

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ISPS  
CODE ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΕΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ  
ΠΛΑΙΣΙΟΥ. ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ  
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.**

*Μιχαλακόπουλος Μιχαήλ*

Διπλωματική Εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς, Ιούνιος 2018

ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ISPS CODE ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΕΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ. ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## Δήλωση Αυθεντικότητας

Ο Μιχαλακόπουλος Μιχαήλ,

δηλώνω υπεύθυνα ότι:

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

**Copyright © Μιχαλακόπουλος Μιχαήλ, 2018**

**Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος**

## Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κ. Γεώργιος Π. Βλάχος(Επιβλέπων)
- Κ. Βασίλειος Τσελέντης
- Κ. Διονύσιος Πολέμης

Η έγκριση της Διπλωματική Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## Πρόλογος

Η παρούσα εργασία αποτελεί μία παρουσίαση του ISPS Code , τις τελευταίες νομοθετικές εξελίξεις επί αυτού και την διαμόρφωσή του ως είναι σήμερα.

Οφείλω τις θερμές μου ευχαριστίες, για την καθοδήγηση και τις εύστοχες παρατηρήσεις του, σε όλα τα στάδια στον επιβλέποντα καθηγητή μου, Δρ. Γ.Π. Βλάχο, για την εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Τον ευχαριστώ, επίσης, για τις πολύτιμες γνώσεις και συμβουλές που μου παρείχε, καθώς και για τη συνεχή υποστήριξή του.

Θα ήθελα, ακόμη, να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στους καθηγητές και συμφοιτητές μου για τη συνεργασία τους και τις ευχάριστες στιγμές που μοιραστήκαμε και ελπίζω να διατηρηθούν οι σχέσεις μας και μελλοντικά.

Επιπλέον, θα ήθελα να εκφράσω την εκτίμησή μου προς τους τρεις καθηγητές μου , κ.Βλάχο ,κ.Τσελέντη και κ.Πολέμη για τα όσα αποκόμισα κατά την διάρκεια των σπουδών μου στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών(τόσο στο προπτυχιακό , όσο και στο μεταπτυχιακό επίπεδο).

**Αφιερώνεται με αγάπη στην οικογένεια μου  
που με στήριξε και με παρότρυνε να  
ολοκληρώσω την προσπάθειά μου αυτή.**

## Πίνακας Περιεχομένων

Δήλωση Αυθεντικότητας/Copyright.....σελ.2
Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή.....σελ.3
Πρόλογος.....σελ.4
Πίνακας Περιεχομένων.....σελ.6
Κατάλογος Πινάκων.....σελ.9
Περίληψη/Abstract.....σελ.10
Εισαγωγή.....σελ.12

### Κεφάλαιο 1

#### Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας(I.M.O.)

- 1.1 Εισαγωγή
- 1.2 Δομή I.M.O.
- 1.3 Δραστηριότητες I.M.O.

### Κεφάλαιο 2

#### Η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα - Solas

- 2.1 Εισαγωγή
- 2.2 Η Δομή της Solas και Solas 1974
- 2.3 Τεχνικές Προβλέψεις
  - 2.3.1 Γενικές Διατάξεις
  - 2.3.2 Κατασκευή,υποδιαίρεση και σταθερότητα,μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
  - 2.3.3 Προστασία από πυρκαγιά, ανίχνευση πυρκαγιάς, σβήσιμο πυρκαγιάς
  - 2.3.4 Σωστικά μέσα και ετοιμασίες
  - 2.3.5 Ραδιοεπικοινωνίες
  - 2.3.6 Ασφάλεια πλοήγησης
  - 2.3.7 Μεταφορά φορτίων
  - 2.3.8 Μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων

- 2.3.9 Πυρηνικά πλοία
- 2.3.10 Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων
- 2.3.11 Μετρήσεις ασφάλειας για τα ταχύπλοα
- 2.3.12 Ειδικές μετρήσεις για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας
- 2.3.13 Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα χύδην φορτία
- 2.3.14 Επαλήθευση της συμμόρφωσης
- 2.3.15 Τροπολογίες εκ μέρους της διάσκεψης

### **Κεφάλαιο 3**

#### **Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων**

- 3.1 Ανάλυση Κώδικα
  - 3.1.2 Μέρη και πεδίο εφαρμογής
- 3.2 Έννοιες και υποχρεώσεις συμβαλλόμενων μελών
  - 3.2.1 Υποχρεώσεις συμβαλλόμενων κρατών
  - 3.2.2 Υποχρεώσεις της εταιρίας
  - 3.2.3 Λιμενικές εγκαταστάσεις
  - 3.2.4 Κατάπλους σε λιμένα συμβαλλόμενου κράτους
  - 3.2.5 Παρόμοιοι ρυθμιστικοί κανονισμοί ασφαλείας
  - 3.2.6 <<Ο παράγοντας ασφάλεια σε πλοία και λιμάνια>>

### **Κεφάλαιο 4**

#### **Η εφαρμογή του κώδικα ISPS σε διεθνείς οργανισμούς και συμπράξεις**

- 4.1 N.A.T.O. και ISPS
  - 4.1.1 Η συμβολή του N.A.T.O. στην ασφάλεια της ναυτιλίας
- 4.2 Ε.Ε. και ISPS
  - 4.2.1 Κανονισμός 725/2004
  - 4.2.2 Διαμεσογειακό δίκτυο μεταφορών
- 4.3. Σ.Δ.Ι.Τ. και ISPS
  - 4.3.1 Εφαρμογή ISPS μέσω Σ.Δ.Ι.Τ.

#### 4.4 Ελληνική Νομοθεσία και αρμόδιες κρατικές αρχές

##### 4.4.1 PPA-PCT και ISPS

#### 4.5 Οικονομική απεικόνιση ISPS στην Ελλάδα και σε ορισμένα λιμάνια της Ευρώπης

**Συμπεράσματα**.....σελ.115

**Βιβλιογραφία**.....σελ.122

**Παράρτημα**.....σελ.129



## Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 3.2.1: Marsec Levels.....σελ. 64
Πίνακας 3.2.2: Επίπεδα ασφάλειας στην λιμενική εγκατάσταση και ζώνες ΖΠΠ....σελ. 92
Πίνακας 4.5: ISPS – Money per Connex.....σελ. 113

## Περίληψη

Η εργασία αυτή πραγματεύεται τον ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) , ο οποίος υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 με την Απόφαση 2 της Διάσκεψης των συμβαλλόμενων, στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 74 ), Κρατών.

Επίσης, όπως ορίζει τους τρόπους εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις με σκοπό την αποφυγή τρομοκρατικών απειλών και λοιπών εγκληματικών ενεργειών.

Στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, παρουσιάζεται ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας, θέλοντας να επισημάνω την συμμετοχή του στην διαμόρφωση της SOLAS και πιο εξειδικευμένα στον ISPS.

Έπειτα, γίνεται μία ανάλυση της δομής του IMO , όπως και των βασικότερων δραστηριοτήτων του.

Στο επόμενο κεφάλαιο, γίνεται ανάλυση της σύμβασης SOLAS 74, που κατά το δοκούν θεωρείται ως η πιο σημαντική και ευρεία διεθνής σύμβαση στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Κύριος σκοπός της Σύμβασης είναι να θέτει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλειά τους, προσαρμόζοντας αυτές τις προδιαγραφές στις εκάστοτε τεχνικές γνώσεις και τεχνολογικές εξελίξεις. Η Σύμβαση ορίζει τις προδιαγραφές διαφόρων τύπων πλοίων, καθώς και την έκδοση πιστοποιητικών τα οποία βεβαιώνουν ότι ένα πλοίο τηρεί τις απαιτούμενες προδιαγραφές.

Το 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο , επεξεργάζεται κυρίως τις υποχρεώσεις που ορίζει ο ISPS Code στις ναυτιλιακές εταιρίες(πλοία), στα λιμάνια όπως και στα συμβαλλόμενα κράτη μέλη.

Γίνεται εκτενέστατη αναφορά στο τι χρειάζεται να κάνουν όλα τα συμβαλλόμενα μέρη ώστε να είναι σύμφωνα με τον κώδικα.

Τέλος, βλέπουμε εμπράκτως την εφαρμογή του ISPS Code σε διεθνής οργανισμούς και συμπράξεις και πως μπορεί ο ISPS Code θα αποτυπωθεί χρηματικώς στα μάτια του εκάστοτε χρήστη(container).

## **Abstract**

This essay deals with the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), which was created on 12 December 2002 by the IMO, among the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74).

It also, sets out how to apply security measures to ships and port facilities in order to avoid terrorist threats and other criminal activities.

In the first chapter, the International Maritime Organization (IMO) is presented, as I want to highlight its involvement in the shaping of SOLAS and more specifically to the ISPS.

Moreover, an analysis of the structure of the IMO, as well as its main activities, is made.

In the next chapter, an analysis of the SOLAS 74 Convention, which is considered to be the most important international convention in the field of maritime safety, is being analyzed. The main purpose of the Convention is to lay down the minimum standards for the construction, equipment and operation of ships in order to ensure their safety by adapting these specifications to technical knowledge and technological developments. The Convention defines the specifications of different types of vessels, as well as the issue of certificates certifying that a ship complies with the necessary standards.

The chapter 3 mainly deals with the ISPS Code's obligations on shipping companies (vessels), ports and Contracting States.

An extensive reference is made to what all parties have to do to comply with the code.

Finally, we can observe the implementation of the ISPS Code in international organizations and partnerships and how the ISPS Code can be economically imprinted through the eyes of each user.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι σκόπιμες παράνομες ενέργειες, και ειδικότερα η τρομοκρατία, συγκαταλέγονται μεταξύ των σοβαρότερων απειλών για τα ιδεώδη της δημοκρατίας, της ελευθερίας και τις αξίες της ειρήνης, που είναι η πεμπτουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η τρομοκρατία αποτελεί μία από τις σοβαρότερες απειλές για τη δημοκρατία και την ελευθερία στο σύγχρονο κόσμο. Οι επιθέσεις στις Ηνωμένες Πολιτείες στις 11 Σεπτεμβρίου 2001 ήταν η μεγαλύτερη τρομοκρατική επίθεση που έχει συμβεί μέχρι σήμερα. Η επιλογή των τρομοκρατών, πέρα από την πρόκληση πολλαπλών θανάτων, ήταν και να χτυπήσουν ένα σύμβολο του ισχυρότερου κράτους του κόσμου, στέλνοντας το μήνυμα ότι κανείς δε μπορεί να είναι ασφαλής.

Η επίθεση αυτή αποτελεί έκτοτε σταθμό στην παγκόσμια ιστορία και έχει επιφέρει σημαντικές αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, στην κοινωνική και πολιτική ζωή σε όλο τον κόσμο. Γεγονός, είναι ότι οι Η.Π.Α. μετά από εκείνοι την επίθεση ξέφυγαν από τον γραμμικό τρόπο σκέψης που είχαν μέχρι τότε.

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα τα μέτρα ασφαλείας στα λιμάνια των ΗΠΑ ενισχύθηκαν. Ο τότε αρχηγός της αμερικανικής ακτοφυλακής ναύαρχος Paul Pluta , υπήρξε ο εμπνευστής του Κώδικα Ασφαλείας των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, που ετοίμασαν τάχιστα οι αρμόδιες υπηρεσίες. Η εφαρμογή όμως ενός κώδικα ασφαλείας πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, θα έπρεπε αναπόφευκτα να επεκταθεί και στα τμήματα του εδάφους των Η.Π.Α. που βρίσκονται μακριά από την χώρα, καθώς και στους λιμένες όλων των άλλων κρατών, από τους οποίους εκκινούσαν τα φορτία και τα πλοία που καταλήγουν στις Η.Π.Α.

Για το σκοπό αυτό η αμερικανική ακτοφυλακή προσπάθησε να εγκαταστήσει κλιμάκιά της σε κράτη με τα οποία διατηρούσε εμπορικούς δεσμούς, προκειμένου να πραγματοποιούν ελέγχους σε πλοία και φορτία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντέδρασε στο αίτημα των ΗΠΑ και προειδοποίησε τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. ότι θα υπάρξουν κυρώσεις.

Οι ΗΠΑ ζήτησαν τότε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) να ασχοληθεί με το θέμα της ασφαλείας των πλοίων και των λιμένων. Έτσι προέκυψε ο κώδικας ISPS (International Ship and Port Facility Security), ο οποίος, για την ταχεία εφαρμογή του, προστέθηκε στην υπάρχουσα διεθνή Σύμβαση SOLAS (Safety Of Life At Sea) με τροποποίηση των κεφαλαίων V, XI-1 και την εισαγωγή του νέου κεφαλαίου XI-2, με τίτλο “Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα” και βασίστηκε στον αντίστοιχο κώδικα των ΗΠΑ. Το κεφάλαιο XI-2 που προστέθηκε στην SOLAS προσδιορίζει τους κύριους άξονες ανάπτυξης ενός νέου διεθνή κώδικα για την ασφάλεια (security) των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική σε όλα τα πλοία και τα λιμάνια των κρατών-μελών του διεθνούς οργανισμού, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.

Ένα σημαντικό κεφάλαιο του κώδικα ISPS αποτελεί η υποχρέωση επιτήρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων για την πρόληψη τυχόν έκνομων ενεργειών. Ο συνηθέστερος τρόπος επιτήρησης είναι η ύπαρξη κλειστού κυκλώματος καταγραφής CCTV.

Όλες οι εταιρίες παροχής υπηρεσιών και λύσεων ασφαλείας, επιζητούν συνεχώς τρόπους αποτελεσματικότερης προστασίας του χώρου που έχουν στην ευθύνη τους, που επιτυγχάνονται μεταξύ άλλων, μέσω καλύτερης οπτικής κάλυψης αλλά και ταχείας πρόσβασης στο σημείο που τυχόν δέχεται μία παραβίαση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ(I.M.O.)

#### 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization), είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός(Βλάχος,2011), ο οποίος επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας.

Αποτελεί ειδικευμένο οργανισμό του Ο.Η.Ε. , διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948, ως IMCO (International Maritime Cooperation Organization). Μετονομάστηκε σε IMO το 1982, με έδρα το Λονδίνο. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του.

Την πρώτη δραστηριότητα ανέλαβε από παλαιότερους οργανισμούς όπως τον IMCO, ο οποίος με τη σειρά του είχε δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας.

Η δεύτερη δραστηριότητά του δημιουργήθηκε λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα (λόγω της ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας).

Οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός τέτοιου οργάνου ξεκίνησαν μετά την βύθιση του Ε/Γ πλοίου «ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ» το 1914(Αν.Γκατζόλη,2014).

Καθώς τότε κάθε χώρα είχε τους δικούς της κανόνες ασφάλειας πολλά πλοία βρίσκονταν ιδιαίτερα ευάλωτα στον τομέα αυτόν - όπως και ο Τιτανικός. Καθώς πολλές χώρες δεν είχαν ασχοληθεί ιδιαίτερα με τις νομοθεσίες τέτοιου είδους και καθώς άλλες δεν ήταν πρόθυμες να μοιραστούν την εμπειρία τους, ήταν προφανές ότι οποιαδήποτε αδράνεια θα οδηγούσε σε ακόμα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα.

Οι πρώτοι οργανισμοί, αν και εν μέρει πέτυχαν τον σκοπό τους, αποτελούσαν πρωτοβουλίες μεμονωμένων κρατών που όμως οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι σταμάτησαν την όποια δραστηριότητά τους.

Αντίθετα, ο IMO τελεί υπό την αιγίδα του Ο.Η.Ε. με ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις Χώρες-μέλη(Βλάχος,2011). Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life

At Sea) και MARPOL (MARine POLLution), που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στη προστασία από τη ρύπανση στη Θάλασσα(Βλάχος,2007), παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνομόνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές(Βλάχος,2002).

Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπόψη του και τομείς ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Αυτό γίνεται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών.

Η έδρα του IMO βρίσκεται στο Λονδίνο([www.imo.com](http://www.imo.com)).

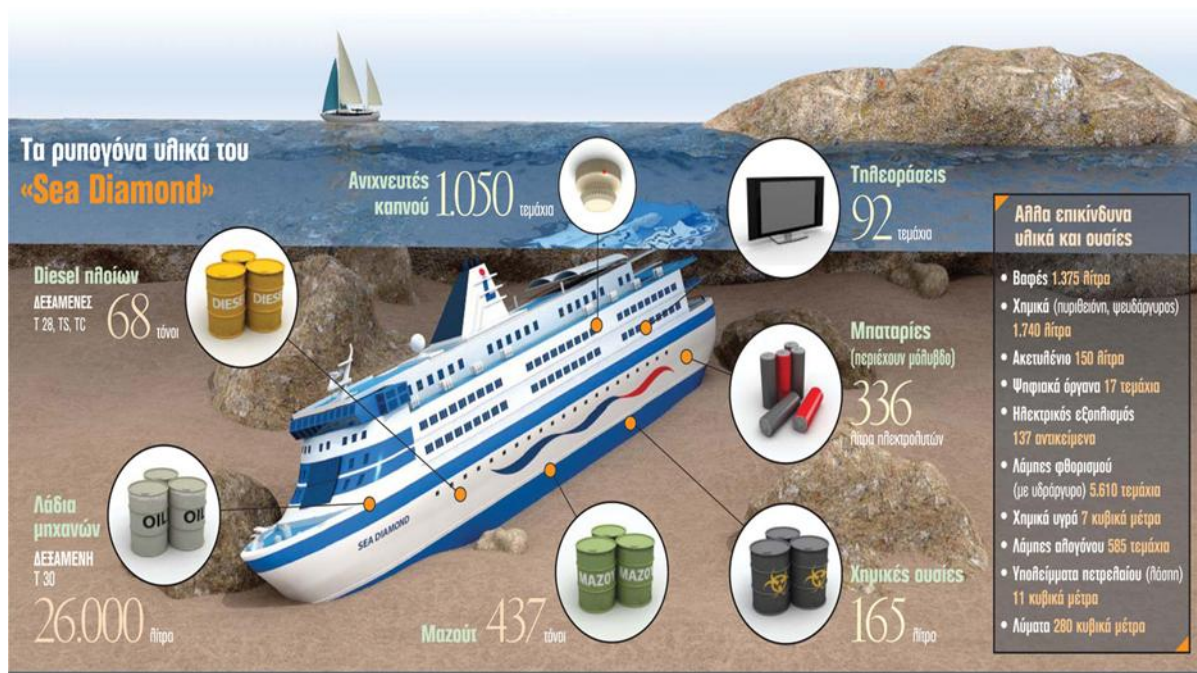
Σημαντικοί κανόνες:

- Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)
- Συνθήκη Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL).
- Κανόνες Διεθνούς Ισάλου Γραμμής.
- Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένος (ISPS).

Σημαντικές πρωτοβουλίες:

Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS).

Παγκόσμιο Πανεπιστήμιο Ναυσιπλοΐας (Μάλμο, Σουηδία).



## ΡΥΠΟΓΟΝΑ ΥΛΙΚΑ

Πηγή : <https://www.google.gr>

## 1.2 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ Ι.Μ.Ο.

Τα όργανα που συγκροτούν τον ΙΜΟ είναι(Βλάχος,2007):

α) Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ: είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΙΜΟ και αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα, σε ειδικές περιστάσεις, εφόσον το ζητήσει το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο.

Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές, αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους-μέλους ή στις διεθνείς συμβάσεις σε μετέπειτα στάδιο. Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, το διορισμό του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ, τη μελέτη του προϋπολογισμού, καθώς και την εξέταση εκθέσεων και τροποποιήσεων των συμβάσεων. Κάθε μέλος διαθέτει μία ψήφο και οι αποφάσεις λαμβάνονται με σχετική πλειοψηφία.



β) ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ: έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνελεύσεως και συνέρχεται δύο φορές το χρόνο (Βλάχος, 2007). Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών, πριν την παρουσίασή τους ενώπιον της Συνελεύσεως. Έχει εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά στο προσωπικό του Οργανισμού. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου συμμετέχουν και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρατών-μελών, καθώς και εμπειρογνώμονες, που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών. Το Συμβούλιο του ΙΜΟ, αποτελείται από σαράντα κράτη-μέλη από τα οποία. Στο Συμβούλιο η εκλογή των εκπροσώπων χωρών εξασφαλίζεται ανάλογα με:

- Την κατοχή, βάση στοιχείων, του μεγαλύτερου εμπορικού στόλου στον κόσμο.
- Την ύπαρξη ουσιωδών συμφερόντων για το ζήτημα της ναυτικής ασφάλειας.

γ) ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: μέχρι το 1978 τα κράτη-μέλη της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας ήταν 14, από τα οποία 8 έπρεπε να διαθέτουν μεγάλους εμπορικούς στόλους. Σήμερα δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη της σύμφωνα με το άρθρο 28 της Συμβάσεως του ΙΜΟ. Συνέρχεται δυο φορές το χρόνο. Αποτελεί το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του ΙΜΟ και συχνά στις Συνδιασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών- μελών. Στο έργο της συνεπικουρείται από μεγάλο αριθμό υποεπιτροπών, που ο τίτλος τους υποδηλώνει και τον τομέα ενασχολήσεως.

Κάθε Υποεπιτροπή μελετά προτάσεις που προτάσσονται από κάθε χώρα και παραπέμπονται στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας για λήψη μέτρων. Όταν οι προτάσεις γίνουν δεκτές, παίρνουν την μορφή των Διεθνών Συμβάσεων προς τις συμβαλλόμενες χώρες.

Οι βασικές Υποεπιτροπές, σε ορισμένες από τις οποίες συμμετέχουν και μέλη της Επιτροπής Θαλασσίου Περιβάλλοντος είναι οι εξής:

- 1) Η Υποεπιτροπή Υποδιαίρεσεως Ευσταθείας και Γραμμών Φορτώσεως ασχολείται με την μελέτη των πλοίων από ναυπηγικής άποψης, για θέματα ευστάθειας, υποδιαίρεσεως και γραμμών φόρτωσης.
- 2) Η Υποεπιτροπή Σχεδιάσεων και Εξοπλισμού πλοίου, η οποία ασχολείται με την μελέτη των προβλημάτων σχεδιάσεως και των μέσων εξοπλισμού μηχανολογικού και ηλεκτρολογικού τομέα των πλοίων.
- 3) Η Υποεπιτροπή Πυρασφάλειας, σύνολο κανονισμών που αφορούν την πυρασφάλεια των πλοίων.
- 4) Η Υποεπιτροπή Σωστικών Μέσων, που αφορά κανονισμούς για τα σωστικά μέσα.
- 5) Η Υποεπιτροπή Ραδιοεπικοινωνιών, που ασχολείται με την μεταξύ των πλοίων – ξηράς επικοινωνία.
- 6) Η Υποεπιτροπή Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας που αφορά κανονισμούς για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

7) Η Υποεπιτροπή Εκπαιδύσεως και Φυλακών, που έχει αντικείμενο εργασίας την οργάνωση των φυλακών των πλοίων και την εκπαίδευση των πληρωμάτων.

8) Η Υποεπιτροπή Εμπορευματοκιβωτίων και Φορτίων, που ασχολείται με την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων και των φορτίων για τη μεταφορά τους από τα πλοία.

9) Η Υποεπιτροπή Μεταφοράς Επικίνδυνων Φορτίων, που ασχολείται με την ασφάλεια και ταξινόμηση στην θάλασσα επικίνδυνων Φορτίων κατά κατηγορίες.

10) Η Υποεπιτροπή Ασφάλειας Αλιευτικών πλοίων, που ασχολείται με κανονισμούς για τα αλιευτικά πλοία όπως είναι γνωστό από τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής Εν Θαλάσση.

11) Η Υποεπιτροπή Έρευνας και Διασώσεως.

12) Η Υποεπιτροπή Μεταφοράς Χύμα Υγρών και Αερίων (Χημικά).

δ) Η ΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: αρχικά δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο ως add hoc επιτροπή με σκοπό να εξετάσει τις πιθανές επιπτώσεις στο ναυτικό δίκαιο μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ Torrey Canyon (1967)(Αν.Γκατζόλη,2014). Με την ισχύ των τροποποιήσεων της συμβάσεως του IMO (1975) είναι πλέον ένα από τα κύρια όργανα του οργανισμού.

Οι εργασίες της επιτροπής αφορούν στη μελέτη νομικών θεμάτων στους εξής τομείς:

- Ευθύνη και αποζημίωση για περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο και άλλες ουσίες.
- Ζητήματα εξαλείψεως ναυαγίων και επιθαλάσσιας αρωγής.
- Εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια.
- Επιβάτες και αποσκευές.
- Εφαρμογή των κανονισμών του IMO.

ε) ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (Marine Environment Protection Committee-MEPC): ιδρύθηκε από τη Συνέλευση, με σκοπό να αντικαταστήσει την Υποεπιτροπή για τη θαλάσσια ρύπανση, που ήταν υπεύθυνη για την προετοιμασία της Συμβάσεως για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα πλοία (MARPOL 1973/78). Η αρχική πρόταση έγινε με την πρωτοβουλία των ΗΠΑ. Ο κύριος λόγος ήταν ότι με τον ερχομό της νέας Συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), οι

ΗΠΑ θεώρησαν ότι η αναβάθμιση και διεθνοποίηση ενός εσωτερικού οργάνου του ΙΜΟ με κύριες λειτουργίες τον έλεγχο και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως, θα αποτελούσε τη βάση για τη δικαιοδοσία των παρακτίων κρατών στις θαλάσσιες ζώνες, όταν επρόκειτο για τέτοιου είδους περιστατικά. Με την καθιέρωση της ΜΕΡC ως κύριο όργανο του ΙΜΟ(Jensen,2007) δόθηκε εξίσου μεγάλη σημασία στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αυτόν της ναυτικής ασφάλειας. Η ΜΕΡC επικεντρώνει το ενδιαφέρον της σε ζητήματα θαλάσσιας ρυπάνσεως και έχει τον πρώτο λόγο σε ενδεχόμενες τροποποιήσεις της ΜΑΡΡΟL 1973/78.

στ) ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ: στην 28η σύνοδο του Συμβουλίου το 1969 ιδρύθηκε η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας, για να ανταποκριθεί στη βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσόμενων κρατών προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους. Από το 1977 αποτελεί κύριο όργανο του ΙΜΟ και αναφέρεται στη Συνέλευση διά μέσου του Συμβουλίου. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών, η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Αναπτύξεως και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος του Ο.Η.Ε.

ζ) Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ: αποτελεί επικουρικό όργανο, που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του ΙΜΟ σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία, όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς. Σήμερα όλες οι επιτροπές του ΙΜΟ, ανεξάρτητα από το αντικείμενο τους, δέχονται στις συνόδους τους όλα τα κράτη-μέλη χωρίς διακρίσεις.

η) Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ: η αντίδραση των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών στη καθιέρωση του ΙΜΟ επεκτάθηκε και στα εσωτερικά του όργανα. Η Βρετανία πρότεινε να μην υφίσταται η Γραμματεία ως ανεξάρτητο όργανο αλλά οι εργασίες της να αναπληρώνονται από μεμονωμένα πρόσωπα που θα προτείνονται από τα κράτη-μέλη σε εθελοντική βάση. Το όργανο αυτό έχει 300, περίπου, ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς υπαλλήλους ως προσωπικό και εξακολουθεί να είναι μια από τις μικρότερες υπηρεσίες στο σύστημα του Ο.Η.Ε. Επικεφαλής είναι ο Γενικός Γραμματέας, που εκλέγεται από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνελεύσεως. Το έργο της συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση. Η Γραμματεία δεν μπορεί να πάρει πολιτικές πρωτοβουλίες παρά μόνο εκπροσωπεί τον ΙΜΟ με την παρουσία του Γενικού Γραμματέα στις συζητήσεις για διεθνή ζητήματα(Kasouledes,1988).

θ) ΟΙ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ: συγκαλούνται από το Γενικό Γραμματέα μετά από σύμφωνη γνώμη της Συνελεύσεως μολοντί η αρχική προετοιμασία γίνεται από κάποια Επιτροπή. Υποβάλλεται ένα πρόχειρο σχέδιο και στη συζήτηση που ακολουθεί προσκαλούνται οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών καθώς και κράτη που είναι μέλη του Ο.Η.Ε. αλλά όχι του ΙΜΟ. Για κάθε άρθρο του σχεδίου προς έγκριση, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των 2/3 των συμμετεχόντων. Οι Συνδιασκέψεις του Οργανισμού υιοθετούν ένα τελικό σχέδιο που υποβάλλεται στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών για επικύρωση. Η σύμβαση ή το πρωτόκολλο

καθίστανται αυτόματα διεθνές δίκαιο μόνο όταν ένας συγκεκριμένος αριθμός κρατών-μελών υπογράψει και επικυρώσει την τελική πρόταση.



ΛΟΓΟ ΚΑΚΗΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ

Πηγή : <https://www.google.gr/>

### 1.3 ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Ι.Μ.Ο.(Βλάχος,2007)

Ο ΙΜΟ επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκολύνσεως των μεταφορών, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, καθώς και στα θέματα νομικής φύσεως. Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διάρκεια των διαφόρων Συνόδων της Συνελεύσεως του ΙΜΟ είναι η απόφαση για τη σύγκληση Διεθνών Συνδιασκέψεως (Conferences) που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση Διεθνών Συμβάσεων (Conventions), Συστάσεων (Resolutions), Πρωτοκόλλων (Protocols), Κωδίκων (Codes) και Οδηγιών (Guidelines), τις οποίες αφού υπογράψουν και επικυρώσουν τα κράτη-μέλη τις ενσωματώνουν στην εθνική τους νομοθεσία (όσο πιο σημαντική είναι μία σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή). Παρακάτω γίνεται αναφορά στους Διεθνείς Κανονισμούς του ΙΜΟ και στις Συμβάσεις που αυτοί περιλαμβάνουν(J.Harisson,2009).

Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας:

Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα ή SOLAS (Safety of Life At Sea).

Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας:

1) Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα ή COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea).

2) Σύμβαση για την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού ή INMARSAT (Convention on the Establishment of an International Maritime Satellite System).

3) Σύμβαση για τη Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση ή SAR (Convention on Maritime Search and Rescue) το 1979.

4) Σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών ή STCW (Convention on Standards Training and Certification and Watch keeping of Seafarers).

Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων:

1) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων ή CSC (Convention for Safe Containers).

2) Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Φορτίων ή IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code).

Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας:

1) Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως ή LL (Convention on Load Lines). 2) Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων ή TONNAGE (Convention on Tonnage Measurement of Ships).

3) Συμφωνία για τα Επιβατηγά Πλοία που εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια ή STP (Special Trade Passenger Ships Agreement).

4) Σύμβαση για τη Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους ή PAL (Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea).

5) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων ή SFV (International Convention for the Safety of Fishing Vessels).

6) Σύμβαση για το Προσωπικό των Αλιευτικών Πλοίων ή STCW-F/95.

➤ Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλασσίων μεταφορών:

1) Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας ή FAL (Convention on Facilitation of Maritime Traffic).

➤ Διεθνείς κανονισμοί για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσεως:

- 1) Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα (Ademuni-Odeke, 1997) σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο ή INTERVENTION (Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties).
- 2) Σύμβαση Αστικής Ευθύνης Συνέπεια Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση ή CLC (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage).
- 3) Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου με Σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο ή FUND (International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage).
- 4) Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη Συνέπεια Ζημιάς που Προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών ή NUCLEAR (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material).
- 5) Σύμβαση σχετικά με τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Αγωγές ή LLMC (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims).
- 6) Σύμβαση για την Καταστολή των Παρανόμων Πράξεων ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας ή SUA (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation).
- 7) Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή ή SALVAGE (International Convention on Salvage).

➤ Διεθνείς κανονισμοί για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος:

- 1) Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πετρέλαιο ή OILPOL.
- 2) Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών ή LDC (London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter).
- 3) Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία ή MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).
- 4) Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο ή OPRC (Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ – ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS

#### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σύμβαση SOLAS στην διαδοχική μορφή της θεωρείται ως η σημαντικότερη, από όλες τις συμβάσεις, που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η 1η μορφή της δημιουργήθηκε το 1914 εξαιτίας της καταστροφής του Τιτανικού, η 2η το 1929, η 3η το 1948 και η 4η το 1960. Η εκδοχή του 1974 περιλαμβάνει σιωπηρή διαδικασία αποδοχής που δηλώνει ότι μία τροπολογία μπαίνει σε λειτουργία την συγκεκριμένη ημερομηνία εκτός αν πριν από αυτή την ημερομηνία υπάρξουν αντιθέσεις από συγκεκριμένο αριθμό των συμμετεχόντων.

Σαν αποτέλεσμα η μορφή του 1974 έχει αλλάξει πολλές φορές. Η σύμβαση όπως είναι σήμερα αναφέρεται ως SOLAS 1974.

Το ζήτημα της ασφάλειας, της ανθρωπίνης ζωής και της παρουσίας στην θάλασσα, ήταν ένα θέμα που απασχολούσε για μεγάλο χρονικό διάστημα το χώρο της ναυτιλίας (Wang, 2001).

Ειδικότερα το 19ο αιώνα, με την τότε τεχνολογική ανάπτυξη, την εμφάνιση των μηχανοκίνητων πλοίων, την χρήση του σιδηρού και του χάλυβα ως υλικών κατασκευής, καθώς και την σταδιακή ανάπτυξη του μεγέθους τους, το ζήτημα ανέκυψε εντονότερο.

Έτσι το 1889, στην Ουάσιγκτον των Η.Π.Α., σε σύσκεψη των αντιπροσώπων ναυτιλιακών κρατών, έγινε η πρώτη προσπάθεια καθιέρωσης διεθνώς αποδεκτών κανόνων που να καλύπτουν ένα εύρη φάσμα τομέων, όπως η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ πλοίων, διάσωση των ανθρώπων στην θάλασσα, κανόνες ναυσιπλοΐας σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας, ναυτική ικανότητα πληρωμάτων, κατασκευαστικές απαιτήσεις κλπ. Καρπός της σύσκεψης ήταν η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (International Maritime Committee), η οποία και ανέλαβε να μελετήσει τα ανωτέρω θέματα και να συντάξει την απαραίτητη νομοθεσία.

Το 1912 συνέβη το τραγικό πολύνεκρο ναυάγιο του υπερωκεάνιου Ε/Γ «ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ». Με αφορμή και αυτό το συμβάν, η διεθνής ναυτιλιακή επιτροπή συνέταξε και εξέδωσε την πρώτη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα (Safety Of Life At Sea - SOLAS) το 1914.

Η SOLAS 1914 αναθεωρήθηκε το 1929 καθιερώνοντας την SOLAS 1929. Στα πλαίσια του νεοϊδρυθέντος οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (1945), ιδρύθηκε το 1948 ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (Intergovernmental Maritime Consultative Organization – IMCO), ο οποίος και εξέδωσε τη SOLAS 1948.

Το 1960 ο IMO (πλέον Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός - International Maritime Organization - IMO ), υιοθέτησε τη νέα SOLAS 1960, η οποία τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1965. Η σύμβαση αυτή θεωρήθηκε ως ένα σημαντικό βήμα εκσυγχρονισμού των κανονισμών και σύμπλευσης τους με τις τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτική βιομηχανία(Βλάχος,2011).

Υπήρχε η πρόθεση, η σύμβαση να ανανεώνεται ανά τακτά διαστήματα με περιοδικές τροποποιήσεις, διαδικασία η οποία στη πράξη αποδείχτηκε ιδιαίτερα αργή. Έγινε λοιπόν ξεκάθαρο ότι οι όποιες τροποποιήσεις δεν θα μπορούσαν να τεθούν σε ισχύ, εάν δεν παρέχονταν πρώτα ένα εύλογο χρονικό διάστημα.

Ως αποτέλεσμα, το 1974, πρόέκυψε μια νέα σύμβαση SOLAS, η οποία περιείχε, όχι μόνο τις ως τότε τροποποιήσεις, αλλά προέβλεπε και μια νέα διαδικασία με την οποία αυτές θα τίθενται σε ισχύ. Δηλαδή δεν απαιτούνταν πλέον η πλειοψηφία των εμπλεκόμενων μερών και άμεση εφαρμογή των διατάξεων, αλλά η ψήφιση τους και ο καθορισμός μιας σχετικά μικρής (κατά το δυνατόν) χρονικής περιόδου, μετά το πέρας της οποίας οι διατάξεις θα τίθενται σε πλήρη ισχύ.

Η SOLAS 1974, τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1980. Στο μεταξύ είχε προστεθεί σε αυτή και το πρωτόκολλο του 1978 για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη της ρύπανσης το οποίο τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1980).

Η SOLAS του 1974 τροποποιήθηκε στη συνέχεια κατά τα έτη 1981, 1983, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1994, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007,2008,2009,2010 και 2011.



## 2.2 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ SOLAS ΚΑΙ SOLAS 1974

Η SOLAS περιλαμβάνει έναν εύρη και πολύπλοκο αριθμό κανονισμών και τροποποιήσεων συμπληρώνοντας ή/και βελτιώνοντας ορισμένες κύριες συμβάσεις του IMO, όπως τη MARPOL, τη LL και την STCW, διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συμβαδίζει με την εκπαίδευση των ναυτικών στην εφαρμοσμένη τεχνολογία και την πρόληψη-καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως με τεχνολογικά μέσα. Άλλωστε η σύγχρονη αντίληψη των ΔΣ προϋποθέτει ότι, ανεξάρτητα αν η δικαιοδοσία ελέγχου ενός πλοίου ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, θα πρέπει και το παράκτιο κράτος να έχει έναν βαθμό ελέγχου, στην περίπτωση που αλλοδαπά πλοία φέρουν τη σημαία κάποιου άλλου συμβαλλόμενου κράτους εφόσον χρησιμοποιούν τα λιμάνια του.

Αυτή η επισήμανση καθορίζει το γεγονός ότι, αν ένα εμπορικό πλοίο δεν τηρεί τις προϋποθέσεις της SOLAS οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους μπορούν να παίρνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην επιτραπεί ο απόπλους, εκτός αν ο προορισμός του πλοίου είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές χωρίς να προκαλείται κίνδυνος στο πλοίο και στο πλήρωμα.

Εξετάζοντας με περισσότερη λεπτομέρεια πως εξελίχθηκε η SOLAS στην τωρινή της μορφή θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τα ακόλουθα:

- το 1974 δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα υποδιαίρεσεως των στεγανών του πλοίου και της ευστάθειάς του, όπως επίσης σε θέματα εκσυγχρονισμού των σωστικών μέσων του πλοίου.
- Το 1978 στη Συνδιάσκεψη για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρυπάνσεως (Tanker Safety And Pollution Prevention-TSPP) καθιερώθηκε το πρωτόκολλο της Συμβάσεως, σύμφωνα με το οποίο:
  - ✚ Το σύστημα αδρανούς αερίου (Inert Gas System–IGS) με παροχή αερίων στις δεξαμενές φορτίου όπως το άζωτο ή το διοξείδιο του άνθρακα ή μείγμα αερίων που περιέχει ανεπαρκή ποσότητα οξυγόνου ώστε να γίνεται αδύνατη η καύση των υδρογονανθράκων.
  - ✚ Προσθετά ραντάρ.
  - ✚ Συστήματα διπλής δυνατότητας πλοηγήσεως.
- Στις τροποποιήσεις του 1983 καθιερώθηκε ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 1971) και ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον

## Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Ρευστοποιημένα Αέρια Χύμα ( International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied

Gases in Bulk, 1975), οι όποιοι θεωρούνται υποχρεωτικοί για τα κράτη που έχουν υπογράψει τη SOLAS.

- Στο Πρωτόκολλο του 1988 της SOLAS (σε ισχύ το 2000) και στις τροποποιήσεις της τα έτη 1988, 1989 και το 1990 που αναφέρονται σε πλοία Ro-Ro σε αλλαγές των Κεφαλαίων Π-1 και Π-2, III, IV, V και VI, σε θέματα ευστάθειας για πλοία γενικού φορτίου με μήκος πάνω από 100 μετρά και το πιο σημαντικό, στην καθιέρωση του Παγκόσμιου Συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System), οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ τον Φεβρουάριο του 1992.
- Στις τροποποιήσεις των ετών 1991 και 1992, που αναφέρονται σε θέματα προστασίας από πυρκαγιά και πλοηγίσεως προχωρούν σε αντικατάσταση του κεφαλαίου VI καθιστώντας υποχρεωτικό το Διεθνή Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά Σιτηρών Χύμα (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk).
- Το 1994 αποφασίστηκε η πρόσθεση ενός νέου κεφαλαίου (IX) στο παράρτημα της SOLAS που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως για όλα τα Ε/Γ πλοία, Δ/Ξ, χημικά Δ/Ξ, Φ/Γ χύμα φορτίων άνω των 500 κοχ μέχρι την 1/7/1998 και για τα υπόλοιπα Φ/Γ μέχρι την 1/7/2002. Το ίδιο έτος αποφασίστηκε η εισαγωγή δύο νέων κεφαλαίων στο παράρτημα (X και XI) που αφορά στην ασφάλεια των σκαφών υψηλής ταχύτητας και στα ειδικά μέτρα βελτιώσεως της ασφάλειας, τα όποια τέθηκαν σε ισχύ το 1996.
- Οι τροποποιήσεις των ετών 1995 και 1996 αναφέρονται στα συστήματα πορειών των πλοίων του κεφαλαίου V, σε κατασκευαστικές τροποποιήσεις των Ε/Γ και Ο/Γ πλοίων, οι οποίες βασιστήκαν στα συμπεράσματα του ναυτικού ατυχήματος του πλοίου «Ro-Ro ESTHONIA» (1994),(Α.Παντουβάκης,2002) δηλαδή κοινή γλώσσα εργασίας στο πλοίο, θέματα υποδιαιρέσεως του χώρου οχημάτων, όπως επίσης σε θέματα εκσυγχρονισμού των σωστικών μέσων του πλοίου.
- Οι τροποποιήσεις του 1997 αφορούν στους κανονισμούς για τα συστήματα θαλάσσιας κυκλοφορίας των πλοίων (Vessel Traffic Services) και προσθέτουν ένα νέο κεφάλαιο στην SOLAS, το όποιο ονομάζεται «Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα Φ/Γ πλοία».
- Τέλος, οι τροποποιήσεις του 1998 αφορούν σε κατασκευαστικά θέματα, ραδιοεπικοινωνιών και θέματα στοιβασίας φορτίου.

Επίσης, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι κανονισμοί για την ασφάλεια των πλοίων βασίζονται κυρίως στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί κατά το παρελθόν από ναυάγια ή ναυτικά ατυχήματα.

Οι κανονισμοί που ισχύουν κάθε φορά δεν αποσκοπούν στην σχεδίαση και δημιουργία πλοίων που δεν υπάρχει πιθανότητα να βυθιστούν, το οποίο θα κατέληγε στην κατασκευή ασύμφορων οικονομικά πλοίων, αλλά στην αύξηση της πιθανότητας διασώσεως του πλοίου και της επιβιώσεως των επιβαινόντων. Για την διατύπωση των νέων κανονισμών γίνεται ανάλυση μεγάλου αριθμού ατυχημάτων και διερευνάται σε κάθε περίπτωση η θέση των βλαβών και ζημιών και βέβαια η επίδραση τους (π.χ. χρόνοι βυθίσεως, έκταση ρήγματος, αιτία εκρήξεως κλπ) στη διάσωση του σκάφους και των επιβαινόντων.

Η ανάλυση αυτών των ατυχημάτων οδήγησε στην διατύπωση νέων κανονισμών, των οποίων το κύριο στοιχείο είναι η εξέταση της πλευστότητας και της ευστάθειας του πλοίου μετά από βλάβη σε όλα τα διαδοχικά στεγανά κατά μήκος του πλοίου και ο υπολογισμός ενός αριθμητικού μεγέθους, το οποίο εκφράζει την πιθανότητα επιβίωσης. Στα υπό σχεδίαση νέα πλοία το συγκεκριμένο κριτήριο πρέπει να είναι μεγαλύτερο από αυτό που απαιτούν οι κανονισμοί και το οποίο έχει προκύψει από την ανάλυση των δεδομένων των πλοίων, που έχουν συγκρουσθεί, καθώς και από την εμπειρία των Ε/Γ που υπάρχουν. Ο υπολογισμός της ευστάθειας σε κατάσταση βλάβης για ένα υπό σχεδίαση πλοίο, γίνεται με την θεώρηση της κατακλίσεως σε όλα διαδοχικά τα διαμερίσματα και για διαφορετικά βυθίσματα και συνθήκες φορτώσεως. Αποτέλεσμα των στατιστικών ερευνών του ΙΜΟ για τα ναυτικά ατυχήματα είναι και πάλι η υποδιαίρεση του πλοίου σε στεγανά διαμερίσματα, αλλά η εξέταση της ασφάλειας πρέπει να γίνεται με πιο επιστημονικό και ουσιαστικό τρόπο, χωρίς να αυξηθεί ουσιαστικά το κόστος κατασκευής. Στην σημερινή μορφή της η SOLAS αποτελείται από 12 κεφάλαια, υποδιαιρούμενα σε μέρη και κανονισμούς.



Photo: Babak Farrokhi – Sinking greek ship in Persian gulf

Πηγή : <http://www.isalos.net/vivliothiki/knowledge/naftika-atychimata/>

*Η μελέτη των ατυχημάτων, ναυτικών ή μη, αποτελεί το αντικείμενο ενός κλάδου γνωστού σαν Ιατροδικαστική Μηχανική. Γιατί να μελετηθούν τα αίτια και οι συνθήκες ενός ατυχήματος; Για: (α) αποφυγή παρομοίου ατυχήματος, (β) υπεράσπιση της εταιρείας σε ενδεχόμενη νομική υπόθεση, (γ) βελτίωση του πλάνου συντήρησης και επιθεώρησης πλοίων και μηχανημάτων, (δ) προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας καθώς και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.*

*Η ανάλυση ενός ατυχήματος περιλαμβάνει ή πρέπει να περιλαμβάνει: (α) επιτόπια επιθεώρηση, (β) συλλογή δεδομένων και πληροφοριών σχετικών με το ατύχημα, (γ) δημιουργία του καλύτερου δυνατού φωτογραφικού υλικού, (δ) συνεντεύξεις με παρόντες ή σχετιζόμενους με το ατύχημα, (ε) τεχνική ανάλυση, (στ) πειραματική επαλήθευση και μετρήσεις, (ζ) δημιουργία φακέλου με όλα τα δεδομένα και τις πληροφορίες, καθώς και (η) συγγραφή αναφοράς (report).*

*Επίσης, ο χρόνος της επιθεώρησης είναι και ο πιο κατάλληλος για τη λήψη δειγμάτων.*

*Με σιγουριά μπορεί να λεχθεί ότι σχεδόν ποτέ δεν υπάρχει μόνο μία αιτία πρόκλησης ατυχήματος. Περισσότεροι του ενός παράγοντες, ανθρώπινα λάθη και γεγονότα δρουν συνεργιστικά ώστε το ατύχημα να συμβεί τη δεδομένη χρονική στιγμή.*

*Πολλές φορές η ανάλυση ενός ατυχήματος δεν στοχεύει στο να βρεθεί το γιατί έγινε το ατύχημα. Ο στόχος είναι να απαντηθούν ερωτήσεις σημαντικές από νομικής πλευράς. Για παράδειγμα, αν ήταν οι ενέργειες των υπευθύνων οι*

κατάλληλες, όσον αφορά τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Απαραίτητα σε αυτές τις επιχειρήσεις είναι τα σχετικά εγχειρίδια των λιμενιών αρχών.

Επιμελημένο κείμενο του Dr John Kokarakis, Manager Engineering Services Greece Bulker and Tanker Team GL, με τίτλο «Ναυτικά ατυχήματ. Τεχνική ανάλυση και διερεύνηση», Ναυτικά Χρονικά, Οκτώβριος 2006

## SOLAS 1974 – Κεφάλαια

Έγκριση: 1 Νοεμβρίου 1974. Έναρξη ισχύος: 25 Μαΐου 1980.

Κεφάλαιο I – Γενικές διατάξεις.

Κεφάλαιο II,1 – Κατασκευή – υποδιαίρεση και ευστάθεια, μηχανές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις.

Κεφάλαιο II,2 – Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και πυρόσβεση. Κεφάλαιο III - Σωστικά μέσα και ρυθμίσεις.

Κεφάλαιο IV – Ραδιοεπικοινωνιών.

Κεφάλαιο V – Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας .

Κεφάλαιο VI – Μεταφορά φορτίων.

Κεφάλαιο VII – Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Κεφάλαιο VIII- Πυρηνοκίνητα πλοία.

Κεφάλαιο IX – Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων. Κεφάλαιο X – Μέτρα ασφαλείας για το ταχύπλοο σκάφος .

Κεφάλαιο XI,1 – Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφαλείας στην θάλασσα.

Κεφάλαιο XI,2 – Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφαλείας στην θάλασσα.

Κεφάλαιο XII – Πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου.

### 2.3 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ(Βλάχος,2007)

Η υπάρχουσα σύμβαση SOLAS περιέχει άρθρα που δίνουν γενικές υποχρεώσεις, διαδικασίες τροποποίησης και διάφορα άλλα που συνοδεύονται από ένα παράρτημα χωρισμένο σε 12 κεφάλαια.

Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να προσδιορίζει τα ελάχιστα πρότυπα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων και όλα αυτά συμβατά με την ασφάλειά τους. Τα κράτη - σημαίας είναι υπεύθυνα για την διασφάλιση ότι τα πλοία που βρίσκονται υπό την σημαία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της, και μια σειρά από πιστοποιητικά που προβλέπονται από την σύμβαση, αποδεικνύουν ότι αυτό έχει γίνει.

Οι διατάξεις ελέγχου επίσης επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα κράτη την επιθεώρηση πλοίων και των άλλων συμβαλλόμενων κρατών(DO'Connel,2009), εάν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστευτεί ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός δεν συμμορφώνεται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης, (αυτή η διαδικασία είναι γνωστή ως το κράτος του λιμένα - Port State Control).

Η σημερινή σύμβαση της SOLAS περιλαμβάνει άρθρα όπου καθορίζονται γενικές υποχρεώσεις, η διαδικασία τροποποίησης και ούτω καθεξής.

#### 2.3.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Περιλαμβάνει ρυθμίσεις που αφορούν την έρευνα των διαφόρων τύπων πλοίων(Papanikolaou,1997) και την έκδοση των εγγράφων που δηλώνουν ότι το πλοίο πληρεί τις απαιτήσεις της σύμβασης. Το κεφάλαιο επίσης περιλαμβάνει διατάξεις για τον έλεγχο πλοίων στους λιμένες των άλλων συμβαλλόμενων κρατών.

Στο Μέρος Α του κεφαλαίου I της ΔΣ της SOLAS περιέχονται γενικές διατάξεις και ορισμοί, που αναφέρονται σε όλο το κείμενο της εν λόγω συμβάσεως, προς αποφυγή παρερμηνειών.

Καθορίζονται μεταξύ άλλων τα εξής:

α) Η SOLAS εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, από λιμάνι κράτους μέλους, προς λιμάνι που ανήκει σε κράτος που δεν την έχει υπογράψει ή επικυρώσει ή και αντίστροφα.

β) Επιβατηγό πλοίο (Ε/Γ): ονομάζεται το πλοίο που μεταφέρει πάνω από 12 επιβάτες.

Φορτηγό πλοίο (Φ/Γ): ονομάζεται οποιοδήποτε πλοίο δεν είναι επιβατηγό.

Ενώ Δεξαμενόπλοιο (Δ/Ξ): ονομάζεται το φορτηγό πλοίο το οποίο έχει μετασκευαστεί ή κατασκευαστεί για την μεταφορά χύμα υγρών φορτίων που είναι εύφλεκτα.

γ) Η SOLAS δεν εφαρμόζεται (Βλάχος, 2007) σε πολεμικά ή πλοία μεταφοράς στρατευμάτων, αλιευτικά, Φ/Γ πλοία κάτω των 500 κόρων, πλοία αναψυχής και τέλος, πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά στην περιοχή των Μεγάλων Λιμνών της Βόρειας Αμερικής και στον ποταμό Άγιο Λαυρέντιο.

δ) Επιβάτης: ονομάζεται κάθε άτομο που επιβαίνει στο πλοίο εκτός από τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα πρόσωπα που χρησιμοποιούνται και απασχολούνται με οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για την ολοκλήρωση της αποστολής του.

Στο Μέρος Β αυτού του κεφαλαίου ρυθμίζονται τα θέματα επιθεωρήσεως και εκδόσεως πιστοποιητικών των Ε/Γ και Φ/Γ πλοίων.

Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται κατόπιν επιθεωρήσεως από την Αρχή ή εξουσιοδοτημένο από αυτή Νηογνώμονα ή άλλο Οργανισμό είναι:

α) Για Ε/Γ πλοία, το πιστοποιητικό ασφάλειας Ε/Γ πλοίου ισχύος 12 μηνών.

β) Για Φ/Γ πλοία, προβλέπονται τα παρακάτω τέσσερα πιστοποιητικά που καλύπτουν διάφορους τομείς:

- ❖ Πιστοποιητικό ασφάλειας κατασκευής φορτηγού πλοίου, το οποίο καλύπτει την κατασκευή του σκάφους και των μηχανών του πλοίου.

Η διάρκεια ισχύος του δεν καθορίζεται στην SOLAS, συνηθίζεται όμως να ισχύει για μια τετραετία η πενταετία.

- ❖ Πιστοποιητικό ασφάλειας εξαρτισμού Φ/Γ πλοίου, το οποίο καλύπτει τα μέσα καταπολεμήσεως πυρκαγιάς και τα σωστικά μέσα. Η διάρκεια ισχύος του είναι μέχρι 24 μήνες.
- ❖ Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας διάρκειας ισχύος 12 μηνών.
- ❖ Πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοτηλεφωνίας διάρκειας ισχύος 12 μηνών για μικρότερα πλοία που δεν διαθέτουν ασύρματο.

Με τους κανονισμούς 17 και 19 καθορίζεται η αποδοχή των πιστοποιητικών που εκδίδει κάθε κράτος μέλος για όλα τα υπόλοιπα

### 2.3.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ, ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (Παπανικολάου, 2009)

Η υποδιαιρέσεις των επιβατηγών πλοίων σε υδατοστεγανά διαμερίσματα πρέπει να είναι τέτοια ώστε σε περίπτωση ζημιάς στο κύτος το πλοίο να παραμείνει στην επιφάνεια και να είναι σταθερό. Απαιτήσεις για υδατοστεγανή ακεραιότητα και αναρρόφηση νερού για επιβατηγά πλοία δίνονται όπως επίσης και για την σταθερότητα για επιβατηγά αλλά επίσης και για φορτηγά πλοία.

Ο βαθμός υποδιαιρέσεων, μετράται από τη μέγιστη επιτρεπτή απόσταση μεταξύ δύο διπλών χωρισμάτων, διαφέρει ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου και τις υπηρεσίες του. Οι περισσότερες υποδιαιρέσεις γίνονται για τα επιβατηγά πλοία.

Οι απαιτήσεις που αφορούν μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις είναι σχεδιασμένες για να διασφαλίσουν ότι οι λειτουργίες που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών και του πληρώματος διατηρούνται υπό διάφορες καταστάσεις ανάγκης.

Τα standards που δημιουργήθηκαν για συγκεκριμένους σκοπούς ξεκίνησαν το 2010 απαιτώντας να σχεδιαστούν και να κατασκευαστούν νέα πλοία με συγκεκριμένο σκοπό και λειτουργία τα οποία να είναι ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον, σε πλεύσιμη κατάσταση αλλά και σε περίπτωση ανάγκης, κατά την διάρκεια της ζωής τους. Υπό αυτό τον κανονισμό τα πλοία θα πρέπει να έχουν επαρκή αντοχή και σταθερότητα ώστε να ελαχιστοποιείτε ο κίνδυνος απώλειας του πλοίου ή η μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω κατασκευαστικής αστοχίας, συμπεριλαμβανομένου κατάρρευσης, με αποτέλεσμα τον κατακλυσμό και την απώλεια υδατοστεγανής ακεραιότητα.

Στο Μέρος Α, του υποκεφαλαίου 1 του κεφαλαίου II της SOLAS καθορίζεται η εφαρμογή των διατάξεων και δίνονται βασικοί ορισμοί, που αφορούν στα θέματα της στεγανής υποδιαίρεσης του πλοίου και της ευστάθειας του. Μεταξύ άλλων ορίζονται: η έμφορτη ίσαλος γραμμή, το πλάτος, το μήκος, το βύθισμα του πλοίου, το άφορτο εκτόπισμα, το νεκρό βάρος οι χώροι μηχανών, οι χώροι επιβατών, οι μηχανισμοί πηδαλιουχίας, οι πηγές ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης κλπ.



Στη συνέχεια στο Μέρος Β καλύπτονται θέματα όπως:

α) Οι απαιτήσεις σχετικά με το μήκος των στεγανών διαμερισμάτων του πλοίου,

β) Οι απαιτήσεις ευστάθειας όταν το πλοίο πάθει βλάβη, δηλαδή όταν ένα ή περισσότερα στεγανά διαμερίσματα του, λόγω βλάβης στο περίβλημα του σκάφους πλημμυρίσουν με θαλασσινό νερό,

γ) Οι απαιτήσεις για την διαμόρφωση του πρωαίου και του πρυμναίου στεγανού συγκρούσεως και για τις σήραγγες των ελικοφόρων αξόνων. Πρόσθετα επισημαίνεται ότι όλα τα πλοία:

- πρέπει να έχουν πρωαίο στεγανό συγκρούσεως, μεταξύ της πλώρης και της πρώτης μετά από αυτήν φρακτής (διαφράγματα ή μπουλμέδες) που κατασκευάζεται στεγανή. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ή μεταφορά καύσιμων πετρελαίου, λιπαντικού ελαίου και άλλων εύφλεκτων υλικών στον χώρο αυτό.

- πρέπει να διαθέτουν αποδοτικό σύστημα για την άντληση κάθε στεγανού χώρου, εκτός από τους χώρους που προορίζονται για την αποθήκευση γλυκού νερού, θαλασσέριματος, καυσίμων και υγρού φορτίου, για τους οποίους προβλέπεται διαφορετικό σύστημα αντλήσεως. Επίσης, πρέπει να διαθέτουν μέσα αντλήσεως νερού από απομονωμένους χώρους κυτών.

- Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι εφοδιασμένος με όλα τα σχετικά στοιχεία(Γκιζιάκης-Γκατζόλη,2005), ώστε με απλή και γρήγορη διαδικασία να υπολογίζει την ευστάθεια του πλοίου σε κάθε κατάσταση λειτουργίας. Μετά από κάθε μετατροπή ή/και μετασκευή του πλοίου, που επηρεάζει την ευστάθεια του, ο πλοίαρχος πρέπει να λαμβάνει τα νέα τροποποιημένα στοιχεία.

Στο Μέρος Γ του ίδιου υποκεφαλαίου της SOLAS γίνεται ειδική αναφορά στα μηχανήματα, τα όποια έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών. Τονίζεται μεταξύ άλλων ότι ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται:

- Στο ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος, το όποιο λειτουργεί ως κυρία πηγή ηλεκτρικής ενέργειας.

- Στα μηχανήματα παραγωγής ατμού.

- Στα συστήματα τροφοδοτήσεως νερού στους λέβητες.

- Στα συστήματα παροχής πετρελαίου στους λέβητες και τις μηχανές.

- Στα συστήματα λιπάνσεως → Στις πηγές παροχής νερού υπό πίεση.

- Στον αεροσυμπιεστή και στις φιάλες πεπιεσμένου αέρα για την εκκίνηση των μηχανών.
- Στα υδραυλικά, πνευματικά (πεπιεσμένου αέρα) και ηλεκτρικά συστήματα ελέγχου της λειτουργίας των κυρίων μηχανημάτων πρόωσης, συμπεριλαμβανομένων των ελίκων μεταβλητού βήματος.

Για τα μέσα αναποδίσεως επισημαίνεται ότι θα πρέπει να έχει προβλεφθεί επαρκής ισχύς, ώστε να εξασφαλίζεται ο σωστός έλεγχος του πλοίου σε όλες τις κανονικές καταστάσεις λειτουργίας.

Επίσης, θα πρέπει να δοκιμάζεται και καταγράφεται η ικανότητα των μηχανών να αναστρέφουν τη διεύθυνση ώσεως της έλικας σε τέτοιο χρόνο, ώστε το πλοίο που κινείται με την μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα «πρώσο» να ακινητοποιείται σε λογικό χρόνο.

Όλα αυτά τα στοιχεία πρέπει να είναι γνωστά και σε έγγραφη μορφή διαθέσιμα στους αξιωματικούς γέφυρας. Όσον αφορά στο μηχανισμό πηδαλίου ρητά αναφέρεται ότι τα πλοία, που υποχρεούνται στην τήρηση της SOLAS, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύριο και βοηθητικό μηχανισμό πηδαλίου και τυχόν βλάβη σε ένα από αυτά να μην θέτει τον άλλο εκτός λειτουργίας (Βλάχος, 2007).

Επίσης, καθορίζεται ότι οποιοδήποτε σύστημα ελέγχου του κύριου ή του βοηθητικού μηχανισμού πηδαλιουχίσεως είτε από τη γέφυρα του πλοίου είτε από το διαμέρισμα του πηδαλίου θα πρέπει να μπορεί να τίθεται σε λειτουργία από τη γέφυρα και σε περίπτωση διακοπής της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα έλεγχου, να μπαίνει σε λειτουργία ο οπτικός και ακουστικός συναγερμός.

Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει τρόπος επικοινωνίας μεταξύ της γέφυρας και του διαμερίσματος μηχανισμού του πηδαλίου. Σχετικά με τα μέσα ελέγχου μηχανημάτων, που είναι απαραίτητα για τη πρόωση και την ασφάλεια του πλοίου, τονίζεται ότι εφόσον υπάρχουν αυτόματα συστήματα, αυτά δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη χρήση των εφεδρικών χειροκίνητων μέσων παρακάμψεως.

Επιπλέον, σε αυτό το Μέρος γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις κατασκευαστικές απαιτήσεις για τους ατμολέβητες και τα συστήματα τροφοδοτήσεως τους, για τα συστήματα αερισμού στους χώρους μηχανών, στην προστασία προσωπικού μηχανοστασίου από το θόρυβο και στα συστήματα συναγερμού-ειδοποίησεως των αξιωματικών μηχανοστασίου στους χώρους ενδιαίτησής τους, όπως επίσης και στα συστήματα επικοινωνίας μεταξύ γέφυρας και χώρου μηχανών.

Στο Μέρος Δ αυτού του υποκεφαλαίου της SOLAS αναφέρεται ότι τα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας, (Ερ. Τζαννάτος) η οποία θα αποτελείται από δύο τουλάχιστον κύριες

ηλεκτρογεννήτριες, κάθε μία από τις οποίες θα είναι δυνατόν να υποστηρίξει τη λειτουργία των ουσιωδών υπηρεσιών ασφάλειας του πλοίου. Επίσης ορίζεται:

- Η δυνατότητα διαθέσεως επαρκούς ηλεκτρικής ενέργειας για τροφοδότηση σε περίπτωση κινδύνου:
  - Του φωτισμού κινδύνου στους σταθμούς σωσιβίων λέμβων, διαδρομών, κλιμάκων, χώρων μηχανών και σταθμού ελέγχων.
  - Της αντλίας ραντισμού.
  - Των πλοϊκών φαναριών και των φαναριών σημάσεως.
  - Των στεγανών θυρών και ειδικά για το κλείσιμο και τη λειτουργία των δεικτών και των ηχητικών σημάτων τους.
  - Των κουδουνιών κινδύνου.
- Η τοποθέτηση της θα πρέπει να είναι πάνω από το κατάστρωμα των στεγανών φρακτών και έξω από τους φωταγωγούς των κύριων μηχανών.
- Η πηγή ενέργειας μπορεί να είναι είτε γεννήτρια πετρελαίου είτε συστοιχία μπαταριών.

Στα πλοία πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις για ηλεκτροπληξία, πυρκαγιά και άλλους κινδύνους ηλεκτρικής προελεύσεως.

Από τις διατάξεις καθορίζονται οι προδιαγραφές για:

- ❖ Την απαιτούμενη γείωση των ηλεκτρικών μηχανών και εξαρτημάτων.
- ❖ Τα συστήματα διανομής και ο τρόπος διατάξεως και προστασίας των πινάκων διανομής .
- ❖ Των κυκλωμάτων φωτισμού κλπ.

Τέλος, στο Μέρος Ε προβλέπεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αποδεικτικά έγγραφα, κατά την κρίση της Αρχής, για τη δυνατότητα να λειτουργεί περιοδικά μη επανδρωμένους χώρους μηχανών. Η δυνατότητα αυτή προϋποθέτει ειδικές προφυλάξεις ανιχνεύσεως και αναγγελίας πυρκαγιών κατά το αρχικό τους στάδιο, ειδικές συσκευές παρακολουθήσεως της θερμοκρασίας των μηχανών εσωτερικής καύσεως, ειδικά συστήματα εντοπισμού συσσωρεύσεως υγρών στα φρεάτια κοπών σε κανονικές γωνίες διαγωγής και κλίσεως, ειδικά συστήματα έλεγχου της λειτουργίας και αποδόσεως των μηχανημάτων προώσεως, όργανα ενδείξεως για

την ταχύτητα και διεύθυνση περιστροφής των ελίκων σταθερού ή μεταβλητού βήματος και βεβαίως, ειδικών συστημάτων συναγερμού, που να περιέχουν ενδείξεις οποιασδήποτε δυσλειτουργίας ή βλάβης με τη δυνατότητα αυτόματης μεταπτώσεως σε εφεδρική παροχή.

### 2.3.3 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑ, ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ, ΣΒΗΣΙΜΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ (Παπανικολάου, 2009)

Περιλαμβάνει όργανα που βοηθάνε στην προστασία από πυρκαγιά για όλα τα είδη πλοίων και ειδικά μέτρα για επιβατηγά, φορτηγά πλοία και τάνκερ.

Περιλαμβάνουν τις ακόλουθες αρχές: διαχωρισμός του πλοίου σε κύριες και κάθετες ζώνες από θερμικά και δομικά όρια, διαχωρισμός των χώρων ενδιαίτησης από το υπόλοιπο πλοίο από θερμικά και δομικά όρια, περιορισμένη χρήση εύφλεκτων υλικών, ανίχνευση πυρκαγιάς στον χώρο που εκδηλώθηκε, περιορισμός και σβήσιμο φωτιάς στον χώρο που εκδηλώθηκε, προστασία των τρόπων διαφυγής για λόγους πυρόσβεσης, άμεση ύπαρξη μέσων πυρόσβεσης, ελαχιστοποίηση των πιθανοτήτων ανάφλεξης εύφλεκτων ατμών.

Στα μέρη του υποκεφαλαίου 2 του Κεφαλαίου II της SOLAS καθορίζονται οι απαιτήσεις που εξασφαλίζουν, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό πυροπροστασίας, ανιχνεύσεως και κατασβέσεως πυρκαγιάς στα πλοία.

Οι βασικοί κατευθυντήριοι άξονες του υποκεφαλαίου είναι τρεις:

- α) Η υποδιαίρεση του πλοίου σε κύριες ζώνες με πυρίμαχες φρακτές, δηλαδή με φρακτές που έχουν επαρκή θερμική και κατασκευαστική αντοχή.
- β) Ο εντοπισμός, ο έλεγχος και η κατάσβεση οποιασδήποτε πυρκαγιάς στο χώρο όπου εκδηλώθηκε.
- γ) Η προστασία των μέσων και οδών διαφυγής.

Τα μέρη Α, Γ, Δ εφαρμόζονται σε πλοία που οι τρόπιδές τους τοποθετηθήκαν ή που βρίσκονταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1/7/1986.

Το μέρος Β εφαρμόζεται σε πλοία , που οι τρόπιδες τους τοποθετηθήκαν ή που βρίσκονταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1/10/1994. Μεταξύ άλλων, οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται στο υποκεφάλαιο αυτό είναι:

- Τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς είναι η δοκιμή κατά την οποία δοκίμια (μοντέλα) διαφραγμάτων ή καταστρώματων εκτίθενται μέσα σε κλίβανο σε θερμοκρασίες, που ανταποκρίνονται περίπου σε μια τυποποιημένη καμπύλη «χρόνου- θερμοκρασίας», για να διαπιστωθεί η αντοχή τους στην θερμότητα.
- Άκαυστο υλικό ονομάζεται το υλικό εκείνο που ούτε καίγεται ούτε αποδίδει εύφλεκτους ατμούς σε αρκετή ποσότητα για αυτανάφλεξη, όταν θερμανθεί σε θερμοκρασία 750ο C.
- Χωρίσματα κλάσεως Α ονομάζονται τα χωρίσματα που σχηματίζονται από φρακτές(Παπανικολάου,2009) και καταστρώματα που πληρούν τους παρακάτω όρους:
  - ❖ Να είναι κατάλληλα ενισχυμένα και κατασκευασμένα από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό.
  - ❖ Να έχουν επαρκή μόνωση, ώστε να εμποδίζουν την είσοδο καπνού και φλογών.
  - ❖ Να είναι μονωμένα με εγκεκριμένα άκαυστα υλικά .

Τα χωρίσματα της κλάσεως Α διακρίνονται σε:

A – 60, A – 30, A – 15, A – 0, ανάλογα με τον χρόνο αντοχής τους, σύμφωνα με την τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς.

• Χωρίσματα κλάσεως Β ονομάζονται τα χωρίσματα που σχηματίζονται από φρακτές, καταστρώματα, οροφές, ή επενδύσεις που πληρούν τους παρακάτω όρους:

- ✓ Να είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορούν να εμποδίζουν τη δίοδο φλόγας.
- ✓ Να είναι μονωμένα.
- ✓ Να είναι κατασκευασμένα από άκαυστα υλικά.

Τα χωρίσματα αυτής της κλάσεως διακρίνονται σε:

B – 30, B – 0, ανάλογα με τον χρόνο αντοχής τους, σύμφωνα με την τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς.

• Χωρίσματα κλάσεως C ονομάζονται τα χωρίσματα που κατασκευάζονται από εγκεκριμένα άκαυστα υλικά.

Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι στα Ε/Γ πλοία τα χωρίσματα κλάσεως Α περικλείουν ή διαχωρίζουν τους παρακάτω χώρους:

α) Τους χώρους παραμονής επιβατών και πληρώματος από τους χώρους των μηχανών, τους χώρους φορτίων και τους υπηρετικούς χώρους.

β) Τους σταθμούς ελέγχου, όπως είναι το διαμέρισμα ασυρμάτου και ραδιοτηλεφώνου, ο χώρος ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης, οι σταθμοί ελέγχου πυρκαγιάς.

γ) Τα κλιμακοστάσια διαφυγής και τους ανελκυστήρες.

δ) Τα μαγειρεία, αποθήκες αποσκευών, αποθήκες χρωμάτων, και γενικότερα εύφλεκτων υλικών.

Στους κανονισμούς του Κεφαλαίου II αναφέρονται ρητά ανά τύπο πλοίου οι προδιαγραφές και οι απαιτήσεις για τις διατάξεις των αντλιών και του κύριου δικτύου πυρκαγιάς, π.χ. διάμετρος και πίεση μόνιμα εγκατεστημένου δικτύου σωληνώσεων, όπως επίσης αριθμός, διάμετρος, υλικό κατασκευής εύκαμπτων σωλήνων πυρκαγιάς (δηλαδή μάνικες). Επίσης, καθορίζεται ο αριθμός και η θέση των λήψεων πυρκαγιάς και επιπλέον οι τυποποιημένες διαστάσεις και οι εγκεκριμένοι τύποι διπλής χρήσεως (ραντισμού/δέσμης) των ακροσωληνίων.

Επιπλέον, ορίζονται οι τύποι και τα σχέδια των πυροσβεστήρων, ο εξοπλισμός του πυροσβέστη (προστατευτική ενδυμασία, αναπνευστική συσκευή κλπ) και ο διεθνής σύνδεσμος ξηράς. Σχετικά με τα μόνιμα συστήματα κατασβέσεως πυρκαγιάς με αέριο, δηλαδή τα συστήματα διοξειδίου του άνθρακα, τα συστήματα αλογονομένων υδρογονανθράκων, τα συστήματα ατμού ή οποιοδήποτε άλλο αέριο προϊόν καύσεως συγκεκριμένων προδιαγραφών ποσοστάσεως οξυγόνου και μονοξειδίου του άνθρακα, καθορίζεται ρητά και απαγορεύεται η χρήση του εάν αναδίδει τοξικά αέρια σε τέτοιο βαθμό, που να δημιουργείται κίνδυνος για τα επιβαίνοντα άτομα.

Επίσης, προβλέπονται διατάξεις για αυτόματα ηχητική προειδοποίηση στην περίπτωση απελευθέρωσης. Το σύστημα ραντισμού (sprinkler) προστατεύει όλους τους κλειστούς χώρους χρήσεως και εξυπηρετήσεως επιβατών και πληρώματος. Το σύστημα τηρείται πάντοτε σε ετοιμότητα, δηλαδή υπό πίεση και οι ραντιστήρες λειτουργούν αυτόματα (Παπανικολάου, 2009), όταν η θερμοκρασία υπερβεί ένα συγκεκριμένο όριο, ενώ συγχρόνως αυτόματος αναγγελτήρας ειδοποιεί σε ένα ή περισσότερα σημεία την ύπαρξη ή ένδειξη της πυρκαγιάς.

Στα Ε/Γ πλοία (όχι όμως απαραίτητα και τα Φ/Γ) προβλέπεται εγκατάσταση περιπολίας για τον εντοπισμό πυρκαγιάς με την εγκατάσταση χειροκινήτων αναγγελτήρων πέρα από το προβλεπόμενο αυτόματο σύστημα αναγγελίας ή ελέγχου πυρκαγιάς.

Επίσης, στα Ε/Γ πλοία πρέπει να προβλέπονται για κάθε χώρο δύο οδοί διαφυγής προς το κατάστρωμα για επείγουσα επιβίβαση στις σωστικές λέμβους. Στα Φ/Γ πλοία πρέπει να προβλέπεται τουλάχιστον μία οδός

διαφυγής από κάθε χώρο προς το κατάστρωμα για επείγουσα επιβίβαση στις σωστικές λέμβους, ενώ στους χώρους μηχανών τουλάχιστον δύο οδοί διαφυγής. Σε όλα τα πλοία πρέπει να προβλέπονται μέσα κρατήσεως των ανεμιστήρων των χώρων μηχανών και φορτίου, καθώς και μέσα ασφαλίσεως των θυρών και των άλλων ανοιγμάτων προς τους χώρους αυτούς.

Επιπλέον, τα μηχανήματα που θέτουν σε κίνηση τους ανεμιστήρες και εξαεριστήρες, οι αντλίες μεταγγίσεως πετρελαίου, οι αντλίες παροχής καύσιμου κύριων μηχανών και γεννητριών πετρελαίου πρέπει να εφοδιάζονται με τηλεχειριστήρια, ώστε να μπορούν να ελέγχονται σε περίπτωση πυρκαγιάς από το ελεύθερο κατάστρωμα.

Με παρόμοιο τρόπο οι σωληνώσεις παροχής και αναρροφήσεως καύσιμου πρέπει να εφοδιάζονται με επιστόμιο, που να μπορεί να ασφαρίζεται έξω από τον χώρο των μηχανών σε περίπτωση εκδηλώσεως πυρκαγιάς μέσα σε αυτούς.

Σε όλα τα πλοία, για καθοδήγηση των αξιωματικών, πρέπει να υπάρχουν σχεδιαγράμματα γενικής διατάξεως, που να δείχνουν για κάθε κατάστρωμα:

- Τους σταθμούς έλεγχου.
- Τους τομείς πυρασφάλειας (ζώνες κλάσεως Α και πυρίμαχα χωρίσματα).
- Τα στοιχεία ανιχνεύσεως και αναγγελίας πυρκαγιάς.
- Το σύστημα ελέγχου πυρκαγιάς.
- Το σύστημα ραντισμού.
- Τις συσκευές καταπολεμήσεως πυρκαγιάς.
- Τις διατάξεις προσβάσεως σε διαφόρους χώρους και τις θέσεις στεγανών θυρών.
- Το σύστημα αερισμού με τα κύρια χειριστήρια κλπ.

Επισημαίνεται ότι το σχέδιο ελέγχου πυρκαγιάς ή το εγχειρίδιο που περιέχει αυτό το σχέδιο πρέπει να είναι στην διάθεση των αξιωματικών και επίσης σε εμφανή θέση έξω από τις υπερκατασκευές για την υποβοήθηση προσωπικού ξηράς, που πιθανότατα θα βοηθήσει στην καταπολέμηση της πυρκαγιάς, αν το πλοίο είναι κοντά σε ακτές.



## ΑΜΕΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Πηγή : <https://www.google.gr>

### 2.3.4 ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΤΟΙΜΑΣΙΕΣ(Σταυριδάκης,2017)

Το κεφάλαιο περιλαμβάνει απαιτήσεις για σωστικά μέσα και ετοιμασίες για σωσίβιες λέμβους, σωστικές βάρκες και σωσίβια ανάλογα με τον τύπο του πλοίου. Ο International life-Saving Appliance (LSA) κώδικας δίνει συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά για την LSA και είναι υποχρεωτικό από τον κανονισμό 34 που δηλώνει ότι όλα τα σωστικά μέσα και ετοιμασίες πρέπει να συμφωνούν με τις ισχύουσες απαιτήσεις του LSA κώδικα.

Στο Μέρος Α του κεφαλαίου III της SOLAS ορίζεται σε ποια πλοία έχει εφαρμογή αυτό το Μέρος της Συμβάσεως και ποιά πλοία απαλλάσσονται, πώς αξιολογούνται, δοκιμάζονται και γίνονται αποδεκτά τα σωστικά μέσα και τα συστήματα διασώσεως.

Στη συνέχεια δίδεται η ερμηνεία ορισμένων σχετικών όρων. Μικρό διεθνές ταξίδι ονομάζεται το διεθνές ταξίδι κατά την διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 200 μίλια από λιμάνι ή τόπο, όπου οι επιβάτες και το πλήρωμα μπορούν να αποβιβαστούν με ασφάλεια και εφόσον η απόσταση μεταξύ του



τελευταίου λιμανιού της χώρας από την οποία αρχίζει το ταξίδι και του τελικού λιμανιού προορισμού του δεν υπερβαίνει τα 600 μίλια. Θερμοπροστατευτικό βοήθημα ονομάζεται ο σάκος ή το ένδυμα που έχει κατασκευασθεί από υλικό αδιάβροχο και έχει μικρή θερμική αγωγιμότητα. Στολή εμβαρπίσεως ορίζεται η προστατευτική στολή που μειώνει την απώλεια θερμότητας στο κρύο νερό. Καθαίρεση ελεύθερης πτώσεως ορίζεται η μέθοδος καθαιρέσεως ενός σωστικού μέσου κατά την οποία, αυτό, ο εξοπλισμός του και τα άτομα που επιβαίνουν αφήνονται να πέσουν στην θάλασσα, χωρίς την μεσολάβηση διατάξεως συγκρατήσεως.

Στο μέρος Β αναφέρονται οι απαιτήσεις, οι εγκεκριμένες προδιαγραφές και ο αριθμός των σωστικών μέσων σε θέματα:

α) Επικοινωνίας και ειδικότερα: Στις συσκευές ραδιοεπικοινωνίας για τη διάσωση των ναυαγών, όπως:

- Φορητές συσκευές ραδιοεπικοινωνίας για τη διάσωση των ναυαγών. - Ραδιοσημαντήρες ενδείξεως θέσεως σωστικών μέσων.
- Ραδιοτηλεφωνικές συσκευές.
- Στις φωτοβολίδες κίνδυνου.
- Στα μέσα εσωτερικής συνεννοήσεως και συναγερμού, που πρέπει να υπάρχουν σε κάθε πλοίο, όπως:

Οι Μόνιμες η φορητές συσκευές για την συνεννόηση μεταξύ σταθμών έλεγχου,συγκεντρώσεως και επιβιάσεως του πλοίου(Παπανικολάου,2009). ο Συστήματα συναγερμού γενικού κινδύνου.

β) Ατομικών σωσίβιων συσκευών ανά τύπο πλοίου, δηλαδή οι σημαντήρες, τα σωσίβια τύπου ζακέτας ή ζώνης, οι στολές εμβαρπίσεως κλπ.

γ) Πινάκων διαιρέσεως και οδηγιών ανά περίπτωση ανάγκης, δηλαδή για τα σχέδια και τις οδηγίες που πρέπει να υπάρχουν σε εμφανείς θέσεις και κατάλληλη γλώσσα στους σταθμούς συγκεντρώσεως και στους χώρους επιβατών.

δ) Οδηγιών λειτουργίας για τα σωστικά μέσα, δηλαδή τις αφίσες ή πινακίδες που επεξηγούν τις διαδικασίες χειρισμού.

ε) Επανδρώσεως και εποπτείας των σωστικών μέσων, δηλαδή τον ικανό αριθμό εκπαιδευμένων ατόμων, που θα καθοδηγήσουν και θα βοηθήσουν εκείνους που δεν είναι εκπαιδευμένοι, όπως επίσης ποιός αξιωματικός είναι υπεύθυνος ανά λέμβο και ποιός χειρίζεται την εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας.

στ) Οδηγιών στοιβασίας των σωστικών μέσων, δηλαδή πού πρέπει να βρίσκονται τα σωστικά μέσα ώστε σε κατάλληλο χρόνο (π.χ. διάρκειας μικρότερης των πέντε λεπτών) δύο άτομα να μπορούν να τα ετοιμάσουν για επιβίβαση και καθαίρεση.

ζ) Συστημάτων καθαιρέσεως και ανελκύνσεως σωστικών μέσων, δηλαδή των τύπων και μηχανισμών απελευθερώσεως, ανακρεμάσεως κλπ.

η) Συσκευών εκτοξεύσεως ορμιδίων.

θ) Εκπαιδεύσεως και γυμνασίων έκτακτης ανάγκης και ειδικότερα:

- Στα εκπαιδευτικά εγχειρίδια.

- Στην πρακτική εξάσκηση και στα γυμνάσια (π.χ. συναγερμού, εγκαταλείψεως, πυρκαγιάς).

- Στην πρακτική εξάσκηση και οδηγίες.

- Στην καταχώρηση σε ημερολόγιο.

ι) Λειτουργικής ετοιμότητας, συντηρήσεως και επιθεωρήσεων των σωστικών μέσων, δηλαδή το θεσμοθετημένο ετήσιο ή μηνιαίο ή εβδομαδιαίο χρονικό διάστημα των απαιτητήτων ελέγχων.

Στο Μέρος Γ συμπεριλαμβάνονται οι τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές των σωστικών μέσων του πλοίου. Το μέρος αυτό έχει χωρισθεί σε οκτώ τμήματα:

Τμήμα I Γενικά.

Τμήμα II Ατομικές σωσίβιες συσκευές (σημαντήρες, σωσίβια, στολές εμβαπτίσεως θερμοπροστατευτικά βοηθήματα).

Τμήμα III Σήματα οπτικής επικοινωνίας (φωτοβολίδες αλεξιπτώτου, φωτοβολίδες χειρός, καπνογόνα).

Τμήμα IV Πλωτά σωστικά μέσα (σχεδίες άκαμπτες και πνευστές, λέμβοι διαφόρων τύπων και κατηγοριών).

Τμήμα V Σκάφη διασώσεως.

Τμήμα VI Συστήματα καθαιρέσεως και επιβίβασεως στα σωστικά μέσα. Τμήμα VII Διάφορα άλλα, συστήματα διασώσεως (ορμιδιοβόλα, συστήματα συναγερμού γενικής ανάγκης).

Τμήμα VIII Διάφορα θέματα (εγχειρίδια εκπαίδευσής, συντήρηση σωστικών μέσων κλπ).

### 2.3.5 ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ(Σταυριδάκης,2017)

Το κεφάλαιο ενσωματώνει το Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). Όλα τα επιβατηγά πλοία και όλα τα φορτηγά πλοία με μικτό βάρος πάνω από 300 τόνους σε διεθνή ταξίδια είναι υποχρεωμένα να μεταφέρουν εξοπλισμό σχεδιασμένο να βελτιώνει τις πιθανότητες διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένου satellite emergency position indication radio beacons (ESPIRBs) και search and rescue transponders (SARTs) για τον εντοπισμό του πλοίου ή των σωσίβιων σκαφών.

Οι κανονισμοί στο κεφάλαιο 4 καλύπτουν δεσμεύσεις από συνεργαζόμενες κυβερνήσεις να παρέχουν υπηρεσίες ραδιοεπικοινωνιών καθώς επίσης και απαιτήσεις για μεταφορά ραδιοεπικοινωνιακού εξοπλισμού. Το κεφάλαιο συνδέεται στενά με την διεθνή ένωση τηλεπικοινωνιών.

Το 1988 τα κράτη-μέλη του IMO υιοθέτησαν τις τροποποιήσεις της SOLAS, οι οποίες αναφέρονται στις ραδιοεπικοινωνίες βελτιώνοντας το συμβατικό σύστημα ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας, με τέτοιο τρόπο, ώστε να σχεδιασθεί και να αναπτυχθεί ένα νέο σύστημα επικοινωνίας στη ναυτιλία, γνωστό ως GMDSS.

Στο Μέρος Α του κεφαλαίου IV της SOLAS αναφέρεται ότι έχει εφαρμογή σε όλα τα πλοία, που οι προϋπάρχοντες κανονισμοί ισχύουν και σε Φ/Γ πλοία 300 κοχ και άνω, εκτός από τα πλοία που ναυσιπλοούν στις μεγάλες λίμνες της Βόρειας Αμερικής και στις υδάτινες οδούς που εισδύουν ή εισρέουν σε αυτές.

Ειδικές διατάξεις ίσχυαν πριν την 1/1/1999 για πλοία ναυπηγημένα πριν την 1/2/1995. Μετά την 1/2/1999 κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο, ανεξάρτητα της ημερομηνίας ναυπηγήσεώς του να εφαρμόζει όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου. Επισημαίνεται ακόμη ότι καμία διάταξη του κεφαλαίου αυτού δεν εμποδίζει πλοίο, σωστικό μέσο ή άνθρωπο σε κίνδυνο να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε μέσο έχει στην διάθεση του για να προσελκύσει την προσοχή, να επισημάνει τη θέση του και να επιτύχει βοήθεια. Τα κράτη μέλη που έχουν υπογράψει την SOLAS, επιθυμούν να μην αποκλίνουν από τις απαιτήσεις του κεφαλαίου.

Η Αρχή έχει δικαίωμα να απαλλάξει ,μερικώς ή υπό όρους μεμονωμένα πλοία, αλλά κάθε Αρχή θα καταθέτει στον IMO, όσο το δυνατό συντομότερα μετά τη 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, μια αναφορά με όλες τις απαλλαγές που έχουν δοθεί κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Στη συνέχεια μεταξύ άλλων, δίνονται κάποιοι από τους ορισμούς αυτού του κεφαλαίου:

α) Ψηφιακή επιλογική κλήση (DSC) είναι η μέθοδος, η οποία χρησιμοποιεί ψηφιακούς κώδικες και καθιστά δυνατό ένα ραδιοσταθμό να έρθει σε επαφή και να μεταδώσει πληροφορίες σε έναν άλλο σταθμό ή ομάδα

σταθμών, εφαρμόζοντας τις συστάσεις της Διεθνούς Συμβουλευτικής Επιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών (International Radio Consultative Committee –CCIR).

β) INMARSAT είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε από την σχετική σύμβαση το 1976(Χλωμούδης,2005). γ) Διεθνής υπηρεσία NAVTEX σημαίνει τις συντονισμένες εκπομπές και αυτόματες λήψεις στους 518 KHz, πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας μέσω της τηλεγραφίας στενής ζώνης άμεσης εκτύπωσης στην αγγλική γλώσσα.

δ) Ραδιοεντοπισμός σημαίνει την εξεύρεση της θέσεως του πλοίου που κινδυνεύει, αεροσκάφους ή ναυαγών από τις μονάδες διασώσεως.

ε) Πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας σημαίνει ναυτιλιακές και μετεωρολογικές προειδοποιήσεις, μετεωρολογικά δελτία και άλλων ειδών μηνύματα ασφάλειας, επείγουσας φύσεως, που εκπέμπονται προς τα πλοία. στ) Υπηρεσία δορυφόρου πολικής τροχιάς, σημαίνει την υπηρεσία που βασίζεται σε δορυφόρους πολικής τροχιάς, οι οποίοι λαμβάνουν και μεταδίδουν σήματα κίνδυνου από τις συσκευές EPIRPB ( Emergency Position Indicating Radio Beacon)(Χλωμούδης,2005) και η οποία παρέχει την θέση τους.

ζ) Κανονισμοί ραδιοεπικοινωνίας σημαίνει τους κανονισμούς που είναι προσαρτώμενοι ή θεωρούνται ότι είναι προσαρτημένοι στις πιο πρόσφατες τροποποιήσεις περί Ραδιοεπικοινωνίας, που ισχύουν κάθε φορά.

η) Θαλάσσια περιοχή A1, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, που καλύπτεται από τουλάχιστον ένα σταθμό VHF και δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσης, όπως καθορίζεται από το κράτος που έχει υπογράψει τη SOLAS.

θ) Θαλάσσια περιοχή A2, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή εξαιρουμένης της θαλάσσιας περιοχής A1, που καλύπτεται από εγκατεστημένους σταθμούς MF και υπάρχει η δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσης, όπως καθορίζεται από το κράτος που έχει υπογράψει τη SOLAS.

ι) Θαλάσσια περιοχή A3, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, εξαιρουμένων των θαλάσσιων περιοχών A1 και A2, που καλύπτεται από τις εκπομπές των γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT.

ια) θαλάσσια περιοχή A4, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, που δεν περιλαμβάνεται στις θαλάσσιες περιοχές A1, A2 και A3.

Συμπληρωματικά κάθε πλοίο κατά την διάρκεια του πλου θα μπορεί:

-Να μεταδίδει σήματα κίνδυνου πλοίου – ξηράς τουλάχιστον με δύο διαφορετικά μέσα ανεξάρτητα μεταξύ τους, χρησιμοποιώντας μία διαφορετική υπηρεσία ραδιοεπικοινωνίας.

- Να λαμβάνει σήματα κινδύνου ξηράς – πλοίου.

- Να μεταδίδει και να λαμβάνει σήματα κινδύνου πλοίου - πλοίου, σήματα επικοινωνίας, συντονισμού έρευνας και διασώσεως, τοπικές επικοινωνίες πληροφορίας ναυτιλιακής ασφάλειας, γενικής φύσεως ραδιοεπικοινωνίες από και προς χερσαία ραδιοσυστήματα ή δίκτυα επικοινωνίας γέφυρας – γέφυρας.

Στο Μέρος Γ αυτού του κεφαλαίου ορίζεται ότι κάθε πλοίο θα διαθέτει ραδιοεγκαταστάσεις ανάλογες με τις λειτουργικές απαιτήσεις, που καθορίζονται από τον κανονισμό, και κατάλληλες για την θαλάσσια περιοχή ή περιοχές δια μέσου των οποίων θα πλεύσει κατά το προγραμματισμένο ταξίδι. Οι ραδιοεγκαταστάσεις θα είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή για να εξασφαλίζεται με την τοποθέτησή τους ότι δεν επηρεάζονται από τις παρεμβολές, επίδραση νερού, ακραίων θερμοκρασιών και θα εξασφαλίζεται ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός ασφάλειας και λειτουργικής διαθεσιμότητας.

Ο εγκεκριμένος και απαραίτητος ραδιοεξοπλισμός για τα πλοία είναι:

- VHF/DSC ικανό να διατηρεί συνεχή φυλακή στο κανάλι 70.

- Αναμεταδότη RADAR 9 GHz.

- Ένα δέκτη NAVTEX.

- Ένα EPIRB 406 MHz ή 1,6 GHz ανάλογα με την περιοχή πλεύσεως.

Στην συνέχεια ο κανονισμός διαχωρίζει τις θαλάσσιες περιοχές A1, A2, A3, A4 και καθορίζει τις πρόσθετες απαιτήσεις για κάθε περιοχή.

Στο Μέρος Β αναφέρεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να τηρεί συνεχείς φύλακες εν πλω σε όλες τις συχνότητες κινδύνου, ψηφιακής επιλογικής κλήσεως, ραδιοτηλεφωνίας, ραδιοτηλετυπίας και εκπομπής πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας. Κάθε πλοίο θα διαθέτει ειδικά εκπαιδευμένους χειριστές για ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας, που ικανοποιούν την Αρχή. Οι χειριστές θα διαθέτουν πιστοποιητικά που καθορίζονται από τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας. Ένας από αυτούς θα ορισθεί ως ο κύριος χειριστής ραδιοεπικοινωνίας κατά την διάρκεια περιστατικών κινδύνου. Εγγραφές όλων των περιστατικών, που συνδέονται με την ραδιοεπικοινωνία και που φαίνονται να είναι σημαντικές για την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα, θα καταγράφονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας στο ημερολόγιο Ασυρμάτου (Μέρος Δ).

### 2.3.6 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ(Σταυριδάκης,2017)

Το κεφάλαιο αυτό αναγνωρίζει συγκεκριμένες υπηρεσίες για ασφαλή πλοήγηση που πρέπει να παρέχονται από τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και εκθέτει διευκρινήσεις λειτουργικού χαρακτήρα γενικά για όλα τα πλοία και όλα τα ταξίδια. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την σύμβαση που εφαρμόζεται σε συγκεκριμένα είδη πλοίων σε διεθνή ταξίδια.

Τα θέματα που περιλαμβάνονται είναι η συντήρηση των μετεωρολογικών υπηρεσιών του πλοίου, ο έλεγχος για πάγο, η δρομολόγηση των πλοίων και η συντήρηση της έρευνας και διάσωσης πλοίων.

Αυτό το κεφάλαιο επίσης περιλαμβάνει γενικές υποχρεώσεις των υπεύθυνων ώστε να προβούν σε βοήθεια αυτών που έχουν ανάγκη καθώς επίσης στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να βεβαιωθούν ότι όλα τα πλοία θα είναι επαρκώς επανδρωμένα όσον αφορά την πλευρά της ασφάλειάς τους.

Το κεφάλαιο αυτό κάνει υποχρεωτική την μεταφορά των voyage data recorders (VDRs) και ship identification systems (AIS).

Το κεφάλαιο V της SOLAS αναφέρεται στα εμπορικά πλοία, εκτός αυτών που ναυσιπλοούν στην περιοχή των μεγάλων λιμνών της Βόρειας Αμερικής και ρυθμίζει θέματα ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται συνοπτικά ορισμένες υποχρεώσεις που προκύπτουν από τους σχετικούς κανονισμούς του εν λόγω κεφαλαίου.

- Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου είναι υποχρεωμένος να δίνει πληροφορίες στις Αρχές και τα συμπλέοντα πλοία για:

- Επικίνδυνους πάγους.
- Επικίνδυνα ναυάγια.
- Επερχόμενες τροπικές θύελλες ή καταιγίδες.
- Χαμηλές θερμοκρασίες με ανέμους που προκαλούν επικάθιση πάγων.
- Ανέμους δυνάμεως άνω των 10 μποφόρ.
- Προβλέπεται η γλώσσα και ο τρόπος μεταδόσεως των παραπάνω σημάτων κινδύνου, ώστε να είναι κατανοητά. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων ενθαρρύνονται από τα συμβαλλόμενα κράτη στην συλλογή μετεωρολογικών στοιχείων, για εξέταση, διάδοση και ανταλλαγή, με σκοπό την εξυπηρέτηση της ναυτιλίας ως τοπικοί μετεωρολόγοι παρατηρητές.

- Προβλέπεται υποχρέωση των κρατών – μελών για την διατήρηση υπηρεσίας περιπολιών πάγων, με σκοπό να πληροφορούνται τα διερχόμενα πλοία για την κατάσταση των επικίνδυνων περιοχών πάγων.
- Καθορίζονται λεπτομερώς οι υποχρεώσεις και οι διαδικασίες των πλοιάρχων των πλοίων, τα οποία λαμβάνουν σήματα κινδύνου και προβλέπεται η υποχρέωση να παρέχεται συνδρομή σε πλοία ή και τα πρόσωπα που κινδυνεύουν. Ειδικότερα , αναφέρεται ότι: « ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που βρίσκεται εν πλω, όταν λάβει σήμα ότι άλλο πλοίο ή αεροσκάφος ή κάποιο σωστικό μέσω τους βρίσκεται σε κίνδυνο είναι υποχρεωμένος να πλεύσει ολοταχώς σε βοήθεια των ατόμων που κινδυνεύουν, ειδοποιώντας, εφόσον είναι δυνατό. Εάν ο πλοίαρχος δεν μπορεί να πράξει καταυτόν τον τρόπο η αν λόγω συνθηκών δεν θεωρεί σκόπιμο ή αναγκαίο να προστρέξει σε βοήθεια, οφείλει να καταχωρήσει το γεγονός και τις αιτίες στο ημερολόγιο του πλοίου».

Σύμφωνα με τους κανονισμούς αυτού του κεφαλαίου, τα κράτη-μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση:

- ✚ Του καθορισμού διατάξεων επαρκούς ποιοτικής και ποσοτικής επανδρώσεως των πλοίων.
- ✚ Της εγκαταστάσεως βοηθημάτων ναυσιπλοΐας (π.χ. ραδιοφάρων κλπ) για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- ✚ Της εξασφαλίσεως των μέσων επιτηρήσεως των ακτών και διασώσεως προσώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση μέσων εντοπισμού και διασώσεως προσώπων που κινδυνεύουν, ανάλογα με την πυκνότητα της κινήσεως και των κινδύνων ναυσιπλοΐας. Επιπλέον, πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για τα διαθέσιμα μέσα.

Ειδικά για τα εμπορικά πλοία, σύμφωνα με τους κανονισμούς αυτού του κεφαλαίου πρέπει:

- Να καλύπτονται οι απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοηγών που επιβιβάζονται σε αυτά π.χ. για τις κλίμακες πλοηγών, τις πλευρικές θύρες, τους μηχανικούς ανελκυστήρες , φωτισμό και το σχετικό εξοπλισμό.
- Να ελέγχεται η άμεση μετάπτωση της πηδαλιουχίσεως του πλοίου από τον αυτόματο πιλότο στο χειροκίνητο έλεγχο, όταν το πλοίο κινείται σε περιοχές με πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία ή σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας ή σε οποιαδήποτε άλλη κατάσταση ναυσιπλοΐας.
- Να υπάρχουν τα κατάλληλα φώτα ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με τον Διεθνή κανονισμό Αποφυγής Συγκρούσεων.
- Να υπάρχουν οι ναυτιλιακές συσκευές που προβλέπονται με βάση το μέγεθος του πλοίου και να είναι εγκεκριμένου τύπου από την αρμόδια Αρχή.

- Να εκτελούνται δοκιμές και γυμνάσια στους μηχανισμούς πηδαλίου, τα αποτελέσματα των οποίων θα πρέπει να καταχωρούνται στο ημερολόγιο πλοίου.
- Να είναι εφοδιασμένα με επαρκή αριθμό και είδος ναυτιλιακών χαρτών, οδηγιών, φαροδεικτών, πινάκων παλιρροιών και άλλων ναυτιλιακών εκδόσεων, που είναι απαραίτητα για τα ταξίδια που εκτελούν.
- Να είναι εφοδιασμένα με τον διεθνή Κώδικα Σημάτων.

### 2.3.7 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ(Σταυριδάκης,2017)

Το κεφάλαιο καλύπτει όλα τα είδη φορτίων (εκτός από υγρά και αέρια) τα οποία “έχοντας ιδιαίτερους κινδύνους στα πλοία ή στους επιβάτες ίσως χρειάζονται ιδιαίτερες προφυλάξεις”. Οι κανονισμοί περιλαμβάνουν απαιτήσεις για στοιβάσματα και ασφάλιση του φορτίου ή μονάδων φορτίου (όπως κοντέινερ). Το κεφάλαιο απαιτεί πλοία που μεταφέρουν σιτηρά να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του International Grain Code.

Το κεφάλαιο VI της SOLAS αφορούσε αποκλειστικά στην μεταφορά των σιτηρών, μέχρι την τροποποίηση το 1991, όποτε συμπεριέλαβε όλους τους τύπους φορτίων, που μεταφέρονται σε χύμα μορφή εκτός των υγρών και αέριων. Τα σιτηρά λόγω της χαρακτηριστικής ιδιότητάς τους να μετατοπίζονται εντός των κυτών φορτίου με συνέπεια την αρνητική επίδραση τους στις κλίσεις και στην ευστάθεια του πλοίου, απαιτούν συγκεκριμένα μέτρα και μεθόδους στοιβασίας, διευθετήσεως και ασφαλίσεως με στόχο την αποφυγή μεγάλων ελεύθερων επιφανειών. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον τρόπο κατασκευής των αμπαριών των πλοίων, που μεταφέρουν σιτηρά και στις μεθόδους υπολογισμού των τάσεων του πλοίου. Σε αυτό το κεφάλαιο επίσης περιέχονται οι διεθνείς κώδικες σιτηρών, ασφαλούς πρακτικής για την στοιβασία και ασφάλιση του φορτίου, ασφαλούς πρακτικής για τα πλοία μεταφοράς ξυλείας στο κατάστρωμα και ασφαλούς πρακτικής για τα στερεά χύμα φόρτια. Στις τροποποιήσεις του 1994 συμπεριλήφθησαν κανονισμοί που αφορούν στα μοναδοποιημένα φορτία, όπως για παράδειγμα τους τρόπους φορτώσεως, στοιβασίας και ασφαλίσεως των εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος, στις τροποποιήσεις του 1998 συμπεριλήφθησαν οδηγίες καθιερώσεως και χρήσεως του εγχειριδίου ασφαλίσεως φορτίου και του τρόπου επικοινωνίας πλοίου - ξηράς κατά την φόρτωση και την εκφόρτωση.



### 2.3.8 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (Σταυριδάκης,2017)

Οι κανονισμοί περιλαμβάνονται σε 3 μέρη:

Μέρος Α: Μεταφορά συσκευασμένων επικίνδυνων προϊόντων

Περιλαμβάνουν προμήθειες για ταξινόμηση, πακετάρισμα, τοποθέτηση ετικετών, έγγραφα και στοίβασμα επικίνδυνων προϊόντων. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις είναι υποχρεωμένες να εκδώσουν οδηγίες σε εθνικό επίπεδο και το κεφάλαιο κάνει υποχρεωτικό τον κώδικα International Maritime Dangerous Goods (IMDG), που δημιουργήθηκε από την IMO, που συνεχώς ενημερώνετε για να συμβαδίσει με καινούργια επικίνδυνα προϊόντα και να συμπληρώσει ή να αλλάξει τα ήδη υπάρχοντα.

Μέρος Α1: Μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων σε στερεή μορφή

Καλύπτει τις απαιτήσεις σε έγγραφα , στοίβασμα και διαχωρισμό για αυτά τα προϊόντα και απαιτεί να αναφερθεί τυχόν συμβάντα που προέκυψαν.

Μέρος Β: Καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα υγροποιημένα χημικά και απαιτούν τα τάνκερ να υπακούν στον International Bulk Chemical Code (IBC Code)

Μέρος Γ: Καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια και την συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις της International Gas Carrier Code (IGC Code)

Μέρος Δ: Περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για την μεταφορά συσκευασμένων ραδιενεργών πηρυνικών καυσίμων, πλουτόνιο και υψηλά επίπεδα ραδιενεργών αποβλήτων πάνω στο πλοίο και απαιτεί τα πλοία που μεταφέρουν τέτοια προϊόντα να συμμορφώνονται με τον International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes of Board Ships (INF Code).

Το κεφάλαιο απαιτεί η μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων να είναι σύμφωνη με την σχετική πρόβλεψη του International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).

Ο κώδικας IMDG εγκρίθηκε από τον IMO το 1965 και ενημερώνεται τακτικά από τις εκάστοτε τροπολογίες, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που απαιτούνται ώστε να είναι πάντα σε συμφωνία με τις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, που καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις για όλα τα μέσα μεταφοράς.

### 2.3.9 ΠΥΡΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ(Σταυριδάκης,2017)

Δίνει γενικές απαιτήσεις για τα πλοία που κινούνται με πυρηνικά και αφορά κυρίως τους κίνδυνους από ακτινοβολία. Αναφέρετε λεπτομερώς και περιεκτικά στον Code of Safety for Nuclear Merchant Ships που έχουν υιοθετηθεί από την IMO το 1981.

Δίνει βασικές απαιτήσεις για πυρηνοκίνητα πλοία, και με ανησυχία ιδιαίτερα ως προς τους κίνδυνους ακτινοβολίας. Αναφέρεται σε λεπτομερή και πλήρη κώδικα ασφαλείας για τα πυρηνοκίνητα εμπορικά πλοία η οποία εγκρίθηκε από τη Συνέλευση του IMO το 1981. Εξαιτίας των κινδύνων της ραδιενέργειας καθώς και άλλων κινδύνων από την πυρηνική ενέργεια, στο Κεφάλαιο VIII της SOLAS προβλέπονται τα εξής μέτρα ασφαλείας:

- Απαιτείται η έγκριση της Αρχής για την εγκατάσταση πυρηνικών αντιδραστήρων.
- Η αρχή φροντίζει ώστε να μην υπάρχει αδικαιολόγητη εκπομπή ραδιενέργειας ή άλλοι κίνδυνοι από την πυρηνική ενέργεια για τους επιβάτες, το κοινό, τις οδούς ναυσιπλοΐας ή τις προμήθειες τροφίμων και νερού.
- Συντάσσεται, έκθεση ασφάλειας και εγχειρίδιο λειτουργίας της πυρηνικής εγκαταστάσεως και εγκρίνεται από την Αρχή.
- Εκτελούνται οι επιθεωρήσεις, που προβλέπονται για τα υπόλοιπα πλοία, και επιπλέον ειδικές επιθεωρήσεις, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εκθέσεως ασφάλειας.
- Εκδίδονται ειδικά πιστοποιητικά από την Αρχή, που αποκαλούνται Πιστοποιητικά Ασφάλειας Πυρηνοκίνητου Πλοίου, τα οποία ισχύουν μέχρι 12 μήνες.

### 2.3.10 ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (Βλάχος,2009)

Το κεφάλαιο κρίνει υποχρεωτικό τον International Safety Management (ISM) Code, που απαιτεί ένα σύστημα διαχείρισης ασφαλείας να εγκατασταθεί από τον πλοιοκτήτη ή οποιονδήποτε που έχει την ευθύνη για το πλοίο (η εταιρεία).

Στο κεφάλαιο IX της SOLAS περιλαμβάνεται ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισεως (ISM Code), ο οποίος εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλα τα εμπορικά πλοία πάνω από 500 κοχ, από την 1/7/1998 ανεξάρτητα από την ημερομηνία ναυπηγήσεως τους, ενώ σε ειδικές κατηγορίες Φ/Γ πλοίων και εξέδρες εξορύξεως πάνω από 500 κοχ, η καταλυτική ημερομηνία εφαρμογής είναι η 1/7/2002.

Ο Κώδικας ISM καθιερώνει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισεως (SMS) για τη διοίκηση της εταιρείας τόσο στην ξηρά όσο και στο πλοίο, εκδίδοντας το Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως (DOC) και το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισεως (SMC) για τα πλοία.

### 2.3.11 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ(Σταυριδάκης,2017)

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό το Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των Ταχύπλοων Σκαφών (Κώδικας HSC).

Στο κεφάλαιο X της SOLAS ορίζεται ότι τα πιστοποιητικά και οι άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με τον Κώδικα Υψηλής Ταχύτητας Πλοίων θα έχουν την ίδια ισχύ και την ίδια αναγνώριση, όπως και τα πιστοποιητικά του Κεφαλαίου I της εν λόγω Συμβάσεως. Ο κανονισμός επισημαίνει ότι οι απαιτήσεις του Κώδικα είναι υποχρεωτικές και όχι συμβουλευτικές.

Το κεφάλαιο αυτό αφορά σε όλα τα υψηλής ταχύτητας πλοία που κατασκευαστήκαν την ή μετά την 1/1/1996 και αργότερα. Οποιοδήποτε πλοίο ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής του, που υφίσταται επισκευές, αλλαγές, μετασκευές ή εξοπλισμούς, συνεχίζει να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τις απαιτήσεις, που

εφαρμόζονταν πρωτίτερα. Κάθε πλοίο που είχε κατασκευάσει πριν την 1/1/1996, θα έπρεπε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα σαν να κατασκευαστικέ την ή μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία.

### 2.3.12 ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ(Σταυριδάκης,2017)

Το κεφάλαιο διευκρινίζει τις απαιτήσεις που αφορούν την εξουσιοδότηση των αναγνωρισμένων Οργανισμών (υπεύθυνοι για την διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων ως προς το συμφέρον των διαχειριστών), ενισχυμένες έρευνες, αριθμός αναγνώρισης καθεστώτος πλοίου και έλεγχος του κράτους του λιμένα στις επιχειρησιακές απαιτήσεις.

Το κεφάλαιο XI της SOLAS , τέθηκε σε ισχύ την 1/1/1996 και εφαρμόζεται σε όλα τα Ε/Γ πλοία άνω των 100 κοχ και σε όλα τα Φ/Γ πλοία άνω των 300 κοχ. Σύμφωνα με αυτό κάθε πλοίο θα εφοδιάζεται με έναν αριθμό ταυτότητας, ο οποίος θα συμμορφώνεται με το σχέδιο αριθμού ταυτότητας του IMO. Αυτός ο αριθμός θα καταχωρίζεται στα πιστοποιητικά και στα αναγνωρισμένα αντίγραφα τους.

Ένα πλοίο που βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι υπόκειται σε έλεγχο των λειτουργικών απαιτήσεων από αξιωματικούς κατάλληλα εξουσιοδοτημένους από την κυβέρνηση τους, σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και όταν έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με τις βασικές διαδικασίες ασφάλειας του πλοίου.

Το κεφάλαιο εγκρίθηκε το Δεκέμβριο του 2002 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004.

Ο κανονισμός XI-2/3 από το νέο κεφάλαιο που καθιερώνει η Διεθνής Σύμβαση στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις Security Code (Κώδικας ISPS).

Το μέρος Α του κώδικα είναι υποχρεωτικό και το μέρος Β περιλαμβάνει οδηγίες ως προς τον καλύτερο τρόπο, για συμμόρφωση με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις.

Ο κανονισμός απαιτεί από τις διοικήσεις να ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και να διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Πριν από την είσοδο σε λιμένα ή κατά την παραμονή σε λιμένα εντός της επικράτειας συμβαλλομένου κράτους, ένα πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις για το επίπεδο ασφάλειας που έχει ορίσει το συμβαλλόμενο κράτος, εάν το εν λόγω επίπεδο ασφάλειας είναι υψηλότερο από το επίπεδο ασφάλειας που έχει οριστεί από την Αρχή για το συγκεκριμένο πλοίο.

Ο κανονισμός XI-2/8 επιβεβαιώνει το ρόλο του Πλοιάρχου που ασκεί την επαγγελματική του κρίση, για τις αποφάσεις που είναι αναγκαίες για την διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου. Αναφέρει ότι δεν πρέπει να περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο όσον αφορά το θέμα αυτό.

Ο κανονισμός XI-2/5, απαιτεί από όλα τα πλοία να εφοδιάζονται με σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, σύμφωνα με ένα αυστηρό χρονοδιάγραμμα που τα περισσότερα σκάφη θα εφαρμόσουν και έχει τοποθετηθεί από το 2004 και το υπόλοιπο από το 2006.

Όταν ενεργοποιηθεί το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, ξεκινά και μεταδίδει το πλοίο στην ακτή προειδοποίησης ασφάλειας στην αρμόδια αρχή που έχει ορισθεί από τη διοίκηση, προσδιορίζοντας το πλοίο, τη θέση του και υποδεικνύοντας ότι η ασφάλεια του πλοίου είναι υπό απειλή ή ότι έχει παραβιαστεί.

Το σύστημα δεν θα ενεργοποιεί κανένα συναγερμό επί του πλοίου.

Το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου πρέπει να μπορεί να ενεργοποιηθεί από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας και από ένα τουλάχιστον άλλο σημείο.

Ο κανονισμός XI-2/6 καλύπτει τις απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, που παρέχουν, μεταξύ άλλων, για τα συμβαλλόμενα κράτη ώστε να διασφαλίσουν ότι οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων διενεργούνται και ότι τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων έχουν αναπτυχθεί, εφαρμόζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τον κώδικα ISPS. Άλλες ρυθμίσεις στο κεφάλαιο αυτό καλύπτουν την παροχή πληροφοριών του IMO, ο έλεγχος των πλοίων εντός του λιμένα (συμπεριλαμβανόμενων των μέτρων, όπως η καθυστέρηση, την κράτηση, περιορισμός των δραστηριοτήτων, περιλαμβανομένης της κίνησης εντός του λιμένα ή εκδίωξη του πλοίου από το λιμάνι) και την ειδική ευθύνη των εταιρειών.

### 2.3.13 ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ(Σταυριδάκης,2017)

Το κεφάλαιο περιλαμβάνει τις διαρθρωτικές απαιτήσεις για το φορτίο χύδην , μήκους άνω των 150 μέτρων .

Πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Στο σχετικά πρόσφατο Κεφάλαιο XII της SOLAS, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 1999 γίνεται αναφορά στην κατασκευαστική δυνατότητα εγκάρσιας στεγανοποίησης των δύο πρώτων αμπαριών ή των διπυθμένων των πλοίων μεταφοράς χύμα φορτίων, τα οποία έχουν μήκος πάνω από 150 μέτρα και μεταφέρουν φορτία με συγκεκριμένα όρια πυκνότητας. Η απόφαση για τη λήψη επιπρόσθετων μέτρων ενδυναμώσεως των ελασμάτων των προωραίων αμπαριών των πλοίων μεταφοράς

χύμα φορτίων, πρόέκυψε λόγω μιας εμπειριστατωμένης μελέτης του ΙΜΟ, την οποία εκπόνησε η Διεθνής Ένωση Νηογνομώνων (ICAS).

#### 2.3.14 ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ(Σταυριδάκης,2017)

Μέρος Α-1: Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε στερεά μορφή χύδην καλύπτει τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης , στοιβασίας και διαχωρισμού για τα εν λόγω προϊόντα και απαιτεί την αναφορά περιστατικών που αφορούν αυτά τα εμπορεύματα .

Μέρος Β: καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες υγρές χημικές ουσίες και απαιτεί τη συμμόρφωση των δεξαμενοπλοίων χημικών με τον διεθνή κώδικα χημικών ουσιών ( κώδικας IBC ) .

Μέρος Γ: καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια και πλοία μεταφοράς αερίων και απαιτεί την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με τον διεθνή κώδικα αερίων (κώδικας IGC ) .

Μέρος Δ : περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για την μεταφορά συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων , πλουτωνίου και ραδιενεργών αποβλήτων υψηλού επιπέδου επί των πλοίων και απαιτεί από τα πλοία που μεταφέρουν τα προϊόντα αυτά να συμμορφώνονται με τον διεθνή κώδικα για την ασφαλή μεταφορά συσκευασμένου ακτινοβολημένου πυρηνικού καυσίμου , πλουτωνίου και ραδιενεργών ουσιών υψηλής ραδιενέργειας αποβλήτων επί των πλοίων (INF code) . Το κεφάλαιο απαιτεί την μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του διεθνούς κώδικα θαλάσσιων επικίνδυνων εμπορευμάτων ( κώδικας IMDG ) .



Πηγή : <http://www.arxipelagos.com/>

*Σύμφωνα με το ρωσικό ειδησεογραφικό πρακτορείο «Sputnik», το dry-cargo carrier «Geroi Arsenal», με σημαία Παναμά και χωρητικότητας 2.584 gt, βυθίστηκε σήμερα το πρωί στη Μαύρη Θάλασσα.*

*Όπως ανακοίνωσε η Ρωσική Ομοσπονδιακή Υπηρεσία για τις Θαλάσσιες και Ποτάμιες Μεταφορές, το εμπορικό πλοίο, με έτος ναυπήγησης το 1980, είχε δώδεκα μέλη πλήρωμα, εκ των οποίων οι 2 ήταν Ρώσοι (ο ένας εξ αυτών ήταν ο πλοίαρχος), εννέα Ουκρανοί και ένα μέλος του πληρώματος είχε ουκρανική υπηκοότητα.*

*Σύμφωνα με το Sputnik, σε εξέλιξη βρίσκεται ευρεία επιχείρηση διάσωσης και έχουν διασωθεί πέντε μέλη του πληρώματος, ενώ αγνοούνται ακόμα επτά. Στην επιχείρηση διάσωσης συμμετέχουν 130 άτομα.*

### 2.3.15 ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ(Σταυριδάκης,2017)

Σύμφωνα με το Άρθρο VIII της Σύμβασης SOLAS του 1974 αναφέρει ότι οι τροποποιήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν ως εξής: Μετά από συζήτηση στα πλαίσια του IMO. Οι τροπολογίες που προτείνονται από συμβαλλόμενο κράτος έχουν κυκλοφορήσει τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την εξέταση από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) - συζητήσεις που μπορεί να αναφέρονται σε μία ή περισσότερες υποεπιτροπές του

ΙΜΟ και οι τροπολογίες που εγκρίθηκαν από την πλειοψηφία των δύο τρίτων των συμβαλλομένων κρατών που δηλώνουν παρόν και ψηφίζουν στη ΜSС. Τα συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης SOLAS, είναι ή όχι μέλη του ΙΜΟ, έχουν δικαίωμα να συμμετέχουν στην εξέταση των τροπολογιών στην λεγόμενη «ενισχυμένη ΜSС».

Η διάσκεψη των συμβαλλόμενων καλείται όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος ζητά την διεξαγωγή μιας διάσκεψης, και τουλάχιστον το ένα τρίτο των συμβαλλόμενων κρατών, συμφωνούν για την διεξαγωγή της διάσκεψης. Οι τροπολογίες εγκρίνονται από την πλειοψηφία των δύο τρίτων των συμβαλλόμενων κρατών που είναι παρόν και ψηφίζουν.

Στη περίπτωση τόσο της Διάσκεψης όσο και του διευρυμένου ΜSС, οι τροπολογίες (εκτός από το κεφάλαιο Ι), θεωρούνται ότι έχουν γίνει δέκτες στο τέλος του καθορισμένου χρονικού διαστήματος μετά την κοινοποίηση των τροπολογιών που εγκρίθηκαν για τα συμβαλλόμενα κράτη, εκτός και αν ένας συγκεκριμένος αριθμός εκ των συμβαλλόμενων μερών αντιδρά. Το χρονικό διάστημα από την ανακοίνωση των τροπολογιών για να κριθεί η αποδοχή αυτή ορίζεται σε δύο έτη εκτός και αν έχει οριστεί άλλο χρονικό διάστημα - το οποίο δεν πρέπει να είναι μικρότερο από ένα έτος, το οποίο και καθορίζεται από τα δυο τρίτα των συμβαλλόμενων κρατών, κατά την στιγμή της έκδοσής της.

Τροποποιήσεις στο κεφάλαιο Ι θεωρείται ότι έγιναν δεκτές μετά από θετική αποδοχή από τα δυο τρίτα των συμβαλλόμενων κρατών. Τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ έξι μήνες μετά την αποδοχή τους. Το ελάχιστο χρονικό διάστημα από την κυκλοφορία των προτεινόμενων τροποποιήσεων μέχρι την έναρξη της ισχύος τους είναι 24 μήνες – κυκλοφορία; έξι μήνες, για να κριθεί η αποδοχή έγκρισης ημερομηνίας: 12 μήνες το ελάχιστο.

Για να κριθεί η αποδοχή από την έναρξη ισχύος: 6 μήνες. Ωστόσο ένα ψήφισμα που εγκρίθηκε το 1994 προβλέπει για την επιτάχυνση της διαδικασίας τροποποιήσεως που πρέπει να χρησιμοποιείται σε εξαιρετικές περιπτώσεις - που επιτρέπει την επιμήκυνση του χρονικού διαστήματος από την ανακοίνωση των τροπολογιών ως ότου να κριθεί η αποδοχή, μπορεί να μειωθεί σε έξι μήνες σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν αυτό αποφασίζεται από μια Διάσκεψη.

Στην πράξη μέχρι σήμερα, η διευρυμένη του ΜSС έχει εκδώσει της περισσότερες τροποποιήσεις της SOLAS, ενώ Συνέδρια, έχουν πραγματοποιηθεί σε πολλές περιπτώσεις - κυρίως για να υιοθετήσουν εντελώς νέα κεφάλαια για τη SOLAS ή να εγκριθούν τροποποιήσεις που προτείνονται ως απάντηση σε ένα συγκεκριμένο συμβάν.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ- ISPS CODE

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) άρχισε τις συναφείς με την ασφάλεια στη θάλασσα εργασίες του, τον Φεβρουάριο του 2002. Στις 12 Δεκεμβρίου 2002, μετά από διπλωματική διάσκεψη διάρκειας 5 πέντε ημερών<sup>5</sup>, ο ΔΝΟ ενέκρινε την τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα SOLAS και βασικά ένα νέο κεφάλαιο με τίτλο “Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα καθώς και έναν νέο διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων”. (ISPS κώδικας) (Βλάχος,2009)

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

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

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

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

### 3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΩΔΙΚΑ

Στην ουσία, ο κώδικας υιοθετεί τη μέθοδο ότι η εξασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των εγκαταστάσεων λιμένων είναι βασικά μια διοικητική δραστηριότητα κινδύνου και ότι για να καθορίσει ποια μέτρα ασφάλειας είναι κατάλληλα, μια αξιολόγηση των εκάστοτε κινδύνων πρέπει να πραγματοποιείται σε κάθε περίπτωση. Ο σκοπός του κώδικα είναι να παρασχεθεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον κίνδυνο, που επιτρέπει στις κυβερνήσεις, σε περίπτωση απειλής να προχωρήσουν με αλλαγές στην ευπάθεια για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. (Βλάχος,2009)

Για ν' αρχίσει η διαδικασία αυτή, κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση θα διευθύνει τις αξιολογήσεις ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι αξιολογήσεις ασφάλειας θα έχουν τα εξής ουσιαστικά συστατικά. Κατ' αρχήν, πρέπει να προσδιορίσουν και ν' αξιολογήσουν τα σημαντικά προτερήματα και τις υποδομές αυτές που είναι κρίσιμες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις καθώς επίσης και εκείνες τις περιοχές ή δομές που θα μπορούσαν να προκαλέσουν σημαντική απώλεια ζωής ή ζημία στην οικονομία ή στο περιβάλλον των λιμενικών εγκαταστάσεων. Κατόπιν, η αξιολόγηση πρέπει να προσδιορίσει τις πραγματικές απειλές σε εκείνες τις κρίσιμες αποφάσεις και την υποδομή προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα στα μέτρα ασφάλειας. Τέλος, η αξιολόγηση πρέπει να εξετάσει την τρωτότητα της λιμενικής εγκατάστασης με τον προσδιορισμό των αδυναμιών τους στη φυσική ασφάλεια, τη δομική ακεραιότητα, τα συστήματα προστασίας, τις διαδικαστικές πολιτικές, τα συστήματα επικοινωνιών, την υποδομή μεταφορών, τις χρήσεις αυτών και άλλες περιοχές μέσα σε μια λιμενική εγκατάσταση που μπορεί να είναι ένας πιθανός στόχος. Μόλις ολοκληρωθεί ο καθορισμός του κινδύνου τότε η συμβαλλόμενη κυβέρνηση μπορεί να αξιολογήσει σωστά τον κίνδυνο.

Αυτή η έννοια κινδύνου θα ενσωματωθεί στο κώδικα μέσω διάφορων ελάχιστων λειτουργικών απαιτήσεων ασφάλειας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Για τα πλοία, αυτές οι απαιτήσεις θα περιλάβουν: (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

- Σχέδιο ασφαλείας πλοίων (Ship Security Plan),
- Αξιωματικός ασφαλείας πλοίων (Ship Security Officer),
- Αξιωματικός ασφαλείας εταιρείας (Company Security Officer) και
- επιπλέον εξοπλισμό ασφαλείας εν πλω.

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι απαιτήσεις θα περιλάβουν:

- Σχέδιο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plan),
- Αξιωματικός ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Officer) και
- επιπλέον εξοπλισμό ασφαλείας.

Επιπλέον οι απαιτήσεις για τα πλοία και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις θα περιλαμβάνουν:

- Παρακολούθηση και έλεγχος πρόσβασης,
- Παρακολούθηση ανθρώπων και φορτίου και
- Ασφαλή ενδοεπικοινωνία και διάδοση των πληροφοριών.

Επειδή κάθε πλοίο (ή κατηγορία πλοίου) και κάθε λιμενική εγκατάσταση αντιμετωπίζουν διαφορετικούς κινδύνους, η μέθοδος η οποία θα καλύψει τις συγκεκριμένες απαιτήσεις αυτού του κώδικα θα καθοριστεί και θα εγκριθεί τελικά από τη διοίκηση ή τη συμβαλλόμενη κυβέρνηση.

Προκειμένου να αναγνωρισθεί η απειλή σε μια λιμενική εγκατάσταση ή για ένα πλοίο, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση θα θέσει το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας. Τα επίπεδα ασφαλείας 1, 2 και 3 αντιστοιχούν σε καταστάσεις κανονικού, μέσου, και υψηλού κινδύνου, αντίστοιχα.

Το επίπεδο ασφάλειας δημιουργεί μια σύνδεση μεταξύ του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης, δεδομένου ότι προκαλεί την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων ασφάλειας τόσο για το πλοίο όσο και για τη λιμενική εγκατάσταση. Ο πρόλογος στο κώδικα δηλώνει ότι, εφόσον έχουμε απειλές, η μόνη λογική αντίδραση είναι να μειωθεί η ευπάθεια / τρωτότητα.

Ο κώδικας παρέχει διάφορους τρόπους να μειωθεί η ευπάθεια / τρωτότητα. Τα πλοία υπόκεινται σε ένα σύστημα έρευνας, επαλήθευσης, πιστοποίησης και ελέγχου για να εξασφαλίσουν ότι τα μέτρα ασφαλείας τους, εφαρμόζονται. Αυτό το σύστημα θα βασιστεί σε ένα αρκετά επεκταθέν σύστημα ελέγχου όπως ορίζεται στη σύμβαση Solas. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα απαιτηθούν επίσης να παράσχουν ορισμένες σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες στη συμβαλλόμενη κυβέρνηση, η οποία στη συνέχεια θα υποβάλει έναν κατάλογο εγκεκριμένων σχεδίων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων και εμπιστευτικών πληροφοριών στον ΔΝΟ.

Ο ISPS Code αποτελείται από το Μέρος Α και το Μέρος Β.

Το Μέρος Α είναι υποχρεωτικό. Περιλαμβάνει όλες τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS 74.

Το Μέρος Β αποτελείται από πολύ λεπτομερείς συστάσεις, που έχουν στόχο να δώσουν κατευθύνσεις στους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εφαρμογή των δεσμευτικών διατάξεων. (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης, 2013)

Το Μέρος Β θα ερμηνεύεται και θα εφαρμόζεται πάντα σύμφωνα με τις ρυθμίσεις, τους σκοπούς και τις αρχές, όπως προβλέπονται στις SOLAS XI-2 και στο Μέρος Α του Κώδικα.

Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε αρκετές περιπτώσεις και εφόσον απαιτηθεί από κάποιο συμβαλλόμενο κράτος, δύναται οι διατάξεις του μέρους Β να θεωρηθούν εξίσου υποχρεωτικές ( Η.Π.Α.).

Ο κώδικας αποσκοπεί:

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

### 3.1.2 ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

1. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται:

α) Στους ακόλουθους τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:

α1) επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών,

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

α3) κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης.

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

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

2. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου α2), τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν το βαθμό εφαρμογής του παρόντος κεφαλαίου και των συναφών ενοτήτων του μέρους Α του κώδικα ISPS στις ευρισκόμενες στην επικράτειά τους λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες, παρόλο που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται, περιστασιακά, να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνή πλου.

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

3. Οι διατάξεις του παρόντος δεν εφαρμόζονται:

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

### 3.2 ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΛΩΝ

Οι βασικότερες έννοιες και υποχρεώσεις που καθιερώνονται με τους 13 Κανονισμούς του νέου κεφαλαίου παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω

Τα μέτρα αφορούν:

- A. Τα συμβαλλόμενα κράτη
- B. Τις Εταιρίες και τα πλοία
- C. Τις λιμενικές εγκαταστάσεις

### 3.2.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΡΑΤΩΝ(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Η πρωταρχική αρμοδιότητα των συμβαλλόμενων κρατών είναι:

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

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

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

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

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

**MARSEC Level 1 – Normal** – the level at which ships (and ports) normally operate.

**MARSEC Level 2 – Heightened** – this level will apply for as long as there is assessed to be a heightened risk of a security incident.

**MARSEC Level 3 – Exceptional** – this level will apply for the period of time when there is assessed to be a probable or imminent risk of a security incident.

Τα συμβαλλόμενα κράτη, όταν ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 3 απαιτείται, να ενημερώνουν τα ενδιαφερόμενα πλοία και τις Αρχές, να εκδίδουν κατάλληλες οδηγίες και να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που ενδέχεται να θιγούν.

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

- ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής,
- ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής,



-ο βαθμός προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής

-οι δυνητικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια (safety).

Άλλες ευθύνες αφορούν:

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

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

### **ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (DOS)** (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1 του Κεφ. XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, «Δήλωση Ασφαλείας» νοείται η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ ενός πλοίου και μιας λιμενικής εγκατάστασης ή ενός άλλου πλοίου,

διασυνδεδεμένου μ' αυτό, στην οποία προσδιορίζονται τα μέτρα για την ασφάλεια, τα οποία θα εφαρμόσει κάθε συμβαλλόμενο μέρος.

Το DOS θα χρησιμοποιείται σε εξαιρετικές περιπτώσεις που συνήθως σχετίζονται με υψηλό ρίσκο, όταν υπάρχει ανάγκη να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ Λιμενικής Εγκατάστασης και πλοίου σχετικά με τα μέτρα ασφαλείας που πρόκειται να εφαρμοσθούν κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου/λιμένα επειδή είτε το PFSP (Port Facility Security Plan) είτε το SSP (Ship Security Plan) δεν αναγνωρίζει την κατάσταση ή το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και το Μέρος Α του Κώδικα ISPS δεν έχουν προβλέψει τις ειδικές συνθήκες όπως παρατίθενται στο Μέρος Α/5.2 του 14 Ως «αναγνωρισμένος οργανισμός ασφαλείας» νοείται ο οργανισμός που διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνομosύνη σε θέματα ασφαλείας, επαρκή γνώση των λειτουργιών πλοίου και λιμένα και είναι εξουσιοδοτημένος να αξιολογεί, εγκρίνει ή πιστοποιεί, τις δραστηριότητες που απαιτούνται από το μέρος Α του κώδικα ISPS.

Κώδικα ISPS. Θα πρέπει να υπάρξει αιτία που να σχετίζεται με την ασφάλεια και με τη συγκεκριμένη διεπαφή πλοίου/ λιμένα ή τη δραστηριότητα μεταξύ πλοίων για να ζητείται ή απαιτείται η συμπλήρωση ενός DOS

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

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

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

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

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

- i) Τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου εκ μέρους του/των πλοίου(ων) και, εάν κρίνεται σκόπιμο.
- ii) Τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ή, εάν ορίζεται διαφορετικά από το συμβαλλόμενο κράτος, οποιονδήποτε άλλο οργανισμό υπεύθυνο για την ασφάλεια της ακτής, εκ μέρους της Λιμενικής Εγκατάστασης.

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

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

### 3.2.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ-ΠΛΟΙΟΥ(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

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

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

### **ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (CSO)** (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

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

Τα κυριότερα καθήκοντα και οι ευθύνες του Αξιωματικού ασφαλείας, όπως αυτά ορίζονται από τον κανονισμό 11 του Α μέρους του κώδικα είναι τα εξής:

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

### **ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SSO)** (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Ο Αξιωματικός Ασφαλείας του πλοίου είναι αυτός που θα εφαρμόσει το Σχέδιο Ασφαλείας στο πλοίο και είναι υπεύθυνος στον Πλοίαρχο, πλήρωμα και λιμάνια για την ασφάλεια του προσωπικού, του φορτίου και του ίδιου του πλοίου.

Είναι επίσης υπεύθυνος για την εφαρμογή και συντήρηση του Σχεδίου Ασφαλείας του πλοίου και της επικοινωνίας με τον Αξιωματικό Ασφαλείας της εταιρίας και του Αξιωματικού Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Ο SSO πρέπει να είναι σε θέση να αντιδρά γρήγορα και αποτελεσματικά σε οποιαδήποτε κατάσταση για την οποία είναι αρμόδιος.

Τα κυριότερα καθήκοντα και οι ευθύνες του Αξιωματικού ασφαλείας πλοίου, όπως αυτά ορίζονται από τον κανονισμό 12 του Α μέρους του κώδικα είναι τα εξής:

- Να αναλαμβάνει τακτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας του πλοίου ώστε να διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται τα επιβαλλόμενα μέτρα ασφαλείας
- Να διατηρεί και να επιβλέπει την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου
- Να συντονίζει τα θέματα ασφάλειας που έχουν σχέση με την μεταφορά του φορτίου και των προμηθειών του πλοίου με το υπόλοιπο προσωπικό και με τον αντίστοιχο Αξιωματικό Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- Να προτείνει μετατροπές στο Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου
- Να αναφέρει στον CSO τυχόν μη συμμορφώσεις και ελλείψεις
- Να διασφαλίζει ότι παρέχεται ικανοποιητική εκπαίδευση στο προσωπικό του πλοίου
- Να αναφέρει όλα τα συμβάντα κατά της ασφάλειας
- Να συντονίζει την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου με τον CSO
- Να διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας λειτουργεί, ρυθμίζεται, ελέγχεται και συντηρείται κανονικά

### **ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SECURITY ASSESSMENT) (Βλέπε Παράρτημα)**

Ο καθορισμός ασφαλείας αποσκοπεί στα ακόλουθα :

- Στην επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας.
- Στον προσδιορισμό των βασικών λειτουργιών οι οποίες από την φύση τους συνιστούν κίνδυνο.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των πιθανών απειλών οι οποίες είναι δυνατόν να συμβούν.

- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των αδυναμιών στην υπάρχουσα υποδομή, πολιτική, διαδικασίες, έμπυχο δυναμικό.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των υφισταμένων μέτρων ασφαλείας διαδικασιών, οδηγιών.

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

Θα πρέπει να τονισθεί ότι ο καθορισμός ασφαλείας αποτελεί τη βάση για την εκπόνηση του σχεδίου ασφαλείας. Παράλληλα προσδιορίζει τους πραγματικούς κινδύνους και συγχρόνως υποδεικνύει τα ήδη υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας.

Επισημαίνεται ότι ο καθορισμός ασφαλείας θα πρέπει να αναλαμβάνεται από άτομα τα οποία διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις και εμπειρίες.

### **ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SHIP SECURITY PLAN)** (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Το Σχέδιο Ασφαλείας περιέχει την υλοποίηση των μέτρων για την διαχείριση περιστατικών τρομοκρατικών ενεργειών, πειρατείας καθώς και την δυναμική εναλλαγή τους σε σχέση με τα εκάστοτε επιβαλλόμενα επίπεδα ασφαλείας από τα συμβαλλόμενα κράτη. Καθορίζει δε με ακρίβεια τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκόμενων. Το Σχέδιο Ασφαλείας και οι τυχόν τροποποιήσεις του εγκρίνονται από την αρχή του κράτους της σημαίας ή από εξουσιοδοτημένο οργανισμό.

Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Ανάλυση ενεργειών για τα επίπεδα ασφαλείας (Level) 1,2 και 3.
- Καθορισμό των ελεγχόμενων / απαγορευμένων περιοχών και των αντιστοίχων μέτρων προστασίας τους.
- Διαδικασίες για την αντιμετώπιση απειλών ασφαλείας.

- Μέτρα για την αποτροπή παράνομης εισαγωγής όπλων, πυρομαχικών, επικινδύνων υλικών, ουσιών και συσκευών.
- Καθήκοντα μελών του πληρώματος στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα ασφαλείας.
- Διαδικασίες εκκενώσεως χώρων.
- Διαδικασίες για εκτέλεση εσωτερικών ελέγχων.
- Διαδικασίες για εκτέλεση εκπαίδευσης και γυμνασίων.
- Διαδικασίες για συντονισμό ενεργειών σε δραστηριότητες ασφαλείας με τις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Καθορισμό αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων Αξιωματικού Ασφαλείας Πλοίου.
- Καθορισμό αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων Αξιωματικού Ασφαλείας Εταιρίας.
- Διαδικασία τροποποιήσεων και ενημερώσεως σχεδίου.
- Διαδικασία αναφοράς περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια.
- Καθορισμό των σημείων ενεργοποίησης / απενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού ασφαλείας του πλοίου.
- Διαδικασίες χρήσης και ενεργοποίησης/ απενεργοποίησης καθώς και επαναφοράς (re-setting) του συστήματος συναγερμού ασφαλείας.
- Διαδικασίες ρυθμίσεως (calibration) και συντηρήσεως των συσκευών ασφαλείας.

#### **ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΛΟΙΟΥ** (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου καθορίζει ορισμένες περιοχές πάνω στο πλοίο στις οποίες η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο σε εξουσιοδοτημένα άτομα και σε κανένα άλλον.

Σκοπός των περιοχών αυτών είναι :

1. Προστασία των ευαίσθητων περιοχών ασφάλειας του πλοίου
2. Προστασία του φορτίου και προμηθειών από παραβίαση



### 3. Αποφυγή δολιοφθοράς και τρομοκρατικής ενέργειας

Το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου ορίζει ποιες είναι αυτές οι απαγορευμένες περιοχές , μπορεί να διαφέρουν ανάλογα τον τύπο του πλοίου συνήθως όμως είναι οι εξής :

- Γέφυρα
- Μηχανοστάσιο
- Χώροι του φορτίου (Αμπάρια )
- Χώροι χειρισμού μονίμων συστημάτων πυρκαγιάς
- Χώροι με πρόσβαση στις δεξαμενές ποσίμου νερού
- Χώροι προμηθειών
- Χώροι πού περιέχουν αντλίες φορτίου και των συστημάτων ελέγχου τους
- Χώροι πού περιέχουν επικίνδυνα φορτία και υλικά
- Χώροι με συστήματα εξαερισμού κλιματισμού
- Χώροι ενδιαίτησης
- Χώροι πού βρίσκονται τα μόνιμα συστήματα πυρκαγιάς

Για παράδειγμα δωμάτιο CO2, DRENCHER.Καμπίνες πληρώματος , όχι όμως καμπίνες επιβατών,Bow thruster room,Ballast room,Emergency generator room ,Steering gear room,Emergency fire pump room

Επίσης, όπως ακόμη και κάποιοι άλλοι χώροι όμως πού καθορίζονται από το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου αλλά και από τον Αξιωματικό ασφαλείας της εταιρείας, και του πλοίου μετά από αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου και σε αυτούς τους χώρους .

### **ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ**(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Τα βασικά στάδια του ελέγχου και της πιστοποίησης του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

- Εκτέλεση ελέγχου ασφαλείας και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων
- Έγκριση του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου.(Ship Security Plan)

- Εκτέλεση ελέγχου / επιθεώρησης (audit) για την τήρηση και εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου. (Implementation period)
- Έκδοση από την Αρχή πιστοποιητικού ασφάλειας (International Ship Security Certificate) με ισχύ 5 χρόνια.
- Εκτέλεση περιοδικού ελέγχου, μεταξύ δευτέρου και τρίτου έτους.
- Ανανέωση του πιστοποιητικού ISSC το πέμπτο έτος.

Επισημαίνεται ότι δεν έχουν πλήρως αποσαφηνισθεί οι απαιτήσεις για την εκτέλεση των εσωτερικών ελέγχων κλ.π.

#### ΑΡΧΕΙΑ (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

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

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

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

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

### **ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

#### **(ISSC= International Ship Security Certificate) (Βλέπε Παράρτημα)**

Τα πλοία θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα International Ship Security Certificate υποδηλώνοντας με αυτό το πιστοποιητικό ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Solas, του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του ISPS κώδικα.

Τα βασικά στάδια του ελέγχου και της πιστοποίησης του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

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

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

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

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

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

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

Κατά τις δυο τελευταίες περιπτώσεις, η προηγούμενη διαχειρίστρια εταιρία και το συμβαλλόμενο κράτος τη σημαία του οποίου είχε το δικαίωμα να φέρει το πλοίο υποχρεούνται να αποστείλουν, στην λαμβάνουσα εταιρία

και στην λαμβάνουσα Αρχή αντίστοιχα, αντίγραφα του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας του Πλοίου και αντίγραφα των διαθέσιμων εκθέσεων επιθεώρησης.

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

Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν:

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

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

- i. Η αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου, η οποία απαιτείται από το παρόν μέρος του κώδικα έχει ολοκληρωθεί
- ii. Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου, έχει υποβληθεί προς εξέταση και έγκριση ενώ ήδη εφαρμόζεται αντίγραφό του
- iii. Ο CSO έχει διασφαλίσει την επανεξέταση του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου σύμφωνα με το παρόν τμήμα του κώδικα και ότι αυτό έχει υποβληθεί προς έγκριση και εφαρμόζεται στο πλοίο
- iv. Ο CSO έχει διασφαλίσει, την επαρκή ενημέρωση και εκπαίδευση του προσωπικού , την πραγματοποίηση εσωτερικών ελέγχων και γενικά έχει θεσπίσει όλες τις αναγκαίες ρυθμίσεις ,έτσι ώστε να εξασφαλίσει ότι το πλοίο θα περάσει επιτυχώς από την απαιτούμενη επιθεώρηση εντός των 6 μηνών
- v. Ο SSO πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα
- vi. Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (Ship Security Alert)

## ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του κώδικα πάνω στο πλοίο πρέπει όπως ακριβώς και στο safety να γίνονται γυμνάσια και ασκήσεις ασφαλείας, γυμνάσια τουλάχιστον μία φορά κάθε μήνα .Επιπλέον αν σε περιπτώσεις όπου το 25 τοις εκατό του πληρώματος έχει αλλάξει θα πρέπει να διεξαχθεί ένα γυμνάσιο μέσα σε μία εβδομάδα από την αλλαγή Τα γυμνάσια πρέπει να εξετάζουν τις απειλές ασφαλείας που αναφέρονται παρακάτω σύμφωνα πάντα με το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου

1. ζημιά καταστροφή στο πλοίο
2. πειρατεία – κατάληψη του πλοίου
3. επέμβαση στο φορτίο
4. μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ύπαρξη λαθρεπιβατών
5. λαθραία διακίνηση όπλων
6. χρήση του πλοίου ως όπλο η ως μέσο να προκληθεί ζημιά
7. επιθέσεις από την θάλασσα στο λιμάνι η στο αγκυροβόλιο
8. επιθέσεις εν πλω

Οι ασκήσεις ασφαλείας θα πρέπει να γίνονται κάθε ημερολογιακό έτος και εξετάζουν τις επικοινωνίες, τον συντονισμό την απόκριση στα περιστατικά ασφαλείας.Στις ασκήσεις μπορούν να περιλάβουν την συμμετοχή των αξιωματικών ασφαλείας του πλοίου , της εταιρείας και της λιμενικής εγκατάστασης.

Οι ασκήσεις μπορεί να είναι

1. πλήρους κλίμακας
- 2 σεμινάρια
- 3 συνδυασμένες με άλλες ασκήσεις .

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

1. Έλεγχος επισκεπτών στο επίπεδο ασφαλείας 2
2. Έρευνα στο πλοίο ,για βόμβα-λαθρεπιβάτες
3. Απαγορευμένες περιοχές, επίπεδο ασφαλείας 3
4. Εκκένωση του πλοίου όταν αυτό είναι στο λιμάνι
5. Άσκηση για καταπολέμηση φωτιάς
6. Απειλή για βόμβα στο πλοίο
7. Διαχείριση και έλεγχος πλήθους
8. Ενεργοποίηση του συναγερμού ασφαλείας SSAS
9. Κλήση των σταθμών σε περίπτωση ανάγκης
10. Πληροφόρηση του λιμανιού και του αξιωματικού Ασφαλείας του λιμανιού σε περίπτωση ατυχήματος η Συμβάντος
11. Προετοιμασία για αναχώρηση από το λιμάνι, έρευνα για Λαθρεπιβάτες
12. Μέτρα ασφαλείας πλοίου και λιμενικών εγκαταστάσεων
13. Αναγνώριση χαρακτηριστικών και πρότυπων συμπεριφοράς ατόμων πού είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια
14. Τεχνικές πού χρησιμοποιούνται για την καταστρατήγηση των μέτρων ασφαλείας
15. Εξοπλισμός ασφαλείας

Βέβαια πάνω στο πλοίο μπορούν να γίνουν και άλλα επιπλέον γυμνάσια και εκπαιδεύσεις ανάλογα το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου , και την ναυτιλιακή εταιρεία.

Οι ασκήσεις ασφαλείας πού συνήθως γίνονται στα πλοία σύμφωνα πάντα με το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου είναι οι εξής :

- a. Εισβολείς κάνουν απόπειρα να πάρουν τον έλεγχο του πλοίου ενώ είναι σε λιμάνι από την πλευρά της ξηράς ώστε να πάρουν ομήρους ή να σκοτώσουν ανθρώπους
- b. Εισβολείς- πειρατές πλησιάζουν από την θάλασσα για να πάρουν τον έλεγχο του πλοίου ,ενώ είναι εν πλω , ώστε να καταλάβουν το πλοίο να πάρουν ομήρους ή να σκοτώσουν ανθρώπους
- c. Βόμβα τοποθετημένη πάνω στο πλοίο έτοιμη να εκραγεί σε σύντομο χρονικό διάστημα
- d. Αντιμετώπιση και άλλων καταστάσεων ανάλογα βέβαια με το σχέδιο ασφαλείας πλοίου.

Η συμμετοχή του πληρώματος στα γυμνάσια , εκπαιδεύσεις και ασκήσεις είναι υποχρεωτική , και όλα το πλήρωμα υπογράφει ότι έλαβε μέρος σε μία κατάσταση πληρώματος (Crew list) και η κατάσταση αυτή τηρείται σε αρχείο πάνω στο πλοίο.

Πρέπει να γνωρίσουμε ότι σύμφωνα με τον κώδικα ISPS τα γυμνάσια και οι ασκήσεις ασφαλείας είναι εμπιστευτικές και δεν μπορούν να παρακολουθηθούν, από τρίτους εκτός από τις Αρχές του κράτους της σημαίας.

Το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου αναφέρει πρόγραμμα γυμνασίων και ασκήσεων για το κάθε πλοίο προκειμένου να καλυφθούν οι απαιτήσεις του κώδικα Στόχος των γυμνασίων αλλά και των ασκήσεων είναι να εξασφαλιστεί ότι το προσωπικό πάνω στο πλοίο είναι ικανό σε όλα τα καθορισμένα καθήκοντα ασφαλείας και σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας και τον προσδιορισμό οποιωνδήποτε ανεπαρκειών σχετικών με την ασφάλεια οι οποίες πρέπει να εξεταστούν.

Επίσης οι νέο-ναυτολογούμενοι πάνω στο πλοίο πρέπει να εξοικειωθούν με το security δηλαδή πρέπει να τους γίνει από τον Αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου εξοικείωση (Familiarization) όπως ακριβώς και στο safety.



## ΦΟΡΗΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Πάνω στο πλοίο για την καλύτερη εφαρμογή του κώδικα πρέπει να υπάρχει ένας ειδικός εξοπλισμός ο οποίος φυλάσσεται και συντηρείται από τον Αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου συνήθως το πλοίο διαθέτει τα εξής :

1. 2 φορητούς ανιχνευτές μετάλλου
2. διάφορα καθρεφτάκια για εντοπισμό υπόπτων δεμάτων
3. διάφορα λουκέτα
4. φορητούς φακούς προβολείς
5. αμοιβές μπαταρίες
6. φορητά μέσα επικοινωνίας φορητά VHF
7. Διάφορες συρμάτινες ή πλαστικές ασφάλειες Πιθανότατα να υπάρχουν και άλλα υλικά ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και ανάλογα το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου όλος ο εξοπλισμός πρέπει να βρίσκεται σε άψογη κατάσταση και πάντα έτοιμος να χρησιμοποιηθεί.

Ο εξοπλισμός ασφαλείας πάνω στο πλοίο πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση και πρέπει πάντα να είναι έτοιμος να χρησιμοποιηθεί

Οι λεπτομέρειες για τη συντήρηση και το έλεγχο του εξοπλισμού ασφαλείας αρχειοθετούνται με τα αρχεία συντήρησης του πλοίου, με έμφαση στα εξής :

1. Ημερομηνία τελευταίας δοκιμής
2. Λεπτομέρειες ελαττωμάτων αν υπάρχουν
3. Λεπτομέρειες επισκευών
4. Τελευταία συντήρηση
5. Επόμενη προγραμματισμένη επιθεώρηση –συντήρηση

## ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Πρόκειται για ένα σύστημα πού σκοπό έχει να ειδοποιήσει τις την ναυτιλιακή εταιρία και κατ' επέκταση τις Αρχές ότι το πλοίο έχει δεχθεί απειλή ασφαλείας . Ο χειρισμός του είναι απλός πατάμε μόνο ένα κουμπί και έτσι ειδοποιούνται όλοι οι ενδιαφερόμενοι

Το κουμπί αυτό της ενεργοποίησης του συστήματος βρίσκεται σε 2 κρυφά σημεία στους χώρους ενδιαίτησης του πλοίου, το ένα βρίσκεται σε κάποιο σημείο στη γέφυρα .Τα σημεία αυτά τα γνωρίζουν μόνο ο Πλοίαρχος και ο Αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου.

Το σύστημα αυτό είναι παγκόσμιας κάλυψης, λειτουργεί με την συνεργασία δορυφόρων και πρέπει να γίνεται δοκιμή και έλεγχος καλής λειτουργίας μία φορά το μήνα σύμφωνα με το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου.

## ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Τα μέτρα ασφαλείας πρέπει πάντα να εφαρμόζονται πάνω στο πλοίο σύμφωνα με τον κώδικα ISPS.

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις πού είμαστε υποχρεωμένοι για την ομαλή λειτουργία του πλοίου αλλά και για την ασφάλεια των επιβαινόντων να παρακαμφθούν τά μέτρα ασφαλείας με άλλα λόγια να μην τηρηθούν. Υπάρχουν τέτοιες περιπτώσεις πάνω στο πλοίο, όταν τα μέσα διάσωσης , τα πυροσβεστικά μέσα πού διαθέτει το πλοίο συγκρούονται με το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου.

Πιο συγκεκριμένα το safety συγκρούεται με το security.

Να αναλύσουμε ένα παράδειγμα παρακάτω για να γίνει απόλυτα κατανοητό αυτό το σοβαρότατο θέμα :

<<Σύμφωνα με τον ISPS πρέπει να υπάρχει μία μόνο είσοδος άρα και μία έξοδος στο πλοίο όλες οι άλλες να είναι κλειδωμένες Οι έξοδοι διαφυγής προς το κατάστρωμα λέμβων – πρέπει να είναι πάντα ανοικτές και ποτέ κλειδωμένες σύμφωνα με την SOLAS , προκειμένου γίνει η εκκένωση η εγκατάλειψη του πλοίου γρήγορα και με ασφάλεια , άλλη περίπτωση δεν νοείται κλειδωμένες έξοδοι διαφυγής από το μηχανοστάσιο , τι θα γίνει σε

περίπτωση φωτιάς , για αυτό λοιπόν οι έξοδοι θα παραμείνουν ανοικτοί σε αντίθεση με το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου .>>

Άλλο παράδειγμα είναι ότι :

<<Σύμφωνα με το safety εάν έχουμε φορτώσει επικίνδυνα φορτία , IMDG CARGO δηλαδή ,τότε πρέπει να τοποθετήσουμε στις εισόδους του πλοίου , σε εμφανές σημείο μαζί με το fire plan και το IMDG STOWAGE PLAN ,και έτσι γίνεται , πράγμα όμως απαράδεκτο , και επικίνδυνο για το security>>

Αρα γνωρίζουμε ότι σε περίπτωση που συγκρούονται το safety με το security πάντοτε υπερισχύει το safety για περισσότερη ασφάλεια του πλοίου και των επιβαίνόντων. Δεν είναι όμως μόνο αυτό, τα μέτρα ασφαλείας δεν παρακάμπτονται μόνο στην ανωτέρω περίπτωση ,αλλά και σε όλες τις περιπτώσεις που ηθελημένα κάποια άτομα θα επιχειρήσουν να κάνουν κάποια παράνομη πράξη.

Παράδειγμα ο τρομοκράτης που θα ανέβει στο πλοίο προκειμένου να εκτελέσει κάποια τρομοκρατική ενέργεια η να αφήσει κάποιο δέμα με εκρηκτικό περιεχόμενο θα κάνει τα αδύνατα δυνατά να παρακάμψει , να εξουδετερώσει τα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί πάνω στο πλοίο προκειμένου να πετύχει η επιχείρηση του , πολλές μεθόδους λοιπόν θα χρησιμοποιήσει προκειμένου να πετύχει το σκοπό του , αυτό λοιπόν είναι εφικτό να γίνει για αυτό πρέπει να υπάρχει μία τέλεια συνεργασία μεταξύ πλοίου-λιμένα-ναυτιλιακής εταιρείας προκειμένου να γίνεται συνεχής ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων για τις μεθόδους που χρησιμοποιούν όλοι αυτοί οι παράνομοι προκειμένου να καταστρατηγήσουν τα μέτρα ασφαλείας και να πετύχουν το σκοπό τους.

### 3.2.3 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

Κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση πρέπει να εξασφαλίσει την ολοκλήρωση ενός Port Facility Security Assessment για κάθε λιμενική εγκατάσταση μέσα στο έδαφος που εξυπηρετεί τα πλοία που δεσμεύονται σε

διεθνή ταξίδια. Το Port Facility Security Assessment είναι μια πλήρης ανάλυση κινδύνου όλων των πτυχών της λειτουργίας μιας λιμενικής εγκατάστασης προκειμένου να καθοριστεί ποια μέρη είναι πιο ευαίσθητα ή ευάλωτα, ή το πιθανότερο, να αποτελέσουν το αντικείμενο μιας επίθεσης.

Με την ολοκλήρωση της ανάλυσης αυτής, θα γνωρίζουμε το επίπεδο κινδύνου. Το Port Facility Security Assessment θα βοηθήσει να καθοριστούν σε ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να διοριστεί ένας Port Facility Security Officer και να προετοιμάσουν ένα Port Facility Security Plan. Αυτό το σχέδιο πρέπει να δείξει τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να λάβει για να εξασφαλίσει ότι λειτουργεί πάντα στο πρώτο επίπεδο ασφάλειας. Το σχέδιο πρέπει επίσης να δείξει τα πρόσθετα, ή αυξημένα, μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να ακολουθήσει για να κινηθεί προς και να λειτουργήσει στο δεύτερο επίπεδο ασφάλειας όταν χρειαστεί. Πρέπει επίσης να δείξει τις πιθανές ενέργειες και τα μέτρα που η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να πάρει για να τοποθετηθεί στο τρίτο επίπεδο ασφάλειας.

Τα πλοία που χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να υποβληθούν σε έλεγχο από τις αρμόδιες υπηρεσίες και σε επιθεωρήσεις. Οι αρχές μπορούν να ζητήσουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το πλοίο, το φορτίο, τους επιβάτες και το προσωπικό του πλοίου πριν από την είσοδο του πλοίου μέσα στο λιμένα.

Μπορούν να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες η είσοδος μέσα στο λιμένα θα μπορεί να απαγορευτεί.

Η εμβέλεια των εργασιών του IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα περιορίζεται στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις και ειδικότερα στη διασύνδεση πλοίου / λιμένα. Πέρα από τη διασύνδεση αυτή, ο λιμένας αποτελεί έναν χώρο όπου διασταυρώνονται άτομα και εμπορεύματα προερχόμενα είτε από τη θάλασσα είτε από την ενδοχώρα.

Στον χώρο αυτό συγκεντρώνεται επίσης μεγάλος αριθμός εργαζομένων, με τελείως διαφορετικές επαγγελματικές δραστηριότητες οι οποίες είναι όμως απολύτως απαραίτητες για την εύρυθμη διεξαγωγή των εμπορικών συναλλαγών.

Συνεπώς, δεν πρέπει να γίνουν αυστηρές και εντέλει εικονικές κατηγοριοποιήσεις, αλλά πρέπει να γενικευθούν ορισμένες καλές πρακτικές σε θέματα ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα την ουσιαστική ανάλυση κινδύνων, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, τη κίνηση και τη δραστηριότητα κάθε λιμένα.

Ως προς αυτό, μπορούν να διαμορφωθούν στο εξής κάποια σταθερά σημεία αναφοράς. Κατά την άφιξη τους στους λιμένες με διάφορα μέσα μεταφοράς, πρέπει να μελετηθούν και να διαχωριστούν οι ροές εμπορευμάτων, επιβατών και εργαζομένων στους λιμένες, ώστε να διευκολύνεται τόσο η κινητικότητα τους

όσο και η διεξαγωγή των κατάλληλων ελέγχων ασφαλείας. Πρέπει να καθοριστούν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, βάσει αυστηρών ρυθμίσεων, ανάλογα με την ευαισθησία ή την επικινδυνότητα των εγκαταστάσεων αυτών (για παράδειγμα, χώροι επιβίβασης, ζώνες αποθήκευσης ευαίσθητων ή επικίνδυνων προϊόντων).

Ορθολογικοί θα πρέπει να είναι και οι έλεγχοι που θα διεξάγονται στην είσοδο της λιμενικής περιοχής, κυρίως όσον αφορά στα εμπορεύματα. Η ύπαρξη πολλών αρμόδιων αρχών περιπλέκει τις διαδικασίες, καθυστερεί τη ροή της κυκλοφορίας και προκαλεί σφάλματα και παραλείψεις, κυρίως σε θέματα ελέγχων ασφαλείας.

Για τον έλεγχο των εμπορευμάτων, τα τελωνεία αποτελούν την αρμόδια αρχή που είναι σε θέση να εκτελεί τους ελέγχους αυτούς και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους να συντονίζουν τους ελέγχους που επιμελούνται άλλες εθνικές αρχές. Ο ΙΜΟ τάσσεται υπέρ της θέσπισης ενός συστήματος ενιαίας πολιτικής που θα εκπροσωπεί όλες τις εμπλεκόμενες αρχές που θα πραγματοποιούν όλους τους ελέγχους. Αφού έχει διενεργηθεί έλεγχος, επιβάτες και εμπορεύματα θα πρέπει να θεωρούνται ως ασφαλή και κατάλληλα για επιβίβαση ή φόρτωση αντίστοιχα.

Άλλωστε, η μεγαλύτερη ανταλλαγή ορθών πρακτικών πρέπει να επιδιωχθεί μεταξύ των λιμένων. Παράδειγμα μπορεί να αποτελέσει η ομάδα επαφής τελωνείων RALPH. Η ομάδα αυτή απαρτίζεται από ανώτατους τελωνειακούς αξιωματούχους από τους μεγαλύτερους λιμένες της Βορείου Ευρώπης, οι οποίοι συναντώνται τακτικά για να καθορίζουν μέτρα με σκοπό την ίση μεταχείριση στους τελωνειακούς ελέγχους. Παρόμοια ομάδα, η ODYSUD, υπάρχει μεταξύ των λιμένων της Νοτίου Ευρώπης.

Τέλος, όσον αφορά στους ναυτικούς, εκτιμάτε ότι οι υπό εξέλιξη εργασίες στους κόλπους του ΙΛΟ, έχουν ως στόχο τον εφοδιασμό των ναυτικών με ασφαλείς ταυτότητες, που θα συμβάλουν θετικά τόσο στην ασφάλεια όσο και στη βελτίωση των όρων ζωής και εργασίας των εν λόγω εργαζομένων.

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT)

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

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

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

Η αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες συνιστώσες :

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

Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να επιτρέπουν μία αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μια τέτοια ρύθμιση οφείλει να κοινοποιεί στον ΙΜΟ σχετικές λεπτομέρειες.

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

#### **ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY PLAN)**

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

Ως «σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης» νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων, τα οποία αποσκοπούν, στην προστασία της λιμενικής εγκατάστασης, των πλοίων, των ατόμων, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των εφοδίων του πλοίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης, από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

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

- i. ότι λειτουργεί πάντα στο πρώτο επίπεδο ασφάλειας,

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

Ένα PSFP πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα παρακάτω :

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

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



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

Ακόμα πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση και μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτήν την περίπτωση, θα προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

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

- Εκπαίδευσης γυμνασίων, και ασκήσεων.
- Αναφορών των έκνομων γεγονότων που έλαβαν χώρα ή απείλησαν την ασφάλεια των μεταφορών.
- Αναφορές των παραβιάσεων της ασφάλειας.
- Αλλαγών στα Επίπεδα Ασφαλείας.
- Συντήρησης, βαθμολόγησης, και δοκιμής του εξοπλισμού ασφάλειας.
- Επικοινωνιών που έχουν άμεσα σχέση με την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης όπως γραπτές, ηλεκτρονικές, ή τηλεφωνικές απειλές στην συγκεκριμένη Λιμενική εγκατάσταση ή σε πλοία ελλιμενισμένα σε αυτή.
- Περιοδικών αναθεωρήσεων της αξιολόγησης ασφάλειας.

#### **ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PFSO=PORT FACILITY SECURITY OFFICER)** (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

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

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

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

- Τη διεξαγωγή λεπτομερούς αρχικής επιθεώρησης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφάλειας της.
- Τη διασφάλιση της εκπόνησης, εφαρμογής και διατήρησης του PFSSP και την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του, ώστε να διορθώνονται τυχόν ελλείψεις και να συμπεριλαμβάνονται τυχόν αλλαγές της Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων.
- Τη στήριξη των αξιωματικών ασφάλειας πλοίων όσο αφορά την επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητείται.
- Τη διασφάλιση παροχής επαρκούς εκπαίδευσης στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης και τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, και συντήρησης του εξοπλισμού, διεξάγοντας παράλληλα και τις απαραίτητες δοκιμές.
- Τον συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας και το συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης με τον αρμόδιο υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου.

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

## **ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ**

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

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

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

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

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

## ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

<b><u>ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1</u></b>	Πρέπει να χωρίζονται με περίφραξη όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, ενώ αυτές που δεν χρησιμοποιούνται τακτικά πρέπει να είναι μόνιμα κλειστές. Επίσης πρέπει να γίνετε έλεγχος των οχημάτων και της ταυτότητας όλων των προσώπων που εισέρχονται σε αυτή (επιβατών, επισκεπτών, προσωπικού του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης ) και επιβεβαίωση των λόγων εισόδου.
<b><u>ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2</u></b>	Πρέπει να υπάρξει περιορισμός των σημείων πρόσβασης και να διοριστεί πρόσθετο προσωπικό για την εξασφάλιση επαρκούς φύλαξης ,να ακολουθήσει αύξηση της συχνότητας των ερευνών σε πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα. Επιπλέον δε συνίσταται η χρήση περιπολικών σκαφών για αύξηση της ασφάλειας από την πλευρά της θάλασσας.
<b><u>ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3</u></b>	Πρέπει να παρέχονται οδηγίες, τόσο από τα μέρη που αντιμετωπίζουν το συμβάν που προκάλεσε την ανάγκη λήψης αυξημένων μέτρων ασφαλείας, όσο και από το Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Στο επίπεδο αυτό περιλαμβάνονται μέτρα όπως, αναστολή της πρόσβασης σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση, με χορήγηση άδειας εισόδου μόνο στα μέρη, τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν, αύξηση των περιπολιών ασφαλείας, ακόμα και εκκένωσή ολόκληρης της Εγκατάστασης.

## ΖΩΝΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

<b><u>ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1</u></b>	Σε αυτό το επίπεδο περιλαμβάνεται η ύπαρξη μόνιμων ή προσωρινών κινκλιδωμάτων γύρω από αυτές τις ζώνες, η ύπαρξη φυλάκων ασφαλείας που θα ελέγχουν τη πρόσβαση σε αυτές και η παροχή καρτών ώστε να αποδεικνύεται η άδεια εισόδου και παραμονής. Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχει σαφή σήμανση των οχημάτων που έχουν πρόσβαση σε αυτές και ενδείκνυται η χρήση αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολών ή συστημάτων
-----------------------------------	--

	επιτήρησης για τον εντοπισμό μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή κίνησης εντός των ζωνών αυτών.
<b>ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2</b>	Ουσιαστικά, αυτό το επίπεδο επιβάλλει αύξηση της συχνότητας και της έντασης της παρακολούθησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και του ελέγχου της εισόδου σε αυτές. Αυτό επιτυγχάνεται με αρκετούς τρόπους όπως , με χρήση εξοπλισμού συνεχούς παρακολούθησης και επιτήρησης ,με αύξηση του αριθμού και της συχνότητας των περιπολιών και με θέσπιση περιοριστικών μέτρων όσο αφορά τη στάθμευση δίπλα σε προσδεμένα πλοία .
<b>ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3</b>	Περιλαμβάνει μεταξύ άλλων μέτρα όπως, τον ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή σε θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια. Στις περιοχές αυτές θα απαγορεύεται η είσοδος , θα προετοιμάζεται και θα διενεργείται επισταμένη έρευνα η οποία θα επεκτείνεται σε ολόκληρη της τη Λιμενική Εγκατάσταση.

Πηγή : [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

### 3.2.4 ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ(Αλεξόπουλος-Φουρναράκης,2013)

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

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

Σε περίπτωση κατά την οποία οι εξουσιοδοτημένοι αξιωματούχοι του συμβαλλόμενου κράτους διαπιστώσουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του μέρους Α του ISPS κώδικα θα πρέπει να επικοινωνήσουν

με το πλοίο και με το κράτος της σημαίας προκειμένου να αποκατασταθεί η μη συμμόρφωση. Τα ληπτέα μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται κατ' αναλογία σύμφωνα με τις οδηγίες του μέρους Β του ISPS κώδικα.

Τα μέτρα είναι τα ακόλουθα:

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

Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση κατά την οποία το συμβαλλόμενο κράτος ασκήσει μέτρα ελέγχου θα πρέπει:

- Να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η άσκοπη και αδικαιολόγητη κράτηση του πλοίου.

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

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

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

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

Εάν, μετά τη λήψη και επεξεργασία των πληροφοριών η Λιμενική Αρχή οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται πλήρως με την περί ασφάλειας νομοθεσία, τότε καλεί το πλοίο να αποκαταστήσει την διαπιστωθείσα μη συμμόρφωση. Εάν αρνηθεί την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης ή υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες ότι αν και διαβεβαιώνει για την αποκατάσταση στην πραγματικότητα δεν έχει συμμορφωθεί, η Λιμενική Αρχή προβαίνει σε λήψη μέτρων κατά περίπτωση, όπως:

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

β) επιθεώρηση του πλοίου, εάν αυτό ευρίσκεται εντός των χωρικών υδάτων

γ) απαγόρευση εισόδου του πλοίου στον λιμένα

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

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

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

- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία που καταδεικνύουν ότι το πιστοποιητικό έχει λήξει ή δεν είναι έγκυρο.
- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη σοβαρών ελλείψεων στον εξοπλισμό ασφαλείας που έχει θεσπίσει ο κώδικας.
- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή παρατηρήσεις αρμόδιου υπαλλήλου, ο οποίος διαπίστωσε ότι ο πλοίαρχος ή το προσωπικό δεν είναι εξοικειωμένο με τα βασικά, για την ασφάλεια, καθήκοντά του ή ότι

δεν μπορεί να επικοινωνήσει καταλλήλως με οποιοδήποτε άλλο, βασικό για την ασφάλεια, εμπλεκόμενο πρόσωπο.

- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες ότι στο πλοίο επιβιβάστηκαν πρόσωπα ή φορτώθηκαν εμπορεύματα από άλλο πλοίο ή Λιμενικές Εγκαταστάσεις τα οποία παραβίαζαν τις διατάξεις του κεφαλαίου περί ασφάλειας εμπορευμάτων.
- Υπάρχει προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας το οποίο κατά τη κρίση αρμόδιου υπαλλήλου, εκδόθηκε για να αποφευχθεί η πλήρης συμμόρφωση με το Α μέρος του ISPS.

Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση κατά την οποία το συμβαλλόμενο κράτος ασκήσει μέτρα ελέγχου θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η άσκοπη και αδικαιολόγητη κράτηση του πλοίου.

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

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

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

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

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



### 3.2.5 ΠΑΡΟΜΟΙΟΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης, 2013)

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

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

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

Το παράδειγμα που μας έρχεται πρώτο στο μυαλό είναι το MTSA.

Τον Νοέμβριο του 2002 το Αμερικάνικο Κογκρέσο, θέσπισε το Maritime Transportation Security Act (MTSA). Μετά από 2 χρόνια έρχεται σε ισχύ ο ISPS Code.

Το MTSA σε γενικές γραμμές είναι πλήρως σύμφωνο με το ISPS κώδικα. Αυτό σημαίνει ότι κάθε μέτρο που εγκρίνεται από έναν πλοιοκτήτη ή έναν διαχειριστή για να συμμορφωθεί με τον ISPS κώδικα θα ισχύει επίσης και ως προς τη συμμόρφωση με το MTSA.

Η βασική διαφορά έγκειται στο βαθμός επιβολής των απαιτήσεων ασφαλείας και ότι ο MTSA απαιτεί επιπλέον συμμορφώσεις των πλοίων που κινούνται στα Αμερικανικά ύδατα που δεν απαιτούνται κάτω από το ISPS κώδικα. Είναι άλλωστε φυσικό, ότι σε χώρες όπως η Αμερική, όπου η θαλάσσια τρομοκρατία αποτελεί αξιότιμη απειλή, τα επιβαλλόμενα μέτρα θα εφαρμόζονται σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό, σε σχέση με άλλα κράτη όπως το Καναδά, την Ιαπωνία και τα κράτη της Ευρώπης, όπου η εφαρμογή θα είναι σφριγηλή αλλά πολύ χαμηλότερης έντασης.

### 3.2.6 Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ (Αλεξόπουλος-Φουρναράκης, 2013)

Τα συμβάντα στο πρόσφατο παρελθόν, απέδειξαν ότι καμία χώρα στον κόσμο δεν είναι ασφαλής κατά των τρομοκρατών. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις μπορούν, για διάφορα κίνητρα, να προκύψουν σε οποιαδήποτε στιγμή και σε οποιονδήποτε τόπο. Ακόμη και η ναυτιλία δεν μπορεί να ξεφύγει από αυτό το γεγονός.

Η Επιτροπή της Ε.Ε. είναι της γνώμης ότι η ασφάλεια που καλύπτει ολόκληρη την αλυσίδα υλικοτεχνικής υποστήριξης των θαλάσσιων μεταφορών, από τον προμηθευτή έως τον τελικό χρήστη, είναι ευπαθής και χρειάζεται βελτίωση.

Οι μεταφορές ως προς την ασφάλεια είναι ο πιο αδύναμος κρίκος. Η ασφάλεια των μεταφορών σε όλα τα σημεία θα μπορούσε να βελτιωθεί από μια παράλληλη «πολλαπλή προσέγγιση».

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) (International Maritime Organisation (IMO)) είναι ο διεθνής οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια της ναυτιλιακής βιομηχανίας, έχει εκδώσει, ορισμένους υποχρεωτικούς κανονισμούς και συστάσεις που αποτελούν ένα πλαίσιο εντός του οποίου μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά η ασφάλεια στη θάλασσα.

Αυτοί οι υποχρεωτικοί κανονισμοί και οι συστάσεις τεκμηριώνονται με διεθνή συμφωνία, τη διεθνή συνθήκη για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και το συνοδευτικό αυτής κώδικα, Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων - International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).

Ο κώδικας αυτός (κώδικας ISPS) περιέχει λεπτομερείς απαιτήσεις που αφορούν στην ασφάλεια, για τις κυβερνήσεις, τις λιμενικές αρχές και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Σκοπός είναι να επιτρέψει την καλύτερη παρακολούθηση εμπορευματικών ροών, για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και να αντιμετωπισθεί η απειλή τρομοκρατικών επιθέσεων. Χώρες που αποτυγχάνουν να τηρήσουν του κώδικα ISPS, που τέθηκε σε ισχύ από 1ης Ιουλίου 2004, κινδυνεύουν να αποκλειστούν από το διεθνές εμπόριο.

Όσοι εργάζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις και πλοία υπάγονται στις διατάξεις της νομοθεσίας Security Act of 2002, Κεφάλαιο XI-2 του SOLAS 74 του Διεθνούς Ναυτιλιακού οργανισμού (IMO), βάσει του οποίου έχουμε δομήσει και εκπονήσει τα προτεινόμενα σε εσάς εκπαιδευτικά προγράμματα. Πιο συγκεκριμένα, στον

σχεδιασμό και υλοποίηση των εκπαιδευτικών μας προγραμμάτων ακολουθούμε τα πρότυπα της UNITED STATES MERCHANT MARINE ACADEMY και είναι σύμφωνα με τις οδηγίες του ILO και του ISPS CODE model course 3.21.

<<Ο παράγοντας ασφάλεια σε πλοία και λιμάνια. Ο παράγοντας ασφάλεια είναι σημαντικός στα πλοία και στη λειτουργία των λιμένων. Με τη λέξη «ασφάλεια» εννοείται η ασφάλεια της εργασίας, η ασφάλεια από παράνομες ενέργειες και η προστασία από τα φυσικά φαινόμενα. Για την προφύλαξη και την εξασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων δημιουργήθηκε ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code). Η ασφάλεια συνιστά κρίσιμη παράμετρο, προκειμένου να διαφυλαχθούν και να αναπτυχθούν οι λιμένες στη μεταφορική αλυσίδα και να διατηρηθεί η εμπιστοσύνη των φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό.

Είναι εμφανές ότι κυρίως οι τρομοκρατικές επιθέσεις σε λιμένες μπορούν εύκολα να επιφέρουν σοβαρές διαταραχές στα συστήματα μεταφοράς και να αποτελέσουν αιτία σοβαρών επιπτώσεων σε παρακείμενες βιομηχανίες καθώς και να αποβούν σε βάρος της ζωής των προσώπων του λιμένα ή του πληθυσμού των παρακείμενων περιοχών.

Το επίπεδο ετοιμότητας των Ελληνικών λιμένων σε σχέση με τις απαιτήσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή του ISPS Code, ανταποκρίνεται στους σχεδιασμούς και στις στοχεύσεις που έχει θέσει η ηγεσία του YENANΠ.

Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004 εγκρίθηκαν κατάλληλα μέτρα στον τομέα της πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω της θέσπισης κοινών κανόνων για την ερμηνεία, την εφαρμογή και τον έλεγχο εντός της Κοινότητας των τροποποιήσεων της Διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 (σύμβαση SOLAS) και του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS) που εγκρίθηκε από τη διπλωματική διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) στις 12 Δεκεμβρίου 2002. Σχεδόν 10 χρόνια μετά την υιοθέτηση του Κώδικα ISM (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων) είναι ένας νέος υποχρεωτικός Κώδικας που δημιουργεί νέες απαιτήσεις για τη

ναυτιλία. Ο Κώδικας ISPS έχει ως πεδίο εφαρμογής όλα τα φορτηγά πλοία και όλα τα επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 GT καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν τα προαναφερθέντα πλοία. Ο Κώδικας ISPS συμπεριλήφθηκε στις τροποποιήσεις του Κεφαλαίου XI της SOLAS ώστε να καταστεί υποχρεωτικός και να αποτελεί πλέον ένα νέο πλαίσιο για την αναγνώριση και διαχείριση απειλών κατά της ασφάλειας πλοίων και λιμανιών με στόχο τον περιορισμό του κινδύνου και των πιθανών επιπτώσεων του. Σκοπός του Κώδικα είναι να δημιουργήσει ένα διεθνές δίκτυο μεταξύ των τοπικών αρχών και των ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών προκειμένου να εκτιμώνται οι απειλές κατά της ασφάλειας και να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα κατά των επερχόμενων ενεργειών που επηρεάζουν τα πλοία ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο. Ο Κώδικας έχει ένα υποχρεωτικό και ένα συμβουλευτικό μέρος. Διασφαλίζει την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, διαχειρίζεται και αξιολογεί τους κινδύνους και τα τρωτά σημεία της ασφάλειας και καθορίζει ποια είναι τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας. Επίσης παρέχει ένα πλαίσιο για την αξιολόγηση του κινδύνου, ώστε οι κυβερνήσεις να αντικρούουν τις απειλές κατά των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων και να προσδιορίσουν τα κατάλληλα επίπεδα ασφαλείας και τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας. Η εφαρμογή ενός τέτοιου μοντέλου λειτουργίας είναι τα λιμάνια, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και η συντήρηση των οποίων συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Οι φορείς διαχείρισης υποχρεούνται να ακολουθούν πιστά τις κάτωθι υποχρεώσεις. Σύμφωνα με τους όρους του Κώδικα ISPS, πρέπει να προσδιορίζονται οι πιθανές απειλές, τα ευαίσθητα σημεία στα οποία ο λιμένας είναι ευάλωτος αλλά και η ανεύρεση τρόπων και μεθόδων εξάλειψης αυτών των αδυναμιών. Η Αξιολόγηση Ασφαλείας που καλύπτει αποτελεσματικά τη διασύνδεση πλοίου και λιμένα, προβλέπονται τρία επίπεδα ασφαλείας. Στο επίπεδο ασφαλείας 1 τηρούνται πάντα

και συστηματικά ελάχιστα μέτρα προστασίας και ετοιμότητας, στο επίπεδο 2 τηρούνται κατάλληλα μέτρα ασφάλειας τα οποία διατηρούνται για μια χρονική περίοδο και στο 3 τηρούνται μέτρα που θα διατηρηθούν για μια περιορισμένα χρονικά περίοδο όταν ένα γεγονός ασφάλειας των μεταφορών είναι πιθανό και επικείμενο. Ο Κώδικας ISPS προβλέπει όχι μόνο τον τρόπο αντιμετώπισης ενός περιστατικού που δύναται να θέσει σε κίνδυνο την εγκατάσταση και το πλοίο που είναι ελλιμενισμένο σε αυτή, αλλά συγχρόνως οργανώνει το μηχανισμό πρόληψης προσδιορίζοντας τους αναγκαίους πόρους, ανθρώπινο δυναμικό και μέσα για τον έλεγχο και επιτήρηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και γενικά όλα τα κρίσιμα σημεία της εγκατάστασης. Οι λιμένες και τα πλοία αποτελούν τα κυριότερα σημεία των θαλάσσιων μεταφορών. Ο κλάδος της ναυτιλίας έχει παγκόσμιο χαρακτήρα οπότε η ασφάλεια των λιμένων και των πλοίων αποτελούν πρωταρχικό παράγοντα για την έννομη λειτουργία τους. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η διεθνής κοινότητα έχει ασχοληθεί επισταμένως με την ασφάλεια του λιμενικών εγκαταστάσεων και των πλοίων. Ειδικότερα έχει δώσει έμφαση σε θέματα τρομοκρατίας μετά την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ θεσπίζοντας και θέτοντας σε εφαρμογή Ειδικό Κώδικα. Βέβαια δεν έχει επικεντρωθεί στις φυσικές καταστροφές σε λιμενικές εγκαταστάσεις και στα πλοία. Σύμφωνα με την απόφαση, την 1η Ιανουαρίου 2011 θα αλλάξει σημαντικά στην ΕΕ το καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα (τεχνικές επιθεωρήσεις ασφάλειας στους λιμένες) με βάση την οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Με το νέο καθεστώς θα επέλθει εναρμόνιση, σε κλίμακα ΕΕ, των προτύπων για τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα, ενώ παράλληλα θα υπάρξει για πρώτη φορά πλήρως συντονισμένο σύστημα όλων των διεξαγόμενων στην ΕΕ επιθεωρήσεων ασφάλειας από το κράτος λιμένα.>>

Πηγή : Κλαίρη Περηφάνου/Σ.Ε.Γ.Ε. – Βιομηχανικό και εμπορικό επιμελητήριο Πειραιά

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS CODE ΣΕ ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ

#### 4.1 N.A.T.O. ΚΑΙ ISPS

Το N.A.T.O (North Atlantic Treaty Organization), αποτελεί μία στρατιωτική συμμαχία των κρατών της Δύσης. Σκοπός της είναι η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών της σε διάφορους τομείς (στρατιωτικό, πολιτικό, οικονομικό, μορφωτικό), η προάσπιση των γεωπολιτικών συμφερόντων τους και η αποτροπή ένοπλης επίθεσης εναντίον μιας χώρας μέλους από κάποια άλλη. Βέβαια ο κύριος τομέας συνεργασίας είναι ο στρατιωτικός. Η συμμαχία ιδρύθηκε το 1949 από δώδεκα χώρες της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής. Η Ελλάδα και η Τουρκία έγιναν μέλη το 1952. Σημαντική ημερομηνία αποτελεί το 1955 όταν η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας γίνεται μέλος, πράξη που οδηγεί στην δημιουργία του Συμφώνου της Βαρσοβίας από τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης. Σήμερα το N.A.T.O. απαρτίζεται από 28 χώρες μέλη. Παράλληλα υπάρχουν και 21 κράτη που φέρουν τον τίτλο του συνεταιίρου (partner countries). Το ανώτατο όργανο του Οργανισμού είναι το Συμβούλιο του Βόρειου Ατλαντικού (North Atlantic Council) το οποίο αποτελείται από τους υπουργούς Εξωτερικών και Άμυνας των κρατών μελών και πρόεδρος του είναι ο Γενικός Γραμματέας. Τέλος, άλλο ένα ανώτατο όργανο είναι η Στρατιωτική Επιτροπή (Military Committee) η οποία αποτελείται από τους Αρχηγούς των Γενικών Επιτελείων (Α/ΓΕΕΘΑ) όλων των κρατών-μελών.

##### 4.1.1 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ N.A.T.O. ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Καθώς περισσότερο από το 90 τοις εκατό ολοκλήρου του εμπορίου είναι θαλάσσιο, η θαλάσσια ασφάλεια είναι ένα θέμα κλειδί – ειδικά επειδή ένα σημαντικό μέρος του εμπορίου αυτού περιλαμβάνει μεγάλα και ευάλωτα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου και τις σχετικές υποδομές στην στεριά (λιμενικές εγκαταστάσεις). Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο από το 1965 και μετά τετραπλασιάστηκε σε όγκο. Μόνον στη Μεσόγειο Θάλασσα, περίπου 5.000 εμπορικά πλοία είναι καθημερινά στην θάλασσα. Η παγκοσμιοποίηση των μεταφορών, η ευκολία της κίνησης διαμέσου των συνόρων και οι τεχνολογικές εξελίξεις, σημαίνουν ότι οι ωκεανοί και οι θάλασσες παγκοσμίως έχουν γίνει αυξανόμενα ένα εύκολα προσβάσιμο περιβάλλον για εγκληματικές δραστηριότητες και ενδεχομένως εχθρικές προσπάθειες. Αυτές ξεκινούν από την παράνομη

μετανάστευση, την διακίνηση ανθρώπων, το λαθρεμπόριο όπλων, τη διακίνηση ναρκωτικών και την πειρατεία και μπορούν να φθάσουν έως την τρομοκρατία και την διασπορά όπλων μαζικής καταστροφής (WMD) και των μέσων μεταφοράς του. Στο πλαίσιο αυτό, υπάρχουν διεθνείς συμβάσεις, κανονισμοί, κώδικες ασφαλείας για την καταπολέμηση της παράνομης θαλάσσιας δραστηριότητας (Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα –ISPS CODE – Κανονισμός εκ 725/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Αλλά μόνον η ενισχυμένη διεθνής συνεργασία και η πολύ-επίπεδη αντίδραση που περιέχει συλλογή πληροφοριών, επιβολή του νόμου και στρατιωτικές δυνατότητες μπορεί να διασφαλίσει διαρκή επιτυχία. <εν πρέπει να περνά απαρατήρητο πως στις τάξεις της συμμαχίας υπάρχουν μέλη με εκτεταμένες παραλίες, ναυτικές παραδόσεις αιώνων, μεγάλες ναυτικές δυνατότητες και εμπορικά συμφέροντα. Με βάση τα παραπάνω, εύλογα συμπεραίνουμε ότι η ναυτική ασφάλεια αποτελεί μια από τις σημαντικότερες προτεραιότητες του Ν.Α.Τ.Ο..

Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή και ξεκινώντας από την εποχή του Ψυχρού Πολέμου, οι δυνάμεις του Ν.Α.Τ.Ο. με συχνές περιπολίες και ασκήσεις πρωταγωνιστούσαν στην αποτροπή θαλάσσιων απειλών εντός των ορίων της συμμαχίας. Μέσα σε όλα αυτά τα χρόνια αναπτύχθηκε μια σειρά δεξιοτήτων στην αντιμετώπιση δύσκολων καταστάσεων, αλλά και στην διεξαγωγή και επιτυχή κατάληξη πολύπλοκων πολυεθνικών επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα ανέπτυξε σχέδια, τακτικές και πρότυπα συνεργασίας για την προστασία της ναυτιλίας σε καιρό πολέμου. Από τον Ιούλιο του 1992 έως τον Οκτώβριο του 1996 και έχοντας πλέον αφήσει πίσω την εποχή του Ψυχρού Πολέμου, το Ν.Α.Τ.Ο. παίζει καθοριστικό ρόλο στις ναυτικές επιχειρήσεις ανάσχεσης (MIOs) στην Αδριατική Θάλασσα για να επιβάλλει τις οικονομικές κυρώσεις, κατόπιν εντολής του Ο.Η.Ε., στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας. Από το 1993 σε συνεργασία με την <Ε.Ε. (Δυτικο-Ευρωπαϊκή Ένωση) ενώνουν τις MIOs τους σε μια συνδυασμένη επιχείρηση, την Sharp Guard, με ενοποιημένη διοίκηση που είχε έδρα το στρατηγείο των Συμμαχικών Ναυτικών Δυνάμεων Νοτίου Ευρώπης στη Νάπολη στην Ιταλία. Σε αυτό το διάστημα οι δυνάμεις των δύο οργανισμών έλεγξαν πάνω από 74.000 πλοία, επιβιβάστηκαν και επιθεώρησαν σχεδόν 6.000 και εξέτρεψαν της πορείας τους για επιθεώρηση σε λιμάνι σχεδόν 1.500. Με την τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και την επίκληση του άρθρου 5 της ιδρυτικής συνθήκης του Ν.Α.Τ.Ο. (σύμφωνα με αυτό το άρθρο μια ένοπλη επίθεση εναντίον ενός Συμμάχου θεωρείται ως επίθεση εναντίον όλων) ξεκίνησε μια ναυτική αντιτρομοκρατική επιχείρηση, η Active Endeavour (Ο.Α.Ε.) η οποία είχε ως σκοπό την αποτροπή τρομοκρατικών απειλών στην Ανατολική Μεσόγειο. Το Μάρτιο του 2003 η Ο.Α.Ε. διευρύνθηκε για να συμπεριλάβει τη συνοδεία εμπορικών πλοίων στα στενά Γιβραλτάρ και το Νοέμβριο το Ν.Α.Τ.Ο. ξεκίνησε τις επιχειρήσεις συμμόρφωσης, με επιβίβαση δυνάμεων του, με τη συναίνεση της σημαίας του κράτους και του πλοιάρχου του πλοίου. Η διαδικασία ήταν η εξής: Για το πλοίο που εντοπιζόταν ξεκινούσε η διαδικασία της νηοψίας. Αν αυτό βρισκόταν σε εθνικά ύδατα ειδοποιούνταν οι εθνικές λιμενικές αρχές για την

διεξαγωγή της. Εν συνεχεία, ακολουθούσε εντολή των πλοίων της συμμαχίας προς τον πλοίαρχο του σκάφους να προχωρήσει σε ανακοίνωση των στοιχείων ταυτότητας του σκάφους του. Με την ενημέρωση τα στοιχεία στέλνονταν για ταυτοποίηση, στο αρχηγείο της επιχείρησης στην Νάπολη και στο συμμαχικό κέντρο για την ναυτιλία, στο Norwood της Αγγλίας. Εάν υπήρχαν ασάφειες, ομάδα από κομάντος επιβιβάζονταν στο σκάφος για την διεξαγωγή έρευνας. Επίσης ακολουθούσε ενημέρωση στο επόμενο λιμάνι κατάπλου. Στην συνέχεια, το πλοίο θα ήταν υπό παρακολούθηση μέχρι να εισέλθει σε εθνικά χωρικά ύδατα. Αν υπήρχε άρνηση του πλοίαρχου για την διεξαγωγή νηοψίας, τα συμμαχικά πλοία θα επεδίωκαν ο έλεγχος να γίνει όταν εισέλθει το σκάφος, στα χωρικά ύδατα χώρας μέλους του Ν.Α.Τ.Ο. Το Μάρτιο του 2004 η Ο.Α.Ε. επεκτάθηκε σε όλη τη Μεσόγειο και μέσα στους επόμενους μήνες μετατράπηκε σε μια επιχείρηση καθοδηγούμενη από πληροφορίες που εστιάζονταν στον εντοπισμό και τη στενή παρακολούθηση συγκεκριμένων, ύποπτων για παράνομες ενέργειες πλοίων, επιτρέποντας μια πιο αποτελεσματική χρησιμοποίηση των δυνάμεων. Από την δημιουργία της Ο.Α.Ε. οι δυνάμεις του Ν.Α.Τ.Ο. παρακολούθησαν 88.000 πλοία. Κατάφεραν να εντοπίσουν σκάφη με ναρκωτικά, εκρηκτικά, όπλα και λαθρομετανάστες. Εδώ πρέπει να αναφερθεί πως ενώ αποτελεί συλλογική αμυντική επιχείρηση, η Ο.Α.Ε. υποστηρίχθηκε από πολλά εταιρικά κράτη (Partner countries) όπως η Ουκρανία, η Αλβανία, η Γεωργία, το Ισραήλ και άλλες.

Επίσης πέρα των ΜΙΟς υπό την διοίκηση του Ν.Α.Τ.Ο., συμμαχικά πολεμικά πλοία συμμετείχαν σε συνασπισμούς ΜΙΟς, όπως η Επιχείρηση Enduring Freedom. Η συγκεκριμένη επιχείρηση αφορούσε την συγκέντρωση ναυτικών δυνάμεων από 11 κράτη μέλη του Ν.Α.Τ.Ο. και άλλα κράτη σε μια περιοχή επιχειρήσεων, νηοψιών, ελέγχων που καλύπτει τον Κόλπο του Ομάν, την Αραβική Θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν και την Ερυθρά Θάλασσα. Ολοκληρώνοντας, θα πρέπει να αναφερθεί πως η αυξανόμενη ανάγκη για προστασία της ναυτιλίας, των εγκαταστάσεων, εδαφών και των πληθυσμών της Συμμαχίας από το αυξανόμενο κύμα των κυρίως μη-στρατιωτικών κινδύνων που μεταφέρονται από την θάλασσα, φαίνεται να διευκολύνουν το Ν.Α.Τ.Ο. να αναλάβει ένα συγκεκριμένο και σαφή. ρόλο. Αυτός θα πρέπει να είναι συμπληρωματικός στις λειτουργίες που εκτελούν οι εθνικές και οι διεθνείς πολιτικές υπηρεσίες επιβολής του νόμου και οι ναυτιλιακές διοικήσεις. Και ενώ οι επιχειρήσεις ναυτιλιακής ασφάλειας από την φύση τους αντιμετωπίζουν όλα τα είδη των προερχομένων από την θάλασσα κινδύνων, το Ν.Α.Τ.Ο. θα πρέπει να δώσει έμφαση στην έγκαιρη, υψηλού-βαθμού συλλογή πληροφοριών και ειδικά εκεί που έχει συμφέροντα ασφαλείας να διαφυλάξει και ιδιαίτερη αξία να προσθέσει, όπως για παράδειγμα, στην προστασία της ναυτιλίας που σχετίζεται με την μεταφορά ενέργειας (πετρέλαιο και αέριο) και τη σχετική θαλάσσια υποδομή, την άμυνα εναντίον της τρομοκρατίας και την πρόληψη της διασποράς των WMD.

Ένας τέτοιος ρόλος μπορεί να κινείται στις εξής κατευθύνσεις:

- ❖ Την τακτική και συνεχή περιπολία από τις ναυτικές δυνάμεις του Ν.Α.Τ.Ο. των θαλάσσιων γραμμών και των στενών, κυρίως εκείνων που χρησιμοποιούνται από δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου και αερίου. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί και στην προστασία και της θαλάσσιας υποδομής όπως είναι τα γεωτρύπανα και οι δεξαμενές πετρελαίου.
- ❖ Το σχεδιασμό και την διεξαγωγή επιχειρήσεων ναυτιλιακής ασφάλειας που οι δυνάμεις του Ν.Α.Τ.Ο. θα έχουν πρωτεύοντα ρόλο, με επίκεντρο πολύπλοκες ΜΙΟs, που απαιτούν εξειδικευμένες και άρτια εκπαιδευμένες δυνάμεις.
- ❖ Τη δημιουργία ενός πολύπλευρου δικτύου συνεργασίας (πολιτικού, στρατιωτικού, νομικού επιπέδου) μεταξύ των ναυτικών αρχηγείων, των εθνικών αρμόδιων φορέων και λοιπών διεθνών υπηρεσιών.

Τη συνεχή και πλήρη γνώση της ναυτιλιακής κατάστασης που προϋποθέτει παρακολούθηση, συγκέντρωση-πληροφοριών και ανταλλαγή-πληροφοριών. Εδώ ιδιαίτερα κομβικός θα είναι ο ρόλος του στρατηγείου του Ν.Α.Τ.Ο. στην Νάπολη και του συμμαχικού κέντρου για την ναυτιλία στο Northwood, όπως επίσης και του Εκπαιδευτικού Κέντρου Ναυτικών Επιχειρήσεων Ανάσχεσης στη Σούδα της Κρήτης. Το συγκεκριμένο Κέντρο ιδρύθηκε το 2004 με σκοπό την ανταλλαγή των καλύτερων πρακτικών, την ανάπτυξη δόγματος, και την παροχή εξάσκησης στο σχεδιασμό και την εκτέλεση ΜΙΟs μεταξύ των Συμμάχων και με εταίρους του Ν.Α.Τ.Ο.

#### 4.2 Ε.Ε. ΚΑΙ ISPS

Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 η ΕΕ τήρησε στάση αναμονής για τις εξελίξεις στο ζήτημα της ασφάλειας στους κόλπους του ΙΜΟ. Τον Απρίλιο του 2002 η Επιτροπή ζήτησε από την ΕΟΚΕ την κατάρτιση διερευνητικής γνωμοδότησης σχετικά με το θέμα της ασφάλειας των μεταφορών. Η ΕΟΚΕ όρισε την Δρα Άννα Μπρεδήμα ως γενική εισηγήτρια και η εισήγηση της έγινε δεκτή τον Οκτώβριο του 2002, απετέλεσε δε την βάση για την μετέπειτα νομοθετική ρύθμιση του θέματος από την Ε.Ε. Στην εισήγηση θίγονται όλες οι παράμετροι του μεταφορικού δικτύου και τονίζεται η ανάγκη για την δια λειτουργικότητα της ολοκληρωμένης μεταφορικής αλυσίδας με την ενίσχυση του ασθενέστερου κρίκου της, οι επιδράσεις στον ανθρώπινο παράγοντα, ζητήματα ανταγωνισμού που ενδεχομένως αναφανούν, ζητήματα κόστους, προστατευτισμού και κίνδυνο εμπορευματικών σκοπιμοτήτων. Τονίζεται δε η ανάγκη, οι οποιοσδήποτε αποφάσεις να λαμβάνονται στα διεθνή φόρα και να είναι συντονισμένες, ν' αποφεύγονται τα μονομερή και αυθαίρετα μέτρα και να διασφαλίζονται οι θεμελιώδεις αρχές σχετικά με τα ανθρώπινα δικαιώματα.



#### 4.2.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 725/2004

Η ανάγκη για την θέσπιση του παραπάνω υπαγορεύτηκε από την βούληση της Ε.Ε. για την ομοιόμορφη και εναρμονισμένη εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων της SOLAS και του Κώδικα ISPS και ο εναρμονισμένος έλεγχος των πλοίων τρίτων που προσεγγίζουν τις ακτές και τα λιμάνια τα Ε.Ε. και για να αποφευχθεί η διαφορετική εφαρμογή τους από τα Κ-Μ., λόγω της ύπαρξης τόσο δεσμευτικών, όσο και διατάξεων με την μορφή συστάσεων. Σημειώνεται, ότι στην αιτιολογική έκθεση για την θέσπιση του Κανονισμού αναφέρεται, ότι ορισμένες από τις υποχρεωτικές διατάξεις επιδέχονται διάφορες ερμηνείες και προσαρμογές χωρίς αυτές να προσδιορίζονται ακριβώς. Κυριότερα σημεία του Κανονισμού:

- ο Ορισμός « σκόπιμης παράνομης ενέργειας»: πράξη εκ προθέσεως, η οποία ως εκ της φύσεως ή του πλαισίου της, μπορεί να βλάψει τόσο τα πλοία που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο ή τις εθνικές μεταφορές, τους επιβάτες ή το φορτίο τους, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται.
- ο Διεθνής θαλάσσια κυκλοφορία: κάθε σύνδεση δια θαλάσσης με πλοίο ανάμεσα σε μία λιμενική εγκατάσταση ΚΜ και μία λιμενική εγκατάσταση εκτός αυτού του ΚΜ ή αντιστρόφως, και έναρξη εφαρμογής από 1ης Ιουλίου 2004.
- ο Εθνική θαλάσσια κυκλοφορία: Κάθε σύνδεση με πλοίο σε θαλάσσια περιοχή ανάμεσα σε μία λιμενική εγκατάσταση ΚΜ και την ίδια ή άλλη λιμενική εγκατάσταση του ίδιου ΚΜ. Έναρξη ισχύος για τα επιβατηγά πλοία που εξυπηρετούν την εθνική θαλάσσια κυκλοφορία από 1ης Ιουλίου 2005 και για άλλες κατηγορίες πλοίων που εξυπηρετούν εθνική κυκλοφορία από 1ης Ιουλίου 2007.
- ο Διατάξεις του Β μέρους του Κώδικα του ISPS με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται τα ΚΜ σαν να ήταν δεσμευτικές:
  - ο 1.12 (αναθεώρηση των σχεδίων ασφαλείας των πλοίων),
  - ο 1.16 (αξιολόγηση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων )
  - ο 4.1 (προστασία του απορρήτου των σχεδίων και των αξιολογήσεων ασφαλείας),
  - ο 4.4 (αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφαλείας),
  - ο 4.5 (ελάχιστες αρμοδιότητες των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας
  - ο 4.8 (καθορισμός του επιπέδου ασφαλείας),
  - ο 4.14, 4.15, 4.16 (σημεία επαφής και πληροφορίες σχετικά με τα σχέδια ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων),
  - ο 4.18 (έγγραφα εξακρίβωσης της ταυτότητας),

- 4.24 (εφαρμογή από τα πλοία των μέτρων ασφαλείας που ισχύουν στα χωρικά ύδατα του κράτους στα οποία πλέουν),
- 4.28 (πληρώματα των πλοίων),
- 4.41 (διαβίβαση πληροφοριών σε περίπτωση εκδίωξης πλοίου από έναν λιμένα ή άρνησης εισόδου σε αυτόν),
- 4.45 (πλοία προερχόμενα από κράτη που δεν έχουν υπογράψει τη Σύμβαση),
- 6.1 (υποχρέωση της εταιρείας να παρέχει στον Πλοίαρχο πληροφορίες σχετικά με τους φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου),
- 8.3 έως 8.10 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου),
- 9.2 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στο σχέδιο ασφαλείας του πλοίου),
- 9.4 (ανεξαρτησία των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας),
- 13.6 και 13.7 (περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας για τα πληρώματα των πλοίων, και για τους υπεύθυνους ασφαλείας των εταιρειών και των πλοίων),
- 15.3 και 15.4 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης),
- 16.3 και 16.8 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στο σχέδιο ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης),
- 18.5 και 18.6 (περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις και για το προσωπικό ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων).

#### 4.2.2 ΔΙΑΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η πολιτική βούληση για την περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων με τις χώρες της Νοτίου Μεσογείου τονίστηκε στο Συμβούλιο της Κοπεγχάγης, στις 12 και 13 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2002, ενώ από το 1995 η Δήλωση της Βαρκελώνης έδινε έμφαση στη διασύνδεση των μεσογειακών δικτύων μεταφορών με το διευρωπαϊκό δίκτυο και στην ανάπτυξη των συνδέσεων Νότου-Νότου. Η Επιτροπή με σχετική ανακοίνωση αποσκοπεί να υλοποιήσει αυτή την ιδέα με τον καθορισμό των χαρακτηριστικών του και του συνυπολογισμού των περιορισμών που είναι εγγενείς σε αυτό, είτε πρόκειται για θέματα ασφάλειας από ατυχήματα και κακόβουλες πράξεις, είτε πρόκειται για ζητήματα χρηματοδότησης.

### 4.3 ΣΔΙΤ ΚΑΙ ISPS

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στις προσπάθειες εναρμόνισης του Ελληνικού κράτους με τις οδηγίες του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων γνωστού σαν ISPS κώδικα (International Ships and Port Facilities Security Code). Σημαντικό εργαλείο στην επίτευξη των απαιτούμενων από τον ISPS Code αποτελούν οι Συμπράξεις δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, γνωστές ως ΣΔΙΤ. Όπως προαναφέρθηκε, σε προηγούμενα κεφάλαια, η Ελλάδα με Προεδρικό διάταγμα, στις 11/2/2004 κύρωσε, τόσο τις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74 όσο και τον ISPS Code. Στη συνέχεια του κεφαλαίου θα παρουσιαστούν τα βασικά στοιχεία των ΣΔΙΤ και θα γίνει αναφορά σε εγκεκριμένο σχέδιο ΣΔΙΤ που σχετίζεται με την ασφάλεια των ελληνικών λιμενικών εγκαταστάσεων.

Οι Συμπράξεις δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν πολύτιμο εργαλείο για την κατασκευή δημόσιων υποδομών και την παροχή υπηρεσιών προς τους πολίτες. Αποτελούν μορφές συνεργασίας των δημοσίων αρχών με επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, οι οποίες αποσκοπούν μεταξύ άλλων στην εξασφάλιση του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαχείρισης δημοσίων υποδομών, αλλά και στην παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας. Τα ΣΔΙΤ επικεντρώνονται στην παροχή δημοσίων υπηρεσιών μέσω ενεργούς συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα. Για παράδειγμα, έργα δημοσίων υποδομών, με καλά δομημένες συμβάσεις συμπράξεων, μπορούν να σχεδιαστούν, να υλοποιηθούν και να λειτουργούν από ιδιωτικές εταιρίες. Έτσι τα έργα ΣΔΙΤ αποτελούν μια εναλλακτική μέθοδο για να επιτευχθεί το βέλτιστο μίγμα μεταξύ των ιδιωτικών και κρατικών κεφαλαίων.

Όλα τα έργα ΣΔΙΤ εγκρίνονται, ελέγχονται και συντονίζονται από την αρμόδια διυπουργική Επιτροπή (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ), και υποστηρίζονται από την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ) που υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών (Ν. 3389/2005, ΦΕΚ Α' 232).

Επίσης, τα έργα ΣΔΙΤ δεν χρειάζονται επικύρωση από το κοινοβούλιο. Τα έργα ΣΔΙΤ χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: α) σε έργα που χρηματοδοτούνται από το Κράτος β) σε αυτοχρηματοδοτούμενα έργα δηλ. σε έργα που χρηματοδοτούνται από τον τελικό χρήστη όπως πχ μέσω διοδίων. Οι τομείς στους οποίους μπορούν να εφαρμοστεί ΣΔΙΤ αφορούν έργα υποδομών όπως αυτοκινητόδρομοι, εκπαίδευσης για την κατασκευή σχολείων και πανεπιστημίων, δημοσίων κτιρίων, νοσοκομείων, περιβαλλοντικών έργων. Σύμπραξη ΣΔΙΤ μπορούμε να έχουμε και στην περίπτωση που θέλουμε να βελτιώσουμε τις υποδομές στα λιμάνια.

#### 4.3.1 Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS ΜΕΣΩ Σ.Δ.Ι.Τ.

Μέσω των ΣΔΙΤ έχει εγκριθεί μόνο ένα έργο το οποίο σχετίζεται με την ασφάλεια των ελληνικών λιμενικών εγκαταστάσεων. Στα πλαίσια της αξιοποίησής του Νόμου 3389/2005 (ΦΕΚ Α΄ 232) για τις Συμπράξεις δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ΣΔΙΤ, εγκρίθηκε από την αρμόδια διυπουργική επιτροπή για τα έργα ΣΔΙΤ πρόταση αναφορικά με την εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων ασφαλείας στους 12 μεγαλύτερους ελληνικούς λιμένες για την κάλυψη των διεθνών και ευρωπαϊκών κανονισμών ασφαλείας. Οι λιμένες, στους οποίους πρόκειται να εγκατασταθούν τα συστήματα ασφαλείας, είναι οι: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηρακλείου, Βόλου, Καβάλας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας και Αλεξανδρούπολης. Το έργο αφορά στο σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων ασφαλείας και την παροχή υπηρεσιών φύλαξης, με αναθέτουσα αρχή το ΥΠΟΙΑΝ. Αυτή τη στιγμή έχουν επιλεγεί ο νομικός και χρηματοοικονομικός σύμβουλος της αναθέτουσας αρχής και θα ξεκινήσει η διαδικασία διαγωνισμού για να βρεθεί ο ιδιώτης εταίρος που θα αναλάβει το σύνολο του έργου

([www.sdit.mnec.gr/el/projects/projects/project0014.html](http://www.sdit.mnec.gr/el/projects/projects/project0014.html))

Το υψηλό κόστος και οι αυξημένες απαιτήσεις τεχνογνωσίας του έργου της ασφαλείας επιβάλλουν την υλοποίηση του μέσω των Σ.Δ.Ι.Τ.. Αναμένεται δε μέσω της προσέλκυσης ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων να επιτευχθεί η αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και της εμπειρίας του ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση έργων ασφαλείας υψηλής τεχνολογίας, τόσο κατά τη διάρκεια της εγκατάστασης όσο και κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης, δίνοντας τη δυνατότητα τμηματικής αποπληρωμής του έργου και σύνδεσής της με το επίπεδο ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Η διάρκεια των συμβάσεων ΣΔΙΤ θα είναι δεκαετής και θα αφορά σε 2 έτη κατασκευής του έργου και σε 8 έτη λειτουργίας. Ο ιδιώτης ανάδοχος αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση του έργου καθώς και τους κινδύνους της ορθής λειτουργίας του για 8 έτη. Το ελληνικό δημόσιο αναλαμβάνει την αποπληρωμή του έργου μέσω καταβολής στον ιδιώτη ανάδοχο ετήσιων «αμοιβών διαθεσιμότητας» ([www.greekshippingnews.gr/?q=node/2833](http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/2833)).

Με την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου (ενδεικτικού προϋπολογισμού περί τα 400 εκ ευρώ για τη δεκαετία) θα εξασφαλισθεί (Κοροντζής, 2010):

- Η προμήθεια, εγκατάσταση, δοκιμή και θέση σε λειτουργία εξοπλισμού και συστημάτων ασφαλείας.
- Η παροχή stand by εξοπλισμού.

- Η εκπαίδευση προσωπικού των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε., του ΥΠΟΙΑΝ καθώς και του ΥΠτΠ.
- Η συντήρηση του εξοπλισμού για όλη τη διάρκεια της σύμπραξης.
- Η παροχή υπηρεσιών φύλαξης.
- Η παροχή υπηρεσιών τεχνικής διαχείρισης συστημάτων ασφαλείας.
- Η πρόσληψη Συμβούλου που θα αναλάβει την παρακολούθηση της Σύμπραξης (Παρακολούθηση και διασφάλιση της λειτουργίας του μηχανισμού είσπραξης εσόδων του έργου, τήρηση όρων του Συμβολαίου διαχείρισης Επιπέδου Υπηρεσιών της Σύμβασης, καθορισμός των απαιτήσεων και ενεργειών μετά την ολοκλήρωση της σύμπραξης).

Ολοκληρώνοντας, θα πρέπει να τονιστεί πως η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον. Οι οικονομικές και τεχνολογικές μεταβολές που έχουν συντελεστεί και επηρεάζουν το χώρο των μεταφορών.

γενικότερα, καθορίζουν τις προϋποθέσεις οργανώσεως, λειτουργίας και αναπτύξεως των λιμένων και προσδιορίζουν τις ανάγκες και κατευθύνσεις διαμορφώσεως του λιμενικού προϊόντος.

Η μεταφορική αλυσίδα είναι ιδιαίτερα σύνθετη και το μεγαλύτερο πρόβλημα στην εξασφάλιση της ασφάλειας εντοπίζεται στο γεγονός ότι εμπλέκονται πολλές αρχές και φορείς από την έναρξη μέχρι το πέρας της μεταφοράς. Ένας τεράστιος όγκος φορτίων, διακινείται μέσω των λιμένων σε διάφορους τύπους σε containers, σε παλέτες, σε trailer, σε δεξαμενές, σε μορφή χύδην κλπ. Στην Ευρώπη, υπάρχουν περισσότεροι από 1000 λιμένες από όπου διακινούνται περισσότεροι από 3.5 δις. τόνοι φορτίου ετησίως, καθώς επίσης και περί τους 350 εκ. επιβάτες. Παράλληλα, επισημαίνεται ότι περί τα 350.000 άτομα εργάζονται σήμερα στους λιμένες της Ευρώπης.

Είναι εμφανές ότι τρομοκρατικές επιθέσεις και οι έκνομες ενέργειες σε λιμένες, μπορούν εύκολα να επιφέρουν σοβαρές διαταραχές στα συστήματα μεταφοράς και να αποτελέσουν αιτία σοβαρών επιπτώσεων σε παρακείμενες βιομηχανίες καθώς και να αποβούν σε βάρος της ζωής των προσώπων του λιμένα ή του πληθυσμού των παρακείμενων περιοχών. Η ασφάλεια συνιστά κρίσιμη παράμετρο, προκειμένου να διαφυλαχθούν και να αναπτυχθούν τα πλεονεκτήματα που εξασφαλίζει ο νέος ρόλος που καλούνται να διαδραματίσουν οι λιμένες στη μεταφορική αλυσίδα και να διατηρηθεί η εμπιστοσύνη των φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό.

Το έργο είναι πρωτοποριακό για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, τόσο λόγω της ιδιομορφίας και πολυπλοκότητας του θέματος, όσο και λόγω της δυνατότητας υλοποίησεως του μέσω ΣΔΙΤ σε ποσοστό 100% της επενδύσεως.

Επισημαίνεται ότι το έργο αυτό θα αποτελέσει τον Οδηγό για την αντίστοιχη υλοποίηση σε δεύτερη φάση νέου έργου ΣΔΙΤ, για την υλοποίηση έργων ασφαλείας σε 68 επιπλέον λιμένες, φορείς διοικήσεως των οποίων είναι, Λιμενικά Ταμεία (Λ.Τ.), Νομαρχιακά Λ.Τ. ή Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

Η Ελλάδα παραμένει η κατεξοχήν ναυτική χώρα της ΕΕ και η μεγάλη σημασία των λιμενικών της εγκαταστάσεων (70 λιμάνια και 168 λιμενικές εγκαταστάσεις) για την ασφάλεια τόσο για της ίδιας όσο και την της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθιστούν επιτακτική την προώθηση και συνέχιση τέτοιων έργων.

#### 4.4 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Η Ελλάδα, ενστερνιζόμενη πλήρως το μείζον ζήτημα της ασφαλείας των θαλασσιών μεταφορών σε εθνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο κύρωσε χωρίς ολιγορία τις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74 και τον ISPS Code (Καυκούλας, Α. 2013) ενώ με τη δημοσίευση του Κανονισμού 725/2004ΕΚ για τη βελτίωση της ασφαλείας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις των κρατών - μελών, είχε ήδη συγκροτηθεί στο τότε Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΔΕΔΑΠΛΕ) με αντικείμενο την εποπτεία και έλεγχο εφαρμογής των Κωδίκων ISM και ISPS στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας.

Παράλληλα και σε ικανοποίηση απαίτησης του Κανονισμού 725/2004ΕΚ για έγκριση εθνικού προγράμματος εφαρμογής του, αλλά και ενσωμάτωσης της Οδηγίας 65/2005ΕΚ για την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων στο εθνικό δίκαιο, εκδόθηκε ο Νόμος 3622/2007 που ως σκοπό του έχει τον σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο των αρμοδιοτήτων και δράσεων, καθώς και το συντονισμό αυτών για τη διασφάλιση της εφαρμογής της ανωτέρω κοινοτικής νομοθεσίας για τη βελτίωση της ασφαλείας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων από σκόπιμες παράνομες ενέργειες. Με τον Νόμο αυτό θεσμοθετείται το κατάλληλο μέσο -εργαλείο εναρμονισμένης εφαρμογής μέτρων σε εθνικό επίπεδο για τη βελτίωση της ασφαλείας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και την εθνική θαλάσσια κυκλοφορία καθώς και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες της επικράτειας.

Μια απλή στατιστική αναφορά ενδεχόμενα θα βοηθούσε να αντιληφθεί κανείς το αριθμητικό μέγεθος των εμπλεκόμενων στη χώρα μας μερών στον τομέα της ασφαλείας των θαλασσιών μεταφορών. Ο αριθμός των πλοίων που φέρουν την σημαία της Ελλάδας είναι σημαντικά μεγάλος. (Καυκούλας, Α. 2013) Παραπάνω από 860 εξ' αυτών είναι πλοία διεθνών πλόων ή επιβατηγά εθνικής κυκλοφορίας που εκτελούν πλόες κατηγορίας Α,

ήτοι πλόες άνω των 20 ναυτικών μιλίων από τις ακτές (ουσιαστικά τα επιβατηγά πλοία της γραμμής Πειραιά - Κρήτη). Τα πλοία αυτά εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου XI-2 της Δ.Σ. SOLAS και του Κανονισμού 725/2004ΕΚ. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι οφείλουν και εφαρμόζουν μια σειρά από μέτρα και διαδικασίες που στόχο έχουν την ενίσχυση της ασφάλειας τους σε επίπεδο πρόληψης έναντι

σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Σε ότι αφορά τις υπόχρεες εφαρμογής μέτρων ασφάλειας λιμενικές εγκαταστάσεις της Χώρας μας, ο αριθμός τους ανέρχεται στις 160 περίπου. Από αυτές οι μισές είναι λιμενικές εγκαταστάσεις που εκμεταλλεύονται από ιδιωτικές εταιρείες (π.χ. παραγωγής & εμπορίας πετρελαιοειδών, αδρανών υλικών, κ.λπ.) ενώ οι υπόλοιπες (περί τις 80) είναι δημόσιου χαρακτήρα και τελούν υπό την διοίκηση και εκμετάλλευση Οργανισμών Λιμένα, Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων. Αντίστοιχα, οι λιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2005/65ΕΚ και οφείλουν να εφαρμόζουν τις διατάξεις της είναι 37.





#### 4.5 Ο ISPS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΕ ΚΑΠΟΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε. – ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ

Στο παρακάτω πίνακα, είναι εύκολο να δούμε το ποσό το οποίο καλείται να πληρώσει ο πελάτης για τις υπηρεσίες ασφάλειας του ε/κ του που παρέχεται από τον ΟΛΠ.

Τα στοιχεία αυτά αφορούν το ISPS ανά ε/κ , ανεξαρτήτως ύψους(20ft,40ft) και βρέθηκαν από μία liner εταιρία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Παρακάτω διαφαίνεται και η διαφορά του Πειραιά με άλλα λιμάνια του ίδιου service.

ΛΙΜΑΝΙ	EUR OR GBP OR USD / CONTAINER
Liverpool/Cardiff	5 GBP
Avonmouth	10 GBP
Dublin	12 EUR
Belfast	8 EUR
Mersin	10 USD
Salerno	9 EUR
Izmir	12 USD
Ambarli	12 USD
Leixoes	8 EUR
Castellon	10 EUR
Barcelona	12 EUR
Marseilles	12 EUR
Genoa	15 EUR
Piraeus	10 EUR
Gebze	Carrier 2 USD – Port 12.98 USD

Συνεχίζοντας το στο παράδειγμα της liner ναυτιλίας. Μίας εταιρίας γραμμής με ε/κ.

<<Θεωρούμε ότι ένας φορτωτής που βρίσκεται στον Βόλο , θέλει να φορτώσει ένα ε/κ 40ft hc με βαρέλια με ελιές. Ο παραλήπτης βρίσκεται στο Ashdod του Ισραήλ. Παρακάτω μπορούμε να δούμε τα έξοδα που καλείται να πληρώσει ο παραλήπτης σε περίπτωση door to door μεταφοράς. Επίσης το ποσοστό του ISPS και του VGM αναλογικά με το κόστος της όλης μεταφοράς :

- Οδική μεταφορά από Βόλο→λιμάνι του Πειραιά **euro 400**
- Εκτελωνισμός **euro 40**
- Free in (THC,DOCS,ISPS,AGENCY FEE) **euro 250**
- VGM **euro 15** or **euro 12** αν το ζυγίσει ο φορτωτής με δικό του εξοπλισμό
- FREIGHT **euro 300**
- Surcharges για Ισραήλ(WAR RISK,CONJESTION,EFS,BAF,CAF) **euro 160**
- Free out (THC,DOCS,ISPS,AGENCY FEE) **euro 320**
- Εκτελωνισμός **euro 60**
- Μεταφορά από την πόρτα του λιμανιού μέχρι τις αποθήκες του πελάτη **euro 500**

Το ISPS στο Ισραήλ λόγω της κατάστασης κυμαίνεται από 20 ευρώ με 25 ευρώ.

Στο προκείμενο παράδειγμα θεωρούμε ότι είναι 20 την συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Τα παραπάνω ποσά είναι αληθινά. Ο πελάτης βρίσκεται στο Holon του Ισραήλ κοντά στο λιμάνι του Ashdod.

Στις παραπάνω τιμές χρησιμοποιούμε τους όρους FIFO(Free In-Free out). Ο ναύλος με λίγα λόγια είναι καθαρός και αφορά μόνο την θαλάσσια μεταφορά.

Το κόστος της door to door μεταφοράς ανήλθε στα **euro 2045**. Με λίγα λόγια το ISPS και το VGM ανέρχονται στα 45 ευρώ. Το κόστος του ISPS στην συγκεκριμένη μεταφορά είναι χοντρικά το 4% όλης της μεταφοράς.

Εξαιτίας της διαλιμενικής ανταγωνιστικότητας η απόψή μου είναι ότι το κόστος του ISPS και του VGM θα αποτελεί το 4% της μεταφοράς ασχέτως με τα όποια έργα ανάπτυξης γίνουν στο λιμάνι Πειραιά ή στο Ισραήλ αντίστοιχα.

Τέλος , θα ήθελα να προσθέσω ότι αναλόγως με το λιμάνι προορισμού μπαίνουν και άλλα surcharges όπως :

BAF:Bunker Adjustment Factor

LLS:Low Sulphur Fuel Surcharge

CAF:Currency Adjustment Factor

SUZ:Suez Canal Transit Charge

PPS:Peak Season Surcharge

GAS:Gulf of Aden Surcharge

EFS:Emergency Fuel Surcharge(λόγω της αύξησης της τιμής του πετρελαίου)

## Συμπεράσματα

Ο κώδικας, αν και εφαρμόζεται τόσο στην Ελλάδα, όσο και στα υπόλοιπα συμβαλλόμενα κράτη, σε κάποιες χώρες με κάποια ελαστικότητα, σε άλλες πιο αυστηρά, ωστόσο δεν επέφερε το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Δεν είναι δυνατό βέβαια να αρνηθεί κανείς ότι η ποιοτική αναβάθμιση της αντίληψης των υπευθύνων της εταιρίας και του πλοίου, όσον αφορά τον τρόπο εντοπισμού υπόπτων συμβάλλει σε ένα βαθμό στην αποτροπή. Επίσης στην αποτροπή συμβάλλει και η ποιοτική αναβάθμιση της αντίληψης των υπευθύνων των λιμένων, των τερματικών σταθμών και γενικότερα των αρχών κάθε χώρας οι οποίες ασχολούνται με την πρόληψη και αποτροπή εκνόμων ενεργειών.

Συνοπτικά, ενώ μπορεί ως ένα σημείο ο κώδικας να είναι αποτρεπτικός, για μεμονωμένες μη οργανωμένες περιπτώσεις, σε καμία περίπτωση δεν θεωρείται απαγορευτικός. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών, όσο αφορά εταιρία και πλοίο και στον καλύτερο δυνατό βαθμό να γίνει, δεν έχει τη δυνατότητα να αποτρέψει οποιαδήποτε οργανωμένη έκνομη ενέργεια.

Κατά την άποψη μου, αυτό οφείλεται σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό στην εγγενή αδυναμία πλήρους προστασίας ενός πλοίου, παρά στις αδυναμίες που παρουσιάζει ο εν λόγω κώδικας.

Υπάρχει αδράνεια τόσο από τις σημαίες όσο και από τη διοίκηση στο όντας κύριο / λειτουργικό επίπεδο. Είναι φυσικό να υπάρξει μια αρνητική επίπτωση στην ταχύτητα της εφαρμογής. Υπάρχουν κατανοητοί λόγοι. Η ασφάλεια είναι νέα σε πολλούς από εμάς και μέχρι τώρα αφορούσε τη περιοχή των στρατιωτικών και ναυτικών τμημάτων και της επιβολής νόμου. Αν και γνώριζαν για πάνω από 12 μήνες ότι ο κώδικας ερχόταν, τώρα πια μετά από 11 μήνες στην περίοδο εφαρμογής, καταλαβαίνουμε ότι υπάρχει λίγος χρόνος που αφήνεται για περαιτέρω καθυστερήσεις ή και δικαιολογίες. Είναι ακριβώς το ίδιο όπως και με τον ISM. Οι μεγάλες επιχειρήσεις θα αρχίσουν πρώτα (όπως ήδη κάνουν) και θα θέσουν το δείκτη. Κατόπιν θα ακολουθήσουν και οι υπόλοιποι.

Θεωρώ ότι ο πολλαπλασιαστικός αντίκτυπος είναι ότι πολλοί δίδουν την ευκαιρία στους ιδιοκτήτες των λιμενικών εγκαταστάσεων να καθυστερήσουν. Παραδείγματος χάριν, πολλοί ιδιοκτήτες στην αγορά θεωρούν ότι η προθεσμία για τη συμμόρφωση με τις οδηγίες του κώδικα θα παραταθεί και επομένως αναβάλλουν να αρχίσουν τις αξιολογήσεις και τον προγραμματισμό. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις πρέπει να καταστήσουν σαφή την πολιτική τους όσον αφορά στην επιβολή της προθεσμίας συμμόρφωσης.

Πιο ανησυχητικό εν τούτοις είναι η βασική έλλειψη κατανόησης των επιπτώσεων του κώδικα στα μεγάλα τμήματα της ναυτιλιακής κοινότητας. Εν τω μεταξύ, ανησυχώ ιδιαίτερα για την αργή αντίδραση από τις λιμενικές αρχές. Θεωρώ ότι οι προκλήσεις της εφαρμογής του κώδικα είναι πολύ μεγαλύτερες με το στοιχείο του ISPS κώδικα.

Στο Αμερικανικό νηογνώμονα (ABS) σε σεμινάριο που διηγήθηκε πρόσφατα στην Αθήνα, ο υπεύθυνος του προγράμματος για το κώδικα σχολίασε ότι ο κώδικας θα δημιουργήσει αναμφισβήτητα κάποια σύγχυση βραχυπρόθεσμα δεδομένου ότι περίπου 43.000 πλοία και πολλές κινητές μονάδες παράκτιων διατρήσεων θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Είναι προφανές ότι η εφαρμογή του κώδικα για την προστασία των πλοίων απαιτεί ένα πλήρως συντεταγμένο σχέδιο πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών, η αποτελεσματικότητα του οποίου κρίνεται και από την συνεργασία αρχών και λιμενικών εγκαταστάσεων με το πλοίο και την εταιρία. Εξυπακούεται δηλαδή ότι ένα ισοδύναμο σχέδιο πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών, με βάση τις ίδιες αρχές και τους ίδιους κανονισμούς, θα πρέπει να διαθέτουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις, οι τερματικοί σταθμοί φόρτωσης και τα λοιπά εμπλεκόμενα μέρη.

Η διεθνής κοινότητα αντιλαμβανόμενη την αμεσότητα στην εφαρμογή ενός κώδικα για την αύξηση της ασφάλειας των πλοίων, και επιθυμώντας η εφαρμογή του κώδικα αυτού να επεκταθεί και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, κινήθηκε με τον ταχύτερο τρόπο. Για να αποφύγει χρονοβόρες διαδικασίες που απαιτούνται από κάθε κράτος μέλος για την θέσπιση εθνικών κανονισμών σχετικών με την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και των πλοίων που ελλιμενίζονται σε αυτές, προχώρησε άμεσα στην επέκταση του σχετικού κεφαλαίου της SOLAS και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η διεθνής κοινότητα έχοντας την εμπειρία από την επέκταση της εφαρμογής του μπλε κώδικα (MSC.47(66)) και στους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης φορτίου χύδην συμφώνησε, οι διατάξεις του κώδικα (ISPS) που σχετίζονται με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, να αφορούν αποκλειστικά τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα.

ανάγκες κ.α.)

Υπάρχουν όμως τομείς σύγχυσης. Αυτοί κυμαίνονται από τις μικρές ανωμαλίες που προκύπτουν από τις απαιτήσεις ορισμένων τμημάτων του κώδικα, ως τα μεγάλα ζητήματα πολιτικής όπως το εάν η κατάρτιση για την ασφάλεια και την εταιρεία πρέπει να είναι καθοδηγητική και υποχρεωτική, δεδομένου ότι αυτό ισχύει στη αεροπορική βιομηχανία.

Επιπλέον, μερικές ναυτιλιακές εταιρίες είναι δύσπιστες για το αν αυτά τα νέα μέτρα θα είναι τελικά αποτρεπτικός παράγοντας στην πρόθεση για την οποιαδήποτε μορφής επίθεσης στο πλοίο. Η επίθεση στο

Limbourg, π.χ, έδειξε ότι τα μεγάλα πλοία δεν είναι ευχείριστα και είναι έτσι ιδιαίτερα τρωτά σε εξωτερικές επίθεσεις.

Εκείνοι που τάσσονται υπέρ του κώδικα υποστηρίζουν ότι τα αντίμετρα θα παρουσιάσουν περισσότερα του ενός αποτρεπτικού παράγοντα από το να μην πάρουμε κανένα μέτρο που είναι η γενική εικόνα που ισχύει σε εισαγωγικά μέχρι τώρα (πολλές ναυτιλιακές εταιρείες υποστηρίζουν ότι σε επικίνδυνες περιοχές αυτά τα επιπλέον μέτρα παίρνονταν πολύ πριν από την εφαρμογή του κώδικα). Το ότι θα υπάρξουν δυσκολίες είναι το μόνο σίγουρο αλλά οι προοπτικές της ασφάλειας αυτής θα αναγκάσουν τα πολυεθνικά συμβαλλόμενα μέρη να αντιμετωπίσουν τα ζητήματα ασφάλειας καλύτερα και σοβαρότερα. Πιστεύω ότι παρουσιάζεται μια καλή αφετηρία για τη βελτίωση της συνειδητοποίησης για το θέμα της ασφάλειας.

Οι προτάσεις μου για την κατά τη κρίση μου βελτίωση του κώδικα, αναπτύσσονται παρακάτω, όπου διεξάγονται και τα συμπεράσματα της αποτελεσματικότητας του ISPS.

Ο ISPS αποτελεί μια νομοθετημένη προσπάθεια πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών στα πλοία. Οι απαιτήσεις που έχει θέσει, βοήθησαν σημαντικά στην οργάνωση και στην ποιοτική αναβάθμιση της αντίληψης των υπευθύνων της εταιρίας και του πλοίου, και οδήγησαν σε καλύτερα συντονισμένη δράση κατά την αντιμετώπιση οποιουδήποτε έκνομου συμβάντος.

Σε αποστάσεις άνω των 500ν.μ., τα πλοία δεν ακολουθούν συγκεκριμένες διαδρομές αλλά βρίσκονται σε πολύ μεγάλη διασπορά. Είναι σαφέστατο πλέον, ότι όλες οι έκνομες ομάδες έχουν εξοπλιστεί με σημαντικό ηλεκτρονικό εξοπλισμό, τον οποίον χρησιμοποιούν για τον εντοπισμό των πλοίων, εκμεταλλευόμενοι την ύπαρξη επ' αυτών ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ο οποίος έχει εγκατασταθεί για την ασφάλειά τους.

Παράλληλα έχει διαπιστωθεί ότι πλήττονται συγκεκριμένα πλοία, σημαντικού εκτοπίσματος και με ακριβό φορτίο. Αυτό προφανέστατα σημαίνει ότι, οι συγκεκριμένες έκνομες ομάδες έχουν πρόσβαση, στο ναυλομεσιτικό κύκλωμα από το οποίο λαμβάνουν πληροφορίες για πλοία και φορτία.

Επομένως, κατά την άποψή μου ο κώδικας οφείλει να βελτιωθεί σε δύο σημεία.

#### **Πρώτο σημείο :** Τον κανονισμό 19 που αφορά το αυτόματο σύστημα αναγνώρισης πλοίου AIS

Λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της σημερινής τεχνολογίας είναι δυνατό, τα πλοία τα οποία τουλάχιστον κινούνται σε επικίνδυνες ζώνες να μην διακόπτουν τη λειτουργία του AIS, αλλά να δύναται να εκπέμπουν σε σημαντικό αριθμό μυστικών συχνοτήτων, η εναλλαγή των οποίων θα γίνεται με βάση την ημερομηνία και τον

μήνα. Ο ανωτέρω κατάλογος θα τηρείται μαζί με το S.S.P. και θα έχει την ίδια ασφάλεια πρόσβασης σε αυτό.

Το πλοίο θα είναι αόρατο στις αρχές, αλλά θα είναι ορατό στην εταιρία η οποία θα μπορεί να ενημερώνει τις αρχές για τη συχνότητα εφόσον αυτό απαιτείται.

Για να πληγεί η δυνατότητα της αποτελεσματικής χρήσης ηλεκτρονικού εξοπλισμού, από τις έκνομες ομάδες θα πρέπει, τα μεν πλοία να εκπέμπουν με κοινά ηλεκτρονικά μηχανήματα, οι δε λήψεις να γίνονται με ηλεκτρονικά μηχανήματα αιχμής (πολεμικής βιομηχανίας). Συνεπώς οι παράκτιοι σταθμοί θα λαμβάνουν σήματα υψηλής συχνότητας, τα οποία δε θα είναι δυνατό να αποκωδικοποιηθούν με κοινά ηλεκτρονικά μηχανήματα.

Μπορεί συνεπώς ένα πλοίο εκπέμποντας σειρά παλμών με το ραντάρ του, να ενημερώνει τις αρχές για τη θέση, τη πορεία και τη ταχύτητά του χωρίς τη δυνατότητα να αποκωδικοποιηθεί το σήμα του από οποιονδήποτε τρίτο.

Η εφαρμογή επί του πλοίου, είναι αρκετά εύκολη και χαμηλού κόστους, αφού χρειάζονται μόλις λίγες μετατροπές στο ήδη υπάρχων ραντάρ, ώστε να εκπέμψει τέτοια σήματα. Αντίθετα όμως ο εφοδιασμός ηλεκτρονικού εξοπλισμού αιχμής των παράκτιων σταθμών (Αρχών και Λιμένων), είναι πολύ ακριβός.

**Δεύτερο σημείο :** Την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας ( επίπεδο 3 ), κατά τη διεξαγωγή των ναυλομεσιτικών συμφωνιών, την παραλαβή και τη φόρτωση του φορτίου των πλοίων εκείνων που θα διέλθουν από ήδη χαρακτηρισμένες επικίνδυνες ζώνες .

Κατά την άποψή μου, πρέπει σε όλες τις ναυλομεσιτικές συμφωνίες που αφορούν φορτία, που θα διέλθουν από επικίνδυνες ζώνες, να επιβληθεί η εφαρμογή επιπέδου ασφαλείας 3.

Πιο ειδικά , όλες οι ναυλομεσιτικές εταιρίες ή τουλάχιστον αυτές οι οποίες ασχολούνται με μεταφορά εμπορευμάτων που διέρχονται από επικίνδυνες ζώνες να εφαρμόσουν υποχρεωτικά το σχετικό κεφάλαιο του ISPS που προτείνεται να προστεθεί ή εναλλακτικά η συγκεκριμένη διαδικασία να εφαρμόζεται από όλες τις ναυλομεσιτικές μόνο για τα φορτία που διέρχονται από επικίνδυνες ζώνες.

Επίσης, σε όλες τις ηλεκτρονικές/τηλεφωνικές και λοιπές επαφές μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή, να καθορίζονται κωδικοί που να προσδιορίζουν το χρόνο και το τόπο φόρτωσης, καθώς και το χρόνο και τον τόπο

άφιξης και παράδοσης του φορτίου, τους οποίους θα χειρίζονται μόνο οι υπεύθυνοι ασφαλείας ναυλωτή και εκναυλωτή.

Επιπλέον, καθώς το ναυλοσύμφωνο θα αποτελεί έγγραφο εμπιστευτικό και θα πρέπει χειρίζεται μόνο από υπεύθυνο ασφαλείας ναυλωτή/εκναυλωτή, τερματικού σταθμού, λιμένα φόρτωσης.

Τέλος, η φόρτωση θα υπόκειται σε διαδικασίες ασφαλείας επιπέδου 3, θεωρουμένου ως σημαντικά πιθανού συμβάντος η τοποθέτηση στο φορτίο από συνεργάτες έκνομων ομάδων πομπού συνεχούς λειτουργίας, ο οποίος θα σημαίνει ανά πάσα στιγμή τη θέση του πλοίου.

Καθότι για την εφαρμογή του ISPS Code χρειάζεται μία χρηματική επένδυση ώστε να καλυφθούν οι απαιτήσεις του , ακολουθεί μία αναφορά, στο κόστος εφαρμογής του ISPS Code.

Έτσι, λαμβάνοντας υπόψη όσα έχουν συμβεί στο παρελθόν σε παρόμοιες περιπτώσεις ( ISM Code), μπορούμε να πραγματοποιήσουμε μία σύντομη προσέγγιση του κόστους, το οποίο προκύπτει για μία ναυτιλιακή εταιρία για τη συμμόρφωση αυτής και του στόλου της σύμφωνα με τις απαιτήσεις του νέου κώδικα. Συγκεκριμένα η εταιρία καλείται να ανταποκριθεί στα παρακάτω:

1. Κόστος δημιουργίας Πλάνου Ασφαλείας Πλοίου – Αξιολόγησης Ασφάλειας
2. Κόστος πρόσληψης και εκπαίδευσης SSO/CSO
3. Κόστος εγκατάστασης υποχρεωτικού εξοπλισμού ασφαλείας
4. Κόστος πιστοποίησης , έλεγχου και έγκρισης

Η εξ' αρχής μεγάλη πίεση του χρόνου , θα συμβάλει περαιτέρω στην αύξηση του προβλεπόμενου κόστους, το οποίο καλείται να επωμιστεί η εταιρία και το πλοίο. Επιπλέον, το βάρος αυτό μεγαλώνει για την εταιρία και το πλοίο όταν, εκτός από αυτά, καλούνται να ανταποκριθούν και στην αναμενόμενη αύξηση των λιμενικών τελών, τα οποία θα είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής των νέων διατάξεων. Σε αναφορά του Οργανισμού Οικονομικής Βοήθειας και ανάπτυξης ( Organization for Economic Co-operation and Development/ OECD) για την ασφάλεια στις ναυτιλιακές μεταφορές , η οποία εκδόθηκε τον Ιούλιο του 2003, αναφέρεται μία εκτίμηση του αρχικού κόστους οργάνωσης το οποίο θα προκύψει για τους διαχειριστές των πλοίων, το οποίο θα είναι τουλάχιστον 1.279 εκατομμύρια δολάρια και 730 εκατομμύρια δολάρια από εδώ και πέρα για κάθε χρόνο. Οι υπολογισμοί αυτοί δεν συμπεριλαμβάνουν το κόστος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του IMO για το AMS ούτε το έμμεσο κόστος το οποίο προκύπτει από τη λειτουργία του πλοίου σε επίπεδα ασφαλείας 2 και 3. ( OECD Report Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact , July 2003 (www.oecd.org))

Επιπλέον, στην έκθεση του Οργανισμού, επισημαίνεται η πολυπλοκότητα του θέματος, από τη στιγμή που εκτός από τους κανονισμούς του IMO, η Αμερική έχει εκδώσει επιπλέον κανονισμούς, γεγονός που καθιστά ακόμη πιο δύσκολη την εκτίμηση του κόστους. Η BIMCO (Baltic and International Maritime Council) υπολογίζοντας προσεγγιστικά το κόστος που έχει προκύψει για εκείνους που έχουν σχεδόν ολοκληρώσει τις διαδικασίες συμμόρφωσής τους με τον κώδικα, δίνει ότι αυτό είναι ανάμεσα στα 10 με 20.000 δολάρια για κάθε πλοίο. Από την άλλη πλευρά, η άποψη του ICS (International Chamber of Shipping) για το κόστος, επισημαίνει ότι αυτό επιβαρύνεται ιδιαίτερα από το κόστος έγκρισης των Πλάνων Ασφαλείας, ενώ πάνω στο θέμα αυτό διάφορα ρυθμιστικά σώματα όπως για παράδειγμα το UK's Maritime and Coastguard Agency, για να ελαφρύνουν τις εταιρίες και τα λιμάνια από το επιπλέον κόστος, αποφάσισαν να μην χρεώνουν την έγκριση των πλάνων ασφαλείας του. Σύμφωνα με έρευνα, η οποία διεξήχθη από το Lloyd's Ship Manager (September 2003), πάνω από το 60% των ερωτηθέντων απάντησε ότι δεν έχουν δοθεί σαφείς και επαρκείς οδηγίες από τις σημαίες σχετικά με την προετοιμασία τους για τον κώδικα. Το 50% των ερωτηθέντων, υποστήριξε ότι δεν έχει γίνει σαφής διαχωρισμός των ευθυνών των πλοιοκτητών και των λιμενικών αρχών και σχετικά με το κόστος, πάνω από το 60% των ερωτηθέντων απήντησε ότι η συμμόρφωση με τον κώδικα θα αποτελέσει σοβαρή διαρροή από τον προϋπολογισμό τους. Πάνω από το 70% υπολόγισε αύξηση στον ετήσιο προϋπολογισμό της τάξεως των 10-20.000 δολαρίων κατά πλοίο, ενώ το 14% υπολόγισε αντίστοιχη αύξηση 30.000 με 40.000 δολαρίων και ένα 14% ακόμη αύξηση 50.000 δολαρίων. Παρόλα αυτά όμως οι γραμμές οι οποίες θέλουν να κρατήσουν το κομμάτι του εμπορίου που τους ανήκει με την Αμερική, ανεξαρτήτως του κόστους που προκύπτει, πρέπει να συμμορφωθούν με τα μέτρα τα οποία επιβάλλει. Σύμφωνα με αναφορά της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, το κόστος και η κατανομή του κόστους για τα μέτρα ασφαλείας πρέπει να βασίζεται στην εφαρμογή λογικών μέτρων αποφυγής τρομοκρατικών επιθέσεων. Η ανάλυση του κόστους θα πρέπει να περιλαμβάνει το πραγματικό κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς, το άμεσο και το έμμεσο κόστος (πχ καθυστερήσεις και επιπλέον εξοπλισμός), τον αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο και τη διαστρέβλωση των κανόνων του εμπορίου.

Αναπόφευκτα, συνεχίζεται στην έκθεση της επιτροπής, η ενδυνάμωση των μέτρων ασφαλείας θα δημιουργήσει πολυδάπανες ανακατατάξεις σε όρους εξοπλισμού και διάρθρωσης, καθώς επίσης σε ανθρώπινο δυναμικό και εκπαίδευση. (Opinion of the European Economic and Social Committee on the "Security of Transport" (2003/C61/28, Official Journal (OJ) C61/174, 14.3.2003, <http://europa.eu.int/eur-lex>.)

Κλείνοντας τη σύντομη αυτή ανάλυση του κόστους, το οποίο προκύπτει μέσα από την εφαρμογή των νέων κανονισμών, πρέπει να αναφέρουμε μία ουσιαστική διαφορά του κώδικα αυτού σε σχέση με άλλους, η οποία έγκειται στο γεγονός ότι ενώ συνήθως σε άλλους κώδικες υπήρξαν προπαρασκευαστικά στάδια συμμόρφωσης,



ο ISPS Code έπρεπε να είχε υιοθετηθεί πλήρως μέχρι την 1η Ιουλίου του 2004, ανεξαρτήτως του κόστους που θα προέκυπτε αν οι διαχειριστές αλλά και οι λιμένες , θέλουν να διατηρήσουν την εμπορική τους δραστηριότητα.

Σαφέστατα όμως , καθώς οι εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλία μεταβάλλονται, έτσι μεταβάλλονται και οι απαιτήσεις του κώδικα, με την τακτική αναθεώρησή του.

Όλα τα ανωτέρω μπορούν να αποτελέσουν το κεφάλαιο εκείνο του κώδικα ISPS το οποίο Θα αποτρέπει στο μέγιστο δυνατό βαθμό, την κατάληψη του πλοίου από πειρατές και προφανώς από λοιπές έκνομες ομάδες

## Βιβλιογραφία

### Ελληνική

- Βλάχος Γ. Π., (2007) «ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ», Εκδόσεις Σταμούλης,
- Ν. Κατσούλης και Ν. Σπανός «ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ PORT STATE CONTROL
- Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, (2003) «Ναυτικό Δίκαιο», τόμος 2, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Ρούκουνας Ε., (1997) «Διεθνές Δίκαιο», τεύχος 1, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Επιστημονικό περιοδικό Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών, «ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ», Αρ. Τεύχους: 110, Ιανουάριος -Μάρτιος 2009
- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 725/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ», 31ης Μαρτίου 2004
- Βλάχος Γ.Π., (2011) Ναυτιλιακή Οικονομία, Πειραιάς: Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης
- Βλάχος Γ.Π., (2007) Εμπορική Ναυτιλίας και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Πειραιάς : Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης
- Αποστόλου Δ.Παπανικολάου, (2009) Μελέτη Πλοίου, Μεθοδολογίες Προμελέτης-Τεύχος 1, Αθήνα: Εκδόσεις Συμεών
- Αλέξανδρος Μ.Γουλιέλμος , (2001) Η Διοίκηση της Διαχείρισης και της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Πειραιάς: Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης
- Α.Μ.Γουλιέλμος-Κ.Β.Γκιζιάκης, (2005) Έλεγχος Ποιότητας στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο, Πειραιάς: Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης
- Σταυριδάκης Ν. Εμμανουήλ (2017). Κώδικας ISPS. Πειραιάς: Εκδόσεις Ναυτικών, Τεχνικών και Νομικών Βιβλίων.
- Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., Μαρούδα Μ., Περράκης Σ., Πλατιάς Χ., Τσάλτας Γ., (2007). Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα Συλλογικό έργο, Αθήνα : Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, 2007
- Καυκούλας, Α. (2013). “Πρακτικά Διεθνούς συνεδρίου Defenseworld”
- Κανονισμός (ΕΚ) 725/04 «Για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις», στο [www.europa.eu](http://www.europa.eu), επίσημη ιστοσελίδα της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τελευταία επίσκεψη 9/3/2018.
- Κανονισμός (ΕΚ) 884/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις «διαδικασίες για την διεξαγωγή επιθεωρήσεων της Επιτροπής στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας», στο [www.europa.eu](http://www.europa.eu), επίσημη ιστοσελίδα της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τελευταία επίσκεψη 9/3/2018.

- Οδηγία της Ε.Ε. 65/2005, στο [www.europa.eu](http://www.europa.eu), επίσημη ιστοσελίδα της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τελευταία επίσκεψη 9/3/2018.
- ΝΟΜΟΣ 3622/2007 – ΦΕΚ 281/Α'/20.12.2007. «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις»
- Π.Δ. 56/2004 – (ΦΕΚ Α'47) Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην Θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS) '74», που υιοθετήθηκαν στην Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης την 12η Δεκεμβρίου 2002.
- Υ.Α. 4442.20/01/2008 «Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο του Παραρτήματος IV της Οδηγίας 2005/65 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ασφάλεια των λιμένων (L310 της 25.11.2005) και καθορισμός απαιτήσεων, διαδικασιών και τρόπου ελέγχου για την αναγνώριση Οργανισμών Ασφάλειας και την εξουσιοδότηση αυτών από το ΥΕΝΑΝΠ προκειμένου να τους ανατεθεί το κυβερνητικό έργο της εκπόνησης μελετών Αξιολόγησης Ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων, έναντι ενδεχομένων κινδύνων από μη νόμιμες ενέργειες σύμφωνα με τον Ε.Κ 725/2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις και αξιολογήσεων ασφαλείας λιμένα σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2005/65 σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων»
- Υπουργική Απόφαση 4434.1/01/2008 του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π. (Φ.Ε.Κ. Β' 590). «Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο των Παραρτημάτων I και II της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων»
- Μπαλατσού, Θ. (2015). Πειρατεία στη ναυτιλία. Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Πρεσβέλου, Κ. (2010). Ασφάλεια και λιμένες. Η εφαρμογή του ISPS Code στην αντιμετώπιση της πειρατείας και των έκνομων ενεργειών. Τμήμα πολιτικής προστασίας, Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης.
- Αλευρά, Μ. (2010). Η Ναυτιλιακή ασφάλεια μετά το Σεπτέμβριο 2001. Νομοθετικό πλαίσιο και γενικότερες εκτιμήσεις. Σχολή Ναυπηγών Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Πετρόγκωνας, Ν. (2008). Ανάλυση της διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων υπό το πρίσμα του κώδικα ISPS και άλλων κανονισμών ασφαλείας. Σχολή Ναυπηγών Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Δρακάτος, Γ. (2008). Ασφάλεια και λιμένες. Η εφαρμογή του κώδικα ISPS σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις. Τμήμα πολιτικής προστασίας, Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης.
- Φυγετάκης, Δ. (2007). Διαχείριση κρίσεων στην εμπορική ναυτιλία. Συσχέτιση με τον κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM) και με τον κώδικα ασφαλείας λιμένων και πλοίων (ISPS)
- Βαρουξάκης, Δ. (2006). Το σύγχρονο περιβάλλον στις θαλάσσιες μεταφορές στον τομέα του security. Τα νέα μέτρα, η εφαρμογή και οι επιπτώσεις τους. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

- Γκίλλα, Ε. (2005). Θέματα ασφάλειας λιμένων. Η ελληνική περίπτωση. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Αλεξόπουλος Α. , Φουρναράκης Ν. (2003). Διεθνής Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες .Ίδρυμα Ευγενίδου
- Αλεξόπουλος Α. , Φουρναράκης Ν. (2013). Διεθνής Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες .Ίδρυμα Ευγενίδου

## Ξένη

- Johnson, C. Capt.(2002)« A GENERAL HISTORY OF THE ROBBERIES AND MURDERS OF THE MOST NOTORIOUS PIRATES». London, Conway Maritime Press,
- Jones, S. (2009) « SURVIVING A PIRACY ATTACK : WHAT YOU NEED TO KNOW!.» Tyne and Wear (UK), Shiptalk Security Guide. Shiptalk Publishing,
- Rahman, C. – The international politics of combating piracy in Southeast Asia. : Lehr, P. (Ed.), Violence at sea: Piracy in the age of global terrorism. Abingdon (Oxon), Routledge, 2007, pp 183-198
- Richardson Michael, «A TIME BOMB FOR GLOBAL TRADE: MARITIME-RELATED TERRORISM IN AN AGE OF WEAPONS OF MASS DESTRUCTION», February 24 2004, Institute of South Asia studies
- ICC/ International Maritime Bureau (IMB) :«PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS ».Annual Report 1 January – 31 December 2008.«PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS ».Annual Report 1 January – 31 December 2009
- International Association Of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) – «BEST MANAGEMENT PRACTICES TO DETER PIRACY IN THE GULF OF ADEN AND OFF THE COAST OF SOMALIA». Oslo, Intertanko, February 2009
- International Maritime Organization, «CONSIDERATION AND ADOPTATION OF THE INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE», 17-12-2002: SOLAS/CONF.5/34
- Maritime Security: «ELEMENTS OF AN ANALYTICAL FRAMEWORK FOR COMPLIANCE MEASUREMENT AND RISK ASSESSMENT», New York and Geneva, 2006
- «SECURITY IN MARITIME TRANSPORT», Paris OECD July 2003
- «TERRORIST ATTACK ON USS COLE» , CRS report for Congress RS20721, 30 January 2001

- «THE ACHILLE LAURO AND SIMILAR INCIDENTS AS PIRACY: TWO ARGUMENTS». In: Ellen, E. (Ed.); ICC International Maritime Bureau Piracy at sea. Paris: ICC Publishing SA, 1989, pp 179-180
- UNCTAD/Container Security: «MAJOR INITIATIVES AND RELATED INTERNATIONAL DEVELOPMENTS»,26 Feb. 2006
- «UNITED KINGDOM TERRORISM ACT», 2000
- United States of America Public Law 107-295, «MARITIME TRANSPORTATION SECURITY ACT OF 2002»,Nov 25 2002
- USCG headquarters, «MARITIME STRATEGY FOR HOMELAND SECURITY», Washington DC,17 December 2002
- US senate 108-55 «CARGO CONTAINERS: THE NEXT TERRORIST TARGET? » , 20 March 2003
- Bohn, Michael K. (2004). The Achille Lauro Hijacking: Lessons in the Politics And Prejudice of Terrorism. Potomac Books
- Pope, H. (1996). "Hijacked ship creeps towards Istanbul". The Independent. Retrieved 10/1/2017
- Combs, Cindy C.; Slann, Martin W. (2009). Encyclopedia of Terrorism. Infobase Publishing
- Urciuoli, L. (2016). Port security training and education in Europe - a framework and a roadmap to harmonization. Maritime Policy and Management, 43(5), 580-596.
- American Red Cross. (2015): “Drones for Disaster Response and Relief Operations”
- Ian L. Turner, Mitchell D. Harley, Christopher D. Drummond. (2015): “UAVs for coastal surveying”, Water Research Laboratory, School of Civil and Environmental Engineering, UNSW Australia, Sydney, NSW 2093, Australia
- Linkmann, G., Holder, E., & Motz, F. (2014). ISPS port risk assessment: Getting the most out of the process? Paper presented at the Safety, Reliability and Risk Analysis: Beyond the Horizon - Proceedings of the European Safety and Reliability Conference, ESREL 2013
- Benamara, H., & Asariotis, R. (2013). ISPS code implementation in ports: Costs and related financing. Risk management in port operations, logistics and supply-chain security (pp. 281-301)
- Michel, K. (2013). War, terror and carriage by sea. War, terror and carriage by sea (pp. 1-958)
- Linkmann, G., & Holder, E. (2012). ISPS port risk assessment: Is the true value in the numbers or in the process? In: Aschenbruck N., Martini P., Meier M., Tölle J. (eds) Future Security Communications in Computer and Information Science, vol 318. Springer, Berlin,Heidelbergordrecht
- Wong, M. C., & Yip, T. L. (2012). Maritime piracy: An analysis of attacks and violence. International Journal of Shipping and Transport Logistics, 4(4), 306-322

- Ng, A. K. Y., & Vaggelas, G. K. (2012). Port security: The ISPS code. The blackwell companion to maritime economics (pp. 674-700)
- Bichou K. (2010) Risk-Based Cost Assessment of Maritime and Port Security. In: Bell M., Hosseinloo S., Kanturska U. (eds) Security and Environmental Sustainability of Multimodal Transport. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. Springer, Dordrecht
- Andritsos, F., & Mosconi, M. (2010). Port security in EU: A systemic approach. Paper presented at the 2010 International Waterside Security Conference, WSS 2010
- Delsupexhe B. (2009) Practical Implementation of the ISPS Code in the French Seaports. In: Shahbazian E., Rogova G., DeWeert M.J. (eds) Harbour Protection Through Data Fusion Technologies. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. Springer, Dordrecht
- Novikov S. (2009) Implementation of the ISPS Code in the Russian Federation: Ships and Ports. In: Shahbazian E., Rogova G., DeWeert M.J. (eds) Harbour Protection Through Data Fusion Technologies. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. Springer, DLinkmann G., Holder
- Mazaheri, A., & Ekwall, D. (2009). Impacts of the ISPS code on port activities: A case study on Swedish ports. World Review of Intermodal Transportation Research, 2(4), 326-342.
- Safahani, M. (2009). ISPS code and modern piracy. Journal of Ocean Technology, 4(2), 46-49. Retrieved from www.scopus.com
- Dekker, S., & Stevens, H. (2007). Maritime security in the European Union - empirical findings on financial implications for port facilities. Maritime Policy and Management, 34(5), 485-499.
- Mukherjee, P. K. (2007). The ISM code and the ISPS code: A critical legal analysis of two SOLAS regimes. WMU Journal of Maritime Affairs, 6(2), 147-166
- Psaraftis, N. (2005). An analysis of the European Union ports policy. Paper presented at the Proceedings of the 12th International Congress of the International Maritime Association of the Mediterranean, IMAM 2005 - Maritime Transportation and Exploitation of Ocean and Coastal Resources, , 2 1371-1376. Retrieved from www.scopus.com
- Bichou, K. (2004). The ISPS code and the cost of port compliance: An initial logistics and supply chain framework for port security assessment and management. Maritime Economics and Logistics, 6(4), 322-348.
- International Maritime Bureau (IMB). «PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS » Annual Report 2008-2015
- IMO/Circ A.584(13). “MEASURES TO PREVENT UNLAWFUL ACTS AGAINST PASSENGERS AND CREWS ON BOARD SHIPS”

- IMO/Circ A.584(14). “MEASURES TO PREVENT UNLAWFUL ACTS AGAINST PASSENGERS AND CREWS ON BOARD SHIPS”
- IMO/MSC Circ. 754. “PASSENGER FERRY SECURITY”
- Hartmut Hesse and Nicolaos L. Charalambous, *New Security Measures for the International Shipping Community*, 3 WMU 1. Mar.Aff. 2, 123–138 (2004), Rosalie Balkin, *The IMO and Maritime Security*, 30 Tul. Mar. L.J. 1, 45–88 (2006).  
[http://scholar.google.com/scholar\\_lookup?title=New%20Security%20Measures%20for%20the%20International%20Shipping%20Community&author=H.%20Hesse&author=N.%20L.%20Charalambous&journal=3%20WMU%201.%20Mar.Aff.&volume=2&pages=123-138&publication\\_year=2004](http://scholar.google.com/scholar_lookup?title=New%20Security%20Measures%20for%20the%20International%20Shipping%20Community&author=H.%20Hesse&author=N.%20L.%20Charalambous&journal=3%20WMU%201.%20Mar.Aff.&volume=2&pages=123-138&publication_year=2004)
- The ISPS Code may also be examined from the point of view of its commercial implications. For a presentation of the impact of the said Code on voyage and time charterparties see Girvin, *supra* note 2.  
[http://scholar.google.com/scholar\\_lookup?title=The%20Commercial%20Implications%20of%20the%20ISPS%20Code&author=S.%20Girvin&journal=Marius&volume=330&pages=308&publication\\_year=2005](http://scholar.google.com/scholar_lookup?title=The%20Commercial%20Implications%20of%20the%20ISPS%20Code&author=S.%20Girvin&journal=Marius&volume=330&pages=308&publication_year=2005)
- See Stephen Girvin, *The Commercial Implications of the ISPS Code*, in Marius (Scandinavian Institute of Maritime Law) no 330, 308 (2005).  
[http://scholar.google.com/scholar\\_lookup?title=The%20Commercial%20Implications%20of%20the%20ISPS%20Code&author=S.%20Girvin&journal=Marius&volume=330&pages=308&publication\\_year=2005](http://scholar.google.com/scholar_lookup?title=The%20Commercial%20Implications%20of%20the%20ISPS%20Code&author=S.%20Girvin&journal=Marius&volume=330&pages=308&publication_year=2005)
- See the Achille Lauro incident in 1985, where an Italian cruise ship was hijacked by a group of gunmen, and the City of Poros incident in 1988, where gunmen boarded a cruise ferry in Greece, opened fire and killed 9 people. Following the Achille Lauro, the IMO adopted resolution A.584(14) on Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten the Safety of Ships and the Security of Their Passengers and Crews. In March 1988, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA) was adopted. In October 2002, a blast ripped through a French tanker, the Limburg. The incident in question was believed to be a terrorist attack ([http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle\\_east/2324431.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2324431.stm)) (last visit 28 March 2007). On March 2004, a double suicide bombing killed 10 persons in the port of Ashdod on the Mediterranean coast. On the security-related framework by the IMO, see Balkin, *supra* note 1 and Hesse and N. Charalambous, *supra* note 1.  
[http://scholar.google.com/scholar\\_lookup?title=The%20IMO%20and%20Maritime%20Security&author=R.%20Balkin&journal=30%20Tul.%20Mar.%20L.J.&volume=1&pages=45-88&publication\\_year=2006](http://scholar.google.com/scholar_lookup?title=The%20IMO%20and%20Maritime%20Security&author=R.%20Balkin&journal=30%20Tul.%20Mar.%20L.J.&volume=1&pages=45-88&publication_year=2006)





**Παράρτημα**

Παράρτημα 1- SHIP SECURITY ASSESSMENT REPORT

SHIP SECURITY ASSESSMENT REPORT

IN ACCORDANCE WITH IMO – ISPS CODE

M/V ..... IMO No.....

DATE: .....

ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ISPS CODE ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΕΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ.  
ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## 1. INTRODUCTION

A security assessment is a process that identifies weakness in physical structures, personnel protection systems, processes, or other areas that may lead to a security breach. A security assessment may also suggest options to eliminate or mitigate those weaknesses. The IMO requirement for a security assessment calls for an assessment that includes an on-scene survey and addresses at least:

1. identification of existing security measures, procedures and operations;
2. identification and evaluation of key ship board operations that it is important to protect;
3. identification of possible threats to the key ship board operations and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritize security measures; and
4. identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

The recommendations where made in this report should be incorporated into the Ship Security Plan.

## 2. SHIP'S INFORMATION

Ship's information	
Ship's name	
Flag	
Port of registry	
Official number	
Call sign	
IMO number	
Gross tonnage	
Construction Material	
Ship's type	
Working language	
Crew Nationality	
Master's Nationality	
Chief Engineer's Nationality	
Regular service area	
Regular ports of call	
Class	

Ship Manning Requirements (*)	Officers:	Crew:
Current Ship Manning (**)	Officers:	Crew:

(\*) According to Minimum Safe Manning Certificate issued by Flag Administration. (\*\*) According to crew list.

## 7. ON-SCENE SECURITY SURVEY, OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS

### 7.1 Access to ship

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Does the SSP (Ship Security Plan) contain security measures covering the access to the ship?				
Are access ladders identified and monitored? ( is now any watchman posted to monitor access?)				
Are access gangways identified and monitored? ( is now any watchman posted to monitor access?)				
Are access doors, side scuttles, windows and ports identified and monitored? ( is now any watchman posted to monitor access?)				
Are mooring ropes and anchor chains identified and monitored? ( is now any watchman posted to monitor access?)				
Are cranes and hoisting gear identified and monitored? ( is now any watchman posted to monitor access?)				
Are other access points identified in the				

SSP?				
Are identity documents (passports or identity cards) of all persons seeking to board the ship checked?				
Is a personnel identification system used for crew and visitors? (how you identify that the visitor or crew is the person of the identity he gave you?)				
Are these procedures and records available for how to check this?				
Are the reasons for the people boarding the ship confirmed by checking joining instructions, boarding passes, work orders etc?				
Are the personal effects of passengers controlled?				
Is the embarkation of crew controlled?				
Are the personal effects of crew controlled?				
Are there procedures on how to check any other people accessing the ship (e.g. visitors, vendors, repair technicians, port facility personnel etc.)?				
Are designated secure areas established (in coordination with port facility) where inspections and searching of people, baggage (including carry on items), personal effects, vehicles and their contents can take place?				

Are vehicles destined to be loaded on board car carriers, ro-ro and other passenger ships searched prior to loading in accordance with the frequency required in the SSP?				
Are checked persons and their personal effects segregated from unchecked persons and their personal effects?				

Is the embarking segregated from the disembarking passengers?				
Are unattended spaces adjoining areas to which passengers and visitors have access secured, by locking or other means?				
Items	Ye s	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are security briefings provided to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance?				
Are there procedures for how to raise alarm and to react if unauthorized boarding is detected?				
Are there procedures for checking with PFSO (Port Facility) if identity and purpose checks of people have been performed prior to entering the ship/port interface?				
Are there procedures for additional measures to take while in port (of another				

Contracting Government)?				
Is the ship embarking persons or loading stores or cargo at a port facility or from another ship where either the port facility or the other ship is in violation with or is not required to comply with chapter XI-2 or Part A?				
Will the ship receive people, stores or cargo unloaded from an aircraft of unknown security status?				
Are locations and functions of each actual or potential access point to the ship identified?				
Are evacuation routes and assembly stations defined and maintained?				



Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access the machinery spaces (Category A) ?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access the control stations (defined in ISPS code, SOLAS Chapter II-2) ?				
Items	Ye s	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access spaces containing security and surveillance equipment and systems and their controls and lighting system controls?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access ventilation and air-conditioning systems and other similar spaces?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access spaces containing dangerous goods or hazardous substances?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access cargo spaces and spaces containing ship's stores?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access crew accommodation?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access any other areas as determined by the CSO, through				

the SSA (ship security assesment)to which access must be restricted maintain the security of the ship?				
Are keys controlled?				
Are master keys on board?				
Upon the ship's arrival in port, is there an inspection conducted of all door/hatches into the superstructure, cargo spaces, storage lockers, and all restricted areas to ensure that all are secured and there are no unauthorized persons / unmanifested material on board?				
Before the ship's departure from a port, is there an inspection conducted to ensure that there are no unauthorized persons / unmanifested material on board?				

#### 7.1 Restricted areas

Items	Ye s	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are restricted areas defined, and, where relevant, clearly marked? (restricted areas are: bridge, engine room, control rooms, CO2 room and any other space from which the terrorist can harm the vessel and the crew)				
Is the ship's personnel (Master,SSO,crew) able to identify the restricted areas onboard?				
Is surveillance equipment, e.g., security alarms, cameras used to monitor the restricted areas?				

Are guards or patrols used to monitor the restricted areas?				
Are automatic intrusion detection devices used to alert the ship's personnel of unauthorized access?  (such as infrared detectors etc)				
Are there measures to prevent unauthorized persons to access the navigational bridge?				

Παράρτημα 2 - I.S.S.C.

**Προσάρτημα στο μέρος Α**  
**ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1**

Υπόδειγμα Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου  
**ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**

(επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Αριθμός Πιστοποιητικού .....

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του

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

Η κυβέρνηση \_\_\_\_\_ δια του/των:  
(κράτος)

(εξουσιοδοτημένα πρόσωπα ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου :.....  
Διεθνές διακριτικό σήμα :.....  
Λιμένας νηολόγησης :.....  
Τύπος πλοίου :.....  
Ολική χωρητικότητα :.....  
Αριθμός IMO :.....

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας:

**ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ**

1 ότι το σύστημα ασφάλειας και ο συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου έχει εξακριβωθεί σύμφωνα με το σημείο 19.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS.

2 ότι η επιθεώρηση κατέδειξε ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου είναι ικανοποιητικός από όλες τις απόψεις και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και με το μέρος Α του κώδικα ISPS.

3 ότι το πλοίο διαθέτει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.

Ημερομηνία αρχικής/περιοδικής επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδίδεται το παρόν πιστοποιητικό

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι.....

Υπό την προϋπόθεση της διενέργειας των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο σημείο 19.1.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Εξεδόθη εν.....

(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

Ημερομηνία έκδοσης.....

(Υπογραφή του αρμόδιου για την

έκδοση

του πιστοποιητικού υπαλλήλου)

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής, κατά περίπτωση)

## ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε ενδιάμεση επιθεώρηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.1.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Ενδιάμεση επιθεώρηση

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

## ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή .....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)  
Τόπος .....  
Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

**ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ Α/19.3.7.2 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε πρόσθετη επιθεώρηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.3.7.2 του μέρους Α του κώδικα ISPS διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Υπογραφή.....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)  
Τόπος.....  
Ημερομηνία .....

*(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)*

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΙΣΧΥΟΣ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗΣ ΤΩΝ 5 ΕΤΩΝ Α/19.3.3 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.3 του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως

.....

Υπογραφή.....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)  
Τόπος.....  
Ημερομηνία .....

*(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)*

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΑΤΩΣΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.4 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.4 του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως

.....

Υπογραφή.....  
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)  
Τόπος.....  
Ημερομηνία .....

*(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)*

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ  
ΕΩΣ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΤ'  
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.5 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS  
Ή ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ  
Α/19.3.6 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.5 / 19.3.6\* του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως.....

Υπογραφή.....

(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος.....

Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΛΗΞΗΣ ΙΣΧΥΟΣ  
ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.7.1 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

Σύμφωνα με το σημείο 19.3.7.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS, η νέα ημερομηνία λήξης ισχύος\*\* είναι

Υπογραφή.....

(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος.....

Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

---

\* Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

\*\* Σε περίπτωση συμπλήρωσης του παρόντος μέρους του πιστοποιητικού πρέπει να τροποποιείται αναλόγως και η αναγραφόμενη στο εμπρόσθιο μέρος του πιστοποιητικού ημερομηνία λήξης ισχύος.