαση πρέπει να είναι ελεγχόμενη για να διατηρηθεί η ασφάλεια του πλοίου.

(Οι λεπτομέρειες σχετικά με τα μέτρα που θα εγκριθούν σε κάθε ένα από τα τρία επίπεδα ασφάλειας παρουσιάζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.)

Διαχείριση του φορτίου

3.22 Τα μέτρα ασφάλειας σχετικά με τη διαχείριση φορτίου θα πρέπει να:

- .1 αποτρέπουν τη παραβίαση και
- .2 αποτρέπουν την αποδοχή φορτίου που δεν προορίζεται για μεταφορά και αποθήκευση στο πλοίο.

3.23 Τα μέτρα ασφάλειας **μερικά των οποίων ίσως πρέπει να εφαρμοστούν σε συνεργασία με την Λιμενική Εγκατάσταση**, θα πρέπει να συμπεριλάβουν διαδικασίες ελέγχου με καταλόγους στα σημεία πρόσβασης στο πλοίο. Από την στιγμή που το φορτίο είναι στο πλοίο, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα αναγνώρισης του αφού έχει εγκριθεί για φόρτωση σε αυτό. Επιπλέον, θα πρέπει να αναπτυχθούν μέτρα ασφάλειας για να εξασφαλισθεί ότι το φορτίο, από την στιγμή που είναι στο πλοίο, δεν επιδέχεται παραβίαση.

Παράδοση των εφοδίων πλοίου

3.24 Τα μέτρα ασφάλειας σχετικά με την παράδοση των εφοδίων του πλοίου θα πρέπει να:

- .1 εξασφαλίζουν τον έλεγχο της ακεραιότητας των εφοδίων του πλοίου και της συσκευασίας τους
- .2 αποτρέπουν την αποδοχή των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση
- .3 αποτρέπουν τη δολιοφθορά και
- .4 αποτρέπουν την αποδοχή των εφοδίων του πλοίου που δεν έχουν παραγγελθεί.

3.25 Για πλοία που χρησιμοποιούν τακτικά την Λιμενική Εγκατάσταση μπορούν να καθιερωθούν διαδικασίες που περιλαμβάνουν το πλοίο, τους προμηθευτές του και την Λιμενική Εγκατάσταση που καλύπτει την γνωστοποίηση, το χρόνο των παραδόσεων και την τεκμηρίωσή τους. Θα πρέπει πάντα να υπάρχει κάποιος τρόπος ώστε τα εφόδια που είναι για παράδοση συνοδεύονται από παραστατικά στοιχεία που να φαίνεται ότι έχουν παραγγελθεί από το πλοίο.

Διαχείριση ασυνόδευτων αποσκευών

3.26 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζονται για να εξασφαλισθεί ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές (δηλ. οποιεσδήποτε αποσκευές, συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών αντικειμένων, οι οποίες δεν είναι με τους επιβάτες

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 24 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

ή μέλους προσωπικού του πλοίου στο σημείο της επιθεώρησης ή της έρευνας) προτού φορτωθούν προσδιορίζονται και υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση, συμπεριλαμβανομένης της έρευνας, στο πλοίο.

Δεν προβλέπεται ότι τέτοιες αποσκευές θα υποβάλλονται σε εξέταση και από το πλοίο και τη Λιμενική Εγκατάσταση, και σε περιπτώσεις όπου και οι δύο είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι, η ευθύνη για την εξέταση θα πρέπει να στηριχτεί στην Λιμενική Εγκατάσταση.

Η στενή συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση είναι ουσιαστική και θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλισθεί ότι η διαχείριση των ασυνόδευτων αποσκευών γίνεται με ασφάλεια μετά από την εξέταση.

Παρακολούθηση της ασφάλειας του πλοίου

3.27 Όταν το πλοίο ευρίσκεται στο λιμένα ή στο αγκυροβόλιο θα πρέπει να έχει την ικανότητα να ελέγξει το ίδιο το πλοίο, τις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης του πλοίου και τις περιοχές που περιβάλλουν αυτό. Τέτοια μέτρα ελέγχου μπορούν να συμπεριλάβουν τη χρήση:

- .1 φωτισμού
- .2 παρατηρητών, φρουρών ασφάλειας και φυλακές γεφυρών συμπεριλαμβανομένων των **περιπολιών*** και
- .3 αυτόματων συσκευών ανίχνευσης παρείσφρησης και εξοπλισμού επιτήρησης.

3.28 Όταν χρησιμοποιούνται, οι αυτόματες συσκευές ανίχνευσης παρείσφρησης θα πρέπει οι συσκευές αυτές να ενεργοποιήσουν έναν ακουστικό ή/και οπτικό συναγερμό σε μια θέση που παρακολουθείται ή ελέγχεται συνεχώς και αδιαλείπτως .

3.29 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθορίζονται οι διαδικασίες και ο εξοπλισμός που απαιτείται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας και τα μέσα που θα εξασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός ελέγχου θα είναι σε θέση να λειτουργεί συνεχώς, συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης των πιθανών επιδράσεων των καιρικών συνθηκών ή των διακοπών ενέργειας.

Διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας

3.30 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθορισθούν οι λεπτομέρειες των διαδικασιών και των μέτρων ασφάλειας που το πλοίο θα μπορούσε να υιοθετήσει εάν το πλοίο είναι σε πιο υψηλό επίπεδο ασφάλειας από αυτό που ισχύει για μια Λιμενική Εγκατάσταση.

Δραστηριότητες που δεν καλύπτονται από τον κώδικα

3.31 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθορισθούν οι λεπτομέρειες των διαδικασιών και των μέτρων ασφάλειας που το πλοίο θα πρέπει να εφαρμόσει όταν:

- .1 είναι σε έναν λιμένα ενός κράτους του οποίου η Κυβέρνηση δεν είναι Συμβαλλόμενη
- .2 παραβάλλεται με ένα πλοίο για το οποίο ο κώδικας αυτός δεν εφαρμόζεται και

*Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στο θέμα κόπωσης λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη τις απαιτήσεις της ΔΣ ILO 180 όταν γίνεται διαίρεση για φυλακές safety και security

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 25 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .3 παραβάλλεται σε μόνιμες ή πλωτές πλατφόρμες ή μια κινητή μονάδα γεώτρησης σε θέση ή
- .4 προσεγγίζει σε έναν λιμένα ή μια Λιμενική Εγκατάσταση που δεν απαιτείται να συμμορφωθεί με το κεφάλαιο XI-2 και το Μέρος Α του Κώδικα ISPS.

Δήλωση Ασφάλειας (ΔΑ)

3.32 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να παρουσιάζεται με λεπτομέρεια πώς θα αντιμετωπιστούν τα αιτήματα για ΔΑ από μια Λιμενική Εγκατάσταση και οι περιστάσεις κάτω από τις οποίες το ίδιο το πλοίο πρέπει να ζητήσει μια ΔΑ.

Εσωτερικός έλεγχος και αναθεώρηση

3.33 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθορίζεται πώς ο ΥΑΕ και ο ΑΑΠ σκοπεύουν να ελέγξουν τη συνεχή αποτελεσματικότητα του ΣΑΠ **και τη διαδικασία** που θα πρέπει να ακολουθείται για να αναθεωρήσουν, να ενημερώσουν ή να τροποποιήσουν το ΣΑΠ.

Έγκριση σχεδίων ασφάλειας πλοίου

3.34 Όλα τα σχέδια ασφάλειας πλοίων πρέπει να εγκριθούν από το ΥΕΝ, ή κατ'εξουσιοδότηση για λογαριασμό του ΥΕΝ. Το ΥΕΝ μπορεί να εκχωρήσει την αρμοδιότητα αυτή σε έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας (ΑΟΑ) αφού του έχει παρασχεθεί σχετική εξουσιοδότηση για τον σκοπό αυτόν (βλ. 3.36 κατωτέρω).

3.35 Η υποβολή ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου για έγκριση πρέπει να συνοδευθεί από μια αξιολόγηση της ασφάλειας βάσει της οποίας έχει αναπτυχθεί το σχέδιο. (Βλέπε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ για επιβεβαίωση έγκρισης του ΣΑΠ).

Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας (ΑΟΑ)

3.36 Το ΥΕΝ θα εξουσιοδοτήσει Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας (ΑΟΑ) να αναλάβουν ορισμένες δραστηριότητες, σχετικές με την ασφάλεια που περιλαμβάνουν:

- .1 έγκριση των σχεδίων ασφάλειας πλοίου, ή τροποποιήσεις επιπλέον, εξ ονόματος του ΥΕΝ
- .2 επαλήθευση και πιστοποίηση της συμμόρφωσης των πλοίου με απαιτήσεις των κανονισμών και του Μέρους Α του κώδικα ISPS εξ ονόματος του ΥΕΝ

3.37 Ένας ΑΟΑ μπορεί να συμβουλέψει ή να παράσχει βοήθεια στις εταιρείες σε θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αξιολογήσεων της ασφάλειας πλοίου, των σχεδίων ασφάλειας πλοίου. Αυτό μπορεί να συμπεριλάβει την ολοκλήρωση μιας αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου. Εντούτοις, εάν ένας ΑΟΑ έχει διενεργήσει μια αξιολόγηση ή έχει αναπτύξει ένα Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου **τότε ο ΑΟΑ δεν πρέπει να εξουσιοδοτηθεί για να εγκρίνει εκείνο το Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.**

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 26 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

3.38 Κατά το στάδιο αρχικού ελέγχου για συμμόρφωση από το ΥΕΝ ή ένα άλλο φορέα που υποδεικνύεται από το ΥΕΝ, πρέπει να διαπιστωθεί ότι τα μέτρα ασφάλειας που συμπεριλαμβάνονται στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου είναι σε ισχύ για τουλάχιστον **δύο μήνες, ειδάλλως το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου δεν μπορεί να εκδοθεί.**

Τροποποιήσεις

3.39 Καμία τροποποίηση δεν μπορεί να γίνει στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου χωρίς τη γραπτή έγκριση του ΥΕΝ. Οι τροποποιήσεις του σχεδίου που χρειάζονται έγκριση είναι αυτές που αφορούν:

- Αλλαγές εξοπλισμού
- Αλλαγή στον προσδιορισμό:
 - επιπέδων προστασίας
 - σημείων πρόσβασης και
 - μη εξουσιοδοτημένων περιοχών πρόσβασης
- Αλλαγή των σημείων επαφής πλοίου
- Αλλαγή των σημείων επαφής επιχείρησης, και
- Αλλαγές στις διαδικασίες ασφάλειας εν πλω

Τα υπόλοιπα μέρη του σχεδίου διατηρούνται και ενημερώνονται από τους διαχειριστές και τους διευθυντές. Εντούτοις, καμία τροποποίηση δεν θα γίνει σε σχέδιο χωρίς την τεκμηριωμένη άδεια του ΥΑΕ. Τέτοια τεκμηριωμένη άδεια θα σταλεί στο πλοίο και θα τηρείται στο πλοίο από τον ΑΑΠ.

3.40 Οποιοσδήποτε τέτοιες αλλαγές πρέπει να είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικές όσο τα μέτρα που ορίζονται στους κανονισμούς και τον κώδικα ISPS. Η φύση των αλλαγών στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου ή του εξοπλισμού ασφάλειας που έχουν εγκριθεί συγκεκριμένα, πρέπει να τεκμηριώνονται με έναν τρόπο που δείχνει σαφώς ότι υπάρχει τέτοια έγκριση. Η έγκριση αυτή πρέπει να είναι διαθέσιμη στο πλοίο και πρέπει να ενδείκνυται μαζί με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου. Εάν οι αλλαγές είναι προσωρινές, μόλις επανεγκατασταθούν τα αρχικά εγκεκριμένα μέτρα ή ο εξοπλισμός, η τεκμηρίωση αυτή δεν πρέπει πλέον να διατηρηθεί στο πλοίο.

3.41 Οι τροποποιήσεις σε οποιαδήποτε από τα στοιχεία ενός εγκεκριμένου σχεδίου, για το οποίο, το ΥΕΝ έχει καθορίσει ότι απαιτείται έγκριση, πρέπει να υποβληθούν για αναθεώρηση και έγκριση πριν ενσωματωθούν στο εγκεκριμένο σχέδιο και την εφαρμογή τους στο πλοίο.

3.42 Η υποβολή, για έγκριση, των τροποποιήσεων σε ένα προηγουμένως εγκεκριμένο σχέδιο, πρέπει να συνοδεύεται από μια αξιολόγηση της ασφάλειας βάσει της οποίας οι τροποποιήσεις έχουν αναπτυχθεί.

3.43 Εάν υπάρχει οποιαδήποτε επακόλουθη αστοχία του εξοπλισμού ή των συστημάτων ασφάλειας, ή αναστολή ενός μέτρου ασφάλειας για οποιοδήποτε λόγο, τα ισοδύναμα προσωρινά μέτρα ασφάλειας πρέπει να υιοθετηθούν, αφού ανακοινωθούν και συμφωνηθούν από το ΥΕΝ.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 27 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

Επιθεωρήσεις

3.44 Τα σχέδια ασφάλειας πλοίου δεν υπόκεινται σε επιθεώρηση από τα Όργανα που έχουν εξουσιοδοτηθεί αρμοδίως από τις Λιμενικές Αρχές (PSCO) για να λάβουν τα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης, εκτός αν τα όργανα αυτά έχουν **σαφείς λόγους** να θεωρήσουν, ότι το πλοίο δεν είναι συμμορφωμένο με τις απαιτήσεις και τα μόνα μέσα για να ελεγχθεί ή να αποκατασταθεί η μη συμμόρφωση είναι να αναθεωρηθούν οι σχετικές απαιτήσεις του σχεδίου ασφάλειας πλοίου. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η περιορισμένη πρόσβαση στα συγκεκριμένα τμήματα του σχεδίου σχετικά με τη μη συμμόρφωση επιτρέπεται εξαιρετικά, αλλά μόνο **με τη συγκατάθεση** είτε του ΥΕΝ είτε του Πλοιάρχου του ενδιαφερομένου πλοίου.

3.45 Εντούτοις, οι παροχές στο σχέδιο σχετικά με:

- τον προσδιορισμό των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης και των μέτρων για πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης
- τις διαδικασίες για απόκριση στις απειλές ασφάλειας ή τις παραβιάσεις της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των παροχών για τη διατήρηση των κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της διεπαφής πλοίου/λιμένων
- τις διαδικασίες για οποιεσδήποτε οδηγίες ασφάλειας οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις μπορούν να δώσουν σε Επίπεδο Ασφάλειας 3
- τα καθήκοντα του προσωπικού πλοίου που τους έχουν ανατεθεί οι ευθύνες ασφάλειας και άλλου προσωπικού πλοίου σε θέματα ασφάλειας
- τις διαδικασίες που εξασφαλίζουν την επιθεώρηση, την δοκιμή, την βαθμολόγηση, και την συντήρηση οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας που παρέχεται στο πλοίο, ενδεχομένως
- τον προσδιορισμό των θέσεων όπου παρέχονται τα σημεία ενεργοποίησης Συστήματος Συναγερμού Ασφάλειας πλοίου και
- τις διαδικασίες, οδηγίες και καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση του συστήματος συναγερμού ασφάλειας πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της δοκιμής, της ενεργοποίησης, της απενεργοποίησης και της επαναρύθμισης για να περιορίσουν τους λανθασμένους συναγερμούς

θεωρούνται **ως εμπιστευτικές πληροφορίες**, και δεν μπορεί να υπόκεινται σε επιθεώρηση εκτός αν ειδάλλως συμφωνηθεί αρμοδίως από το ΥΕΝ.

Διακριτική ευχέρεια του Πλοιάρχου για την ασφάλεια και την προστασία πλοίου

3.46 Στον κανονισμό 8 του κεφαλαίου XI-2 απαιτείται να δηλωθεί για τον Πλοίαρχο τυπικά, στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου ότι δεν πρόκειται να περιοριστεί από την «εταιρεία», τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο κατά τη λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης, που σύμφωνα με την επαγγελματική κρίση του, είναι απαραίτητη για να διατηρήσει την ασφάλεια και την προστασία του πλοίου. Αυτό περιλαμβάνει την άρνηση πρόσβασης σε πρόσωπα (εκτός από εκείνους που προσδιορίζονται ως αρμόδια και έχουν έγκριση από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση) ή τα προσωπικά τους αντικείμενα και την άρνηση φόρτωσης του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων κλειστών μονάδων μεταφορών φορτίου. Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου πρέπει επίσης

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 28 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

να καθορίζει ότι ο Πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα εξουσία και ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου και να ζητήσει τη βοήθεια της «Εταιρείας» ή οποιασδήποτε Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης εάν είναι απαραίτητο.

3.47 Εάν, κατά τη διάρκεια των λειτουργιών πλοίου προκύψει μια σύγκρουση μεταξύ οποιασδήποτε απαίτησης ασφάλειας (safety) και ασφάλειας (security) ο Πλοίαρχος πρέπει κατά την επαγγελματική κρίση του να εφαρμόσει εκείνες τις απαιτήσεις που είναι απαραίτητες να διατηρήσουν την ασφάλεια (safety) του πλοίου. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο Πλοίαρχος μπορεί να εφαρμόσει τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας και πρέπει αμέσως να ενημερώσει το ΥΕΝ, και, εάν κριθεί απαραίτητο, τις Λιμενικές Αρχές στον λιμένα των οποίων το πλοίο κινείται ή σκοπεύει να εισέλθει. Οποιαδήποτε τέτοια προσωρινά μέτρα ασφάλειας πρέπει να είναι, στον υψηλότερο πιθανό βαθμό, σε σχέση με το επικρατούν επίπεδο ασφάλειας. Όταν τέτοιες περιπτώσεις προσδιορίζονται, το ΥΕΝ πρέπει να εξασφαλίσει ότι τέτοιες συγκρούσεις επιλύονται και ότι η δυνατότητα της επανάληψης ελαχιστοποιείται.

3.48 Πάντα ο Πλοίαρχος ενός πλοίου έχει την τελευταία ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου. Ακόμη και σε Επίπεδο Ασφάλειας 3, ένας Πλοίαρχος μπορεί να επιδιώξει διευκρίνιση ή τροποποίηση των οδηγιών που εκδίδονται από εκείνους που αποκρίνονται σε ένα γεγονός ασφάλειας, ή την απειλή επ' αυτού, εάν υπάρχουν λόγοι να θεωρείται ότι η συμμόρφωση με οποιαδήποτε οδηγία μπορεί να θέσει την ασφάλεια του πλοίου σε κίνδυνο.

B.4 Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ)

4.1 Στην παράγραφο 12 του Μέρους Α (υποχρεωτικό) του κώδικα ISPS υπάρχει απαίτηση οι εταιρείες να υποδείξουν έναν Αξιωματικό ασφάλειας πλοίου ΑΑΠ σε κάθε πλοίο.

4.2 Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του ΑΑΠ περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται στο να:

- .1 εκτελεί κανονικές επιθεωρήσεις ασφάλειας του πλοίου προς εξασφάλιση ότι διατηρούνται τα κατάλληλα μέτρα ασφάλειας
- .2 διατηρεί και εποπτεύει την εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε τροποποιήσεων στο σχέδιο
- .3 συντονίζει τα θέματα ασφάλειας χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων πλοίου με άλλο προσωπικό του πλοίου και με τους αρμόδιους Υπευθύνους Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- .4 προτείνει τροποποιήσεις στο σχέδιο ασφάλειας πλοίων
- .5 αναφέρει στον Υπεύθυνο Ασφάλειας «Εταιρείας» για οποιεσδήποτε ελλείψεις και μη-συμμορφώσεις που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια των εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών αναθεωρήσεων, επιθεωρήσεων ασφάλειας και επαληθεύσεων της συμμόρφωσης και εφαρμογής οποιωνδήποτε διορθωτικών ενεργειών

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 29 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .6 ενισχύει την συνειδητοποίηση και την επαγρύπνηση για την ασφάλεια στη θάλασσα
- .7 εξασφαλίζει ότι έχει παρασχεθεί επαρκής εκπαίδευση στο προσωπικό του πλοίου ανάλογα με την περίπτωση
- .8 αναφέρει όλα τα συμβάντα ασφαλείας
- .9 συντονίζει την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και του αρμόδιου Υπευθύνου Ασφάλειας «Εταιρείας» και του αρμόδιου Υπευθύνου Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων και
- .10 εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας χρησιμοποιείται κατάλληλα, ελέγχεται, βαθμονομείται και διατηρείται.

4.3 Στην παράγραφο 13 του Μέρους Α (υποχρεωτικό) του κώδικα ISPS απαιτείται ο ΑΑΠ να έχει γνώση, και να είναι εκπαιδευμένος σε μερικά ή όλα από τα παρακάτω, ανάλογα με την περίπτωση:

- .1 Διοίκηση ασφαλείας
- .2 σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Συστάσεις
- .3 σχετική κυβερνητική νομοθεσία και κανονισμοί
- .4 ευθύνες και ρόλοι άλλων οργανισμών ασφαλείας
- .5 μεθοδολογία της αξιολόγησης ασφαλείας πλοίων
- .6 μέθοδοι ελέγχων και επιθεωρήσεων ασφαλείας πλοίων
- .7 λειτουργίες και συνθήκες πλοίου και λιμένα
- .8 μέτρα ασφαλείας πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- .9 προετοιμασία για έκτακτη ανάγκη και απόκριση και σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης
- .10 τεχνικές οδηγίες για την κατάρτιση και την εκπαίδευση ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων και των διαδικασιών ασφαλείας
- .11 διαχείριση ευαισθητής σχετικά με την ασφαλεία ενημέρωσης και σχετικές με την ασφαλεία επικοινωνίες
- .12 γνώση των τρεχόντων απειλών και των σχεδίων ασφαλείας
- .13 αναγνώριση και ανίχνευση των όπλων, των επικίνδυνων ουσιών και των συσκευών
- .14 αναγνώριση, σε μη μεροληπτική βάση, των χαρακτηριστικών και τρόπου συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφαλεία
- .15 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφαλείας
- .16 εξοπλισμός και συστήματα ασφαλείας και λειτουργικοί περιορισμοί τους
- .17 μέθοδοι διεξαγωγής έρευνας, επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης
- .18 μέθοδοι φυσικών ερευνών (π.χ. σωματική) προσώπων ή πραγμάτων και διακριτικής εξέτασης
- .19 γυμνάσια και ασκήσεις ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των γυμνασίων και των ασκήσεων με τις εγκαταστάσεις λιμένων
- .20 αξιολόγηση των γυμνασίων και των ασκήσεων ασφαλείας και

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 30 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

.21 τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους.

4.4 Επιπλέον ο ΑΑΠ πρέπει να έχει επαρκή γνώση, και να έχει εκπαιδευτεί σε μερικά ή όλα από τα παρακάτω συγκεκριμένα θέματα πλοίου, ανάλογα με την περίπτωση:

- .1 το σχεδιάγραμμα του πλοίου
- .2 το σχέδιο ασφάλειας πλοίου και τις σχετικές διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης εκπαίδευσης βασισμένης σε σενάριο στο πώς να αποκριθεί)
- .3 τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους
- .4 διαδικασίες του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και
- .5 δοκιμή, βαθμονόμηση και συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας ενώ το πλοίο είναι εν πλώ.

4.5 Το προσωπικό του πλοίου που έχει συγκεκριμένα καθήκοντα ασφάλειας θα πρέπει να έχει ικανοποιητική γνώση και ικανότητα να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, που συμπεριλαμβάνουν, ανάλογα με την περίπτωση:

- .1 γνώση των τρεχόντων απειλών και των σχεδίων ασφάλειας
- .2 αναγνώριση και ανίχνευση των όπλων, των επικίνδυνων ουσιών και των συσκευών
- .3 αναγνώριση των χαρακτηριστικών και τρόπου συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια
- .4 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφάλειας
- .5 τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους
- .6 σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες
- .7 γνώση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και των σχεδίων έκτακτης ανάγκης
- .8 λειτουργίες του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας
- .9 δοκιμή, βαθμονόμηση και συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας,
- .10 επιθεώρηση, έλεγχο, και τεχνικές ελέγχου και
- .11 μεθόδους φυσικών ερευνών των προσώπων, των προσωπικών τους αντικειμένων, των αποσκευών, του φορτίου, και των εφοδίων του πλοίου.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 31 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

4.6 Όλο το άλλο προσωπικό πλοίου θα πρέπει να έχει ικανοποιητική γνώση και να είναι εξοικειωμένο με τις σχετικές διατάξεις του ΣΑΠ, που συμπεριλαμβάνει:

- .1 την έννοια και τις επακόλουθες απαιτήσεις των διαφορετικών επιπέδων ασφάλειας
- .2 γνώση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και των σχεδίων έκτακτης ανάγκης
- .3 αναγνώριση και ανίχνευση των όπλων, των επικινδύνων ουσιών και συσκευών
- .4 αναγνώριση, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών και του τρόπου συμπεριφοράς των προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια και
- .5 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφάλειας.

4.7 Σύμφωνα με την εγκύκλιο MSC/Circ. 1097 του IMO το Πιστοποιητικό του πλοίου είναι η απόδειξη ότι ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου είναι εκπαιδευμένος. Μέχρι την υιοθέτηση από τον IMO του σχετικού Model Course, ο ελεγκτής μπορεί 1) ή να ζητήσει έγγραφη απόδειξη για την εκπαίδευση του Αξιωματικού από σχολείο το οποίο είναι εγκεκριμένο από το ΥΕΝ ή από σχολείο του εξωτερικού που έχει εγκριθεί από την χώρα του η οποία έχει συνάψει διμερείς συμφωνίες με την Ελλάδα για την αναγνώριση των πιστοποιητικών στα πλαίσια του Κανονισμού I/10 της ΔΣ STCW 78/95 ή 2) να ελέγξει τον ΑΑΠ με την μέθοδο προφορικής εξέτασης.

B.5 Γυμνάσια και ασκήσεις στην ασφάλεια πλοίου

5.1 Ο αντικειμενικός στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι να εξασφαλιστεί ότι το προσωπικό του πλοίου είναι ικανό σε όλα τα καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας όλων των επιπέδων ασφάλειας και στον προσδιορισμό οποιωνδήποτε σχετικών με την ασφάλεια ελλείψεων, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν.

5.2 Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, θα πρέπει να διενεργούνται γυμνάσια τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες. Επιπλέον, σε περιπτώσεις όπου έχει αντικατασταθεί περισσότερο από το 25 τοις εκατό του προσωπικού του πλοίου, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, με προσωπικό που δεν έχει συμμετάσχει προηγουμένως σε οποιοδήποτε γυμνάσιο στο πλοίο αυτό, μέσα στους τελευταίους 3 μήνες θα πρέπει να διεξαχθεί ένα γυμνάσιο μέσα σε μια εβδομάδα από την αντικατάσταση του πληρώματος. Στα γυμνάσια αυτά θα πρέπει να εξετάζονται τα μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου όπως εκείνες οι απειλές ασφάλειας που απαριθμούνται.

5.3 Οι διάφοροι τύποι ασκήσεων που μπορούν να περιλαμβάνουν τη συμμετοχή των Υπευθύνων ασφάλειας «Εταιρείας», Υπευθύνων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, αρμοδίων Αρχών Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων καθώς επίσης και Αξιωματικών ασφάλειας

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 32 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

πλοίου, εφόσον είναι διαθέσιμοι, θα πρέπει να διενεργούνται τουλάχιστον μία φορά κάθε ημερολογιακό έτος και όχι περισσότερο από 18 μήνες μεταξύ των ασκήσεων. Οι ασκήσεις αυτές θα πρέπει να εξετάζουν τις επικοινωνίες, το συντονισμό, τη διαθεσιμότητα των πόρων, και την απόκριση. Οι ασκήσεις αυτές μπορούν να είναι:

- .1 πλήρους κλίμακας ή ζωντανές
- .2 επιτραπέζιος προσομοίωση ή σεμινάριο ή
- .3 συνδυασμένες με άλλες ασκήσεις που πραγματοποιούνται όπως οι ασκήσεις έρευνας και διάσωσης ή αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.

5.4 Η συμμετοχή «Εταιρείας» σε μια άσκηση με μια άλλη Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση αναγνωρίζεται από το ΥΕΝ.

B.6 Πόροι

Η «εταιρεία» πρέπει να εξασφαλίσει ότι στον Υπεύθυνο ασφάλειας «Εταιρείας», στον Πλοίαρχο και στον Αξιωματικό ασφάλειας πλοίου δίνεται η απαραίτητη υποστήριξη για να εκπληρώσουν τα καθήκοντα και τις ευθύνες σύμφωνα με τους κανονισμούς και το μέρος τους Α του κώδικα ISPS.

Σημείωση: _____

[illegible]

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Γ. Τεκμηρίωση/ πληροφορίες που απαιτούνται για τα πλοία

Περίληψη

Τα πλοία απαιτείται να:

1. φέρουν ένα σχέδιο ασφάλειας πλοίου που έχει εγκριθεί από το ΥΕΝ (*Μπορεί να χρησιμοποιηθεί το πρότυπο ΣΑΠ που έχει εκδοθεί από το ICS με κάποιες επιπρόσθετες διαδικασίες που θα προκύψουν από την αξιολόγηση της Ασφάλειας και κατά το στάδιο έγκρισης του σχεδίου.*) (Βλέπε Παράρτημα Δ. Το ΥΕΝ δεν απαιτείται να τηρεί το ΣΑΠ παρα μόνον την σελίδα έγκρισης).
2. εφοδιασθούν και να φέρουν ένα πιστοποιητικό της ασφάλειας που έχει εκδοθεί από το ΥΕΝ ή από έναν εξουσιοδοτημένο από το ΥΕΝ ΑΟΑ (Αντίγραφο αυτού υποβάλλεται στο ΥΕΝ μαζί με το αναφερόμενο έντυπο της προηγούμενης παρ. 1.).
3. εφοδιασθούν/φέρουν ένα Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης που εκδίδεται από το ΥΕΝ (Η μορφή του εντύπου έχει υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ και αναμένεται η εκδοσή του μέχρι τον Δεκέμβριο του 2003) .
4. φέρουν πρόσθετες πληροφορίες στο πλοίο σχετικά με αυτούς που προσλαμβάνουν τα πληρώματα, τα συμβαλλόμενα μέρη στο ναυλοσύμφωνο, και εκείνους που αποφασίζουν για την απασχόληση του πλοίου .
5. να έχουν διαθέσιμο ένα αρχείο με θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια πληροφοριών .
6. να τηρούν αρχείο με τους προηγούμενους λιμένες προσέγγισης .
7. έχουν διαθέσιμα στο πλοίο αρχεία της κατάρτισης, των γυμνασίων και των ασκήσεων, απειλών και γεγονότων ασφάλειας, αλλαγών στο επίπεδο ασφάλειας, εσωτερικών ελέγχων και αναθεωρήσεων των δραστηριοτήτων ασφάλειας, αναθεώρησεων της αξιολόγησης και του σχεδίου της ασφάλειας πλοίου, τροποποιήσεων στο σχέδιο, δοκιμών του εξοπλισμού ασφάλειας, και δοκιμών του Συστήματος Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου και πίνακες όπου φαίνονται οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης σύμφωνα με την ΔΣ ILO 180 καταχωρώντας και τις φυλακές και περιπολίες σε θέματα security μόνον για το αρμόδιο προσωπικό του πλοίου που έχει εκπαιδευθεί για τον σκοπό αυτό.

Γ.1 Σχέδιο ασφάλειας πλοίου (βλ. "το τμήμα Β.3" για τις περαιτέρω λεπτομέρειες)

1.1 Στην παράγραφο 9 του Κώδικα ISPS απαιτείται κάθε πλοίο να φέρει ένα σχέδιο ασφάλειας πλοίου για το συγκεκριμένο πλοίο εγκεκριμένο από το ΥΕΝ ή από έναν ΑΟΑ που έχει εξουσιοδοτηθεί για να διενεργεί τέτοιες εγκρίσεις.

1.2 Μόλις εγκριθεί το σχέδιο, οι Υπεύθυνοι Ασφάλειας Εταιρείας και Αξιωματικός Ασφάλειας πλοίου πρέπει να αναπτύξουν τις διαδικασίες:

- .1 αξιολόγησης της διαρκούς αποτελεσματικότητας του σχεδίου ασφάλειας πλοίου και,
- .2 προετοιμασίας των τροποποιήσεων του σχεδίου μετά την έγκρισή του.

1.3 Το σχέδιο μπορεί να τηρηθεί σε ηλεκτρονική μορφή και να προστατευθεί από τις διαδικασίες που στοχεύουν στην παρεμπόδιση της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης, της κοινοποίησης, της διαγραφής, της καταστροφής ή της τροποποίησης.

1.4 Τα σχέδια ασφάλειας πλοίου δεν υπόκεινται κανονικά σε επιθεώρηση από τους Υπευθύνους που έχουν εξουσιοδοτηθεί αρμοδίως από Λιμενικές Αρχές για εφαρμογή των μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης (Βλέπε τμήματα Β 3.44 και 3.45 για τις περαιτέρω λεπτομέρειες).

1.5 Παρά τις διατάξεις του σχεδίου, ο Πλοίαρχος έχει την πλήρη διακριτική ευχέρεια στη λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης που, σύμφωνα με την επαγγελματική κρίση του, είναι απαραίτητη για να διατηρήσει την ασφάλεια και την προστασία του πλοίου (τμήμα Β 3.46). Εάν, προκύψει μια σύγκρουση μεταξύ απαιτήσεων ασφάλειας (safety) και απαιτήσεων ασφάλειας (security) κατά τη διάρκεια των λειτουργιών πλοίου, ο Πλοίαρχος κατά την επαγγελματική κρίση του πρέπει να εφαρμόσει εκείνες τις απαιτήσεις, απαραίτητες να διατηρήσουν την ασφάλεια (safety) του πλοίου.

Γ.2 Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (βλ. επίσης το τμήμα Β)

2.1 Το κεφάλαιο XI-2, Κανονισμός 4 της ΔΣ SOLAS εισάγει μια απαίτηση για τη ναυτιλιακή εταιρία να μεριμνήσει για τον εφοδιασμό του πλοίου με ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, που εκδίδεται και που επικυρώνεται απο, ή εξ ονόματος, του ΥΕΝ, αποδεικνύοντας ότι το πλοίο συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις των κανονισμών και του μέρους Α του Κώδικα ISPS. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι τα αγγλικά, το κείμενο πρέπει να περιλάβει μια μετάφραση στη γλώσσα αυτή.

2.2 Προτού εκδοθεί ένα διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου, το ΥΕΝ πρέπει να ελέγξει ότι το σύστημα ασφάλειας του πλοίου, οποιοσδήποτε σχετικός εξοπλισμός ασφάλειας και το εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου καλύπτουν τις απαιτήσεις των κανονισμών και του Μέρους Α του Κώδικα ISPS και εφαρμόζεται **για τουλάχιστον δύο μήνες**. Οι έλεγχοι στο πλοίο πρέπει να πραγματοποιηθούν από το προσωπικό του ΥΕΝ ή από έναν ΑΟΑ που έχει αναγνωρισθεί από το ΥΕΝ, ή, κατόπιν αιτήσεως του κράτους άλλης σημαίας, από το ΥΕΝ

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 36 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

(Επι του παρόντος το ΥΕΝ θα ασχοληθεί μόνον με τα υπο Ελληνική Σημαία Πλοία). Σε κάθε περίπτωση, το ΥΕΝ πρέπει να εξασφαλίσει την πληρότητα και την αποδοτικότητα της επαλήθευσης και να επικυρώσει το πιστοποιητικό.

2.3 Ο χρόνος ισχύος του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου δεν μπορεί να υπερβεί τα πέντε έτη, οπότε και απαιτείται επικύρωση ανανέωσης. Επιπλέον, πρέπει να υπάρξει τουλάχιστον ένας ενδιάμεσος έλεγχος μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας του πιστοποιητικού ασφάλειας πλοίου. Μετά την ολοκλήρωση του ενδιάμεσου ελέγχου επικυρώνεται το πιστοποιητικό.

2.4 Αφότου έχει ολοκληρωθεί οποιοσδήποτε έλεγχος, καμία αλλαγή δεν μπορεί να γίνει στα συστήματα ασφάλειας, οποιοδήποτε σχετικό εξοπλισμό ασφάλειας ή το εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου χωρίς την έγκριση του ΥΕΝ.

2.5 Η μορφή του πρότυπου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου, έχει υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ, και παρέχεται στο Προσάρτημα 1 του Μέρους Α του Κώδικα ISPS

Γ.3 Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης

3.1 Σε όλα τα πλοία που καλύπτονται από την ΔΣ SOLAS 74 απαιτείται να τηρούν ένα «**Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης**» (CSR) που εκδίδεται μόνον από το ΥΕΝ, στα Αγγλικά. Αυτό πρέπει πάντα να είναι διαθέσιμο στο πλοίο για επιθεώρηση.

3.2 Το ΥΕΝ, εν αναμονή της έκδοσης ενός αναθεωρημένου και ενημερωμένου CSR, εγκρίνει και απαιτεί είτε από την «εταιρεία» είτε από τον Πλοίαρχο του πλοίου να τροποποιήσει το CSR να απεικονίσει τις αλλαγές και να ενημερώσει το ΥΕΝ αρμοδίως.

3.3 Εάν ένα πλοίο πρόκειται να μεταφερθεί στην Ελληνική σημαία, η «εταιρεία» πρέπει να ειδοποιήσει το προηγούμενο κράτος σημαίας να επιτρέψει να διαβιβάσει ένα αντίγραφο του CSR στο ΥΕΝ που καλύπτει την περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας το σκάφος ήταν κάτω από την διακαιοδοσία του. Το ίδιο ισχύει και για το αντίθετο.

3.4 **Σύσταση** - Οι διαδικασίες τροποποιήσεων θα πρέπει να αναπτυχθούν και να συμφωνηθούν μεταξύ των διαχειριστών και της Αρχής κράτους σημαίας τους.

Γ.4 Πρόσθετες ανάγκες σε πληροφορίες

4.1 Στο κεφάλαιο XI-2, Κανονισμός 5 της ΔΣ SOLAS 74 εισάγεται μια απαίτηση για κάθε πλοίο να φέρει πληροφορίες (στα αγγλικά) που τίθενται στην διάθεση, κατόπιν αιτήσεως, των επιθεωρητών λιμένων που αντιπροσωπεύουν τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, δείχνοντας:

- .1 τα συμβαλλόμενα μέρη αρμόδια για το διορισμό του προσωπικού πλοίου, όπως διαχειρίστριες εταιρείες πλοίων, πρακτορεία επάνδρωσης, υπερβολάβους, ενοικιαστές (παραδείγματος χάριν των καταστημάτων λιανικών πωλήσεων, των χαρτοπαικτικών λεσχών) κ.λπ...

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 37 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .2 τα συμβαλλόμενα μέρη αρμόδια για την απόφαση απασχόλησης του πλοίου συμπεριλαμβανομένου, του χρονοναυλωτή ή του ναυλωτή του «πλοίου γυμνού» ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που ενεργεί σε τέτοια θέση και
- .3 σε περιπτώσεις που χρησιμοποιείται το πλοίο και απασχολείται υπό όρους ενός ναυλοσυμφώνου, τις λεπτομέρειες επαφής εκείνων των συμβαλλόμενων μερών συμπεριλαμβανομένου του χρονοναυλωτή ή του ναυλωτή ταξιδιών

Η «εταιρεία» είναι υποχρεωμένη να ενημερώνει και να τηρεί την πληροφορία αυτή ενήμερη όταν και όπως εμφανίζονται αλλαγές.

Γ.5 Αρχείο των προηγούμενων λιμένων

5.1 Μετά από την εισαγωγή του κώδικα ISPS τα πλοία μπορούν να κληθούν να παρέχουν πληροφορίες για το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο το πλοίο κινήθηκε τουλάχιστον στους τελευταίους δέκα (10) προηγούμενους λιμένες, μαζί με μια διαβεβαίωση ότι οι κατάλληλες διαδικασίες ασφάλειας πλοίου διατηρήθηκαν, και τα οποιαδήποτε ειδικά ή πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που λήφθηκαν.

Γ.6 Άλλες πληροφορίες

6.1 Στην παράγραφο 10 του κώδικα ISPS απαιτείται να διατηρείται ένα αρχείο των ακόλουθων δραστηριοτήτων στο πλοίο για 5 χρόνια. Ο σκοπός είναι ότι τέτοια αρχεία μπορούν να αποδειχθούν χρήσιμα στις επιθεωρήσεις ασφάλειας Λιμενικών Αρχών. Τα αρχεία πρέπει να διατηρηθούν στην επίσημη γλώσσα εργασίας ή τις γλώσσες του πλοίου. Εάν η γλώσσα ή οι γλώσσες που χρησιμοποιούνται δεν είναι τα αγγλικά, τότε πρέπει να περιληφθεί μια μετάφραση στην γλώσσα αυτήν.

- .1 κατάρτιση, γυμνάσια και ασκήσεις .
- .2 απειλές ασφάλειας και γεγονότα ασφάλειας
- .3 παραβιάσεις της ασφάλειας
- .4 αλλαγές στο επίπεδο ασφάλειας
- .5 επικοινωνίες σχετικά με την άμεση ασφάλεια του πλοίου όπως οι συγκεκριμένες απειλές στο πλοίο ή στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις που ευρίσκεται ή ευρίσκετο το πλοίο συμμετέχοντας σε διεπαφή πλοίου/λιμένα
- .6 εσωτερικός έλεγχος και αναθεωρήσεις δραστηριοτήτων ασφάλειας
- .7 περιοδική αναθεώρηση της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου
- .8 περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου ασφάλειας πλοίου
- .9 εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων στο σχέδιο και
- .10 συντήρηση, βαθμονόμηση και δοκιμή του εξοπλισμού ασφάλειας, εφόσον υπάρχει, συμπεριλαμβανομένης της δοκιμής του συστήματος συναγερμού ασφάλειας πλοίου.

Τα αρχεία πρέπει να προστατευθούν από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση. Εάν τηρούνται σε μια ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να προστατευθούν από τις διαδικασίες που στοχεύουν στην παρεμπόδιση της αναρμόδιας διαγραφής, της καταστροφής ή της τροποποίησης τους.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 38 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

[illegible]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Το παράρτημα αυτό παρέχει οδηγίες σχετικά με το καθορισμό των προστατευτικών μέτρων που μπορούν να εφαρμοστούν σε ένα πλοίο για να επιτύχουν τους σκοπούς και τους στόχους εκείνους που καθορίζονται στο παρόν.

Όπου σε έναν πίνακα παρέχονται προστατευτικά μέτρα, η «εταιρεία» μπορεί να επιλέξει το κατάλληλο προστατευτικό μέτρο ή συνδυασμό προστατευτικών μέτρων που επιτρέπουν στο πλοίο να επιτύχει ένα αποδεκτό επίπεδο προστασίας για κάθε δραστηριότητα ή στόχο.

Εντούτοις, σ' ένα πλοίο μπορούν να εξετασθούν τα προστατευτικά μέτρα εκείνα που υποδεικνύονται σε έναν πίνακα με **"ΝΑΙ"**. Παραδείγματος χάριν, ένα πλοίο μπορεί να ελέγχει τις **περιοχές περιορισμένης πρόσβασης**. Αυτό μπορεί να ολοκληρωθεί με τη χρήση, ενός ή συνδυασμού προστατευτικών μέτρων στον πίνακα 2. Το κλείδωμα ή η ασφάλιση της πρόσβασης σε μια **περιοχή περιορισμένης πρόσβασης** μπορεί να είναι ένα παθητικότερο προστατευτικό μέτρο και ενδεχομένως η πιο αξιόπιστη λύση, ενώ χρησιμοποιώντας έναν συνδυασμό προσωπικού ασφάλειας και ενός συναγερμού ελέγχου εισόδου μπορεί να παρέχει ένα αποδεκτό επίπεδο προστασίας για έναν συγκεκριμένο τύπο πλοίου *σε ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1*.

Τα μέτρα ασφάλειας και οι πρωτοβουλίες μπορούν να ενσωματωθούν στα υπάρχοντα καθήκοντα και ευθύνες των μελών πληρώματος. Παραδείγματος χάριν, αυτοί που συμμετέχουν σε περιπολίες πυρκαγιάς, ή τυχαία μη καθοριζόμενης διαδρομής στρατηγική περιπολία και εκτέλεση φυλακής καταστρώματος με περιπόλους μπορούν να εκτελέσουν τα καθήκοντα και ευθύνες περιπόλου ασφάλειας κατά τη διάρκεια της κανονικής και καθημερινής εκτέλεσης των υπάρχοντων καθηκόντων τους.

Εξασφάλιση της απόδοσης όλων των καθηκόντων ασφάλειας πλοίου

1.16 Σχετικά στοιχεία ασφάλειας στα πλοία μπορούν να ενσωματωθούν στα καθήκοντα και ευθύνες όλων των εκτελούντων φυλακή. Τέτοια στοιχεία μπορεί να συμπεριλάβουν, αλλά δεν περιορίζονται στη(α):

- .1 τεταμένη συνειδητοποίηση που περιλαμβάνει την παρατήρηση και την υποβολή αναφορών δυσλειτουργίας εξοπλισμού ασφάλειας, των ύποπτων προσώπων, των αντικειμένων, και των δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των περιπόλων και
- .2 πρόσθετα καθήκοντα όπως απαιτείται από το σχέδιο ασφάλειας πλοίου.

1.2 Ο παρακάτω πίνακας παρέχει τις πρόσθετες οδηγίες σχετικά με τα προστατευτικά μέτρα και διαδικασίες για την εξασφάλιση εκτέλεσης όλων των καθηκόντων ασφάλειας πλοίου.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 42 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

Πίνακας 1

Προστατευτικό μέτρο	ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ		
	1	2	3
Όλα τα μέλη πληρώματος πλοίου αναθεωρούν κανονικά και ασκούν τα καθήκοντα και ευθύνες ασφάλειας με γυμνάσια και κατάρτιση	ΝΑΙ *	ΝΑΙ *	ΝΑΙ *
Παροχή πληροφοριών ασφάλειας σε όλα τα μέλη πληρώματος και οποιοδήποτε προσωπικό ασφάλειας που περιλαμβάνει το επίπεδο ασφάλειας και οποιεσδήποτε συγκεκριμένες πληροφορίες απειλής	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Ο ΑΑ/Γ πρέπει κανονικά να επικοινωνήσει με την Λιμενική Εγκατάσταση για συντονισμό προστατευτικών μέτρων	ΝΑΙ	ΝΑΙ #	ΝΑΙ #
<ul style="list-style-type: none"> Τα γυμνάσια και οι ασκήσεις μπορούν να διεξαχθούν κατά κρίση «Εταιρείας» (βλέπε παράγραφο 13.6, 13.7 του Μέρους Β του ISPS Code). <p># Συντονισμός πρόσθετων προστατευτικών μέτρων.</p>			

Ο έλεγχος περιοχών περιορισμένης πρόσβασης περιορισμένων περιοχών προς εξασφάλιση ότι μόνο τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα έχουν πρόσβαση

1.3 Στα πλοία μπορούν να καθιερωθούν *περιοχές περιορισμένης πρόσβασης* για έλεγχο πρόσβασης σε βασικές περιοχές. Οι παρακάτω περιοχές μπορεί να υποδειχθούν ως *περιοχές περιορισμένης πρόσβασης* και μπορούν να απαριθμηθούν στο *Σχέδιο ασφάλειας πλοίου*

- .1 γέφυρα πλοήγησης
- .2 σταθμοί ελέγχου και κεντρικός σταθμός ελέγχου
- .3 χώροι μηχανημάτων που περιέχουν τα μηχανήματα πρόωσης, γεννήτριες και σημαντικά ηλεκτρικά μηχανήματα, το κύριο και βοηθητικό μηχανισμό πηδαλιουχίας, τα μηχανήματα εξαερισμού και κλιματισμού και τους παρόμοιους χώρους
- .4 χώροι με πρόσβαση στις δεξαμενές πόσιμου ύδατος, τις αντλίες, ή τις θέσεις πολλαπλών επιστομιών
- .5 χώρος αντλιοστασίου φορτίου και
- .6 οποιεσδήποτε άλλες περιοχές όπως καθορίζονται από τον *Υπεύθυνο Ασφάλειας Εταιρείας* στις οποίες η πρόσβαση μπορεί να περιοριστεί για να διατηρηθεί η ασφάλεια του πλοίου.

1.4 Όλες οι *περιοχές περιορισμένης πρόσβασης* μπορούν να σημανθούν δείχνοντας ότι η περιοχή έχει περιορισμό στην πρόσβαση.

Οι σημάνσεις δεν χρειάζεται να είναι ευδιάκριτες στα πρόσωπα εκτός από το πλήρωμα.

1.5 Ο έλεγχος των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης μπορεί να ολοκληρωθεί με τα προστατευτικά μέτρα που καθορίζονται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Προστατευτικό μέτρο	ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ		
	1	2	3
Κλείδωμα ή ασφάλιση της πρόσβασης <i>στις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης @</i>	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Χρήση του προσωπικού ως φρουρά ή περιπόλοι ασφάλειας	Προαιρετικό	ΝΑΙ *	ΝΑΙ #
<p>Η αύξηση της συχνότητας και της λεπτομέρειας ελέγχου <i>των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης</i> μπορεί να συμπεριλάβει:</p> <p>* Αφιέρωση του προσωπικού στη φύλαξη ή την επιτήρηση <i>περιοχών περιορισμένης πρόσβασης</i> και</p> <p># Τοποθέτηση προσωπικού για συνεχή φρούρηση <i>των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης</i> ή/και διορισμό προσωπικού για να επιτηρούν συνεχώς <i>τις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης</i> και τις περιοχές δίπλα στις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης.</p> <p>@ οι πόρτες στους οδούς διαφυγής πρέπει να μπορούν να ανοίγουν χωρίς κλειδιά από την κατεύθυνση για την οποία απαιτείται. διαφυγή .</p>			

Τα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα για έλεγχο των *περιοχών περιορισμένης πρόσβασης* μπορούν να συμπεριλάβουν:

- .1 χρήση του εξοπλισμού επιτήρησης, όπως κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV) ή
- .2 χρήση των αυτόματων συσκευών ανίχνευσης εισόδου για να προειδοποιήσει το πλήρωμα για μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση *στις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης*.

1.6 Όταν οι αυτόματες συσκευές ανίχνευσης εισόδου χρησιμοποιούνται για να ελέγξουν μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση *στις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης*, οι αυτόματες συσκευές ανίχνευσης εισόδου μπορούν να:

- .1 ενεργοποιήσουν έναν ευδιάκριτο ή/και οπτικό συναγερμό
- .2 δείξουν μια θέση που επανδρώνεται συνεχώς ή ελέγχεται και
- .3 εξετάζονται τακτικά.

Έλεγχος πρόσβασης στο πλοίο

1.7 Κατά εφαρμογή των προστατευτικών μέτρων τα παρακάτω σημεία πρόσβασης μπορούν να εξετασθούν:

- .1 σκάλες

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 44 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-5-2003	

- .2 δίοδοι
- .3 πλευρικά παράθυρα
- .4 παρακείμενες αποβάθρες και
- .5 άλλα σημεία πρόσβασης που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίων.

1.8 Τα πλοία μπορούν να εφαρμόσουν τα προστατευτικά μέτρα ή συνδυασμό προστατευτικών μέτρων που παρέχονται στον παρακάτω πίνακα για να ελέγξουν την πρόσβαση στο πλοίο.

Πίνακας 3

Προστατευτικό μέτρο	ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ		
	1	2	3
Τα σημεία πρόσβασης είναι ασφαλισμένα@ κανονικά ή συνεχώς για να αποτρέψουν μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση	ΝΑΙ	ΝΑΙ #	ΝΑΙ #
Διέξοδοι πρόσβασης στο ανοικτό κατάστρωμα, χώροι αποθήκευσης, και πόρτες στους κανονικούς μη επανδρωμένους χώρους (όπως οι αποθήκες, οι χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, κ.λπ....) μπορούν να είναι κλειδωμένα@ ή προφυλάξεις που λαμβάνονται για να αποτρέψουν την μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Περιορισμό εισόδου στο πλοίο σε έναν ελάχιστο αριθμό σημείων πρόσβασης +	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ *
Συντονισμός με την Λιμενική Εγκατάσταση για επέκταση του ελέγχου πρόσβασης πέρα από την άμεση περιοχή του πλοίου	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ
<p>* Είσοδος ορίου σε ένα ενιαίο σημείο πρόσβασης.</p> <p>@ οι πόρτες στις οδούς διαφυγών πρέπει να μπορούν να ανοίγουν χωρίς κλειδιά από την κατεύθυνση όπου απαιτείται διαφυγή.</p> <p>+ Ενώ δεν περιορίζεται η έξοδος από το πλοίο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.</p> <p># Διορισμό πρόσθετου προσωπικού στα κατάλληλα σημεία πρόσβασης όπως υποδεικνύεται στο σχέδιο ασφάλειας.</p>			

1.9 Η πρόσβαση μπορεί να μην επιτραπεί σε οποιοδήποτε πρόσωπο που αρνείται να υποβληθεί σε επαλήθευση ή επιθεώρηση ασφάλειας σε ένα σημείο της πρόσβασης. Κάθε πρόσωπο που δεν του επιτρέπεται είσοδος λόγω άρνησης ελέγχου μπορεί να προσδιοριστεί και να αναφερθεί στις αρμόδιες αρχές.

Έλεγχος των περιοχών καταστροφώματος και των περιοχών που περιβάλλουν το πλοίο

1.10 Οι ικανότητες του πλοίου περιλαμβάνουν κανονικά τη δυνατότητα εκτέλεσης ελέγχου πάντα και σε όλες τις περιπτώσεις.

1.11 Έλεγχος των περιοχών καταστροφώματος και των περιοχών που περιβάλλουν το πλοίο για να προσδιορισθούν και να ληφθούν τα προληπτικά μέτρα κατά των γεγονότων ασφάλειας που τα πλοία μπορούν να επιτύχουν με τη χρήση:

- .1 εξοπλισμού, όπως συναγερμοί και το CCTV ή
- .2 προσωπικού όπως οι περίπολοι ασφάλειας.

Πίνακας 4

Προστατευτικό μέτρο	ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ		
	1	2	3
Χρήση επιφυλακών ασφάλειας ή/και περιπόλων ασφάλειας	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ *
Εκτέλεση περιπολιών από τη θάλασσα με σκάφη	Προαιρετικό	Προαιρετικό	ΝΑΙ *
Χρήση Δυτών για επιθεώρηση των υποθαλάσσιων δομών αποβάθρων πριν από την άφιξη του πλοίου, κατά την άφιξη του πλοίου, και σε άλλες περιπτώσεις που κρίνονται απαραίτητες	Προαιρετικό	Προαιρετικό	ΝΑΙ
* Αύξηση του αριθμού και της συχνότητας: .1 περίπολοι ασφάλειας για εξασφάλιση συνεχούς ελέγχου και .2 περιπολίες με πλοία για εξασφάλιση συνεχούς ελέγχου.			

1.12 Στα πλοία μπορεί να εξετασθεί ο φωτισμός των σημείων καταστροφώματος και πρόσβασης στο πλοίο ενώ διενεργούνται οι δραστηριότητες διεπαφών πλοίων/ Λιμενικής Εγκατάστασης. Στα πλοία μπορεί να συντονισθεί ο φωτισμός με άλλες δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στη διεπαφή πλοίων/λιμενικής εγκατάστασης. Ενώ ευρίσκεται εν πλώ, στα πλοία μπορεί να εξετασθεί η χρήση του μέγιστου διαθέσιμου φωτισμού σύμφωνα με την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Ένα πλοίο μπορεί να εξετάσει τα εξής στην καθιέρωση του κατάλληλου επιπέδου και της θέσης του φωτισμού:

- .1 να μπορούν τα μέλη πληρώματος γενικά να βλέπουν πέρα από το πλοίο, και από τα δύο μέρη, από πλευρά αποβάθρας και από πλευρά της θάλασσας και
- .2 η κάλυψη περιλαμβάνει κανονικά την περιοχή σε και γύρω από το πλοίο.

1.13 Σε αυξημένα *ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ*, ο πρόσθετος φωτισμός μπορεί να συντονιστεί με την Λιμενική Εγκατάσταση για παροχή πρόσθετου φωτισμού στην ακτή. Ο πρόσθετος φωτισμός μπορεί να συμπεριλαμβάνει:

- .1 χρήση συσκευών φωτισμού εστίασης και προβολέων για να ενισχυθεί η ορατότητα του καταστρώματος και των περιοχών που περιβάλλουν το πλοίο και
- .2 χρήση του φωτισμού για να ενισχυθεί η ορατότητα του νερού που περιβάλλει το πλοίο και της ίσαλου γραμμής.

Έλεγχος της επιβίβασης των προσώπων και των προσωπικών τους ειδών

1.14 Έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών τους ειδών για την επαρκή ταυτοποίηση και λήψη προληπτικών μέτρων ενάντια στα γεγονότα ασφάλειας μπορεί να συμπεριλάβουν τα προστατευτικά μέτρα που παρέχονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 5

Προστατευτικό μέτρο	ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ		
	1	2	3
Ελέγξτε τους λόγους που το προσωπικό επιβιβάζεται στο πλοίο με τη χρήση εισιτηρίων, καρτών επιβίβασης, ταυτοτήτων, εντολών εργασίας, ή άλλων μέσων	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Θετικά προσδιορίστε τα μέλη πληρώματος, επιβάτες, προμηθευτές, επισκέπτες, και άλλο προσωπικό πριν από κάθε επιβίβαση	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Αφίχθην πλήρωμα ελέγχεται για έγκριση να υπηρετήσει στο πλοίο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Επιθεώρηση των προσώπων, αποσκευών, χειραποσκευών, και προσωπικών εργαλείων για <i>απαγορευμένα όπλα</i> , εμπρηστικές, και εκρηκτικές ύλες	ΝΑΙ #	ΝΑΙ @	ΟΛΟΙ
Ενημερώσεις ασφάλειας που παρέχονται σε όλους τους επιβάτες, πριν από την αναχώρηση, για οποιεσδήποτε συγκεκριμένες απειλές και την ανάγκη για την επαγρύπνηση και την υποβολή αναφορών των ύποπτων προσώπων, αντικειμένων, ή των δραστηριοτήτων	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ *
Διορίστε το προσωπικό για φρούρηση οριζόμενων περιοχών <i>επιθεώρησης</i>	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Περιορισμός εισόδου μόνο στους επιβάτες και στα μέλη πληρώματος	Προαιρετικό	Προαιρετικό	ΝΑΙ
Συνοδεία όλων των φορέων παροχής υπηρεσιών ή άλλο προσωπικό που απαιτείται να παρέχει ουσιαστικές υπηρεσίες στο πλοίο	Προαιρετικό	Προαιρετικό	ΝΑΙ

* Οι ενημερώσεις ασφάλειας παρέχονται γενικά σε όλους τους επιβάτες, πριν από κάθε επιβίβαση και την αποβίβαση.
Αυτό μπορεί να ολοκληρωθεί από την τυχαία *επιθεώρηση* s, όπως 5-20% ή κάποια άλλη μέθοδος που εξετάζεται στο σχέδιο ασφάλειας πλοίων.
@Αυξήστε τη συχνότητα, όπως 25-50%, και λεπτομέρεια *της επιθεώρησης*.

1.15 Πρέπει να υποδειχθούν οι περιοχές για επιθεώρηση των αποσκευών, χειραποσκευών, και των προσωπικών αντικειμένων.

Οι προσβάσεις από και προς αυτές τις περιοχές πρέπει να ελεγχθούν για το διαχωρισμό των επιθεωρημένων προσώπων και των αντικειμένων από τα μη επιθεωρημένα πρόσωπα και αντικείμενα.

1.16 Ο σκοπός της επιθεώρησης για τους ιδιωτικούς φορείς είναι να εξασφαλιστεί η προσωπική ασφάλειά τους και ασφάλεια της ιδιοκτησίας τους. Σκοπός τέτοιων επιθεωρήσεων είναι να εξασφαλιστεί ότι δεν υπάρχουν εμπρηστικές συσκευές, εκρηκτικές ύλες, ή άλλα στοιχεία που θέτουν έναν πραγματικό κίνδυνο της βίας ή μια απειλή στην ασφάλεια. Οι επιθεωρήσεις μπορούν να περιοριστούν και να μη γίνουν περισσότερο διεισδυτικές σε ότι είναι απαραίτητο για να προστατεύσουν από τον κίνδυνο της δολιοφθοράς ή παρόμοιες πράξεις καταστροφής ή βίας. Η επιθεώρηση μπορεί, εντούτοις, να είναι εύλογα αποτελεσματική για να ανακαλύψει τις εμπρηστικές συσκευές, τα όπλα, τις εκρηκτικές ύλες, και άλλα μέσα καταστροφής. Οι τεχνικές επιθεώρησης μπορεί να συμπεριλάβουν, αλλά δεν περιορίζονται, μαγνητόμετρα, φυσική εξέταση του προσώπου ή των αντικειμένων οπτικά ή μέσω της χρήσης των εκπαιδευμένων ζώων, των ηλεκτρονικών συσκευών, ή του συνδυασμού μεθόδων.

Εποπτεία διαχείρισης φορτίου και εφοδίων του πλοίου

1.17 Οι εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τον παρακάτω πίνακα ως καθοδήγηση σχετικά με την εποπτεία διαχείρισης φορτίου και εφοδίων και πετρελεύσεων του πλοίου για να προσδιορίσουν επαρκώς και να πάρουν τα προληπτικά μέτρα κατά των γεγονότων ασφάλειας.

Πίνακας 6

Προστατευτικό μέτρο	ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ		
	1	2	3
Ελέγξτε το μη-συσκευασμένο φορτίο σε αντιπαραβολή με το δηλωτικό φορτίο	ΝΑΙ #	ΟΛΟΙ	ΟΛΟΙ
Ελέγξτε τους αριθμούς αναγνώρισης εμπορευματοκιβωτίων, των φορτωμένων εμπορευματοκιβωτίων, αντιπαραβολή με το δηλωτικό φορτίο	ΟΛΟΙ	ΟΛΟΙ	ΟΛΟΙ
Ελέγξτε τους αριθμούς αναγνώρισης εμπορευματοκιβωτίων των κενών εμπορευματοκιβωτίων αντιπαραβολή με το δηλωτικό φορτίο	ΝΑΙ #	ΟΛΟΙ	ΟΛΟΙ
Επιθεώρηση των εφοδίων του πλοίου	ΝΑΙ #	ΝΑΙ +	ΟΛΟΙ

Αυτό μπορεί να ολοκληρωθεί από την τυχαίο ελεγχο, όπως 25-50% του φορτίου.
+ Αυξήστε τη συχνότητα και τη λεπτομέρεια της επιθεώρησης, όπως 25-50%,

1.18 Η επαλήθευση και η επιθεώρηση του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου μπορούν να ολοκληρωθούν:

- .1 οπτική και φυσική εξέταση
- .2 χρήση του εξοπλισμού scanning/ανίχνευσης, των μηχανικών συσκευών, ή σκύλων ή
- .3 συντονισμός με το ναυλωτή ή άλλο αρμόδιο συμβαλλόμενο μέρος μέσω μιας συναφθείσης συμφωνίας και των διαδικασιών.

Σε αυξημένα *ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ*, η λεπτομέρεια των ανωτέρω μεθόδων μπορεί να αυξηθεί σε σχέση με την απειλή.

Εξασφάλιση ότι η επικοινωνία ασφάλειας συγκεκριμένου λιμένα- είναι εύκολα διαθέσιμη

1.19 Τα πλοία εξασφαλίζουν τακτικά ότι τα μέσα επικοινωνίας για αναφορά συμβάντων που απειλούν την ασφάλεια του πλοίου είναι:

- .1 συντηρημένα και λειτουργικά
- .2 εύκολα διαθέσιμα
- .3 ικανά για επικοινωνίες μέσα στο πλοίο, με την Λιμενική Εγκατάσταση, και με το κατάλληλο προσωπικό επιβολής νόμου και
- .4 ικανά να αναμεταδώσουν τις ουσιαστικές πληροφορίες σχετικές με τη φύση και την έκταση της απειλής.

1.20 Σε αυξημένα *ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ*, τα πλοία μπορούν να ενισχύσουν τους τρόπους επικοινωνίας τους να αναφέρουν τις πράξεις που απειλούν την ασφάλεια του πλοίου όπως προβλέπεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 7

Προστατευτικό μέτρο	ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ		
	1	2	3
Εκτελέστε τους κανονικούς ελέγχους επικοινωνιών	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Παρέχετε έναν εφεδρικό τρόπο επικοινωνίας	Προαιρετικό	ΝΑΙ	ΝΑΙ #
# Παρέχετε έναν επιπρόσθετο πολλαπλό τρόπο επικοινωνίας			

Σημειώσεις: _____

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Κατευθυντήριες οδηγίες αναφορικά με την διενέργεια αξιολογήσεων ασφαλείας πλοίων

1. Βασικές έννοιες κινδύνου για λόγους αξιολόγησης της ασφάλειας

1.1 Μια πρακτική εξήγηση του κινδύνου

Για τους σκοπούς του παρόντος έχουμε επιλέξει μία γνωστή πρακτική κατάσταση για να εξηγήσουμε την έννοια του όρου «**κίνδυνος**». Το θέμα αφορά τον τραυματισμό ενός πεζού που προήλθε από ένα ατύχημα με αυτοκίνητο διασχίζοντας διαφορετικούς τύπους δρόμων. Αυτό αφορά βασικά τη σοβαρότητα του ατυχήματος και τη συχνότητά του. Το μεν πρώτο αναφέρεται στη συνέπεια του ατυχήματος, ή απλά "C", ενώ η συχνότητα αναφέρεται στην πιθανότητα ατυχήματος που εμφανίζεται, ή απλά "P". Είναι χρήσιμο να σχεδιαστεί η συνέπεια σε σχέση με την πιθανότητα του περιστατικού για μια σειρά σεναρίων (Σχήμα 1) και ως χαρακτηριστικά σενάρια επιλέγονται τα παρακάτω:

Σενάριο 1: Κεντρικοί οδοί πόλεων



Μπορεί εύκολα να παρατηρηθεί ότι πολλοί άνθρωποι θα προσπαθήσουν να διασχίσουν σημεία κεντρικών οδών πόλεων τυχαία αντί να αναμένουν το "πράσινο" στις οδικές συνδέσεις ή στα καθορισμένα ειδικά σημεία διαβάσεων πεζών. Δεδομένου ότι η ταχύτητα της κυκλοφορίας είναι γενικά αρκετά χαμηλή, οι πεζοί μπορούν κανονικά να αποφύγουν το ατύχημα με προσεκτικό συγχρονισμό και γρήγορη διέλευση, επειδή ένας οδηγός που πλησιάζει επιβραδύνει εθελοντικά. Συγχρόνως, όμως, ο αριθμός πεζών που προσπαθούν να διασχίσουν τις οδούς κατ' αυτό τον τρόπο είναι μεγάλος, και έτσι ο αριθμός ατυχημάτων θα είναι αντίστοιχα υψηλός αν και οι τραυματισμοί που υφίστανται δεν είναι γενικά πάρα πολύ σοβαροί. Με άλλα λόγια, η συνέπεια (C) είναι χαμηλή, αλλά η πιθανότητα, του περιστατικού (P) είναι υψηλή. Η θέση αυτού του σεναρίου απεικονίζεται στο διάγραμμα C v P από το σημείο 1 στο Σχήμα 1.

Σενάριο 2: Αστικές εθνικές οδοί

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 52 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	



Η ταχύτητα της κυκλοφορίας στους δρόμους αυτούς είναι αρκετά υψηλή και οι περισσότεροι πεζοί θα προσπαθήσουν να τους διασχίσουν στις διαβάσεις που ελέγχονται από τα φώτα κυκλοφορίας ή με τη βοήθεια μιας γέφυρας για πεζούς.

Κατά συνέπεια ο αριθμός ατυχημάτων είναι χαμηλότερος απ' ό,τι στο σενάριο 1, αλλά τα ατυχήματα αυτά που εμφανίζονται τείνουν να είναι αρκετά σοβαρά. Αυτό σημαίνει ότι η συνέπεια (C) είναι υψηλότερη απ' ό,τι στο προηγούμενο σενάριο, αλλά η πιθανότητα του περιστατικού (P) είναι χαμηλότερη. Η θέση αυτού του σεναρίου απεικονίζεται στο διάγραμμα C ν P από το σημείο 2.

Σενάριο 3: Αυτοκινητόδρομοι υψηλής ταχύτητας



Πολλοί λίγοι άνθρωποι προσπαθούν να διασχίσουν έναν αυτοκινητόδρομο με τα πόδια λόγω της ταχύτητας της κυκλοφορίας. Εντούτοις, εάν γίνει μια τέτοια προσπάθεια και δημιουργηθεί ένα ατύχημα, είναι πιθανό να οδηγήσει σε πολύ σοβαρό τραυματισμό ή ακόμα και θάνατο. Στην περίπτωση αυτή η συνέπεια (C) είναι πολύ υψηλή, αλλά η πιθανότητα του περιστατικού (P) είναι εξαιρετικά χαμηλή. Η θέση αυτού του σεναρίου απεικονίζεται στο διάγραμμα C ν P από το σημείο 3.

Από τα τρία αυτά σημεία μπορεί να διέλθει μια καμπύλη, η οποία τείνει να δείξει ότι η πιθανότητα ενός ατυχήματος που εμφανίζεται είναι σχεδόν αντιστρόφως ανάλογη προς τη συνέπειά του. Κατά συνέπεια πολύ λίγοι πεζοί θα προσπαθήσουν να διασχίσουν έναν αυτοκινητόδρομο επειδή οποιοδήποτε ατύχημα συνέβαινε θα ήταν πολύ σοβαρό, ή ακόμα και μοιραίο. Αφ' ετέρου, ένας μεγάλος αριθμός διαβάσεων πεζών κεντρικών οδών πόλεων τα πιθανά ατυχήματα που προκαλούνται εκεί γίνονται αντιληπτά και είναι λιγότερο σοβαρά. Η σχέση μεταξύ του C και του P προσεγγίζεται ως εξής: $C \propto \frac{1}{P}$

(ή η συνέπεια είναι αντιστρόφως ανάλογη προς την πιθανότητα του περιστατικού.)

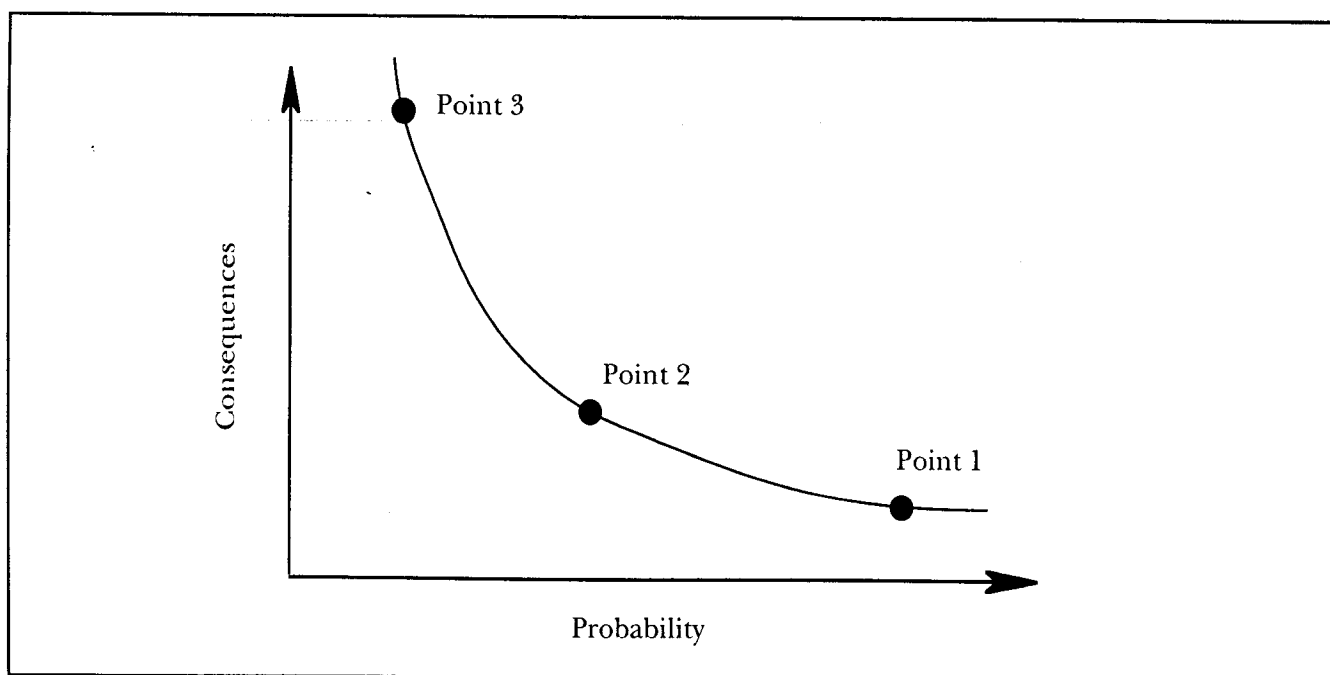
Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 53 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

Με μαθηματικούς όρους η σχέση αυτή γίνεται: $C = \frac{\text{Constant}}{P}$

Εάν η σταθερά συμβολιστεί με το R έχουμε: $C = \frac{R}{P}$

ή: $R = P \times C$ (Εξίσωση 1)

Στη σταθερά **R** δίνεται συνήθως το όνομα **κίνδυνος**.



Σχήμα 1. Συνέπειες και πιθανότητα

Ο κίνδυνος εκφράζεται γενικά ως προϊόν της χρονικής συνέπειας συχνότητας (π.χ., γεγονότα ετησίως) (π.χ., μοιραία περιστατικά ανά γεγονός, ευρώ ανά γεγονός, βαρέλια διαρροή πετρελαίου ανά γεγονός). Για τη δυνατότητα σχετικά σπάνια γεγονότα να εμφανιστούν σε ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο, η συχνότητα αντικαθίσταται συνήθως από την πιθανότητα ενός γεγονότος σε εκείνο το χρονικό πλαίσιο.

Για τους σκοπούς της παρούσης οδηγίας παρακάτω προσδιορίζονται τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν σε εφαρμογή με έκνομες ενέργειες.

Η συνέπεια είναι το ποσό των πιθανών αποτελεσμάτων της επίθεσης που δίνει το σενάριο. Αυτές οι συνέπειες μπορούν να συμπεριλάβουν όλες ή μερικές από διάφορες κατηγορίες αποτελεσμάτων (π.χ., θάνατος/ζημία, οικονομικές επιδράσεις, περιβαλλοντικές επιπτώσεις), επομένως η γενική συνέπεια είναι το ποσό εκείνων των αποτελεσμάτων, τα οποία μπορούν να παρουσιαστούν όπως:

$$\sum C = C_{\text{θάνατος/ζημία}} + C_{\text{οικονομική}} + C_{\text{περιβάλλον}} + \dots \dots \dots \text{(Εξίσωση 2)}$$

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 54 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

Η συνέχεια της ανωτέρω εξίσωσης δείχνει ότι για οποιαδήποτε δεδομένη αξιολόγηση κινδύνου μπορούν να υπάρξουν άλλες κατηγορίες συνέπειας (π.χ., αντίκτυπος στην εθνική υπεράσπιση, συμβολικά αποτελέσματα) που είναι ενδιαφέρουσες στο φορτέα που εκτελεί την αξιολόγηση του κινδύνου. Επίσης, έχοντας την ικανότητα να προσθήκης συνεπειών ο φορέας μπορεί να εκφράσει όλες τις συνέπειες στις ίδιες μονάδες (π.χ., νομισματικές μονάδες) ή μπορεί να καθορίσει τα αντίτιμα εργασίας (π.χ., ισοδύναμα "επίπεδα πόνου") για κάθε τύπο συνέπειας.

Η συχνότητα Στις αξιολογήσεις του κινδύνου εκτός από τις εφαρμογές ασφάλειας, η πιθανότητα στην εξίσωση 1 υπολογίζεται χαρακτηριστικά από τα **ιστορικά στοιχεία ή υπολογίζεται βασισμένη στην πιθανότητα των συνδυασμών εξωτερικών γεγονότων, ανθρώπινων λαθών, και αποτυχιών συστημάτων /εξοπλισμού που πρέπει να εμφανιστούν για τις συνέπειες που πραγματοποιούνται.** Εντούτοις, για λόγους ασφάλειας, η πιθανότητα ενός σεναρίου αξιολογείται γενικά με την εξέταση της συγκεκριμένης απειλής στην ασφάλεια του πλοίου και την τρωτότητα του πλοίου σε εκείνη την απειλή. Αυτό μπορεί να παρουσιαστεί όπως:

$P = T \times V$ (Εξίσωση 3)

όπου

T = απειλή

V = τρωτότητα

Η απειλή αντιπροσωπεύει την πιθανότητα μιας επίθεσης που βασίζεται στην ύπαρξη της πληροφόρησης και υπό το κράτος της ναυτικής συνειδητοποίησης. Για τη ναυτική ασφάλεια, η απειλή απεικονίζεται στον καθορισμό του επιπέδου ασφάλειας και στην προσέγγιση ότι τα μέτρα ασφάλειας προγραμματίζονται διαφορετικά για διάφορα επίπεδα ασφάλειας. Σε μια λεπτομερή αξιολόγηση της ασφάλειας, μπορεί να γίνει μια εκτίμηση της απειλής και να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογηθεί καλύτερα η πιθανότητα μιας επίθεσης. Εντούτοις, για μια απλουστευμένη προσέγγιση αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου που περιγράφεται εδώ, **το επίπεδο απειλής θεωρείται ως σταθερό**, έτσι **ο κίνδυνος** αξιολογείται βασισμένος στις διαφορές **στην τρωτότητα και στην συνέπεια για κάθε σενάριο** που εξετάζεται. Εάν ένας διαχειριστής πλοίου έχει τις πληροφορίες που του επιτρέπουν να κρίνει τον σχετικό κίνδυνο για συγκεκριμένα πλοία ή για συγκεκριμένα ταξίδια, οι πληροφορίες αυτές μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από την ομάδα αξιολόγησης της ασφάλειας ως μια άλλη πτυχή για να ταξινομήσουν το σχετικό κίνδυνο πλοίου της «Εταιρείας».

Η τρωτότητα είναι η πιθανότητα της επιτυχίας μιας επίθεσης και αξιολογείται εξετάζοντας τους παράγοντες που συμβάλλουν στην τρωτότητα του πλοίου. Τέσσερα στοιχεία που χρησιμοποιούνται συνήθως για την αξιολόγηση της τρωτότητας των περιουσιών είναι: **διαθεσιμότητα, δυνατότητα πρόσβασης, οργανική ασφάλεια, και αντοχή πλοίου.** Εντούτοις, στην απλουστευμένη προσέγγιση αξιολόγησης που καθορίζεται εδώ, μόνο η δυνατότητα πρόσβασης και η οργανική ασφάλεια εξετάζονται.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 55 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

Αυτό εστιάζει στις πτυχές της τρωτότητας πέρα από τις οποίες ο διαχειριστής πλοίου έχει τον περισσότερο έλεγχο.

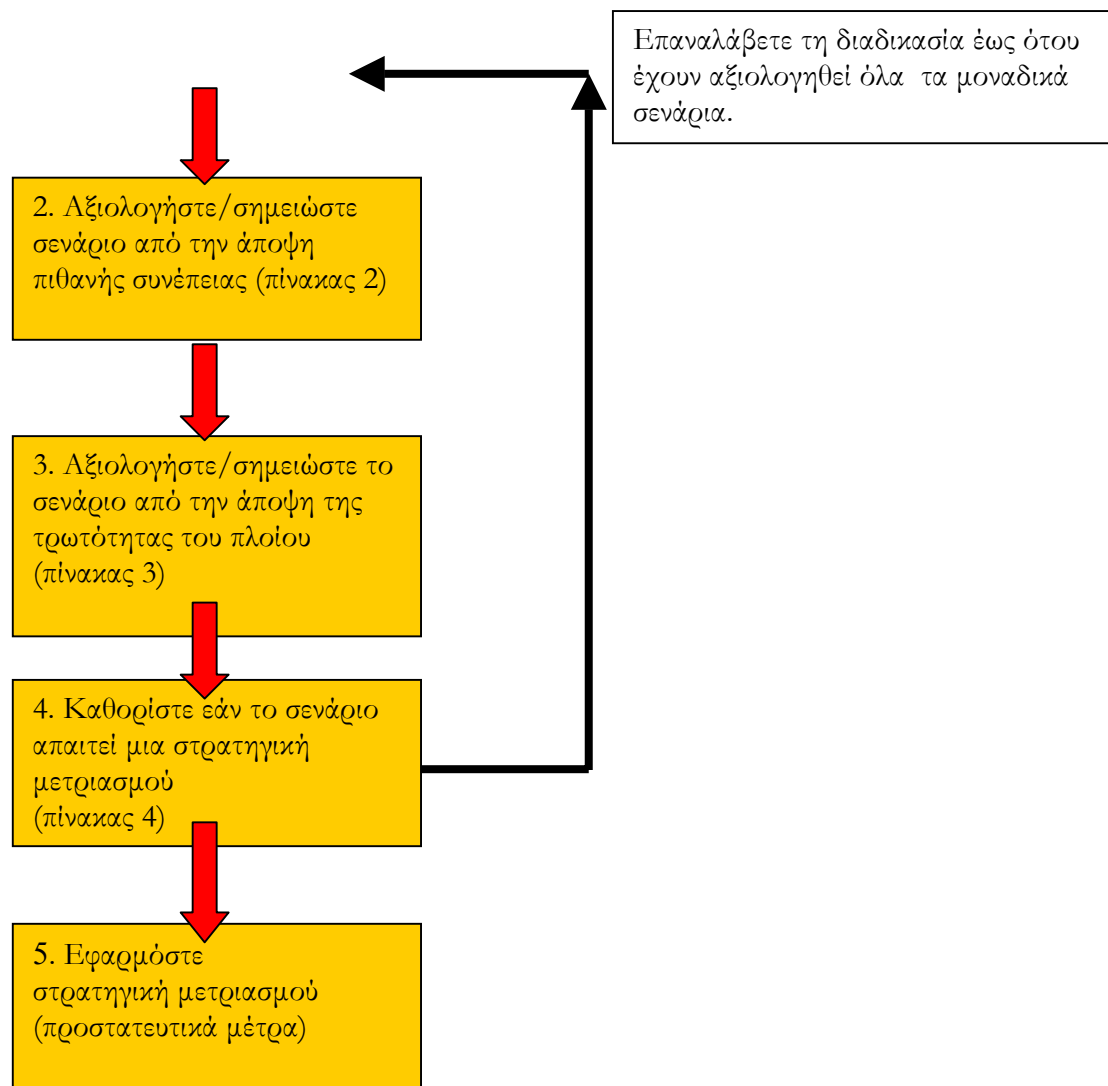
2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Γενικά έχει συμφωνηθεί ότι η λήψη αποφάσεων που βασίζεται στον κίνδυνο (βλέπε προηγούμενη παράγραφο) είναι ένα από τα καλύτερα εργαλεία για την ολοκλήρωση μιας αξιολόγησης της ασφάλειας και για τον καθορισμό των κατάλληλων μέτρων ασφάλειας για ένα πλοίο. Η λήψη αποφάσεων που βασίζεται στον κίνδυνο είναι μια συστηματική και αναλυτική διαδικασία για να εξετασθεί η πιθανότητα εάν μια παραβίαση ασφάλειας θα θέσει σε κίνδυνο μια περιουσία, ένα άτομο, ή μια λειτουργία και για να **προσδιορισθούν οι ενέργειες ώστε να μειωθεί η τρωτότητα και να μετριάσουν οι συνέπειες** μιας παραβίασης ασφάλειας.

Μια αξιολόγηση της ασφάλειας είναι μια διαδικασία που προσδιορίζει τις αδυναμίες στις φυσικές δομές, τα συστήματα προστασίας προσωπικού, τις διαδικασίες, ή άλλες περιοχές που μπορούν να οδηγήσουν σε μια παραβίαση ασφάλειας, και μπορούν να προτείνουν επιλογές για να αποβληθούν ή να μετριάσουν οι αδυναμίες αυτές. Παραδείγματος χάριν, μια αξιολόγηση της ασφάλειας μπορεί να αποκαλύψει τις οργανικές αδυναμίες στα συστήματα ασφάλειας ή μη προστατευμένα σημεία πρόσβασης όπως η σκάλα πιλότου που δεν έχει ανυψωθεί ή πλευρικά ανοίγματα που δεν έχουν ασφαλισθεί ή ελεγχθεί μετά από την φόρτωση εφοδίων. **Για να μετριάσει η απειλή αυτή, ένα πλοίο θα πρέπει να εφαρμόσει διαδικασίες για να εξασφαλισθεί ότι τέτοια σημεία πρόσβασης ασφαρίζονται και ελέγχονται με κάποια μέσα.** Μια άλλη ενίσχυση ασφάλειας είναι να τοποθετηθούν μηχανισμοί κλειδώματος ή/και πλέγμα καλωδίων στις πόρτες και τα παράθυρα που παρέχουν πρόσβαση *στις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης* για να αποτρέψουν στο μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό την είσοδο σε τέτοιους χώρους. Τέτοιες αξιολογήσεις μπορούν να προσδιορίσουν τις τρωτότητες στις λειτουργίες πλοίων, την ασφάλεια προσωπικού, και τη φυσική και τεχνική ασφάλεια.

Παρακάτω παρουσιάζεται ένας απλουστευμένος τρόπος αξιολόγησης της ασφάλειας που βασίζεται στο κίνδυνο που μπορεί να επεξεργαστεί περαιτέρω και να προσαρμοστεί στα συγκεκριμένα πλοία. Η διαδικασία και τα αποτελέσματα μπορούν να τεκμηριωθούν κατά το στάδιο εκτέλεσης της αξιολόγησης. Ένα παράδειγμα παρέχεται στον πίνακα 5 στο πώς τεκμηριώνεται η διαδικασία και τα αποτελέσματα.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε	1. Επιλέξτε ένα σενάριο	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 56 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ			0	30-3-2003	



2.1 1^ο ΒΗΜΑ: ΠΙΘΑΝΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ

Για την έναρξη μιας αξιολόγησης μια «εταιρεία» πρέπει να εξετάσει ένα σενάριο επίθεσης που αποτελείται από μια πιθανή απειλή στο πλοίο κάτω από συγκεκριμένες περιστάσεις. Είναι σημαντικό ότι το σενάριο ή τα σενάρια είναι μέσα στη σφαίρα της δυνατότητας και, τουλάχιστον καλύπτει γνωστές ικανότητες και προθέσεις όπως παρέχεται από μια αξιολόγηση του κινδύνου. Παραδείγματος χάριν, μια βάρκα που περιέχει εκρηκτικές ύλες (ένα συγκεκριμένο σενάριο επίθεσης) εμβολίζει ένα Δεξαμενόπλοιο (στόχος) που εξέρχεται από ένα σημείο («μπούκα» π.χ) (συγκεκριμένη κατάσταση) είναι ένα αξιόπιστο σενάριο. Μπορεί να είναι λιγότερο αξιόπιστο με ένα δια χειρός βλήμα που εκτοξεύθηκε από μια απόσταση σε ένα μεγάλο Δεξαμενόπλοιο όπου μπορούσε σκόπιμα να βυθίσει το πλοίο που εξέρχεται από ένα στενό σημείο («μπούκα» π.χ) .

Ο αριθμός σεναρίων αφήνεται στην κρίση της «Εταιρείας» του πλοίου. **Σε μια αρχική αξιολόγηση πρέπει να εξετασθούν τουλάχιστον εκείνα τα σενάρια που παρέχονται στον Πίνακα 1** δίνοντας έμφαση στο σενάριο

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 57 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

χειρότερης περίπτωσης, και τα πιθανότερα σενάρια. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την αποφυγή υπερβολικών σεναρίων που οδηγούν σε χαμηλές συνέπειες. 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
1. Εισβολή ή/και λήψη ελέγχου του στόχου και ...	α. Βλάβη/καταστροφή του πλοίου με εκρηκτικές ύλες	Ο εισβολέας φυτεύει εκρηκτικές ύλες.
	β. Βλάβη/καταστροφή του πλοίου μέσω κακόβουλων διαδικασιών/πράξεων	<ul style="list-style-type: none"> Ο εισβολέας παίρνει τον έλεγχο ενός πλοίου και το προσαράζει ή συγκρούεται με κάτι σκόπιμα. Ο εισβολέας ανοίγει σκόπιμα τα επιστόμια για να απελευθερώσει βλαβερό υλικό
	Γ. Δημιουργία επιβλαβούς περιστατικού ρύπανσης χωρίς καταστροφή του πλοίου	<ul style="list-style-type: none"> Ο εισβολέας ανοίγει τα επιστόμια/εξαεριστικά για απελευθέρωση τοξικού υλικού ή απελευθερώνεται τοξικό υλικό που έχει μεταφερθεί. ο εισβολέας παραβιάζει τις διασυνδέσεις-συναρμολογήσεις που οδηγούν σε ζημία/καταστροφή
	δ. Ομηρία/ Θάνατος ανθρώπων	Ο στόχος του εισβολέα είναι να σκοτώσει τους ανθρώπους.
2. Εξωτερική επίθεση στο πλοίο από...	α. Κίνηση εκρηκτικών υλών δίπλα στο πλοίο <ul style="list-style-type: none"> από την θάλασσα από την πλευρά της ξηράς κάτω από την επιφάνεια 	<ul style="list-style-type: none"> Επίθεση τύπου USS Cole. Βόμβα σε αυτοκίνητο/φορτηγό. Βατραχάνθρωπος που τοποθετεί εκρηκτικά
	β. Εμβολισμός ενός στάσιμου στόχου: <ul style="list-style-type: none"> Με ένα πλοίο με ένα επίγειο όχημα 	Το σκόπιμο χτύπημα που προορίζεται να βλάψει/καταστρέφει το στόχο (δηλ. σημείο έμφραξης υδάτινων οδών). ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Αξιολογήστε τις γενικές συνέπειες από το χτύπημα, αλλά μόνο αξιολογήστε τις τρωτότητες του πλοίου και όχι τις τρωτότητες βύθισης του στόχου.

	γ. Εκτόξευση ή πυροβολισμός από μια απόσταση	Πυροβολώντας ένα πλοίο χρησιμοποιώντας ένα τουφέκι, ένα βλήμα, κ.λπ.
3. Χρήση του πλοίου ως μέσο μεταφοράς	α. Υλικά που χρησιμοποιούνται ως όπλο σε/εκτός της χώρας β. άνθρωποι εκτός της χώρας	
Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση	Κλοπή	

2.2 2^ο ΒΗΜΑ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑΣ

Κάθε σενάριο πρέπει να αξιολογηθεί από την άποψη των πιθανών συνεπειών της επίθεσης. Τρία στοιχεία συμπεριλαμβάνονται στην αξιολόγηση της συνέπειας: θάνατος και ζημία, οικονομικός αντίκτυπος, και περιβαλλοντική επίδραση. Μία περιγραφή των τμημάτων συνέπειας παρέχεται παρακάτω:

ΘΑΝΑΤΟΣ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑ	Ο πιθανός αριθμός ζώων που θα μπορούσε να χαθεί και τραυματισμών που εμφανίζονται ως αποτέλεσμα ενός σεναρίου επίθεσης.
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ	Ο πιθανός οικονομικός αντίκτυπος ενός σεναρίου επίθεσης.
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ	Η πιθανή περιβαλλοντική επίδραση ενός σεναρίου επίθεσης.

Το κατάλληλο αποτέλεσμα βαθμολογίας συνέπειας, πρέπει να αξιολογηθεί για κάθε σενάριο.

Η βαθμολογία και τα κριτήρια συνέπειας με τις συγκριτικές μετρήσεις επιδόσεων παρέχονται στον παρακάτω πίνακα.

Η βαθμολογία αυτή αποσκοπεί στο να είναι ευρείες οι σχετικές εκτιμήσεις. Η κατάλληλη βαθμολογία καθορίζεται με τη χρήση του τμήματος συνέπειας που οδηγεί στην υψηλότερη βαθμολογία. Παραδείγματος χάριν, εάν ο θάνατος και η ζημία και ο οικονομικός αντίκτυπος οδηγούν σε βαθμολογία μέτρια ή "1" αλλά το αποτέλεσμα περιβαλλοντικής επίδρασης είναι σημαντικό ή βαθμολογίας "2" τότε το ολικό αποτέλεσμα συνέπειας θα οριζόταν σε βαθμό "2." Ένας ακριβής υπολογισμός των στοιχείων αυτών δεν είναι απαραίτητο.

Πίνακας 2: Βαθμολογία συνέπειας

Καθορισμός βαθμού:	Καθορισμός αντίκτυπου
3	ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΟΣ = πολυάριθμη απώλεια ζωής ή τραυματισμών, σημαντικός εθνικός ή μακροπρόθεσμος οικονομικός αντίκτυπος, πλήρης καταστροφή των πολλαπλάσιων πτυχών του οικοσυστήματος πέρα από μια μεγάλη περιοχή
2	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΣ = πολλαπλάσια απώλεια ζωής ή τραυματισμών, σημαντικός περιφερειακός οικονομικός αντίκτυπος, μακροπρόθεσμη ζημία σε μια μερίδα του οικοσυστήματος
1	ΣΥΓΚΡΑΤΗΘΕΙΣ = ελάχιστη ή καμία απώλεια ζωής ή τραυματισμών, ελάχιστος οικονομικός αντίκτυπος, ή κάποια περιβαλλοντική ζημία

2.3 3^ο ΒΗΜΑ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑΣ

Κάθε σενάριο πρέπει να αξιολογηθεί από την άποψη της τρωτότητας του πλοίου σε μια επίθεση.

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή του παρόντος Παραρτήματος υπάρχουν τέσσερα στοιχεία του αποτελέσματος τρωτότητας : **διαθεσιμότητα, δυνατότητα πρόσβασης, οργανική ασφάλεια, και σκληρότητα πλοίου.**

Έχοντας κατανοήσει ότι η «εταιρεία» έχει τον μέγιστο έλεγχο της δυνατότητας πρόσβασης και των οργανικών στοιχείων ασφάλειας, τα στοιχεία αυτά μπορούν να εξεταστούν για κάθε σενάριο. Οι περιγραφές των δύο αυτών στοιχείων τρωτότητας καθορίζονται παρακάτω:

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ	Δυνατότητα πρόσβασης του πλοίου στο σενάριο επίθεσης. Αυτό αφορά τα φυσικά και γεωγραφικά εμπόδια που αποτρέπουν την απειλή χωρίς οργανική ασφάλεια.
ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Η δυνατότητα του προσωπικού ασφάλειας να αποτρέψει την επίθεση. Περιλαμβάνει τα σχέδια ασφάλειας, τις ικανότητες επικοινωνίας, τη δύναμη φρουράς, τα συστήματα ανίχνευσης εισβολής, και την έγκαιρη επέμβαση δυνάμεων καταστολής για να αποτρέψει την επίθεση.

Ο πλοιοκτήτης ή/και ο διαχειριστής πρέπει να συζητήσουν κάθε στοιχείο τρωτότητας για ένα δεδομένο σενάριο. Η αρχική αξιολόγηση της τρωτότητας αντιμετωπίζεται κανονικά μόνο με τις υπάρχουσες στρατηγικές και τα προστατευτικά μέτρα, που προορίζονται να ελαττώσουν τις τρωτότητες, οι οποίες είναι ήδη σε ισχύ. Αφότου έχει εκτελεσθεί η αρχική αξιολόγηση, μπορεί να γίνει μια αξιολόγηση σύγκρισης με τις νέες στρατηγικές και τα εξεταζόμενα προστατευτικά μέτρα. Η αξιολόγηση της τρωτότητας με μόνο τις υπάρχουσες στρατηγικές και τα προστατευτικά μέτρα παρέχει μια καλύτερη κατανόηση του γενικού κινδύνου που συνδέεται με το σενάριο και πώς οι νέες στρατηγικές και τα προστατευτικά μέτρα θα μετριάσουν τον κίνδυνο.

Το αποτέλεσμα και τα κριτήρια τρωτότητας με τα παραδείγματα συγκριτικής μέτρησης επιδόσεων παρέχονται στον παρακάτω πίνακα. Κάθε σενάριο πρέπει

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 60 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

να αξιολογηθεί για να εξαχθεί η μεμονωμένη βαθμολογία για κάθε στοιχείο και αξιολογώντας έπειτα τα στοιχεία αυτά για να εξαχθεί η συνολική βαθμολογία τρωτότητας (βήμα 3 στον πίνακα 5). Η βαθμολογία αυτή πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως βαθμολογία τρωτότητας κατά την αξιολόγηση κάθε σεναρίου στο επόμενο βήμα.

Πίνακας 3: Βαθμολογία τρωτότητας

Κατηγορία	Δυνατότητα πρόσβασης	Οργανική ασφάλεια
3	Καμία αποτροπή (π.χ. απεριόριστη πρόσβαση στο πλοίο και εσωτερική κίνηση)	Καμία ικανότητα αποτροπής (π.χ. κανένα σχέδιο, καμία δύναμη φρουράς, καμία επικοινωνία έκτακτης ανάγκης, εξωτερική επιβολή νόμου μη διαθέσιμη για την έγκαιρη πρόληψη, καμία ικανότητα ανίχνευσης)
2	Καλή αποτροπή (π.χ. ενιαίο ουσιαστικό εμπόδιο απεριόριστη πρόσβαση μέσα στα 100 μέτρα του πλοίου)	Καλή ικανότητα αποτροπής (π.χ. ελάχιστο σχέδιο ασφάλειας, μερικές επικοινωνίες, ένοπλη δύναμη φρουράς περιορισμένου μεγέθους σχετικά με το πλοίο εξωτερική επιβολή νόμου μη διαθέσιμη για την έγκαιρη πρόληψη, περιορισμένα συστήματα ανίχνευσης)
1	Άριστη αποτροπή (που αναμένεται για να αποτρέψει την επίθεση . Πρόσβαση περιορίζεται στα 500 μέτρα από το πλοίο πολλαπλάσια φυσικά/γεωγραφικά εμπόδια)	Η άριστη ικανότητα αποτροπής αναμένεται να αποτρέψει την επίθεση, συγκεκαλυμμένα στοιχεία ασφάλειας που αντιπροσωπεύουν τα πρόσθετα στοιχεία μη ορατά ή προφανή)

2.4 4^ο ΒΗΜΑ: ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ

Ο ιδιοκτήτης ή/και ο διαχειριστής πλοίου πρέπει κατόπιν να καθορίσει ποια σενάρια μπορούν να εφαρμόσουν στρατηγικές μετριασμού (προστατευτικά μέτρα). Αυτό ολοκληρώνεται με τον καθορισμό σε ποιο μέρος του σεναρίου εμπίπτει στον πίνακα 4 βασισμένο στα αποτελέσματα αξιολόγησης της συνέπειας και τρωτότητας. Παρακάτω είναι όροι που χρησιμοποιούνται στον πίνακα 4 ως κατηγορίες μετριασμού:

"Μετριάστε" σημαίνει ότι οι στρατηγικές μετριασμού, όπως τα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας ή/και οι διαδικασίες, μπορούν να αναπτυχθούν για να μειώσουν τον κίνδυνο για εκείνο το σενάριο. Ένα παράρτημα στο *σχέδιο ασφάλειας πλοίων* μπορεί να περιέχει το σενάριο (α) που αξιολογείται, τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, μια περιγραφή του μέτρου μετριασμού που αξιολογείται, και τους λόγους για τους οποίους τα μέτρα μετριασμού επιλέχτηκαν ή όχι.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 61 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

"Εξετάστε" σημαίνει ότι το σενάριο πρέπει να εξεταστεί και οι στρατηγικές μετριασμού πρέπει να αναπτυχθούν σε κάθε περίπτωση χωριστά. Το *σχέδιο ασφάλειας πλοίων* μπορεί να περιέχει το (α) σενάριο (α) που αξιολογείται, τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, και τους λόγους για τους οποίους τα μέτρα μετριασμού επιλέχθηκαν ή όχι .

"Τεκμηρίωση" σημαίνει ότι το σενάριο μπορεί να μην χρειαστεί ένα μέτρο μετριασμού αυτή τη στιγμή και επομένως πρέπει μόνο να τεκμηριωθεί. Εντούτοις, τα μέτρα μετριασμού που έχουν μικρό κόστος μπορούν ακόμα να αξίζουν να ληφθούν υπόψη. Το σχέδιο ασφάλειας μπορεί να περιέχει το σενάριο που αξιολογείται και τα αποτελέσματα. Αυτό θα είναι ευεργετικό στις περαιτέρω αναθεωρήσεις του σχεδίου ασφάλειας, να ξέρει εάν οι υπογεγραμμένες υποθέσεις έχουν αλλάξει από την τελευταία έκδοση της αξιολόγησης της ασφάλειας.

Ο πίνακας 4 προορίζεται ευρέως ως, σχετικό εργαλείο για να βοηθήσει στην ανάπτυξη του σχεδίου ασφάλειας πλοίων. "Τα αποτελέσματα" δεν προορίζονται να είναι η μόνη βάση για να προκαλέσουν ή να παραμερίσουν την ανάγκη για τα συγκεκριμένα μέτρα, αλλά είναι ένα εργαλείο στον προσδιορισμό των πιθανών τρωτοτήτων και αξιολόγηση των ενδεχόμενων μεθόδων για να εξετασθούν.

Πίνακας 4: Πίνακας τρωτότητας & συνέπειας

		Συνολική βαθμολογία τρωτότητας		
		2	3-4	5-6
Βαθμολογία Συνέπειας	3	Εξετάστε	Μετριάστε	Μετριάστε
	2	Τεκμηρίωση	Εξετάστε	Μετριάστε
	1	Τεκμηρίωση	Τεκμηρίωση	Εξετάστε

Για να βοηθηθεί ο πλοιοκτήτης ή /και ο διαχειριστής του πλοίου στον καθορισμό των σεναρίων που μπορεί να χρειασθούν μεθόδους μετριασμού, ο πλοιοκτήτης ή/και ο διαχειριστής μπορεί να επωφεληθεί χρησιμοποιώντας τον πίνακα 5 που παρατίθεται κατωτέρω. Ο πλοιοκτήτης ή/και ο διαχειριστής πλοίου μπορεί να καταγράψει τα εξεταζόμενα σενάρια, τη βαθμολογία συνέπειας (πίνακας 2), έκβαση του κάθε στοιχείου της τρωτότητας (πίνακας 3), τη συνολική βαθμολογία τρωτότητας, και την κατηγορία μετριασμού (πίνακας 4).

Πίνακας 5

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ					
Βήμα 1	Βήμα 2	Βήμα 3			Βήμα 4
Σενάριο/περιγραφή	Βαθμολογία Συνέπειας (πίνακας 2)	Βαθμολογία τρωτότητας (πίνακας 3)			Βαθμολογία Μετριασμού (Πίνακας 4)
		Δυνατότητα πρόσβασης + οργανική ασφάλεια = συνολική βαθμολογία			

Main Scenario Category		Sub Scenario Category	Consequence			score	Vulnerability
			Death & injury	economic impact	environmental impact		accessibility
1. Ζημία, ή καταστροφή, στο πλοίο (βομβιστική ενέργεια, εμπρησμός, δολιοφθορά, βανδαλισμός)	1a	Κρυμμένες εκρηκτικές υλές στο πλοίο, ενεργοποίηση με χρονόμετρο/τηλεχειρισμό				0	
	1b	Λήψη εκρηκτικών υλών στο πλοίο, δράση αυτοκαταστροφικού/υψηλού κινδύνου				0	
	1c	Τοποθέτηση τις εκρηκτικών υλών στο φορτίο, έναρξη με χρονόμετρο/τηλεχειρισμό				0	
	1d	Συνδέση τις εκρηκτικών υλών στη γάστρα, ενεργοποίηση με χρονόμετρο/τηλεχειρισμό				0	
	1e	Πρόκληση έκρηξης στο πλοίο απο εξωτερικό σκάφος, torpύλη, νάρκη, κ.λπ.				0	
	1f	Εξαναγκασμός διαρροής αερίου: δεξαμενές φορτίου / χώροι μηχανών				0	
	1g	Πρόκληση πυρκαγιάς στο πλοίο				0	
	1h	Άνοιγμα ΠΡ πόρτας, μπουκαπόρτες (για πρόκληση βυθίσσης ή ανατροπής)				0	

5^ο ΒΗΜΑ: ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η αληθινή αξία των αξιολογήσεων αυτών φαίνεται, μόλις ο πλοιοκτήτης ή/και ο διαχειριστής πλοίου καθορίσουν ποια σενάρια απαιτούν το μετριασμό, όταν εφαρμόζονται οι στρατηγικές μετριασμού (προστατευτικά μέτρα) για να μειώσουν τις τρωτότητες. Η γενική επιθυμία είναι να μειωθεί ο κίνδυνος που συνδέεται με το προσδιορισμένο σενάριο. Σημειώστε ότι γενικά, όπως αναφέρεται προηγουμένως, είναι ευκολότερο να μειωθούν οι τρωτότητες από το να μειωθούν οι συνέπειες ή οι απειλές κατά την εξέταση των στρατηγικών μετριασμού. Στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των συγκεκριμένων στρατηγικών μετριασμού (προστατευτικά μέτρα), ο πλοιοκτήτης ή/και ο διαχειριστής μπορούν να επωφεληθούν χρησιμοποιώντας τον πίνακα 6 που παρέχεται παρακάτω .

Πίνακας 6

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ						
1	2	3	4			5
Στρατηγική μετριασμού (Προστατευτικό μέτρο)	Σενάριο (α) που επηρεάζεται από τη στρατηγική μετριασμού (από το βήμα 1 στον πίνακα 5)	Βαθμολογία Συνέπειας (παραμένει η ίδια)	Νέα βαθμολογία τρωτότητας (πίνακας 3)			Αποτελέσματα Νέου μετριασμού (πίνακας 4)
			Δυνατότητα πρόσβασης + οργανική ασφάλεια = συνολική βαθμολογία			
1.	1.					
	2.					
	...					
2.	...					

Τα παρακάτω βήματα αντιστοιχούν σε κάθε στήλη στον πίνακα 6.

1. Η «εταιρεία» θα έχει καταιγισμό ιδεών για στρατηγικές μετριασμού (προστατευτικά μέτρα) και να τις καταγράψει στην πρώτη στήλη του πίνακα 6.

2. Χρησιμοποιώντας το(α) σενάριο (α) από τον πίνακα 5, απαριθμήστε όλα τα σενάρια που θα επηρεαζόταν από την επιλεγμένη στρατηγική μετριασμού.

3. Η βαθμολογία συνέπειας παραμένει η ίδια όπως καταγράφηκε στον πίνακα 5 για κάθε σενάριο.

4. Επαναξιολογήστε τη βαθμολογία τρωτότητας (πίνακας 3) για κάθε στοιχείο, που λαμβάνει υπόψη τη στρατηγική μετριασμού, για κάθε σενάριο.

5. Με τη βαθμολογία συνέπειας και τη νέα συνολική βαθμολογία τρωτότητας, χρησιμοποιήστε τον πίνακα 4 για να καθορίσετε τα νέα αποτελέσματα μετριασμού . Υπάρχουν δύο παράγοντες, αποτελεσματικότητα και εφικτότητα, που λαμβάνονται υπόψη στον καθορισμό για το εάν θα εφαρμοστεί μια στρατηγική μετριασμού. Μια στρατηγική

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 65 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

μπορεί να θεωρηθεί όπως ιδιαίτερα αποτελεσματική εάν η εφαρμογή της μειώνει την κατηγορία μετριάσμου (π.χ. από "μετριάστε" σε "εξετάσετε" στον πίνακα 4). Μια στρατηγική μπορεί να θεωρηθεί ως μερικώς αποτελεσματική εάν η στρατηγική μειώσει το γενική βαθμολογία τρωτότητας όταν εφαρμόζεται από το ή με μια ή περισσότερες άλλες στρατηγικές. Παραδείγματος χάριν, εάν μια στρατηγική μετριάσμου μειώνει τη βαθμολογία τρωτότητας από "5-6" "σε 3-4" ενώ τη βαθμολογία συνέπειας παραμένει "σε 3" και οι κατηγορίες μετριάσμου παραμένουν στο "μετριάστε."

Πρέπει να σημειωθεί ότι εάν μια στρατηγική μετριάσμου, όταν εξετάζεται χωριστά, δεν μειώνει την τρωτότητα, τότε οι πολλαπλάσιες στρατηγικές μπορούν να εξεταστούν σε συνδυασμό.

Η εξέταση των στρατηγικών μετριάσμου συνολικά μπορεί να επιτρέψει στην τρωτότητα να μειωθεί.

Μια στρατηγική μπορεί να θεωρηθεί ως εφικτή εάν μπορεί να εφαρμοστεί με λίγο λειτουργικό αντίκτυπο ή χρηματοδότηση σχετικά με την ενδεχόμενη μείωση της τρωτότητας. Μια στρατηγική μπορεί να θεωρηθεί όπως μερικώς εφικτή εάν η εφαρμογή της απαιτεί σημαντικές αλλαγές ή τη χρηματοδότηση σχετικά με την ενδεχόμενη μείωση της τρωτότητας. Μια στρατηγική μπορεί να θεωρηθεί ως μη εφικτή εάν η εφαρμογή της είναι εξαιρετικά προβληματική ή έχει απαγορευτικό κόστος.

Η «εταιρεία» πρέπει να λάβει υπόψη ότι μερικές στρατηγικές μπορούν να επεκταθούν ανάλογα με τα διάφορα επίπεδα απειλής της ασφάλειας που καθιερώνονται. Η εφικτότητα μιας στρατηγικής μετριάσμου μπορεί να ποικίλει βασισμένη στο *ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ*, επομένως μερικές στρατηγικές δεν μπορούν να επιτραπούν σε *ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1*, αλλά μπορούν να είναι σε *ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2* ή 3. Παραδείγματος χάριν, η χρήση δυτών για επιθεώρηση των υποβρύχιων δομών αποβαθρών και των υφάλων του πλοίου μπορεί να μην είναι απαραίτητη σε *ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1*, αλλά μπορεί να είναι απαραίτητη εάν υπάρχει μια συγκεκριμένη απειλή ή/και μια αύξηση στο *ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2*. Οι στρατηγικές μετριάσμου πρέπει τελικά να εξασφαλίσουν ότι ένα επίπεδο ασφάλειας διατηρείται για να επιτύχει τους στόχους που συζητούνται στην παρούσα εγκύκλιο.

Σαν παράδειγμα ενός πιθανού μέτρου μετριάσμου τρωτότητας, μια επιχείρηση μπορεί να εφαρμόσει τις περιπόλους ασφάλειας με την πρόσληψη του πρόσθετου προσωπικού για να ανιχνεύσει και να αποτρέψει τα μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα από την είσοδο στους χώρους κάτω από το κύριο κατάστρωμα σε ένα Ε/Γ-Ο/Γ. Το μέτρο αυτό θα βελτίωνε την οργανική ασφάλεια και μπορεί να μειώσει τη γενική βαθμολογία τρωτότητας από "υψηλή" σε "μέση". Η επιλογή αυτή, εντούτοις, είναι συγκεκριμένη για το σενάριο αυτό και επιφέρει επίσης ένα ορισμένο κόστος. Μια άλλη επιλογή είναι να ασφαλιστούν όλα τα σημεία πρόσβασης στους χώρους κάτω από το κύριο κατάστρωμα.

Αυτό μπορεί να μειώσει τη βαθμολογία δυνατότητας πρόσβασης από "υψηλή" σε "μέση". Η επιλογή αυτή δεν απαιτεί πρόσθετο προσωπικό και είναι ένα παθητικό μέτρο μετριάσμου. Ομοίως, άλλα σενάρια μπορούν να εξεταστούν για να καθορίσουν αποτελεσματικότερες στρατηγικές.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 66 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

[illegible]

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 67 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	



ΠΑΡΑΤΗΜΑ Γ'

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 68 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΕΚΔΟΣΗ/ΘΕΩΡΗΣΗ /ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (ΔΠΑΠ) (από έκνομες ενέργειες) ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΧΙ- 2 ΤΗΣ ΔΣ SOLAS 74 ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ISPS.

Αρμόδιο Τμήμα : Το τμήμα της Διεύθυνσης
Τηλ 419 - 419

A. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Εφαρμόζεται για τις παρακάτω κατηγορίες πλοίων :

1. Ε/Γ , Ε/Γ-Ο/Γ συμπεριλαμβανομένων Ε/Γ ταχυπλόων σκαφών.
2. Φορτηγά πλοία πάνω από 500 GT.
3. Παράκτιες εξέδρες γεωτρήσεων πάνω από 500 GT όχι αργότερα από την 01-07-2004

B. Υποβαλλόμενα δικαιολογητικά :

1. Υποβολή στην Γραμματεία αίτησης του ενδιαφερόμενου (επισυναπτόμενο έντυπο ISPS 01), που είναι αναγκαίο για την παροχή στοιχείων της εταιρείας και του υπό πιστοποίηση πλοίου που διαχειρίζεται αυτή. Η αίτηση αυτή μπορεί να υποβληθεί και με e-mail στο www.eimapl@mail.yen.gr .
2. Έκδοση παραβόλου (από το γραφείο λογαριασμού επιθεωρήσεων για την έκδοση/θεώρηση του προβλεπόμενου ΔΠΑΠ .
3. Για αρχική έκδοση του ΔΠΑΠ :
 - 3.1 Υποβολή αντιγράφου ισχύοντος D.O.C.
 - 3.2 Υποβολή αντιγράφου Εγγράφου Εθνικότητας.
 - 3.3 Συμπλήρωση του εντύπου ISPS 01.1
4. Το ΔΠΑΠ χαρτοσημαίνεται με 30 € Δημοσίου και 30 € ΜΤΝ και στην συνέχεια σφραγίζεται και επιδίδεται στον ενδιαφερόμενο ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη και την καλαίσθητη εμφάνιση του πιστοποιητικού , ο ενδιαφερόμενος δύναται να προσκομίζει παράβολο χαρτοσήμου 30 € υπέρ του Δημοσίου και 30 € αποδεικτικό είσπραξης. Τα στοιχεία του παραβόλου και του Γραμματίου καταχωρούνται στο εκδιδόμενο πιστοποιητικό.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 69 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

Γ. Διαδικασία έκδοσης/θεώρησης /ανανέωσης του ΔΠΑΠ

1. Για την αρχική έκδοση, υποβολή για έγκριση Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου (ΣΑΠ) συνοδευόμενο και από την Αξιολόγηση της Ασφάλειας πλοίου.
2. Σε συνεννόηση με το Τμήμα Β προγραμματίζεται και διενεργείται ο απαιτούμενος έλεγχος του πλοίου.
3. Με την ολοκλήρωση του ελέγχου με ικανοποιητικά αποτελέσματα, εγκρίνεται το ΣΑΠ και εκδίδεται/θεωρείται το ΔΠΑΠ. Με την έκδοση του ΔΠΑΠ εκδίδεται και το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης
4. Σύμφωνα με το Π.Δ / (ΦΕΚ /) τα απαιτούμενα παράβολα :
- 4.1 Για την έκδοση του ΔΠΑΠ :

Πλοίο ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (κ.ο.χ.) *		ΒΑΣΙΚΟ ΠΟΣΟ
ΑΠΟ	ΕΩΣ	Θα καθορισθεί με τροποποιημένη εγκύκλιο
-	100	
100,01	500	
500,01	1.000	
1000,01	10.000	
10.000,01	ΚΑΙ ΑΝΩ	

- 4.2 Στην περίπτωση που συμπεριλαμβάνεται και η έγκριση Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου τα ανωτέρω ποσά διπλασιάζονται.
 - 4.3 Για θεώρηση του ΔΠΑΠ τα ποσά που αναφέρονται στον παραπάνω πίνακα μειώνονται κατά 30 %.
 - 4.4 Για την έκδοση προσωρινού ΔΠΑΠ τα αναφερόμενα ποσά της παραγράφου 4.1 και 4.2 μειώνονται κατά 50%.
5. Για έξοδα μετακίνησης εκτός έδρας ελεγκτών καταβάλλονται στην Διεύθυνση τα σχετικά χρηματικά ποσά .
- Χρόνος οριστικής απάντησης/διεκπεραίωσης μέχρι πέντε (5) ημέρες μετά το πέρας ελέγχου στα γραφεία της εταιρείας και στο πλοίο αντίστοιχα .

* Για τα πλοία Διεθνών πλόων ισχύει η ολική χωρητικότητα (GT) που αναγράφεται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμέτρησης σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση του 1968.

Έντυπο ISPS 01

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΕΝΤΥΠΟΥ E-06-01

ΕΙΔΟΣ ΑΙΤΟΥΜΕΝΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

ΑΡΧΙΚΗ**

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ

ΑΝΑΝΕΩΣΗ

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ

☐☐☐☐

Απαιτείται παράβολο €.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 70 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

1. ΕΠΩΝΥΜΙΑ : ¹Κ.Α.
2. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Τ.Κ.:
3. ΤΗΛ. - FAX:

ΑΚΡΙΒΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

- ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ ☐
- ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ☐
- ΝΑΥΛΩΤΗΣ ☐
- ΑΛΛΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΥ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙ

- ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ:..... GT:.....
- ΝΗΟΛΟΓΙΟ:..... IMO No:.....
- ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ:..... ¹ ΑΑΠΕ ☐

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ

- ΟΝΟΜΑ: ΕΠΩΝΥΜΟ:
- ΟΝΟΜΑ ΠΑΤΡΟΣ: Α.Δ.Τ.:
- ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΤΚ:
- ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ:

- ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΝΤΑΙ: 1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ☐
2. ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ) ☐
3. ΠΑΡΑΒΟΛΑ ☐

Ημερομηνία

Υπογραφή αιτούντος

CURRENT CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD INFORMATION

1. Ship Identification Number: I M O _ _ _ _ _		
2. Ship Name:	3. Flag State:	
4. Port of Registry	5. Date of Registration	
6. Name of the registered owner(s) and their registered address(es):		

¹ Συμπληρώνεται από την Υπηρεσία

Συμπληρώσατε και την πίσω σελίδα

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 71 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

7.	Name and address (es) of any registered bareboat charterers:
8.	Name of the Company, as defined in SOLAS regulation IX/1 and its registered address(es)
9.	Address from where the Company in 8 (above) carries out safety management activities;
10.	Name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
11.	Name of organization issuing the Document of Compliance (DoC) specified in the ISM Code;
12.	Name of any other body which carried out the audit on the basis of which the Document of Compliance (11 above) was issued
13.	Name of organization issuing the Safety Management Certificate (SMC) specified in the ISM Code to this ship
14.	Name of any other body which carried out the audit on the basis of which the Safety Management Certificate (13 above) was issued
15.	Name of organization issuing this ship's International Ship Security Certificate (ISSC)
16.	Name of any other body which carried out the verification on the basis of which the International Ship Security Certificate (15 above) was issued

Date:.....

Company Security Officer:.....

(Name & Signature)
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ
PLAN APPROVAL
Έγκριση σχεδίου

a) SHIP DETAILS
Λεπτομέρειες πλοίου

Name of ship:

Όνομα Πλοίου
.....

Gross Tonnage

Ολική Χωρητικότητα
.....

International call sign:

ΔΔΣ
.....

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 72 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

Flag state:

Σημαία
GREEK

Port of Registry

Λιμένας Μηολόγησης

Registry No.

Αριθμός Μηολόγησης

Ship's Identification Number: IMO _____

Αριθμός Ταυτότητας Πλοίου

This ship's identification number is marked on the exterior of the vessel[state location] and on the

Ο αριθμός ταυτότητας του πλοίου είναι χαραγμένος εξωτερικά του πλοίου

(καθόρισε θέση) και στο

interior bulkhead in the [state location]

εσωτερικό διάφραγμα

(καθόρισε θέση)

b) APPROVAL DETAILS

Λεπτομέρειες έγκρισης

THIS SHIP'S SECURITY PLAN WAS APPROVED BY, OR ON BEHALF OF, THE HELLENIC

Το παρόν Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου εγκρίθηκε από την Ελληνική ή κατά εξουσιοδότηση της Ελληνικής*

ADMINISTRATION BY

Αρχής από

NAME OF PERSON:

Όνομα Προσώπου

NAME OF APPROVING ORGANISATION:

Όνομα Οργανισμού Έγκρισης

ADDRESS OF APPROVING ORGANISATION:

Διεύθυνση Οργανισμού Έγκρισης

Telephone:

Τηλέφωνο

Fax:

e-mail:

c) HELLENIC ADMINISTRATION DETAILS

Λεπτομέρειες Ελληνικής Αρχής

Hellenic Administration:

Ελληνική Αρχή

Contact Address:

Διεύθυνση επαφής

Telephone:

Τηλέφωνο

Fax:

e-mail:

Date of Approval:

Ημερομηνία Έγκρισης

PLACE OF APPROVAL:

Τόπος Έγκρισης

PIRAEUS, GREECE

Signature

Υπογραφή

- Διέγραψε ανάλογα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΑΠΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΙΣΩΣ ΥΠΑΡΧΟΥΝ

Πότε θα πρέπει να αρχίσω την εφαρμογή του Κώδικα ISPS για την Εταιρεία μου;

Συστήνουμε να αρχίσετε αμέσως με τη διαδικασία της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου και την προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας πλοίου.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 73 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

Πρέπει να έχω ένα σχέδιο ασφάλειας εταιρείας που αφορά τα γραφεία μας;

Όχι σύμφωνα με τον κώδικα ISPS. Μόνο τα πλοία και οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις απαιτούνται να έχουν ένα σχέδιο ασφάλειας.

Όλα τα πλοία που υπάγονται στον κώδικα ISPS απαιτείται να διενεργήσουν μια αξιολόγηση της ασφάλειας;

Ναι, εντούτοις, υπάρχουν μέτρα που λαμβάνονται για τα "αδελφά πλοία" σε έναν στόλο που επιτρέπει μια πρότυπη αξιολόγηση που διενεργείται για το πρώτο πλοίο μιας κατηγορίας αδελφών πλοίων, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τις αξιολογήσεις των άλλων πλοίων στην κατηγορία αδελφών. Οι πληροφορίες που αναπτύσσονται για την πρότυπη αξιολόγηση μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τον ΥΑΕ στην ολοκλήρωση της αξιολόγησης για τα άλλα πλοία στην κατηγορία αδελφών. Ο ΑΑΠ μπορεί να βοηθήσει τον ΥΑΕ στη διενέργεια της αξιολόγησης της ασφάλειας.

Μπορεί μια Εταιρεία να χρησιμοποιήσει έναν σύμβουλο ασφάλειας για την εκτέλεση της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου και την ανάπτυξη σχεδίου ασφάλειας πλοίου;

Ναι . Με την μόνη διαφορά ότι αυτός δεν θα είναι Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας από την Αρχή της σημαίας ή αν είναι εταιρεία ή άτομο δεν θα έχει ακόμη σχέση συνεργασίας μέσα στα πλαίσια των απαιτήσεων του Μέρους Β/4.5 του Κώδικα ISPS.

Οι σύμβουλοι ασφάλειας πιστοποιούνται;

Όχι.

Ποια είναι η σχέση μεταξύ του ΥΑΕ και ενός συμβούλου ασφάλειας;

Ο ΥΑΕ διατηρεί όλη την ευθύνη που καθιερώνεται σύμφωνα με τον κώδικα ISPS. Ο σύμβουλος ασφάλειας μπορεί να βοηθήσει τον ΥΑΕ με την εκτέλεση ορισμένων λειτουργιών, όπως η διενέργεια της αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίου, η προετοιμασία των σχεδίων ασφάλειας πλοίου, ή την παροχή της κατάρτισης στην επιχείρηση ή το προσωπικό πλοίου.

Ποιος θα πρέπει να είναι ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ);

Ο κώδικας ISPS δεν διευκρινίζει ποιος πρέπει να είναι ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ). Ο κώδικας ISPS (Μέρος Α/2.1.6) καθορίζει τον ΑΑΠ ως "... πρόσωπο στο πλοίο, **υπεύθυνο στον** Πλοίαρχο, που υποδεικνύεται από την Εταιρεία και είναι αρμόδιος για την ασφάλεια του πλοίου...". Ο καθορισμός αυτός φαίνεται να μην αποδέχεται τον Πλοίαρχο ως ΑΑΠ δεδομένου ότι (1) ο Πλοίαρχος δεν μπορεί να είναι υπεύθυνος στον εαυτό του, και (2) ο ρόλος του ΑΑΠ σαφώς είναι να βοηθήσει τον Πλοίαρχο στην εκτέλεση των λειτουργιών

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 74 από 75
Χ. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	

ασφάλειας για το πλοίο. Κατά την άποψή μας, ο ΑΑΠ πρέπει να είναι Ανώτερος Αξιωματικός του πλοίου με άμεση πρόσβαση στον Πλοίαρχο.

Διεθνώς ακούγεται ότι οι περισσότερες εταιρείες έχουν επιλέξει τον Υποπλοίαρχο ως ΑΑΠ. Ανάλογα με τις λειτουργίες στο πλοίο και άλλων εκτιμήσεων, μπορούν να είναι αρμόδιοι και άλλοι ανώτεροι Αξιωματικοί. Ένα άλλο στοιχείο που εκτιμάται ότι **ο Πλοίαρχος δεν μπορεί να είναι ο ΑΑΠ.**

Ποία είναι η εταιρεία υπεύθυνη για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS στα πλοία που διαχειρίζεται;

Όπως ορίζεται στον Κανονισμό XI-2/1.1.7 της ΔΣ SOLAS 74 όπως τροποποιήθηκε η «Εταιρεία» υπεύθυνη για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS είναι αυτή όπως ορίζεται στον Κανονισμό IX/1 της ανωτέρω Σύμβασης δηλαδή η ίδια που αναφέρεται στο D.O.C.

Απαιτείται επιτόπιος έλεγχος στο πλοίο κατά το στάδιο διενέργειας Αξιολόγησης της Ασφάλειας από τον CSO;

Όπως ορίζεται στο Μέρος A/8.4 απαιτείται ο επιτόπιος έλεγχος στο πλοίο στα πλαίσια διενέργειας της Αξιολόγησης της Ασφάλειας λαμβάνοντας υπόψη και το Μέρος B/8.14.

Εκδόθηκε από	Εγκρίθηκε από	Έκδοση:	Τροποποίηση:	Ημερ/νία:	Σελίδα 75 από 75
X. ΡΟΥΚΗΣ		1	0	30-3-2003	