



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SSO) - ISPS

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΣΟΥΡΗ

β' έκδοση

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SSO) – ISPS

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΣΟΥΡΗ

Πλοιάρχου Α' Ε.Ν.

Operations Manager,

Designated Person Ashore (DPA)

Chief Security Officer (CSO)

Lecturer in Shipping

Β' Έκδοση

ΑΘΗΝΑ

2026

Α΄ ΕΚΔΟΣΗ 2022

Β΄ ΕΚΔΟΣΗ 2026

ISBN: 978-960-337-241-7

Copyright © 2026 Ίδρυμα Ευγενίδου

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του (Άρθρο 3 του Ν. 2121/1993).

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Το 1952 ο Ευγένιος Ευγενίδης (1882-1954) όρισε με τη διαθήκη του τη σύσταση του Ιδρύματος Ευγενίδου, του οποίου ως μοναδικό σκοπό έταξε «να συμβάλῃ εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ». Ο ιδρυτής και χορηγός του Ιδρύματος Ευγενίδου ορθά προέβλεψε ότι αναγκαίο παράγοντα για την πρόοδο της Ελλάδος αποτελεί η άρτια κατάρτιση των Ελλήνων τεχνιτών κατά τα πρότυπα της επαγγελματικής εκπαίδευσης άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Την 23η Φεβρουαρίου του 1956 εγκρίθηκε η σύσταση του κοινωφελούς Ιδρύματος Ευγενίδου, την διοίκηση και διαχείριση του οποίου κατά την ρητή επιθυμία του ιδρυτή του ανέλαβε η αδελφή του Μαριάνθη Σίμου (1895-1981). Τότε ξεκίνησε η υλοποίηση του σκοπού του Ιδρύματος και η εκπλήρωση μίας από τις βασικότερες ανάγκες του εθνικού μας βίου από την Μαριάνθη Σίμου και τους επιστημονικούς συνεργάτες της.

Το έργο της Μαριάνθης Σίμου συνέχισε από το 1981 ο πολύτιμος συνεργάτης και διάδοχος του Ευγενίου Ευγενίδα, Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης (1920-2000). Από το 2000 το έργο του Ιδρύματος Ευγενίδου συνεχίζει ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, ο οποίος υλοποιεί τον σκοπό του Ιδρύματος προσαρμόζοντας το όραμα του ιδρυτή του στις σύγχρονες εξελίξεις.

Μία από τις πρώτες δραστηριότητες του Ιδρύματος Ευγενίδου, ευθύς μετά την ίδρυσή του, υπήρξε η συγγραφή και έκδοση εκπαιδευτικών βιβλίων για τους μαθητές των τεχνικών σχολών, καθώς διαπιστώθηκε ότι αποτελεί πρωταρχική ανάγκη ο εφοδιασμός τους με σειρές από βιβλία, τα οποία θα έθεταν τα ορθά θεμέλια για την παιδεία τους και θα αποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη για κάθε τεχνικό. Καρπός αυτής της δραστηριότητας είναι η Βιβλιοθήκη του Τεχνίτη, η οποία αριθμεί 32 τίτλους, η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού, που περιλαμβάνει 50 τίτλους, η Τεχνική Βιβλιοθήκη με 11 τίτλους και η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού Βοηθού Χημικού με 3 τίτλους. Επιπλέον, από το 1977 μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί 171 τίτλοι για τους μαθητές των Τεχνικών και Επαγγελματικών Λυκείων και 16 για τους μαθητές των Σχολών Μέσης Τεχνικής και Επαγγελματικής εκπαίδευσης.

Ξεχωριστή σειρά βιβλίων του Ιδρύματος Ευγενίδου αποτελεί η Βιβλιοθήκη του Ναυτικού (1967 έως σήμερα), η οποία είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας του Ιδρύματος Ευγενίδου με την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η συγγραφή και έκδοση των εκπαιδευτικών βιβλίων για τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών ανατέθηκε στο Ίδρυμα Ευγενίδου με την υπ' αριθμ. 61288/5031/9.8.1966 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οπότε και λειτούργησε η αρμόδια Επιτροπή Εκδόσεων, η οποία είχε συσταθεί ήδη από το 1958. Η συνεργασία Ιδρύματος Ευγενίδου και Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ανανεώθηκε και επικαιροποιήθηκε με Υπουργικές Αποφάσεις το 1999 και το 2005, με τις οποίες το ΥΕΝ ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την συγγραφή των εκπαιδευτικών βοηθημάτων για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.). Η ανάθεση της αρμοδιότητας για την έκδοση των διδακτικών βιβλίων για τις Ακαδημίες επαναβεβαιώθηκε με νομοθετική ρύθμιση τον Μάρτιο του 2020 (Ν. 4676).

Στην Βιβλιοθήκη του Ναυτικού περιλαμβάνονται 178 διδακτικά βιβλία ναυτικής εκπαίδευσης, καθώς και σχετικές έρευνες και πρακτικά συνεδρίων. Όλα τα βιβλία της Βιβλιοθήκης του Ναυτικού ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σπουδαστών των ΑΕΝ και είναι γενικότερα χρήσιμα για όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που ασκούν το επάγγελμα ή εξελίσσονται στην ιεραρχία. Επιπλέον οι συγγραφείς και η Επιτροπή Εκδόσεων καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε τα διδακτικά βιβλία να είναι επιστημονικώς άρτια, να επικαιροποιούνται με βάση τα εκάστοτε αναλυτικά προγράμματα σπουδών των Α.Ε.Ν. και να παραμένουν συμβατά με τις μεταβαλλόμενες διεθνείς απαιτήσεις.

Η διαχρονική συμβολή του Ιδρύματος Ευγενίδου στη Ναυτική Εκπαίδευση επιτυγχάνεται όχι μόνο με την έκδοση των σχετικών εκπαιδευτικών βιβλίων αλλά και με δωρεές στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, υποτροφίες σε αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, εκπόνηση μελετών/ερευνών και διεξαγωγή

συνεδρίων για την ναυτική εκπαίδευση και την ναυτιλία γενικότερα, καθώς και παροχή πρόσβασης σε κορυφαίες ναυτιλιακές βάσεις δεδομένων μέσω της Βιβλιοθήκης του.

Με την προσφορά των εκδόσεών του στους καθηγητές, στους σπουδαστές των ΑΕΝ και σε όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, αλλά και με την πληθώρα εκδόσεων για Τεχνικούς, το Ίδρυμα Ευγενίδου συνεχίζει να συμβάλλει στην τεχνική εκπαίδευση της Ελλάδος, υλοποιώντας επί 60 και πλέον χρόνια το όραμα του ιδρυτή του, αείμνηστου ευεργέτη Ευγένιου Ευγενίδη.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Ιωάννης Γκόλιας, ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Γεώργιος Γεωργούλης, Πλοίαρχος Α' Ε.Ν., Ε.Δι.Π. Παν/μίου Αιγαίου.

Ευρυβιάδης Σαπουνάς, Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.).

Κωνσταντίνος Σαβιολίδης, Πλοίαρχος Λ.Σ., Διευθυντής Ναυτικής Εκπαίδευσης, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Χρήστος Βαγιωνάκης, Προϊστάμενος Τμήματος Κανονισμών και Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Γραμματέας της Επιτροπής, **Ελευθερία Τελειώνη**.

Επιστημονικός Σύμβουλος για το βιβλίο «Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου – ISPS» **Αλέξανδρος Ρεντούμης**, Αντιναύαρχος ΛΣ (Τ) ε.α.

Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

Πρόεδροι

Α. Παππάς (1955-1983) καθηγητής ΕΜΠ, *Μ. Αγγελόπουλος* (1983-2003) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Σταυρόπουλος* ομ. καθηγητής Πανεπ. Πειραιώς (2003-2008), *Ε. Δρης*, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ (2008-2020)

Λοιπά μέλη

Γ. Κακριδής (1955-1959) Καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Καλογεράς* (1957-1970) Καθηγητής ΕΜΠ, *Χ. Καβουνίδης* (1955-1984) Μηχ. Ηλ. ΕΜΠ, *Μ. Αγγελόπουλος* (1970-1983), Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, *Σπ. Γουλιέλμος* (1958) Αντιπλοίαρχος, *Ξ. Αντωνιάδης* (1959-1966) Αντιπλοίαρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Π. Γ. Τσακίρης* (1967-1969) Πλοίαρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Ελλ. Σίδερης* (1967-1969) Υποναύαρχος, *Π. Φουστέρης* (1969-1971) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Αλ. Μοσχονάς* (1971-1972) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Ι. Χρυσανθακόπουλος* (1972-1974) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Αθαν. Σωτηρόπουλος* (1974-1977) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Γ. Σπαρτιώτης* (1977) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., προσωρινός Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Θ. Πουλάκης* (1977-1979) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Π. Λυκούδης* (1979-1981) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Αναστ. Δημαράκης* (1981-1982) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Κ. Τσαντήλας* (1982-1984) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Ε. Τζαβέλας* (1984-1986) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Γ. Γρηγοράκος* (1986-1988) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Α. Μπαρκατσάς* (1988-1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Κ. Παπαναστασίου* (1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Γ. Λάμπρου* (1989-1992) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Κ. Κοκορέτσας* (1992-1993) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Κ. Μαρκάκης* (1993-1994) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Ι. Ζουμπούλης* (1994-1995) Πλοίαρχος Λ.Σ., *Φ. Ψαρράς* (1995-1996) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Γ. Καλαρώνης* (1996-1998) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Θ. Ρεντζεπέρης* (1998-2000) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Ι. Στεφανάκης* (2000-2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Κ. Μαρίνος* (2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Π. Εξαρχόπουλος* (2001-2003) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Κ. Μπριλάκης* (2003-2004) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Ν. Θεμέλαρος* (2003-2004) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Π. Κουβέλης* (2004-2005) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Δ. Βασιλάκης* (2005-2008) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Π. Πετρόπουλος* (2008-2009) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Α. Ματσάγγος* (2009-2011) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ. – (2012-2025) Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α), *Ι. Σέργγης* (2011-2012) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Ι. Τζαβάρας*, (2004-2013) Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α), *Ι. Τεγόπουλος* (1988-2013) Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Θεοφανόπουλος* (2012-2014) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Β. Καλλιπολίτου* (2014-2017) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντρια Ναυτ. Εκπαίδ., *Σ. Μπέλλας* (2017-2018) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Α. Τσελίκης* (2018-2019) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Α. Βουτσινάς*, Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Ε. Πετρόπουλος* (2020-2024) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ., *Φ. Κιάμος* (2024-2025), Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαίδ.

Σύμβουλοι επί των Εκδόσεων

Δ.Γ. Νιάνιας (1956-1965) Καθηγητής ΕΜΠ, *Κ. Αγγ. Μανάφης* (1966-2018), ομ. Καθηγ. Φιλοσ. Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ Α΄ ΕΚΔΟΣΗΣ

Το βιβλίο αυτό έχει συγγραφεί για τους σπουδαστές των Σχολών Πλοιάρχων των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), τους μελλοντικούς συνεχιστές της ναυτικής μας παράδοσης.

Ο νέος δόκιμος Πλοίαρχος που ονειρεύεται σταδιοδρομία στην θάλασσα είναι συνετό να αποβλέπει σε μακροχρόνια καταξίωση και επιτυχία. Στο πρώτο ταξίδι ονομάζεται δόκιμος διότι δοκιμάζει αντοχές, περιβάλλον και εφαρμογή των όσων λίγων έχει διδαχθεί στην Ακαδημία, αλλά πάνω από όλα δοκιμάζει τον εαυτό του! Μαθαίνει να εργάζεται σε αντίξοες καιρικές συνθήκες όταν απαιτηθεί, με γνώμονα πάντοτε την προσωπική του ασφάλεια, την ασφάλεια των συναδέλφων του και του ίδιου του πλοίου.

Η καταξίωση του Έλληνα Πλοιάρχου στην ελληνική και παγκόσμια επικράτεια οφείλεται σε πολλούς παράγοντες και όχι μόνο στην συνεχή γνώση, επιμόρφωση και πείρα. Είναι ένας συνδυασμός όλων των παραπάνω που θα πρέπει να συμπλέουν με το ήθος, την αγάπη στο πλοίο, την ειλικρίνεια, την πειθαρχία, την αυτοσυγκράτηση, το αίσθημα δικαιοσύνης, το κύρος, την υπομονή, την επιμονή, την δύναμη της ψυχής, την στιβαρότητα αλλά και συνάμα την ανθρωπιά, την ευγένεια, την αλληλεγγύη μεταξύ όλων – ανεξαρτήτως βαθμίδας στην ιεραρχία του πλοίου. Πλοίαρχος, άλλωστε, είναι ιδέα και όχι επάγγελμα.

Η γνώση δεν σταματάει ποτέ, απλά συνεχίζουμε να μελετάμε και να εφαρμόζουμε όσα διέπουν την ομαλή λειτουργία του πλοίου και την ασφάλεια του πληρώματός του. Ο συνδυασμός της γνώσης που αποκομίζουμε από τις Ακαδημίες, με την πρακτική εφαρμογή επί του πλοίου, την άγραφη γνώση που μας μετέφεραν οι παλαιότεροι, αποτελούν κληρονομιά που πρέπει να μεταφέρουμε σε νεότερες γενεές για να νιώθουμε υπερήφανοι που αποτελέσαμε και αποτελούμε μια μικρή δοκό στήριξης στο οικοδόμημα της συνέχισης της ναυτικής–ναυτιλιακής μας παράδοσης. Όπως έχει ειπωθεί, «ο σωστός Πλοίαρχος δημιουργεί Πλοιάρχους κατ’ εικόνα και καθ’ ομοίωση».

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε με την ανάθεση της συγγραφής αυτού του βιβλίου. Ευχαριστώ τα μέλη της Ομάδας Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου για την άριστη συνεργασία μας και την ιδιαίτερα φιλότιμη προσπάθεια που κατέβαλαν για την πληρέστερη έκδοση του παρόντος εγχειριδίου σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ιδιαίτέρως ευχαριστώ τον αγαπημένο φίλο και συνάδελφο Καπτ. Γεώργιο Γεωργούλη, Ε.Δι.Π. Πανεπιστημίου Αιγαίου Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, καθώς και τον Αντιναύαρχο Λ.Σ. ε.α. Αλέξανδρο Ρεντούμη, επιστημονικό ελεγκτή του βιβλίου, για το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που επέδειξε και τον άφθονο χρόνο που διέθεσε.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τη σύζυγο και την θυγατέρα μου για την αμέριστη συμπαράστασή τους κατά τη διάρκεια συγγραφής του παρόντος βιβλίου.

Το ναυτικό επάγγελμα είναι μια συνεχής πορεία, την οποία οι περισσότεροι ουδέποτε μετανοήσαν που ακολούθησαν...

Να είστε όλοι καλοτάξιδοι, ευλογημένοι και ο προστάτης Άγιός μας, πάντοτε στην πλήρη σας.

Ο συγγραφέας

ΠΡΟΛΟΓΟΣ Β΄ ΕΚΔΟΣΗΣ

Η παρούσα επικαιροποιημένη έκδοση επιθυμεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο για κάθε επαγγελματία που αναλαμβάνει καθήκοντα αξιωματικού ασφαλείας (SSO). Περιλαμβάνει τις τελευταίες εξελίξεις του διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου, βέλτιστες πρακτικές και αναλυτικές διαδικασίες που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του ISPS Code, αλλά και στις απειλές που αναδύονται στον σύγχρονο ναυτιλιακό χώρο.

Ευελπιστώ η νέα αυτή έκδοση να συμβάλει ουσιαστικά στην ενίσχυση της κουλτούρας ασφαλείας στα πλοία και να υποστηρίξει κάθε αξιωματικό που βρίσκεται στην πρώτη γραμμή προστασίας του ναυτιλιακού του έργου.

Ο συγγραφέας

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Εισαγωγή

1.1	Επισκόπηση, περιγραφή και σκοποί στην εκπαίδευση του ΑΑΠ.....	1
1.2	Ικανότητες που αναπτύσσονται από την εκπαίδευση για τον ρόλο του ΑΑΠ.....	1
1.3	Ιστορική αναδρομή εφαρμοστέων κανονισμών.....	2
1.3.1	Αντιπροσωπευτικά περιστατικά εγκληματικής δραστηριότητας στη ναυτιλία.....	2
1.3.2	Σύνοψη στατιστικών στοιχείων συμβάντων και αναφορά βασικών κινήτρων και αποτελεσμάτων.....	3
1.4	Υφιστάμενες απειλές ασφάλειας.....	9
1.5	Λειτουργίες και συνθήκες σε πλοία και λιμένες.....	12

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Πολιτική ασφάλειας στη ναυτιλία

2.1	Σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και συστάσεις.....	14
2.1.1	Προσπάθειες του ΙΜΟ προς την κατεύθυνση της θαλάσσιας ασφάλειας.....	14
2.1.2	Ενέργειες του ΙΜΟ για την ενίσχυση της ασφάλειας στην θάλασσα μετά την 11 ^η Σεπτεμβρίου 2001.....	15
2.1.3	Σύνοψη των τροπολογιών στο Κεφάλαιο XI της ΔΣ SOLAS και του περιεχομένου του Κώδικα ISPS.....	16
2.1.4	Επιρροή του Κώδικα ISPS στην ΔΣ STCW 78/95 όπως ισχύει.....	18
2.1.5	Συστάσεις του ΙΜΟ για την πρόληψη και την καταστολή της πειρατείας και ένοπλη ληστεία σε πλοία (MSC/Circ. 623/Rev.3 - MSC.1/Circ.1334 - MSC.1/Circ. 1333 - 2015).....	19
2.2	Εθνική Νομοθεσία και Κανονισμοί.....	19
2.3	Ορισμοί.....	20
2.4	Νομικές επιπτώσεις από την ανάληψη ή την μη ανάληψη δράσης από το προσωπικό ασφάλειας.....	21
2.5	Χειρισμός ευαίσθητων, σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών και επικοινωνιών.....	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Υποχρεώσεις ασφάλειας

3.1	Ευθύνες συμβαλλόμενων κυβερνήσεων.....	23
3.2	Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί Ασφάλειας.....	24
3.3	Η εταιρεία.....	24
3.4	Το πλοίο.....	25
3.5	Λιμενικές εγκαταστάσεις.....	26
3.6	Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου.....	27
3.7	Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ).....	28
3.8	Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.....	28
3.9	Ναυτικοί με καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας.....	29
3.10	Προσωπικό λιμενικής εγκατάστασης με καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας.....	29
3.11	Άλλο προσωπικό.....	30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: Αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου

4.1	Μεθοδολογία αξιολόγησης κινδύνου.....	31
4.2	Εργαλεία αξιολόγησης.....	32
4.3	Επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας.....	35
4.4	Έγγραφα αξιολόγησης της ασφάλειας.....	41
	Παράρτημα – Κατάλογος ελέγχου αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου.....	42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: Εξοπλισμός ασφάλειας

5.1 Εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας	43
5.1.1 Το Σύστημα Προειδοποίησης για την Ασφάλεια των Πλοίων	43
5.1.2 Σύστημα Αναφοράς Ασφάλειας Πλοίων	46
5.1.3 Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης	47
5.1.4 Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας	48
5.1.5 Σύστημα Παρακολούθησης και Αναγνώρισης Μεγάλης Εμβέλειας	48
5.1.6 Σύστημα Παρακολούθησης Πλοίων	48
5.1.7 Το Αυτοματοποιημένο Σύστημα Αμοιβαίας Διάσωσης Πλοίων	49
5.1.8 Σύστημα Διαχείρισης Πλοίων	49
5.1.9 Άλλος εξοπλισμός	49
5.1.10 Ενίσχυση της ασφάλειας του πλοίου επί του σκάφους – Έξι μέτρα σχετικά με τον εξοπλισμό	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ: Σχέδιο ασφάλειας πλοίου

6.1 Σκοπός του Σχεδίου Ασφάλειας του Πλοίου	55
6.2 Περιεχόμενα του ΣΑΠ	55
6.3 Θέματα εμπιστευτικότητας	56
6.4 Σχεδιάγραμμα ΣΑΠ	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ: Ταυτοποίηση απειλών, αναγνώριση και απόκριση

7.1 Αναγνώριση και ανίχνευση όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών	62
7.1.1 Πυροβόλα και χειροβομβίδες	62
7.1.2 Αυτοσχέδιες εκρηκτικές συσκευές	63
7.1.3 Εκρηκτικά	63
7.1.4 Πυροκροτητές	63
7.2 Μέθοδοι σωματικής έρευνας και μη παρεμβατικών επιθεωρήσεων	64
7.3 Εφαρμογή και συντονισμός ερευνών	64
7.4 Αναγνώριση χωρίς διακρίσεις προσώπων που αποτελούν δυνητικό κίνδυνο για την ασφάλεια	69
7.4.1 Προφίλ των τρομοκρατών	69
7.4.2 Προφίλ των εμπόρων ναρκωτικών	70
7.4.3 Παραδείγματα ύποπτης δραστηριότητας	70
7.4.4 Προτεινόμενοι έλεγχοι για τους Πλοιάρχους και τους αξιωματικούς των πλοίων	70
7.5 Τεχνικές που χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφαλείας	71
7.5.1 Παράδοση επικίνδυνων αντικειμένων	71
7.5.2 Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στο πλοίο	71
7.6 Τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους	72
7.6.1 Ψυχολογία και ενέργειες των ατόμων σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης	72
7.6.2 Βασικές προσεγγίσεις για τον έλεγχο του πλήθους σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης	73
7.6.3 Γνώσεις και δεξιότητες που απαιτούνται από το πλήρωμα για τον έλεγχο του πλήθους	75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ: Ενέργειες για την ασφάλεια του πλοίου

8.1 Ενέργειες που απαιτούνται από διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας	76
8.2 Διατήρηση της ασφάλειας και διασύνδεσης πλοίου και λιμένα	77
8.3 Χρήση της Δήλωσης Ασφάλειας	78
8.4 Αναφορά συμβάντων ασφάλειας	83

8.5 Εφαρμογή διαδικασιών ασφάλειας	86
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ: Ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, γυμνάσια και ασκήσεις

9.1 Σχέδια έκτακτης ανάγκης	93
9.1.1 Βλάβη ή καταστροφή του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης από βόμβες, εκρηκτικούς μηχανισμούς, σαμποτάζ	94
9.1.2 Ενέργειες σε περίπτωση πειρατείας και αρπαγής πλοίου και των προσώπων επί του πλοίου	96
9.1.3 Επιθέσεις από ένοπλους ληστές	97
9.1.4 Παραβίαση του φορτίου, του βασικού εξοπλισμού ή των συστημάτων ή των εφοδίων του πλοίου	97
9.1.5 Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανόμενης της ύπαρξης λαθρεπιβατών	97
9.1.6 Ενέργειες για λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανόμενων των όπλων μαζικής καταστροφής	98
9.1.7 Χρήση του πλοίου για την μεταφορά προσώπων που προτίθενται να προκαλέσουν ένα περιστατικό ασφάλειας ή του εξοπλισμού τους	102
9.1.8 Χρήση του ιδίου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου πρόκλησης βλάβης ή καταστροφής	102
9.1.9 Επιθέσεις από θάλασσα, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε προβλήτα ή είναι αγκυροβολημένο	102
9.1.10 Επιθέσεις από θάλασσα εν πλω	103
9.2 Γυμνάσια και ασκήσεις ασφάλειας	103
9.2.1 Γυμνάσια ασφάλειας	103
9.2.2 Ασκήσεις ασφάλειας	103
9.3 Αξιολόγηση ασκήσεων ασφάλειας και γυμνασίων	103

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ: Διαχείριση ασφάλειας

10.1 Τεκμηρίωση και αρχεία	104
10.2 Παρακολούθηση και έλεγχος	107
10.3 Έλεγχοι και επιθεωρήσεις ασφάλειας	107
10.4 Αναφορά μη συμμόρφωσης	108

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ: Εκπαίδευση ασφάλειας

11.1 Απαιτήσεις εκπαίδευσης	110
Παράρτημα	113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ: Παροχή υπηρεσιών ασφάλειας στα εμπορικά πλοία από ένοπλους ιδιωτικούς φρουρούς σε περιοχές υψηλού κινδύνου

12.1 Συστάσεις και οδηγίες IMO	117
12.1.1 Ορισμοί	117
12.1.2 Μέγεθος, σύνθεση και εξοπλισμός της ομάδας PCASP	119
12.1.3 Διαχείριση πυροβόλων όπλων και πυρομαχικών από την επιβίβαση έως την αποβίβαση	120
12.1.4 Κανόνες για τη χρήση βίας	121
12.1.5 Υποβολή εκθέσεων και τήρηση αρχείων	121
12.1.6 Χρήση βίας	122
12.1.7 Αναφορές της PCASP	122
12.1.8 Υποβολή εκθέσεων εντός HRA	122
12.2 Εθνική Νομοθεσία	122

Βιβλιογραφία, IMO/ILO References	125
---	------------

Εισαγωγή

Γενικά

Αναμφισβήτητα η Εμπορική Ναυτιλία και γενικώς οι θαλάσσιες μεταφορές παρέχουν μέγιστο έργο στην κοινωνία, μεταφέροντας κάθε είδους αγαθά, σε κατεργασμένη ή ακατέργαστη μορφή ανά την υφήλιο. Βέβαια το ναυτικό-θαλάσσιο περιβάλλον εγκυμονεί κινδύνους που μετατρέπουν την φύση της εργασίας επί του πλοίου, πολλές φορές, επικίνδυνη, δύσκολη, κουραστική, απρόβλεπτη κ.λπ., αφού έχει να αντιμετωπίσει, θύελλες (tempests, typhoons, hurricanes), περιορισμένη ορατότητα σε πολλές περιοχές (restricted visibility, fog), επαφή με άλλα πλοία στην επικράτεια πλεύσης (traffic) όπως ψαράδικα ή άλλα εμπορικά παραπλέοντα πλοία, πλεύση σε περιοχή πάγων ή σε περιοχές με πολύ υψηλές θερμοκρασίες κ.ά. Εμπορικώς βέβαια δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε και την ανταγωνιστικότητα στον θαλάσσιο στίβο, επιδιώκοντας την όποια πιθανή, και όπου χρήζει, μείωση κόστους για την επιβίωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Την εποχή που διανύουμε η διαχείριση και λειτουργία των εμπορικών πλοίων διενεργείται με κόπο και καθημερινό αγώνα, διότι καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε πολλούς εξωγενείς παράγοντες και νέες καταστάσεις που επηρεάζουν αρνητικά τις θαλάσσιες μεταφορές και το ανθρώπινο δυναμικό. Η πειρατεία, οι ένοπλες ληστείες και η τρομοκρατία πάντα υπήρχαν, όμως τα τελευταία χρόνια έχουν ενταθεί και λάβει άλλες μορφές, καθότι η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει γίνει αρκετά επικερδής.

Δεν υπάρχουν περιοχές που μπορούν να χαρακτηριστούν ως απόλυτα ασφαλείς αναφορικά με τους κινδύνους. Πολλές φορές τα εμπορικά πλοία γίνονται στόχος όσων επιζητούν να επιτύχουν άνομους στόχους και εύκολο κέρδος μέσα από πρακτικές τρομοκρατίας, πειρατείας και όποιας μορφής λαθρεμπορίου (ναρκωτικά, όπλα κ.λπ.).

1.1 Επισκόπηση, περιγραφή και σκοποί στην εκπαίδευση του ΑΑΠ

Σκοπός του βιβλίου είναι να παρέχει την απαραίτητη γνώση σε όσους εκτελούν ή πρόκειται να εκτελέσουν τα καθήκοντα και να αναλάβουν τις ευθύνες

του **Αξιωματικού Ασφαλείας του Πλοίου** (ΑΑΠ) (Ship Security Officer – SSO) όπως αυτά καθορίζονται από τα τμήματα A/2.1.6. (και τμήμα A/12.2) του Διεθνούς Κώδικα για την **Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων** (International and Port Facility Security Code – ISPS) και ειδικότερα τα καθήκοντα και τις ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου, για την εφαρμογή και διατήρηση της λειτουργικότητας ενός **Σχεδίου Ασφάλειας του Πλοίου** (ΣΑΠ), καθώς και την συνεργασία του **Αξιωματικού Ασφαλείας της Εταιρείας** (ΑΑΕ) (Designated Person Ashore – DPA) με τους **Υπεύθυνους Ασφάλειας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων** (ΥΑΛΕ) (Port Facility Security Officers – PFSOs).

– Δυνατότητες που αναπτύσσονται μέσα από στην εκπαίδευση του ΑΑΠ

Οι **δυνατότητες** που παρέχει η εκπαίδευση για την θέση του ΑΑΠ είναι οι ακόλουθες:

- 1) Η ενίσχυση της ευαισθητοποίησης και της πληροφόρησης σχετικά με τις πτυχές της ασφάλειας στην θάλασσα.
- 2) Η ιδιαίτερη έμφαση στην εκπαίδευση για την αντιμετώπιση της πειρατείας και των ενόπλων ληστειών στα πλοία, όπως αναφέρονται στο σχετικό κεφάλαιο της STCW-A-VI/5.
- 3) Η μείωση των πιθανοτήτων εκδήλωσης κάποιου περιστατικού που θα διακυβεύσει την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων, μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής των απαιτήσεων της ΔΣ SOLAS '74, όπως ισχύει Κεφάλαιο XI-1 και XI-2 και
- 4) η παροχή στους εκπαιδευόμενους των απαραίτητων γνώσεων και ανάπτυξη των ικανοτήτων, ούτως ώστε να εκτελούν τα καθήκοντά τους ως ΑΑΠ, όπως καθορίζεται από τον Κώδικα ISPS.

1.2 Ικανότητες που αναπτύσσονται από την εκπαίδευση για τον ρόλο του ΑΑΠ

– Περιγραφή ικανοτήτων που αναπτύσσονται

Με την ορθή μελέτη του Κώδικα ISPS διασφαλίζεται, όχι περιοριστικά και τα παρακάτω:

- 1) Η εκτέλεση τακτικών επιθεωρήσεων ασφαλείας στο πλοίο, έτσι ώστε τα απαραίτητα και κατάλληλα

Πολιτική ασφάλειας στη ναυτιλία



Γενικά

Η **θαλάσσια ασφάλεια** είναι ένας γενικός όρος για την προστασία των πλοίων, αλλά και των λιμενικών εγκαταστάσεων, τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά.

Μέσω εποπτείας, επιθεώρησης και προληπτικών διαδικασιών, η ναυτιλιακή κοινότητα προσπαθεί να ελαχιστοποιήσει, ακόμα και να εξαλείψει όπου είναι δυνατόν, τις κακόβουλες, αλλά και τυχαίες απειλές, για την ασφάλεια στη θάλασσα. Και καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία εξελίσσεται και αναπτύσσεται ταχύτατα, η επαγρύπνηση, η επιβολή και η εκπαίδευση θα πρέπει να συμβαδίζουν με την τεχνολογία και τις αυξημένες ευκαιρίες για απειλές.

Εξαιτίας των διάφορων τρομοκρατικών επιθέσεων, ο IMO και οι κυβερνητικοί φορείς δίνουν ακόμη μεγαλύτερη προσοχή στην προστασία του θαλάσσιου τομέα από την τρομοκρατία και άλλες παρόμοιες επιθέσεις, τόσο στο λιμάνι όσο και στη θάλασσα. Αρκετοί κρατικοί και διεθνείς οργανισμοί δημιουργήθηκαν για να βοηθήσουν στον καθορισμό προτύπων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μεγάλης κλίμακας και η τεράστια ποσότητα αγαθών που διακινούνται στις χώρες είναι δύσκολο να ελεγχθεί, κάθε δυνατή προφύλαξη για την ελαχιστοποίηση της κακόβουλης εκμετάλλευσης είναι κρίσιμη, με την συμβολή όλων των συμμετεχόντων.

Η ασφάλεια δεν είναι δουλειά μόνο των ΑΑΠ και του πληρώματος στο σύνολό του, γι' αυτό είναι τόσο σημαντικό για τις εταιρείες να εκπαιδεύουν τα πληρώματα όσο και τους αρμόδιους υπαλλήλους τους, ώστε τα πλοία τους να έχουν περισσότερες πιθανότητες να αποφύγουν τις απειλές για την ασφάλειά τους.

2.1 Σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και συστάσεις

Ο IMO, ως ρυθμιστικός φορέας των Ηνωμένων Εθνών που είναι αρμόδιος για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος, όπως προαναφέραμε (βλ. §1.3) έχει θεσπίσει μεγάλο

αριθμό συμβάσεων και κανονισμών από την ίδρυσή του το 1959. Εξαιτίας των νέων προκλήσεων ασφαλείας που επιβλήθηκαν μετά τις τρομοκρατικές ενέργειες της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες, ο IMO έπρεπε να ανταποκριθεί σε κάθε απειλή κατά της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αναπτύξει το νέο Κεφάλαιο SOLAS XI-2 σχετικά με ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS).

Οι τρομοκρατικές ενέργειες έθεσαν υπό αμφισβήτηση την τρωτότητα των πλοίων και των λιμένων παγκοσμίως, αλλά απέδειξαν επίσης ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι αποφασισμένη να ανταποκριθεί σε μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις όλων των εποχών.

Το νέο ρυθμιστικό καθεστώς τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004. Οι απαιτήσεις του ISPS Code αντιπροσωπεύουν το αποκορύφωμα της συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων, των κυβερνητικών υπηρεσιών, των τοπικών διοικήσεων και των ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών, για την αξιολόγηση των απειλών ως προς την ασφάλεια και λήψη προληπτικών μέτρων κατά συμβάντων ασφαλείας που επηρεάζουν πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις.

2.1.1 Προσπάθειες του IMO προς την κατεύθυνση της θαλάσσιας ασφάλειας

Η ανησυχία για τις παράνομες πράξεις που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων και την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων τους αυξήθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, με αναφορές για πληρώματα και πλοία που αρπάζονταν διά της βίας, που σκόπιμα προσάραζαν ή ανατινάζονταν με εκρηκτικά. Οι επιβάτες ή τα πληρώματα των πλοίων απειλούνταν και μερικές φορές δολοφονούνταν.

Το 1983 ο IMO υιοθέτησε την Απόφαση της Συνέλευσης A.545(13) «**Μέτρα για την Πρόληψη Ενεργειών Πειρατείας και Ένοπλης Ληστείας εναντίον των Πλοίων**».

Μετά την τρομοκρατική ενέργεια κατά του *Achille*

Υποχρεώσεις ασφάλειας

3.1 Ευθύνες συμβαλλόμενων κυβερνήσεων

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο XI-2 της ΔΣ SOLAS '74, όπως ισχύει, και το Μέρος Α του Κώδικα, οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις μπορούν να δημιουργήσουν **Εντεταλμένες Αρχές** (Designated Authorities) εντός της κυβέρνησής τους και να αναλάβουν όλες τις ευθύνες εκείνες, αναφορικά με την ασφάλεια σε σχέση με τον Κώδικα ISPS. Οι κυβερνήσεις ή οι Εντεταλμένες Αρχές μπορούν επίσης να αναθέτουν την ανάληψη ορισμένων αρμοδιοτήτων σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας, [(AOA), (RSOs)] εκτός από τους κυβερνητικούς φορείς. Επιπροσθέτως οι κατευθυντήριες γραμμές παρέχονται στο MSC/Circ. 1074 σχετικά με τις ενδιάμεσες οδηγίες για την έγκριση των AOA.

Σύμφωνα με τις διατάξεις των κανόνων XI-2/3 και XI-2/7, τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και παρέχουν καθοδήγηση, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η προστασία από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια στη θάλασσα. Ο καθορισμός του επιπέδου ασφαλείας που εφαρμόζεται ανά πάσα στιγμή, αποτελεί ευθύνη των εκάστοτε συμβαλλόμενων κυβερνήσεων και ισχύει για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις τους. Τα υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας υποδεικνύουν μεγαλύτερη πιθανότητα να συμβεί ένα περιστατικό που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Στους **παράγοντες** που πρέπει να εξετάζονται για τον ορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφάλειας περιλαμβάνονται:

- 1) Ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής.
- 2) Ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής, καθώς το αληθές του περιεχομένου πρέπει πάντα να διασταυρώνεται.
- 3) Ο βαθμός προσδιορισμού επιβεβαίωσης ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής.
- 4) Οι επικείμενες συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Τα συμβαλλόμενα κράτη, όταν ορίζουν κάποιο επίπεδο ασφάλειας (Επίπεδο 2 ή 3), εκδίδουν, όπως απαιτείται, κατάλληλες οδηγίες και παρέχουν πληρο-

φορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που ενδέχεται να θιγούν.

Τα συμβαλλόμενα κράτη, επίσης, έχουν την δυνατότητα να αναθέτουν σε AOA ορισμένα από τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους, σύμφωνα με το Κεφάλαιο XI-2 του Κώδικα ISPS, με εξαίρεση:

- 1) Τον ορισμό του εφαρμοστέου επιπέδου ασφάλειας (security levels).
- 2) Την έγκριση αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και επακόλουθων τροποποιήσεων της ήδη εγκεκριμένης αξιολόγησης.
- 3) Τον προσδιορισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις οποίες απαιτείται ο διορισμός των «υπευθύνων ασφάλειας».
- 4) Την έγκριση σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και επακόλουθων τροποποιήσεων του ήδη εγκεκριμένου σχεδίου.
- 5) Την επιβολή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό XI-2/9.

6) Την θέσπιση των απαιτήσεων για τη **Δήλωση Ασφάλειας** (Testing ship security plans).

Επιπλέον, οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις έχουν και άλλες αρμοδιότητες, οι οποίες, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνουν τα εξής:

- 1) Κοινοποίηση των επιπέδων ασφάλειας (Notification of security levels).
- 2) Κοινοποίηση-Ανταλλαγή πληροφοριών (Communication of information).
- 3) Δοκιμή σχεδίων ασφάλειας πλοίων (Testing ship security plans).
- 4) Στοιχεία αρμόδιων φορέων για επαφή για θέματα ασφάλειας (Contact points).
- 5) Έκδοση Εγγράφων ταυτοποίησης (Identification documents).
- 6) Ενημέρωση για απειλές σχετικές με τα πλοία και άλλα περιστατικά στη θάλασσα (threats to ships and other incidents at sea).
- 7) Επίπεδα κατάλληλης στελέχωσης πλοίων (manning levels).
- 8) Παροχή οδηγιών για την εφαρμογή από τα πλοία

Αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου

Γενικά

Η αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του ΣΑΠ.

Σύμφωνα με την παράγραφο 8 του Μέρους Α του Κώδικα ISPS, ο ΥΑΕ οφείλει να διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου διενεργείται από άτομα τα οποία διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την αξιολόγηση (εκτίμηση) της ασφάλειας ενός πλοίου, έχοντας υπόψη τις κατευθύνσεις που παρέχονται στο Μέρος Β του Κώδικα. Η αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου μπορεί να διενεργείται και από Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας.

Η αξιολόγηση ασφάλειας είναι απαραίτητη για τη διαδικασία ανάπτυξης και επικαιροποίησης του ΣΑΠ και ο ΑΑΕ διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση ασφάλειας δίνει απαντήσεις στα ακόλουθα ερωτήματα:

- 1) Υπάρχει συγκεκριμένο κίνητρο για να επιτεθεί κάποιος στο πλοίο;
- 2) Ποιες βασικές λειτουργίες, συστήματα, περιοχές και προσωπικό θα πρέπει να προστατευτούν;
- 3) Ποια υφιστάμενα μέτρα ασφάλειας, διαδικασίες και λειτουργίες εφαρμόζονται;
- 4) Πώς μπορεί κάποιος να επιτεθεί στο πλοίο;
- 5) Ποιες είναι οι πιθανότητες και ποιες οι συνέπειες;

4.1 Μεθοδολογία αξιολόγησης κινδύνου

Τα βήματα που ακολουθεί η μεθοδολογία για την εκτίμηση του κινδύνου ασφάλειας πλοίου είναι τα ακόλουθα:

1) Αρχικός έλεγχος (εργασία γραφείου)

Βήμα 1: Ταυτοποίηση συγκεκριμένων κινήτρων (Identify any particular motives). Πρέπει να γίνει αναγνώριση-ταυτοποίηση τυχόν συγκεκριμένων κινήτρων που μπορεί να υπάρξουν και να απειλήσουν ή να βλάψουν το πλοίο.

Βήμα 2: Προσδιορισμός κρίσιμων λειτουργιών (Identify critical operations). Πρέπει να γίνει προσδιορισμός των κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου, των

δραστηριοτήτων και προσώπων που εμπλέκονται σε αυτές και που πρέπει να προστατευτούν.

Βήμα 3: Επισκόπηση των μέτρων ασφάλειας (Overview of security measures). Χρειάζεται να γίνει γενική επισκόπηση των υφιστάμενων μέτρων ασφάλειας. Πρόκειται για έλεγχο που θα γίνει στο γραφείο της διαχειρίστριας ή πλοιοκτήτριας εταιρείας. Δίνεται προτεραιότητα στις λειτουργίες, στους τομείς, στα συστήματα και στο προσωπικό για την αξιολόγηση απειλών, εστιάζοντας σε πιο κρίσιμα και με χαμηλό επίπεδο προστατευτικά μέτρα ασφάλειας.

2) Εκτίμηση απειλών (Εκτίμηση Κινδύνου – Εργασία γραφείου)

Βήμα 4: Προσδιορισμός σεναρίων απειλής (Identify threat scenarios). Πρέπει να εντοπιστούν σενάρια απειλών για το πλοίο ή να καταγραφούν τα σενάρια από συμβάντα ασφάλειας που αντικατοπτρίζουν τα κίνητρα των απειλών, τα οποία θα επηρεάσουν τις λειτουργίες του πλοίου, τις περιοχές του, τα συστήματα και το πλήρωμά του. Εάν δεν εντοπιστούν συγκεκριμένα κίνητρα και δεν μπορεί να γίνει ιεράρχηση προτεραιοτήτων, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένας τυποποιημένος κατάλογος πιθανών σεναρίων απειλής.

Βήμα 5: Αξιολόγηση της «πιθανότητας» και της «δυνατότητας» (Assess likelihood and potential) να συμβεί κάτι. Πρέπει να αξιολογήσουμε την πιθανότητα και την δυνατότητα των απειλών και να αναπτυχθούν οι συνέπειες των σεναρίων. Η πιθανότητα μπορεί να ταξινομηθεί ως «απίθανη» και ως «όχι απίθανη», και οι συνέπειες ως «μέτριες», «υψηλές» και «ακραίες». Δίνουμε προτεραιότητα σε σενάρια που δεν είναι «απίθανα να συμβούν» σε συνδυασμό με τη σοβαρότητα των συνεπειών «υψηλή» ή «ακραία».

3) Έλεγχος επί του σκάφους (On board Audit)

Βήμα 6: Ανάπτυξη καταλόγου ελέγχου ασφάλειας πλοίων (Develop a ship's security checklist). Πρέπει να αναπτυχθεί ένας κατάλογος ελέγχου ασφάλειας του πλοίου, που αντικατοπτρίζει τα σενάρια προτεραιότητας, τα υφιστάμενα μέτρα που υποτίθεται ότι έχουν

Εξοπλισμός ασφάλειας

5.1 Εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας

Η ασφάλεια (safety) και η ασφάλεια αναφορικά με τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα πλοία στη θάλασσα (security) εξασφαλίζεται από διάφορα συστήματα που λειτουργούν ταυτόχρονα. Από την παρακολούθηση των πλοίων έως την εξασφάλιση παροχής άμεσης βοήθειας σε περιπτώσεις κινδύνου, αυτά τα συστήματα βοηθούν και διασφαλίζουν, αδιάλειπτα και όσο το δυνατόν καλύτερα, την αντιμετώπιση των κινδύνων ασφάλειας στην ναυτιλιακή βιομηχανία, στα πλοία, αλλά και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Παρακάτω αναφέρονται τα συστήματα που όχι μόνο συμβάλλουν στην ασφάλεια των πλοίων, αλλά παρέχουν επίσης σημαντικά δεδομένα για την ομαλή λειτουργία ολόκληρου του ναυτιλιακού κλάδου. Τα συστήματα αυτά αποτελούν μέρος του μόνιμου ηλεκτρονικού εξοπλισμού του πλοίου. Πέραν του μόνιμου εξοπλισμού του πλοίου, υπάρχει και ο ακόλουθος φορητός εξοπλισμός.

5.1.1 Το Σύστημα Προειδοποίησης για την Ασφάλεια των Πλοίων

Το **Σύστημα Προειδοποίησης για την Ασφάλεια των Πλοίων** (The Ship Security Alert System – SSAS) είναι ένα μέτρο ασφάλειας για την ενίσχυση της ασφάλειας του πλοίου σε περιπτώσεις πειρατικών, αλλά και τρομοκρατικών ενεργειών στον ναυτιλιακό τομέα. Ευρέως αναγνωρισμένο ως μέρος του Διεθνούς Κώδικας ISPS, το SSAS συμπληρώνει τις προσπάθειες του IMO να αυξήσει την ασφάλεια των θαλάσσιων σκαφών (σχ. 5.1).

Το Cospas-Sarsat¹ σε συνεργασία με τον IMO κατέληξε στο σύστημα SSAS. Η βασική ιδέα της συνεργασίας αυτής είναι ότι σε περίπτωση απόπειρας πειρατικής επίθεσης, τρομοκρατικής ενέργειας ή ο-

ποιοδήποτε άλλου συμβάντος μπορεί να οριστεί ως απειλή για την ασφάλεια του πλοίου, ενεργοποιείται το σύστημα SSAS του πλοίου, ειδοποιώντας τις δυνάμεις καταστολής (στρατιωτικές, λιμενικές, αστυνομικές κ.λπ.) της περιοχής να προστρέξουν για βοήθεια και διάσωση.

Το SSAS είναι ένας αθόρυβος τύπος συστήματος συναγερμού, που, όταν ενεργοποιείται, δεν εκπέμπει οπτικοακουστικό σήμα στο πλοίο ή προς παραπλέοντα πλοία ή προς δυνάμεις ασφαλείας. Η καταχώριση στις περισσότερες περιπτώσεις λαμβάνεται πρώτα από τον πλοιοκτήτη ή από κάποιον εντολοδόχο διαχειριστή του SSAS, στη συνέχεια μεταβιβάζεται στην αρμόδια Αρχή της Σημαίας (Flag Administration) και οι εν λόγω παραλήπτες υποχρεούνται να ενημερώνουν τις εθνικές Αρχές και τα παράκτια κράτη στα οποία πλέει το πλοίο.

Η Αρχή της Σημαίας του πλοίου αποφασίζει ποιος θα είναι ο αρχικός αποδέκτης των ειδοποιήσεων ασφάλειας από τα πλοία. Ο αποδέκτης μπορεί να εί-



Σχ. 5.1

Σύστημα Προειδοποίησης για την Ασφάλεια των Πλοίων,
(πηγή: mackaycomm.com)

¹ Το Cospas-Sarsat είναι ένα δορυφορικό σύστημα παρακολούθησης, που ανιχνεύει και εντοπίζει φάρους έκτακτης ανάγκης (emergency beacons). Στη συνέχεια, οι χειριστές του συστήματος ενημερώνουν τις Αρχές Έρευνας και Διάσωσης (Search and Rescue-SAR). Οι φάροι συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα ραδιοεπικοινωνίας και ταυτοποίησης των ιδιοκτητών τους.

Σχέδιο ασφάλειας πλοίου

6.1 Σκοπός του Σχεδίου Ασφάλειας του Πλοίου

Το **Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου** (ΣΑΠ) καθορίζεται στον Κώδικα ISPS Μέρος Α, ως ένα σχέδιο που βεβαιώνει και εξασφαλίζει την εφαρμογή των μέτρων στο πλοίο, ώστε να παρέχει προστασία από κινδύνους που μπορούν να προκαλέσουν τα διάφορα περιστατικά ασφάλειας (security incidents). Έτσι είναι υποχρεωτικό για κάθε υποψήφιο για την θέση του **Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίου** (ΑΑΠ) να έχει κατανοήσει πλήρως και ορθά την φύση του ΣΑΠ. Ο ΑΑΠ πρέπει να διατηρεί και να επιβλέπει την εφαρμογή του Σχεδίου, ενώ ο **Υπεύθυνος Ασφαλείας της Εταιρείας** (ΥΑΕ) πρέπει πάντοτε να εξασφαλίζει ότι ένα τέτοιο σχέδιο που έχει δημιουργηθεί, έχει υποβληθεί για έγκριση και κατόπιν εφαρμόζεται σωστά αλλά και συνεχίζεται να διατηρείται η εφαρμογή του, ως απαιτείται.

Το τμήμα 9 του Κώδικα ISPS απαιτεί κάθε πλοίο να φέρει ένα ΣΑΠ εγκεκριμένο από την **Αρχή της Σημαίας** του (Flag Administration) ή από έναν οργανισμό [Νηογνώμονα (Classification Society)], που είναι αναγνωρισμένος από την σημαία του πλοίου και πραγματοποιεί κάθε είδους εγκρίσεις. Ο ΑΑΕ έχει την ευθύνη να εξασφαλίζει ότι το ΣΑΠ προετοιμάζεται κατάλληλα, συντάσσεται και υποβάλλεται για έγκριση.

1) Το σχέδιο πρέπει να παρέχει προβλέψεις και για τα τρία (3) επίπεδα ασφάλειας.

2) Το σχέδιο πρέπει να είναι γραμμένο στην επίσημη γλώσσα επικοινωνίας στο πλοίο ή και σε άλλη γλώσσα, ανάλογα με την πολιτική της εταιρείας και τις απαιτήσεις του **Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης** (International Safety Management – ISM).

3) Σε έναν **Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας** (ΑΟΑ) δίνεται η δυνατότητα να ετοιμάζει τέτοιο σχέδιο.

4) Η υποβολή για έγκριση του σχεδίου του πλοίου ή των τροποποιήσεών του, πρέπει να συνοδεύεται πάντα από την Αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου.

Στο κεφάλαιο αυτό εξηγούνται τα βασικά σημεία ενός ΣΑΠ και η λογική που υπάρχει πίσω από ένα τέτοιο σχέδιο.

6.2 Περιεχόμενα του ΣΑΠ

Το **ΣΑΠ είναι μοναδικό για κάθε πλοίο** και το περιεχόμενό του αποσκοπεί στο να:

1) Προλαμβάνει την πρόσβαση και χρήση όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών στο πλοίο, που προτίθενται να χρησιμοποιηθούν ενάντια σε ανθρώπους, σε άλλα πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις.

2) Προσδιορίζει και αναγνωρίζει τις περιορισμένης πρόσβασης περιοχές πάνω στο πλοίο, καθώς και τα μέτρα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε αυτές τις περιοχές.

3) Προλαμβάνει μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση του πλοίου, γενικώς.

4) Ανταποκρίνεται λειτουργικά σε απειλές ασφάλειας ή σε παραβιάσεις ασφάλειας.

5) Ανταποκρίνεται στις οδηγίες ασφάλειας, οι οποίες ενδεχομένως θα δίνονται επιπρόσθετα από τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις όταν το επίπεδο ασφάλειας είναι κατηγορίας τρία (3).

6) Προσδιορίζει διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση απειλής ή παραβίασης της ασφάλειας του πλοίου.

7) Καθορίζει τα καθήκοντα του πληρώματος όπως έχουν προσδιοριστεί σε καθέναν από αυτούς, καθώς και άλλου προσωπικού του πλοίου σε σχέση με τις πτυχές της ασφάλειας.

8) Περιλαμβάνει διαδικασίες τακτικών ελέγχων και επιθεωρήσεων, αναφορικά με τις δραστηριότητες σε θέματα ασφάλειας στο πλοίο.

9) Καθορίζει τις διαδικασίες εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων του πληρώματος για την ασφάλεια.

10) Καθορίζει την λειτουργική συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις με τις οποίες το πλοίο διασυνδέεται, σχετικά με τις ενέργειές τους σε θέματα ασφάλειας.

11) Καθορίζει περιοδική αναθεώρηση και ανανέωση του περιεχομένου του σχεδίου.

12) Καθορίζει τον τρόπο αναφοράς περιστατικών ασφάλειας.

Ταυτοποίηση απειλών, αναγνώριση και απόκριση



7.1 Αναγνώριση και ανίχνευση όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να δώσει κάποια γενικά χαρακτηριστικά για την αναγνώριση και ανίχνευση διαφόρων τύπων φορητών όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών, που είναι δυνατόν να αποτελέσουν σοβαρή απειλή για το πλήρωμα, το πλοίο ή και τα δύο. Αυτά εντάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

7.1.1 Πυροβόλα και χειροβομβίδες

Στα πυροβόλα περιλαμβάνονται διάφοροι τύποι πιστολιών (pistols) (σχ. 7.1), τουφεκιών αυτόματων ή ημιαυτόματων (rifles – automatic or semiautomatic) (σχ. 7.2), άλλων όπλων, καθώς και χειροβομβίδες (grenades) (σχ. 7.3). Παρόλο που ο παραπάνω εξοπλισμός κατασκευάζεται κυρίως για στρατιωτικούς σκοπούς, είναι γνωστό ότι χρησιμοποιείται από τρομοκράτες, εγκληματίες και πειρατές.



(α) Πιστόλι



(β) Περίστροφο

Σχ. 7.1

Τύποι πιστολιών που χρησιμοποιούνται,
[πηγή: (α) academy.com,
(β) nationalinterest.org]



Σχ. 7.2

AK-47 ή Καλάσνικωφ. Το κύριο όπλο που χρησιμοποιούν οι πειρατές και οι τρομοκρατικές οργανώσεις,
(πηγή: britannica.com)



Σχ. 7.3

Χειροβομβίδα τύπου MK2,
(πηγή: defense.gr)

Ενέργειες για την ασφάλεια του πλοίου



8.1 Ενέργειες που απαιτούνται από διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS, κάθε Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου (ΣΑΠ) πρέπει να περιέχει προβλέψεις για τα εξής τρία διεθνώς υιοθετημένα επίπεδα ασφάλειας (Κώδικας ISPS Μέρος Β, 9.8):

1) **Επίπεδο ασφάλειας 1** (ISPS, Μέρος Α, 2.1.9) είναι το επίπεδο για το οποίο τα ελάχιστα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας θα διατηρούνται όλο τον χρόνο.

2) **Επίπεδο ασφάλειας 2** (ISPS, Μέρος Α, 2.1.10) είναι το επίπεδο για το οποίο θα διατηρούνται κατάλληλα επιπλέον προστατευτικά μέτρα για μια χρονική περίοδο, ως αποτέλεσμα ενός απειλούμενου κινδύνου για κάποιο περιστατικό σχετικό με την ασφάλεια.

3) **Επίπεδο ασφάλειας 3** (ISPS, Μέρος Α, 2.1.11) είναι το επίπεδο για το οποίο θα διατηρούνται περαιτέρω προστατευτικά μέτρα για μια περιορισμένη χρονική περίοδο όταν ένα περιστατικό σχετικό με την ασφάλεια είναι πιθανό ή άμεσο, παρόλο που μπορεί να μην είναι δυνατός ο εντοπισμός του συγκεκριμένου στόχου.

Επίσης, σύμφωνα με την ΔΣ SOLAS (Ch XI-2 Κανονισμός 1.14): «**Ως επίπεδο ασφάλειας νοείται ο προσδιορισμός του βαθμού κινδύνου απόπειρας να λάβει χώρα ένα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια**».

Ο καθορισμός του επιπέδου ασφάλειας που θα εφαρμόζεται κάθε φορά αποτελεί ευθύνη των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων και μπορεί να εφαρμόζεται στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Έτσι το πλοίο απαιτείται να συμμορφώνεται και να ενεργεί σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που καθορίζονται από τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις (Κώδικας ISPS, Μέρος Α 7.1).

Για το **επίπεδο ασφάλειας 1** διεξάγονται οι εξής δραστηριότητες, σε όλα τα πλοία, για να εντοπίζονται και να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα αντιμετώπισης συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:

1) Διασφάλιση της εκτέλεσης όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων του πληρώματος του πλοίου.

2) Έλεγχος της πρόσβασης όλων των ατόμων στο πλοίο και διαχωρισμός των ατόμων που έχουν υποβληθεί σε έρευνα μαζί με τα προσωπικά τους είδη, και των ατόμων που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα μαζί με τα προσωπικά τους είδη.

3) Έλεγχος επιβαινόντων και των προσωπικών τους ειδών και διαχωρισμός επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών.

4) Παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ώστε να διασφαλιστεί ότι μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα έχουν πρόσβαση.

5) Παρακολούθηση των χώρων καταστρώματος και των χώρων γύρω από το πλοίο, δηλαδή ασφάλιση με κλείδωμα ή άλλο τρόπο της πρόσβασης σε μη ελεγχόμενους χώρους που συνορεύουν με χώρους, στους οποίους έχουν πρόσβαση επιβάτες και επισκέπτες.

6) Εποπτεία του χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου.

7) Διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας των επικοινωνιών ασφάλειας.

8) Διασφάλιση της διασύνδεσης με τη λιμενική εγκατάσταση για την εξασφάλιση καθορισμένου ασφαλούς χώρου για επιθεώρηση/έρευνα προσώπων, αποσκευών, προσωπικών αντικειμένων κ.λπ., κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση του πλοίου.

Στο **επίπεδο ασφάλειας 2** υπάρχουν πρόσθετα προστατευτικά μέτρα, τα οποία ορίζονται στο ΣΑΠ, και μπορεί να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

1) Τοποθέτηση επιπλέον προσωπικού περιπολίας στο κυρίως κατάστρωμα, τις ώρες ειδικά που δεν εκτελούνται εργασίες στο πλοίο (νυχτερινές ώρες κυρίως αλλά και κατά την διάρκεια της ημέρας) για την αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης.

2) Περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης στο πλοίο, προσδιορισμός των σημείων που πρέπει να κλείσουν και των μέσων για την κατάλληλη ασφάλισή τους.

3) Αποτροπή της πρόσβασης στο πλοίο από την πλευρά της θάλασσας, μεταξύ άλλων, για περιπολίες

Ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, γυμνάσια και ασκήσεις

9.1 Σχέδια έκτακτης ανάγκης

Ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης είναι μια σειρά ενεργειών και δράσεων που έχουν σχεδιαστεί για να βοηθήσουν κάθε εγκατάσταση, πλοίο, κτήριο, οργανισμό, να ανταποκριθεί αποτελεσματικά σε ένα σημαντικό περιστατικό, γεγονός, κίνδυνο ή κατάσταση έκτακτης.

Ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης αναφέρεται μερικές φορές ως «Σχέδιο Β» ή εφεδρικό σχέδιο, επειδή μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ως εναλλακτική λύση και περιλαμβάνει τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν εάν οι αρχικές ενέργειες δεν αποφέρουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Ο σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης αποτελεί βασικό εργαλείο της διαχείρισης των κινδύνων.

Αναφορικά με τα πλοία, τα σχέδια έκτακτης ανάγκης είναι ένα ουσιώδες τμήμα της προετοιμασίας τους, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τέτοιες καταστάσεις. Επιπλέον αυτά τα σχέδια δράσης αποτελούν μια πολύ καλή βάση για την εκπαίδευση του πληρώματος στο πλοίο, με **γυμνάσια** και με **ασκήσεις**.

Η ανάγκη για ξεχωριστά πιθανά σχέδια έκτακτης ανάγκης καθορίζεται πάντα από το συμπέρασμα της εκτίμησης της ασφάλειας, που έχει γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS (Μέρος Α').

Λαμβάνοντας υπόψη το αποτέλεσμα της αξιολόγησης απειλών για τα πλοία και της εκτίμησης κινδύνου, εξετάστηκαν οι ακόλουθες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και αναπτύχθηκαν σχετικά σχέδια, συμπεριλαμβανόμενων των καταλόγων ελέγχου που πρέπει να χρησιμοποιούνται, όπου είναι δυνατόν:

1) Βλάβη ή καταστροφή του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης από εκρηκτικές συσκευές, σαμποτάζ.

2) Πειρατεία και αρπαγή πλοίου και των ατόμων επί του πλοίου.

3) Επιθέσεις από ένοπλους ληστές.

4) Παραβίαση του φορτίου του βασικού εξοπλισμού ή συστημάτων του πλοίου ή των εφοδίων του πλοίου.

5) Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, περιλαμβανόμενης της ύπαρξης λαθρεπιβατών.

6) Λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, συμπερι-

λαμβανόμενων των όπλων μαζικής καταστροφής.

7) Χρήση του πλοίου για την μεταφορά ατόμων που προτίθενται να προκαλέσουν ένα περιστατικό ασφάλειας ή του εξοπλισμού τους.

8) Χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου πρόκλησης βλάβης ή καταστροφής.

9) Επιθέσεις από θάλασσα, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε προβλήτα ή είναι αγκυροβολημένο.

10) Επιθέσεις από θάλασσα εν πλω.

Στη θάλασσα, την ευθύνη για κάθε δράση έχουν ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί του πλοίου. Σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης εντός των χωρικών υδάτων/οικονομικής ζώνης, ενδέχεται να συμμετέχουν ορισμένοι οργανισμοί της αντίστοιχης χώρας ή της πλησιέστερης Λιμενικής Αρχής και, ως εκ τούτου, οι ενέργειες και οι δράσεις θα πρέπει να συντονίζονται με αυτούς. Αυτό συμβαίνει κυρίως όταν μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης αποτελεί κίνδυνο και για τρίτα μέρη που εμπíπτουν στη δικαιοδοσία αυτών των Αρχών. Ως εκ τούτου, τα σχέδια έκτακτης ανάγκης ενδέχεται να χρειαστεί να προσαρμοστούν γρήγορα, για να ληφθούν υπόψη οι ενδεχόμενες πρόσθετες απαιτήσεις.

Όταν το πλοίο βρίσκεται στην προβλήτα ή σε αγκυροβόλιο στην επικράτεια του λιμένα, η ευθύνη για τη δράση σε περίπτωση κατάστασης ασφάλειας είναι πιο περίπλοκη, διότι η Αρχή του λιμένα ή του τερματικού σταθμού απαιτεί επίσης τη συμμετοχή Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων –σύμφωνα με το δικό της– τόσο για την προστασία της ιδιοκτησίας όσο και για το περιβάλλον (πρόληψη της ρύπανσης). Η Δήλωση Ασφάλειας (βλ. § 8.3, σελ. 78) καθορίζει το πλαίσιο για ταχεία και συντονισμένη αντίδραση.

Σε καταστάσεις ασφάλειας και σχετικά με αποφάσεις που αφορούν ενδεχόμενες συγκρούσεις αναφορικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος (πρόληψη ρύπανσης), ο Πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα εξουσία, ακόμη και αν αυτό μπορεί να σημαίνει απόκλιση από τεκμηριωμένες διαδικασίες και/ή οδηγίες.

Οι οδηγίες αυτές θα πρέπει να διαβάζονται και να εφαρμόζονται σε συνδυασμό με τις σχετικές με την

Διαχείριση ασφάλειας



10.1 Τεκμηρίωση και αρχεία

Για να τεκμηριώνεται η συμμόρφωση του κάθε πλοίου με τον Κώδικα ISPS, θα πρέπει να τηρούνται πρόσθετα αρχεία αναφορικά με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται όπως απαιτείται. Οι λεπτομέρειες των αρχείων αυτών περιλαμβάνονται στο ΣΑΠ.

Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, τα αρχεία ασφαλείας διατηρούνται **για περίοδο 5 ετών** και περιλαμβάνουν:

- 1) Αρχεία εκπαίδευσης για την ασφάλεια με γυμνάσια και ασκήσεις που πραγματοποιούνται στο πλοίο.
- 2) Αρχεία απειλών για την ασφάλεια και συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου.
- 3) Αρχεία παραβιάσεων της ασφάλειας.
- 4) Αρχεία με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας.
- 5) Αρχεία με τις επικοινωνίες σχετικά με την άμεση ασφάλεια του πλοίου, όπως συγκεκριμένες απειλές για το πλοίο ή τη λιμενική εγκατάσταση, στην οποία βρίσκεται ή υπήρξε το πλοίο.
- 6) Αρχεία από ελέγχους [εσωτερικούς και εξωτερικούς (internal and external audits)] και επανεξετάσεις των δραστηριοτήτων ασφάλειας του πλοίου.
- 7) Αρχεία για κάθε περιοδική επανεξέταση της αξιολόγησης ασφάλειας του πλοίου.
- 8) Αρχεία για κάθε περιοδική επανεξέταση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου (ΣΑΠ).
- 9) Αρχεία που να δεικνύουν την εφαρμογή τυχόν τροποποιήσεων του σχεδίου.
- 10) Αρχεία συντήρησης, βαθμονόμησης και δοκιμής του εξοπλισμού ασφάλειας, εάν υπάρχει, συμπεριλαμβανομένης της δοκιμής του Συστήματος Προειδοποίησης Ασφάλειας του Πλοίου (SSAS).
- 11) Αρχεία τυχόν ειδικών ή πρόσθετων μέτρων ασφάλειας που ελήφθησαν από το πλοίο σε οποιονδήποτε από τους δέκα προηγούμενους λιμένες στους οποίους έχει πραγματοποιήσει σχετική διασύνδεση πλοίου/λιμένα (πρέπει να τηρείται στο ημερολόγιο ασφάλειας).
- 12) Αρχεία σύμφωνα με τα οποία τηρήθηκαν οι κατάλληλες διαδικασίες ασφάλειας πλοίου κατά τη διάρ-

κεια οποιασδήποτε προηγούμενης σχετικής δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο στους δέκα προηγούμενους λιμένες (σχετική δήλωση πρέπει να περιλαμβάνεται στο ημερολόγιο ασφάλειας).

13) Όλα τα αρχεία ασφαλείας πρέπει να τηρούνται στην αγγλική γλώσσα (ή όποια γλώσσα έχει καθορίσει η εταιρεία), η οποία είναι η γλώσσα εργασίας του πλοίου, και πρέπει να προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση – ο Πλοίαρχος ή ο ΑΑΠ να τα διατηρεί στο γραφείο του ή στην καμπίνα του σε ασφαλή (κλειδωμένο) χώρο.

Πέραν των προηγούμενων αρχείων τα πλοία πρέπει να φέρουν και τα ακόλουθα:

1) Ημερολόγιο ασφάλειας (Security Logbook)

Τα ακόλουθα στοιχεία θα πρέπει τουλάχιστον να καταγράφονται στο ημερολόγιο ασφάλειας που υπάρχει στο πλοίο:

- 1) Το επίπεδο ασφάλειας του πλοίου και τυχόν αλλαγές στο επίπεδο ασφάλειας.
- 2) Τυχόν πρόσθετα ή ειδικά μέτρα ασφάλειας που λαμβάνονται για οποιονδήποτε λόγο ή σκοπό.
- 3) Πληροφορίες ή ενέργειες που σχετίζονται με την ασφάλεια.
- 4) Όλες οι σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες που διενεργούνται.
- 5) Αναφορές σχετικά με το πότε ο Πλοίαρχος έχει ασκήσει την Υπερισχύουσα Εξουσία.
- 6) Πρόσθετες δοκιμές στα επίπεδα ασφάλειας 2 και 3 όλων των εσωτερικών και εξωτερικών συστημάτων επικοινωνιών.
- 7) Τυχόν αποκλίσεις που σχετίζονται με διαδικασίες έρευνας προσώπων και αποσκευών, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων στις οποίες αυτές έχουν συμφωνηθεί με τον ΑΑΕ ή/και τον ΥΑΛΕ.
- 8) Αναζητήσεις λαθρεπιβατών και τα αποτελέσματά τους.
- 9) Αρχεία περιπολιών ασφάλειας και τυχόν ευρήματα σχετικά με αυτές.
- 10) Όλες οι ενέργειες [πέραν της Δήλωσης Ασφα-

Εκπαίδευση ασφάλειας



11.1 Απαιτήσεις εκπαίδευσης

Ο σκοπός της εκπαίδευσης του πληρώματος είναι να διασφαλιστεί ότι το προσωπικό του πλοίου είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και προετοιμασμένο για την αντιμετώπιση ενδεχόμενης κατάστασης που συνιστά απειλή για την ασφάλεια.

Ο Πλοίαρχος ή ο ΑΑΠ είναι υπεύθυνος να διασφαλίζει ότι όλο το πλήρωμα που έχει καθήκοντα ασφάλειας και μη, αναγνωρίζει, κατανοεί και είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο να εκτελεί τις αρμοδιότητές του όσον αφορά στην ασφάλεια πάνω στο πλοίο.

Όλα τα μέλη του πληρώματος είναι υπεύθυνα να συμμετέχουν στην εκπαίδευση και την εξοικείωση σε θέματα ασφάλειας, ώστε να διασφαλίζεται η γνώση των εφαρμοστέων καθηκόντων σύμφωνα με το ΣΑΠ και το εγχειρίδιο διαδικασιών ασφάλειας του πλοίου και της εταιρείας.

Ο Πλοίαρχος ή ο ΑΑΠ εφαρμόζει συνεχώς το πρόγραμμα εξοικείωσης και εκπαίδευσης ασφάλειας επί του πλοίου για τη διασφάλιση και την ενίσχυση της ευαισθητοποίησης του πληρώματος σχετικά με την ασφάλεια.

Αντικείμενο των ασκήσεων και των γυμνασίων είναι να εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό του πλοίου είναι ικανό να αντεπεξέλθει στα καθήκοντα ασφάλειας που του έχουν ανατεθεί σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας, καθώς και ο προσδιορισμός οποιωνδήποτε ελλείψεων, σχετικών με την ασφάλεια, που πρέπει να διευθετηθούν.

Ο ΑΑΠ και ο αναπληρωτής ΑΑΠ πρέπει να έχουν λάβει εγκεκριμένη εκπαίδευση σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW και να διαθέτουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά επάρκειας εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας.

Όλοι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα με καθορισμένα ή μη καθήκοντα ασφάλειας πρέπει να έχουν λάβει εγκεκριμένη εκπαίδευση σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW και σύμφωνα με τα καθήκοντα ασφάλειας που ορίζονται στο πλοίο. Όλοι αυτοί πρέπει να κατέ-

χουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά επάρκειας.

Ο Πλοίαρχος ή ο ΑΑΠ θα πρέπει να καθιερώσει και να εφαρμόσει ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανόμενων γυμνασίων και ασκήσεων. Το πρόγραμμα διασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος αναγνωρίζουν, κατανοούν και είναι κατάλληλα εκπαιδευμένα για να εκτελούν τα καθήκοντά τους σχετικά με την ασφάλεια στο πλοίο.

Ο ΑΑΠ είναι εξοικειωμένος και εκπαιδευμένος με τις ειδικές αρμοδιότητες στον τομέα της ασφάλειας από τον ΑΑΕ, τους βοηθούς του ΑΑΕ ή από ειδικευμένο φορέα εκπαίδευσης στην ξηρά. Ο ΑΑΠ θα έχει επίσης κατάλληλη εκπαίδευση και τα αποδεικτικά στοιχεία γι' αυτήν θα τηρούνται ως αρχείο στο πλοίο. Όλα τα αρχεία της εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας τηρούνται επί του πλοίου.

Η εκπαίδευση και η εξοικείωση επί του πλοίου περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, γνώση (κατά περίπτωση) για τα ακόλουθα:

- 1) Την έννοια και τις απαιτήσεις όλων των επιπέδων ασφάλειας.
- 2) Τις τρέχουσες απειλές για την ασφάλεια.
- 3) Τις διαδικασίες ασφάλειας και τα σχέδια έκτακτης ανάγκης.
- 4) Τα σχετικά καθήκοντα ασφάλειας του καθενός.
- 5) Τα μέσα και τον τρόπο επικοινωνίας ασφάλειας.
- 6) Τον εξοπλισμό ασφάλειας (λειτουργία, επιθεώρηση, δοκιμή και βαθμονόμηση) του πλοίου.

Σε όλο το νεοπροσληφθέν πλήρωμα παρέχεται σύνομη εξοικείωση με την ασφάλεια κατά την επιβίβαση και ναυτολόγησή του στο πλοίο, ως εξής:

- 1) Ο Πλοίαρχος είναι ο καθορισμένος ΑΑΠ (ανάλογα με την πολιτική της εταιρείας) ή όποιος άλλος αντί του Πλοιάρχου έχει λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση.
- 2) Ο Πλοίαρχος ή ο ΑΑΠ εξοικειώνει τον αναπληρωτή ΑΑΠ πάντοτε κατά περίπτωση και ανάλογα με την πολιτική της εταιρείας.
- 3) Ο ΑΑΠ ή ο αναπληρωτής ΑΑΠ θα εξοικειώσει το υπόλοιπο πλήρωμα του πλοίου.

Η εξοικείωση συνίσταται στον προσανατολισμό

Παροχή υπηρεσιών ασφάλειας στα εμπορικά πλοία από ένοπλους ιδιωτικούς φρουρούς σε περιοχές υψηλού κινδύνου



Γενικά

Η αυξημένη απειλή για την εμπορική ναυτιλία από τους πειρατές με έδρα τη Σομαλία και η συχνότητα των περιστατικών πειρατείας στα πλοία, καθώς και η εμφάνιση της δραστηριότητάς τους προς τα Ανατολικά του Ινδικού Ωκεανού, οδήγησε σε εκτεταμένη χρήση ένοπλων φρουρών και σημαντική αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων που προσφέρουν ένοπλες υπηρεσίες ασφάλειας στη θάλασσα για πλοία που διέρχονται από **Περιοχή Υψηλού Κινδύνου** (High Risk Area–HRA)¹. Ο IMO, παρόλο που δεν έχει εγκρίνει τη χρήση **ιδιωτικού ένοπλου προσωπικού ασφάλειας** (Privately Contracted Armed Security Personnel–PCASP), κατανοεί ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να δυσκολεύονται να εντοπίσουν αξιόπιστες εταιρείες με επαγγελματίες ένοπλους ιδιώτες που παρέχουν ένοπλη προστασία στα πλοία (MSC.1/Circ.1405/Rev.2)

Η απόφαση σχετικά με την απασχόληση του ιδιωτικού ένοπλου προσωπικού ασφάλειας (PCASP) στα πλοία είναι πολύπλοκη για έναν πλοιοκτήτη. Η απουσία εφαρμοστέων κανονισμών του κλάδου σε συνδυασμό με τις πολύπλοκες νομικές απαιτήσεις που διέπουν τη νόμιμη αποστολή, μεταφορά από το προσωπικό και χρήση πυροβόλων όπλων² προκαλεί ανησυχία. Η κατάσταση αυτή περιπλέκεται περαιτέρω από την ταχεία αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών εταιρειών ασφάλειας για τα πλοία και τις αμφιβολίες σχετικά με τις δυνατότητες ορισμένων από αυτές να ανταπεξέλθουν, όπως πρέπει στις απαιτήσεις των καταστάσεων που μπορεί να δημιουργηθούν στα πλοία. Σημαντικές διακυμάνσεις ικανότητας και ποιότητας υπάρχουν σε όλο το φάσμα των αναδόχων που προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η δικαιοδοσία

της Αρχής της Σημαίας ενός πλοίου και, ως εκ τούτου, τυχόν νόμοι και κανονισμοί που επιβάλλονται από την Αρχή της Σημαίας σχετικά με τη χρήση των **ιδιωτικών εταιρειών ασφάλειας στη θάλασσα** (Private Maritime Security Companies–PMSC) και ένοπλων φρουρών, εφαρμόζεται και ισχύει για τα πλοία που φέρουν την σημαία τους. Επιπλέον, είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι οι νόμοι των λιμένων και των παράκτιων κρατών ενδέχεται να ισχύουν και για τα πλοία αυτά.

Η χρήση ένοπλων ιδιωτών ασφάλειας δεν θα πρέπει να θεωρείται εναλλακτική λύση στις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης (Best Management Practices–BMP) και άλλα προστατευτικά μέτρα. Η τοποθέτηση ένοπλων φρουρών στο πλοίο ως μέσο για την ασφάλεια και την προστασία του πλοίου και του πληρώματός του θα πρέπει να εξετάζεται μόνο μετά τη διενέργεια εκτίμησης του κινδύνου. Είναι επίσης σημαντικό να εμπλέκεται και ο Πλοίαρχος στη διαδικασία λήψης αποφάσεων στο πλοίο.

Στο σχήμα 12.1 μπορούμε να δούμε ότι ανάλογα με τα περιστατικά πειρατικών ενεργειών στα πλοία καθορίζονταν και τα όρια της εκάστοτε περιοχής υψηλού κινδύνου.

1) **Περιοχή μεικτής επιτροπής πολέμου** (Joint war Committee Area – JWC): Η επιτροπή αυτή ενημερώνει και διαδίδει τις αναφερόμενες περιοχές – αυτές είναι περιοχές όπου οι ιδιοκτήτες υποχρεούνται να ειδοποιούν τους ασφαλιστές για την πλεύση των πλοίων εντός αυτής της περιοχής για ασφαλιστικούς λόγους.

2) **Περιοχή εθελοντικής αναφοράς** (Voluntary Reporting Area – VRA): Τα πλοία που εισέρχονται και επιχειρούν εντός της περιοχής αυτής ενθαρρύνονται να εγγραφούν στο Κέντρο Επιχειρήσεων Θαλάσσιου Εμπορίου (United Kingdom Maritime Trade Opera-

¹ Περιοχή υψηλού κινδύνου (High Risk Area) χαρακτηρίζουμε μια περιοχή όπως ορίζεται στις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης για την προστασία από την πειρατεία με βάση τη Σομαλία (MSC.1/Circ.1339), εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την Αρχή της Σημαίας.

² Όλες οι αναφορές στα πυροβόλα όπλα περιλαμβάνουν και τα σχετικά πυρομαχικά, αναλώσιμα, ανταλλακτικά και εξοπλισμό συντήρησης για χρήση από το PCASP, και όλες οι αναφορές σε εξοπλισμό που σχετίζεται με την ασφάλεια περιλαμβάνουν προστατευτικό και επικοινωνιακό εξοπλισμό για χρήση από αυτούς.

Το βιβλίο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (SSO) – ISPS απευθύνεται στους σπουδαστές των Σχολών Πλοιάρχων των ΑΕΝ και έχει ως σκοπό να τους παρέχει τις απαραίτητες γνώσεις σχετικά με την εκτέλεση των καθηκόντων Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Officer – SSO), όπως αυτά καθορίζονται από τον Κώδικα ISPS. Τα καθήκοντα αυτά σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου, την εφαρμογή και διατήρηση της λειτουργικότητας ενός Σχεδίου Ασφάλειας του Πλοίου, καθώς και την συνεργασία του Αξιωματικού Ασφάλειας της Εταιρείας (Designated Person Ashore – DPA) με τους Αξιωματικούς Ασφάλειας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Port Facility Security Officers – PFSOs).

