

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ : ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ISPS.**

ΝΤΑΛΙΑΝΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ - ΡΕΪΣΟΓΛΟΥ ΑΙΜΙΛΙΟΣ

**ΑΘΗΝΑ
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2004**

ΕΠΟΠΤΗΣ: ΜΠΑΛΛΗΣ Α. ΛΕΚΤΟΡΑΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστούμε θερμά τον επόπτη, Λέκτορα Α. Μπαλλή για τη καθοδήγηση που μας προσέφερε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας και τον Ναυπηγό Μηχανικό Χ. Ιωάννου για τη καθοδήγηση του σε θέματα αξιολόγησης ασφάλειας.

Ευχαριστούμε επίσης τον Πρόεδρο του Λιμενικού Σώματος Ραφήνας Β. Τζιλάβη, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του Ο.Λ.Ρ Κ. Κοκκινάκη και τον Διοικητή Λιμεναρχείου, Πλωτάρχη Χ. Αϊβαλίωτη για τις χρήσιμες πληροφορίες που μας έδωσαν.

Νταλιάνης Κων/νος
Ρεΐσογλου Αιμίλιος
Οκτώβριος 2004

Σύνοψη

Τίτλος: «Επιπτώσεις στο σχεδιασμό Λιμενικών Εγκαταστάσεων από την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα ISPS.»

Όνομα: Νταλιάνης Ι. Κων/νος – Ρεΐσογλου Σ. Αιμίλιος

Επόπτης: Μπαλλής Α., Λέκτορας

2004

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας, είναι οι επιπτώσεις στο σχεδιασμό των Λιμενικών Εγκαταστάσεων από την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα ISPS. Γίνεται μια εκτενής αναφορά στη δημιουργία και στο περιεχόμενο του Κώδικα , με έμφαση στο θέμα της αξιολόγησης ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων και προσδιορίζονται τα απαιτούμενα έργα, ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες ελέγχου. Επίσης εφαρμόζεται η μεθοδολογία αξιολόγησης της ασφάλειας στη λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας όπου προτείνονται μέτρα, για την ενίσχυση της ασφάλειας και υπολογίζεται το αντίστοιχο κόστος.

Λέξεις κλειδιά: αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, διεθνής κώδικας ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, αξιολόγηση τρωτοτήτων , επίπεδο ασφάλειας

Abstract

Title: The consequences of the port facilities design of the International Security Code appliance.

Name: Dalianis I. Kostantinos – Reisoglou S. Emilios

Supervisor: Ballis A.

2004

This Diploma Thesis focuses on the effects of the application of the International Code ISPS on the design of port facilities. The evolution and the contents of the code are analytically presented while emphasis is given on port facility security assessment issues. In addition the required projects, the relevant equipment and the necessary control procedures are determined. Furthermore, the port facility security assessment method has been applied at the port of Rafina leading to specific measures for the enhancement of port security while the associated cost has been calculated.

Key words: port facility security assessment, international ships an port facility security code, vulnerability assessment, security level.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ISPS.....	6
3.1	Διαδικασίες για τη δημιουργία του κώδικα ISPS.....	6
3.2	Στόχοι κώδικα ISPS.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	ΟΔΗΓΙΕΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	9
4.1	Γενικές οδηγίες ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις.....	9
4.1.1	Ορολογία.....	10
4.1.2	Σκοπός της εγκυκλίου.....	12
4.1.3	Επίπεδα ασφάλειας.....	13
4.1.4	Καθήκοντα Υπεύθυνου ασφάλειας	13
4.1.5	Αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.....	14
4.1.6	Σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.....	17
4.1.7	Αρχεία.....	20
4.1.8	Περιοδική εκπαίδευση , γυμνάσια.....	21
4.1.9	Δήλωση ασφάλειας.....	22
4.2	Λεπτομερείς οδηγίες ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις.....	23
4.2.1	Εισαγωγή.....	23
4.2.2	Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων σε λιμενική εγκατάσταση.....	23
4.2.3	Πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση.....	24
4.2.4	Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης.....	28
4.2.5	Διαχείριση Φορτίου.....	29
4.2.6	Παράδοση των εφοδίων του πλοίου.....	31
4.2.7	Διαχείριση των ασυνόδευτων αποσκευών.....	33
4.2.8	Παρακολούθηση της ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.....	34
4.3	Υπόδειγμα πίνακα ελέγχου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.....	37
4.4	Προτεινόμενα μέτρα σύμφωνα με τα πρότυπα της USCG.....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	42
5.1	Καθοδήγηση σχετικά με την αξιολόγηση των μέτρων ασφάλειας της εγκατάστασης.....	42
5.2	Αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης Ραφήνας.....	55

5.2.1	Καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης στη λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας.....	55
5.3	Εφαρμογή αξιολόγησης ασφάλειας στη Λιμενική Εγκατάσταση Ραφήνας.....	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	70
-------------------------------------	-----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ.....	71
--	-----------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	
--	--

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΝΑΚΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	
---	--

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΡΑΦΗΝΑΣ	
--	--

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εργασία αυτή παρουσιάζονται οι επιπτώσεις στο σχεδιασμό Λιμενικών Εγκαταστάσεων από την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS CODE). Αρχικά γίνεται αναφορά στο διεθνή κώδικα ISPS, στους λόγους που οδήγησαν στη δημιουργία του καθώς και στους φορείς που συμμετείχαν για την υλοποίηση του. Συγκεκριμένα καταγράφονται οι διατάξεις του κώδικα που αναφέρονται στις λιμενικές εγκαταστάσεις και παρουσιάζονται οι οδηγίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) που αφορούν στην εφαρμογή του κώδικα ISPS στις Ελληνικές Λιμενικές Εγκαταστάσεις. Οι οδηγίες αυτές περιλαμβάνουν και υποδείγματα πινάκων ελέγχου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Επίσης περιλαμβάνει και κατευθυντήριες οδηγίες για την σύνταξη μελέτη αξιολόγησης της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης. Οι οδηγίες αυτές αποτελούν την μεθοδολογία που προτείνεται από την Ακτοφυλακή των Η.Π.Α.(United States Coast Guard - USCG).

Η μελέτη Αξιολόγησης Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Α.Α.Λ.Ε.), εντοπίζει τις αδυναμίες-τρωτότητες στο υπάρχον σύστημα ασφάλειας της εγκατάστασης και καταλήγει στην διατύπωση του Σχεδίου Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (Σ.Α.Λ.Ε.), όπου προτείνονται συγκεκριμένα μέτρα/έργα για την ενίσχυση της ασφάλειας.

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να δώσει μια συνολική εικόνα των μέτρων που πρέπει να λάβει μια λιμενική εγκατάσταση ώστε να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του κώδικα ISPS με έμφαση στα απαιτούμενα έργα πολιτικού μηχανικού.

Επιπλέον γίνεται μια εφαρμογή αξιολόγησης ασφάλειας, (με γνώμονα τη μεθοδολογία που αναφέρεται παραπάνω) στη λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας.

Η εργασία διαρθρώνεται σε επτά κεφάλαια. Το παρόν κεφάλαιο που είναι εισαγωγικό, το δεύτερο κεφάλαιο όπου γίνεται η βιβλιογραφική ανασκόπηση, το τρίτο κεφάλαιο όπου περιγράφονται όλες οι διαδικασίες για την δημιουργία του ISPS κώδικα, το τέταρτο κεφάλαιο όπου παρουσιάζονται αναλυτικά όλες οι οδηγίες του Υ.Ε.Ν. και τα προτεινόμενα μέτρα της USCG. Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία αξιολόγησης που προτείνεται από την USCG και η εφαρμογή της αξιολόγησης αυτής στη λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας, στο έκτο κεφάλαιο καταγράφονται τα συμπεράσματα που

προκύπτουν από την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας και στο έβδομο κεφάλαιο προτείνονται εισηγήσεις για περαιτέρω έρευνα. Τέλος παρατίθενται και τρία παραρτήματα. Το πρώτο αναφέρει όλες εκείνες τις διατάξεις του ISPS κώδικα που αφορούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις όπως ακριβώς αναγράφονται στον κώδικα. Το δεύτερο παράρτημα περιλαμβάνει το υπόδειγμα του πίνακα ελέγχου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και το τρίτο μια σειρά από φωτογραφίες των υποδομών της λιμενικής εγκατάστασης της Ραφήνας.

2.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Το 1914 υιοθετήθηκε η πρώτη έκδοση της συμφωνίας – σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (safety of life at sea – SOLAS) σαν απάντηση στην καταστροφή του Τιτανικού το 1912. Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε διαδοχικά στις εκδόσεις του 1929, 1948 και 1960 ώστε να έχει ισχύ στα εκάστοτε νέα δεδομένα του εκσυγχρονισμού και των τεχνικών βελτιώσεων της ναυσιπλοΐας. Το 1974 υιοθετήθηκε η τελευταία έκδοση της SOLAS η οποία ενημερώνεται και τροποποιείται μέχρι και σήμερα και είναι γνωστή ως SOLAS 74^[1].

Μέχρι το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 η SOLAS κυρίως αναφερόταν στην ασφάλεια έναντι ατυχημάτων (safety) με την ασφάλεια έναντι τρομοκρατικής ενέργειας (security)^[2] να απαντάται συνοπτικά στα κεφάλαια V και XI του SOLAS 74. Μετά το χτύπημα και την άμεση αντίδραση του Ο.Η.Ε. τα παραπάνω κεφάλαια τροποποιήθηκαν και επαναπροσδιορίστηκαν.

Το κεφάλαιο XI διαρθρώθηκε σε XI-1 και XI-2^[1] με τίτλους “Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της Ναυτικής Ασφάλειας έναντι ατυχήματος” (special measures to enhance maritime safety) και “Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας έναντι τρομοκρατικής ενέργειας” (special measures to enhance maritime security) αντίστοιχα.

Πλέον το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS 74 περιλαμβάνει και τον Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες.(International ship and port facility security code – ISPS).

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

* Το 1974, μια εντελώς νέα Συνθήκη υιοθετήθηκε η οποία περιλαμβάνει όχι μόνο τις τροποποιήσεις, που είχαν συμφωνηθεί μέχρι τότε, αλλά και μια νέα διαδικασία τροποποιήσεων, την σιωπηρή διαδικασία αποδοχής, σχεδιασμένες να διασφαλίσουν ότι οι αλλαγές μπορούσαν να γίνουν σε ορισμένη (και αποδεκτά μικρή) περίοδο του χρόνου.

Οι υπόψη διατάξεις θα εφαρμοσθούν σε φορτηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 g.t.* και σε όλα τα επιβατικά πλοία διεθνών πλόων, καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που καταπλέουν τα πλοία αυτά.

Το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) εξέδωσε εγκύκλιο^[3] στις 14 Αυγούστου 2003, σύμφωνα με την οποία καλεί την πολιτεία και τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις της χώρας μας να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις οι οποίες θα τεθούν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2004 χωρίς καμιά παράταση.

Η εγκύκλιος αυτή καθορίζει τις οδηγίες για την ανάπτυξη των σχεδίων ασφάλειας (αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης – Α.Α.Λ.Ε.) και την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας και των διαδικασιών (Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης – Σ.Α.Λ.Ε.).

Οι κατευθυντήριες αυτές οδηγίες, είναι βασισμένες στο διεθνή κώδικα ISPS και τις σχετικές τροποποιήσεις της SOLAS που υιοθετήθηκαν πρόσφατα από το διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό (International Maritime Organisation - IMO)**.

Στη παρούσα διπλωματική εργασία ασχολούμαστε αποκλειστικά με την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων και ειδικότερα με την Αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Α.Α.Λ.Ε.)

Η διενέργεια της Α.Α.Λ.Ε. έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς από αυτήν θα προκύψουν και θα προσδιορισθούν με βάση τις πιθανές απειλές^[5] εκτός των άλλων και οι τρωτότητες^[6] – αδυναμίες, αλλά και ο απαιτούμενος σχεδιασμός αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων και ο προσδιορισμός τρόπων εξάλειψης ή μετριασμού αυτών των αδυναμιών. Με την Α.Α.Λ.Ε. θα προσδιορισθούν όλα εκείνα τα μέτρα, ο εξοπλισμός και το ανθρώπινο δυναμικό που θα πρέπει ο φορέας διαχείρισης να διαθέτει, προκειμένου να μετριασθεί ο κίνδυνος. Επιπρόσθετα μέσω των αποτελεσμάτων της η αξιολόγηση της ασφάλειας θα αποτελέσει ουσιαστικά την μελέτη για την εκτίμηση του συνολικού κόστους υλοποίησης και γενικότερης συμμόρφωσης της λιμενικής εγκατάστασης στις απαιτήσεις του ISPS Code.

Όπως αναφέρεται στην εγκύκλιο του Υ.Ε.Ν. η διενέργεια Αξιολόγησης Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, δύναται να ανατεθεί σε κάποιον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας (ΑΟΑ) ο οποίος θα πρέπει να πληροί τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παρ. 4.5 του Μέρους

* gross tonnage : μεικτό βάρος σε τόνους

** Ο IMO είναι η εξειδικευμένη υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών, με ευθύνη για την ασφάλεια-προστασία της θάλασσας και την αποφυγή της θαλάσσιας μόλυνσης από πλοίο. Θεμελιώθηκε το 1948 και για πρώτη φορά άρχισε να λειτουργεί το 1959. (Πηγή [4])

Β του ISPS Code* και ακολούθως θα πρέπει να υποβληθεί στην αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ προκειμένου να εξετασθεί και να εγκριθεί.

Μελετήθηκε (και παρουσιάζεται εκτενώς στο κεφάλαιο πέντε) η μεθοδολογία αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και τα απαιτούμενα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας, που προτείνει η Ακτοφυλακή των Η.Π.Α. (United States Coast Guard - USCG)^[7].

Μελετήθηκε επίσης η Καναδική μεθοδολογία^[8] αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων η οποία χρησιμοποιείται από διεθνείς Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας (ανάμεσα τους και ο γνωστός στην Ελλάδα "Wackenhut").

Τέλος, μέσω του διαδικτύου, μελετήθηκαν άρθρα από εφημερίδες και περιοδικά^[9-12] σχετικά με το κώδικα ISPS και την πρόοδο της εφαρμογής του στις διεθνείς και στις ελληνικές λιμενικές εγκαταστάσεις.

* Η συγκεκριμένη παράγραφος παρατίθεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

3.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Η Διπλωματική Διάσκεψη για τη Ναυτική Ασφάλεια η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο το Δεκέμβριο του 2002 εξέδωσε νέες διατάξεις για τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 74) και τον κώδικα ISPS για την αύξηση της Ναυτικής Ασφάλειας.

Η προετοιμασία της Διπλωματικής Διάσκεψης ανετέθη στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee , MSC)* του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) , βάσει των προτάσεων που υπεβλήθησαν από κράτη μέλη , διακρατικούς οργανισμούς και μη κυβερνητικές οργανώσεις , η σχέση των οποίων με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό υπόκειται σε καθεστώς διαβουλεύσεων.

Η MSC , στην πρώτη έκτακτη σύνοδο της , η οποία επίσης πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο του 2001 , προκειμένου να επιταχύνει την κατάρτιση και την έγκριση των ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας , συνέστησε διασυνεδριακή ομάδα εργασίας για τη ναυτική ασφάλεια. Η διασυνεδριακή ομάδα εργασίας συνεδρίασε για πρώτη φορά το Φεβρουάριο του 2002 και το πόρισμα των συζητήσεων της , υπεβλήθη υπό τη μορφή έκθεσης και εξετάστηκε κατά την εβδομηκοστή πέμπτη σύνοδο της MSC τον Μάιο του 2002 , όταν συνεστήθη ομάδα εργασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη των προτάσεων που υπεβλήθησαν. Η εβδομηκοστή πέμπτη σύνοδος της MSC εξέτασε την έκθεση της εν λόγω ομάδας εργασίας και εισηγήθηκε την αναγκαιότητα συνέχισης της εργασίας μέσω μιας περαιτέρω διασυνεδριακής ομάδας εργασίας , η οποία έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο του 2002. Η εβδομηκοστή έκτη σύνοδος της MSC εξέτασε το πόρισμα της συνόδου της

* Οι εργασίες του IMO διεκπεραιώνονται μέσα από τις ακόλουθες επιτροπές: την επιτροπή ναυτιλιακής ασφάλειας την νομική επιτροπή την επιτροπή ασφάλειας θαλάσσιου περιβάλλοντος την επιτροπή τεχνικής συνλειτουργίας και την επιτροπή διευκόλυνσης. MSC: Η MSC είναι το μεγαλύτερο τεχνικό τμήμα του Οργανισμού. Οι λειτουργίες της MSC είναι να ασχολείται με κάθε θέμα που βρίσκεται μέσα στις αρμοδιότητες της και αφορά τις προσπάθειες σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, κατασκευή και εξοπλισμό των πλοίων, ξεκινώντας από ένα συγκεκριμένο επίπεδο ασφάλειας, κανόνες για την πρόληψη συγκρούσεων και το χειρισμό επικινδύνων φορτίων, τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες της ναυτικής ασφάλειας, και άλλα θέματα που αφορούν άμεσα την θαλάσσια ασφάλεια. (Πηγή [13])

διασυνεδριακής ομάδας εργασίας της MSC τον Σεπτέμβριο του 2002 και την περαιτέρω εργασία της ομάδας εργασίας της MSC που πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την εβδομηκοστή έκτη σύνοδο της επιτροπής το Δεκέμβριο του 2002 , αμέσως πριν από τη Διπλωματική Διάσκεψη και συμφώνησε να εξετασθεί η τελική έκδοση των προτεινόμενων κειμένων από την Διπλωματική Διάσκεψη.

Η Διπλωματική Διάσκεψη (9 έως 13 Δεκεμβρίου 2002) υιοθέτησε επίσης τροποποιήσεις των υφιστάμενων διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74) επιταχύνοντας την εφαρμογή της απαίτησης περί τοποθέτησης αυτόματων συστημάτων αναγνώρισης (Automatic Identification systems - AIS)* καθώς και νέους κανονισμούς στο κεφάλαιο XI-1 της SOLAS 74 οι οποίοι καλύπτουν την αναγραφή του αριθμού αναγνώρισης πλοίου** και τη μεταφορά ενός αρχείου διαρκούς σύνοψης (continuous synopsis record – CSR)*** .

Η ανωτέρω Διάσκεψη, αποφασίζει επίσης τα εξής:

1. Υιοθετεί το διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων
2. Απαιτεί όπως τα πλοία, ναυτιλιακές εταιρίες και λιμενικές εγκαταστάσεις να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις του κώδικα
3. Προσκαλεί τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση να σημειώσουν ότι ο κώδικας θα εφαρμοστεί την 1^η Ιουλίου 2004 με την έναρξη ισχύος του νέου κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης
4. Παρακαλεί την επιτροπή της ναυτιλιακής ασφάλειας να θέσει τον κώδικα υπό εξέταση και να τον τροποποιήσει ανάλογα με την περίπτωση

* Το AIS είναι μία ειδική συσκευή ασύρματης επικοινωνίας (ράδιο-μόντεμ πληροφοριών) που είναι εγκατεστημένο σε όλα τα πλοία που υπάγονται στη SOLAS από το Ιούλιο του 2002 . Το ράδιο-μόντεμ μεταφέρει έναν αριθμό προκαθορισμένων μηνυμάτων(αυτή τη στιγμή 22 στο σύνολο), που περιλαμβάνει πληροφορίες που συλλέγονται από αισθητήρες πλοίων, όπως είναι το GPS.(Πηγή [14])

** Ο συνδυασμός αριθμών αναγνώρισης πλοίου του IMO παρουσιάστηκε το 1987 , σαν μέτρο που θα βοηθούσε στην ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας, τη παρεμπόδιση της μόλυνσης και την πρόληψη έκνομης ενέργειας, αλλά και για αναγνωριστικούς λόγους. Την 1^η Ιανουαρίου του 1996 έγινε υποχρεωτικός για όλα τα πλοία. Ο αριθμός αναγνώρισης πλοίου είναι δομημένος από τα τρία γράμματα "IMO" ακολουθούμενα από επταψήφιο αριθμό που προσδιορίζεται για όλα τα πλοία από κατασκευής.(Πηγή [15])

*** Το CSR είναι ένα αρχείο που πρέπει να είναι διαθέσιμο πάνω στο πλοίο για επιθεώρηση, που περιλαμβάνει απλές, βασικές αλλά πολύ σημαντικές πληροφορίες σχετικά με την ιστορία του πλοίου. Η συλλογή και η διατήρηση των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο CSR είναι ευθύνη της εταιρίας.(Πηγή [16])

5. Παρακαλεί το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού να διαβιβάσει τα επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης και το κείμενο του κώδικα σε όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.
6. Παρακαλεί περαιτέρω το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει τα αντίγραφα της απόφασης σε όλα τα μέλη του Οργανισμού, το οποία δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

3.2 ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ISPS

Οι στόχοι του ISPS κώδικα, όπως διατυπώνονται από τον IMO^[4], είναι οι εξής:

1. η θέσπιση διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας για τον εντοπισμό απειλών για την ασφάλεια και τη λήψη προληπτικών μέτρων για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές
2. ο προσδιορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων των συμβαλλόμενων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, για την διασφάλιση της ναυτικής ασφάλειας
3. η διασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια
4. η παροχή μιας μεθοδολογίας διενέργειας αξιολογήσεων ασφάλειας, ώστε να τίθενται σε εφαρμογή σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας και
5. η διασφάλιση της πεποίθησης ότι εφαρμόζονται επαρκή και ανάλογα μέτρα ναυτικής ασφάλειας.

4. ΟΔΗΓΙΕΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

4.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Οι οδηγίες της εγκυκλίου του Υ.Ε.Ν.^[3], οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στις απαιτήσεις του κώδικα ISPS, δρομολογούν τους ακόλουθους τέσσερις στόχους: ευαισθητοποίηση, πρόληψη, αντιμετώπιση, και διαχείριση συνεπειών. Το προσωπικό της εγκατάστασης πρέπει συνεχώς να γνωρίζει το περιβάλλον του και την περιοχή στην οποία λειτουργεί, ως ένα πρώτο κρίσιμο βήμα για να αποτρέψει τις πράξεις που απειλούν την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης. Τα μέτρα πρόληψης είναι εκείνα που έχουν ως σκοπό να αυξήσουν τη δυσκολία μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και να αποτρέψουν την είσοδο απαγορευμένων όπλων, εμπρηστικών, ή εκρηκτικών υλών. Το προσωπικό της εγκατάστασης πρέπει να είναι προετοιμασμένο να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε πράξη που απειλεί την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης ή των πλοίων που δένουν σ' αυτή. Η διαχείριση συνεπειών μπορεί να συνδεθεί άμεσα με τη δυνατότητα μιας εγκατάστασης να αποκριθεί κατάλληλα και γρήγορα προκειμένου να μετριαστούν οι συνέπειες μιας πράξης που παραβιάζει την ασφάλεια της.

Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, η εγκύκλιος ενσωματώνει διάφορα λειτουργικά στοιχεία.

Αυτά περιλαμβάνουν, χωρίς να περιορίζονται μόνο σε αυτά, τα ακόλουθα:

- Πληροφορίες που έχουν συλλεχθεί και αξιολογηθεί όσον αφορά τις απειλές ασφάλειας και ανταλλαγή τέτοιων πληροφοριών με τους κατάλληλους συμμετόχους.
- Καθιέρωση και διατήρηση πρωτοκόλλων επικοινωνίας για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα πλοία.
- Αποτροπή ή πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και τα πλοία που δένουν στην εγκατάσταση.
- Αποτροπή ή παρεμπόδιση της εισόδου μη εξουσιοδοτημένων όπλων, εμπρηστικών συσκευών, ή εκρηκτικών υλών στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις.
- Παροχή των μέσων συναγερμού ως αντίδραση στις απειλές ασφάλειας ή τα γεγονότα ασφάλειας.

- Ανάπτυξη των σχεδίων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης που βασίζονται στις αξιολογήσεις ασφάλειας.
- Την διεξαγωγή εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων ώστε να εξασφαλιστεί οικειότητα με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφάλειας και
- Ρύθμιση για μια έγκαιρη απόκριση του προσωπικού επιβολής του νόμου, σε οποιοδήποτε γεγονός.

4.1.1 Ορολογία

Για το σκοπό του κεφαλαίου, εκτός αν ρητώς ορίζεται διαφορετικά :

Ο επικεφαλής του λιμένα είναι ο προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής στην περιοχή δικαιοδοσίας της οποίας ανήκει η Λιμενική Εγκατάσταση.

Δήλωση ασφάλειας (Declaration of Security) σημαίνει μια συμφωνία που εκτελείται μεταξύ του αρμόδιου αξιωματούχου ασφαλείας πλοίου και του υπευθύνου ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης και παρέχει τα μέσα για την εξασφάλιση ότι κρίσιμα θέματα ασφάλειας εξετάζονται κατάλληλα και η ασφάλεια θα παραμείνει σε ισχύ σε όλο το διάστημα που ένα πλοίο είναι δεμένο στην Λιμενική Εγκατάσταση. Η ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης εξετάζεται κατάλληλα με τη σκιαγράφηση των ευθυνών για τις ρυθμίσεις ασφάλειας και τις διαδικασίες μεταξύ ενός πλοίου και της εγκατάστασης.

Γυμνάσια και ασκήσεις σημαίνουν τη συχνή και λεπτομερή εκπαίδευση που καταρτίζεται από την Λιμενική Εγκατάσταση ώστε να εξασφαλισθεί ότι το προσωπικό είναι ικανό σε όλα τα καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας, για όλα τα επίπεδα ασφάλειας, και για να προσδιορισθούν οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια ανεπάρκειες, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν. Οι ασκήσεις είναι περιεκτικά γεγονότα εκπαίδευσης που περιλαμβάνουν τα περισσότερα από τα στοιχεία που σημειώνονται στην παράγραφο 4.1.9 της ενότητας αυτής. Τα γυμνάσια είναι συχνότερα αλλά λιγότερο περιεκτικά από τις ασκήσεις και χρησιμοποιούνται για να διατηρήσουν ένα υψηλό επίπεδο ετοιμότητας ασφάλειας.

Θαλάσσιος λιμένας η χερσαία και θαλάσσια περιοχή , η οποία διαθέτει έργα και εξοπλισμό που επιτρέπει , κυρίως την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και

εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εμπορευμάτων αυτών και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών.

Λιμενική Εγκατάσταση σημαίνει όλες τις παρακείμενες δομές ή τις εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός του λιμένα ή ,εντός ή δίπλα σε οποιαδήποτε θαλάσσια ύδατα της χώρας , όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου / λιμένα . Η Λιμενική Εγκατάσταση συμπεριλαμβάνει περιοχές όπως τα αγκυροβόλια, τις θέσεις αναμονής και προσέγγισης από τη θάλασσα.

Ο υπεύθυνος ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (ΑΑΣΛΕ) είναι το πρόσωπο που διορίζεται ως αρμόδιο για την ανάπτυξη, την εφαρμογή, την αναθεώρηση, και τη συντήρηση του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, και για να χρησιμεύσει ως ο σύνδεσμος με τους Αξιωματούχους ασφαλείας των πλοίων και τους υπευθύνους ασφαλείας των εταιριών .

Το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) είναι ένα σχέδιο που αναπτύσσεται για να εξασφαλίσει την εφαρμογή των μέτρων που έχουν σκοπό να προστατεύσουν την εγκατάσταση και τα πλοία, τα φορτία τους, και τα πρόσωπα εν πλω από τους κινδύνους ενός γεγονότος ασφάλειας.

Η αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) σημαίνει μια ανάλυση που εξετάζει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές, τις τρωτότητες, και τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες.

Το επίπεδο ασφάλειας 1 σημαίνει το επίπεδο για το οποίο τα ελάχιστα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα πρέπει να διατηρούνται πάντα.

Το επίπεδο ασφάλειας 2 σημαίνει το επίπεδο για το οποίο τα κατάλληλα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας θα διατηρηθούν για μια χρονική περίοδο ως αποτέλεσμα ενός αυξημένου κινδύνου γεγονότος ασφάλειας στις μεταφορές.

Το επίπεδο ασφάλειας 3 σημαίνει το επίπεδο για το οποίο τα περαιτέρω προστατευτικά μέτρα ασφάλειας θα διατηρηθούν για μια περιορισμένη

χρονική περίοδο όταν ένα γεγονός ασφάλειας στις μεταφορές είναι πιθανό ή επικείμενο, αν και μπορεί να μην είναι δυνατό να προσδιορίσει τον συγκεκριμένο στόχο.

Διαχειριστής είναι το πρόσωπο, η επιχείρηση, η κυβερνητική αντιπροσωπεία, ή ο αντιπρόσωπος μιας εταιρείας ή μιας κυβερνητικής αντιπροσωπείας που διατηρεί το λειτουργικό έλεγχο μιας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης σημαίνουν εκείνες τις περιοχές μιας εγκατάστασης που προσδιορίζονται από τον ιδιοκτήτη/ το διαχειριστή ως ουσιαστικές στην ασφάλεια των λειτουργιών, του ελέγχου, του φορτίου ή της ασφάλειας μιας εγκατάστασης. Για παράδειγμα περιλαμβάνονται, αλλά δεν περιορίζονται σ'αυτά, τα κέντρα επικοινωνιών ή ελέγχου, οι βάσεις υπηρεσιών, τα αντλιοστάσια, οι δεξαμενές και τα συστήματα σωληνώσεων, οι περιοχές χειρισμού και αποθήκευσης επικινδύνων και χύδην συσκευασμένων φορτίων και οι χώροι παρακολούθησης των κλειστών κυκλωμάτων παρακολούθησης με κάμερες . Σαν εναλλακτική λύση, ο ιδιοκτήτης/ ο διαχειριστής μπορεί να υποδείξει ολόκληρη την εγκατάσταση ως μια ζώνη περιορισμένης πρόσβασης , εφ' όσον παρέχεται σε ολόκληρη την εγκατάσταση το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.

Έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών σημαίνει ένα γεγονός ασφάλειας που είχε ως συνέπεια μια σημαντική απώλεια ζωής, περιβαλλοντική ζημία, διάσπαση συστημάτων μεταφορών, ή οικονομική διάσπαση σε μια ιδιαίτερη περιοχή.

4.1.2 Σκοπός της εγκυκλίου

Η εγκύκλιος προορίζεται για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις που διαχειρίζονται φορτία και υποδέχονται πλοία που μεταφέρουν επιβάτες ή φορτία που υπάγονται στην SOLAS .Περιλαμβάνει επίσης πρόσθετες συστάσεις για εκείνες τις εγκαταστάσεις που χειρίζονται ορισμένα επικίνδυνα φορτία. Οι συστάσεις προσδιορίζονται στο κεφάλαιο 4.2 . Λιμενικές Εγκαταστάσεις που δεν δέχονται πλοία υποκείμενα στη SOLAS δεν καλύπτονται από την εγκύκλιο. Ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής της εγκατάστασης έχει την αρχική αρμοδιότητα για την εξασφάλιση της

ασφάλειας της εγκατάστασης. Ακόμη και οι μέτριες διαδικασίες ασφάλειας μπορούν να μειώσουν την τρωτότητα. Κάθε διαχειριστής εγκατάστασης ενθαρρύνεται να εκτελέσει ένα πρόγραμμα ασφάλειας που ενσωματώνει την κατάλληλη προετοιμασία, την πρόληψη, και τις δραστηριότητες αντιμετώπισης εάν προκύψει η ανάγκη.

4.1.3 Επίπεδα Ασφάλειας

Τα επίπεδα ασφάλειας καθιερώθηκαν για να επιτρέψουν στο Λιμενικό Σώμα εύκολα και σαφώς να προσδιορίσει-πληροφορηθεί την έκταση της απειλής που είναι παρούσα σε έναν λιμένα. Τα επίπεδα ασφάλειας επιτρέπουν επίσης στον επικεφαλής του λιμένα να προγραμματίσει και να προϋποδείξει τις κατάλληλες αντιμετώπισεις για κάθε επίπεδο απειλής.

4.1.4 Καθήκοντα του Υπεύθυνου ασφάλειας.

Ένας υπεύθυνος ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να υποδειχθεί για κάθε Λιμενική Εγκατάσταση. Τα καθήκοντα του υπευθύνου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορούν να μεταβιβαστούν σε άλλο καταρτισμένο προσωπικό, αλλά ο υπεύθυνος ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης είναι τελικά αρμόδιος για τα καθήκοντα αυτά. Ένα πρόσωπο που υποδεικνύεται ως ο υπεύθυνος ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να ενεργεί ως υπεύθυνος ασφάλειας της εγκατάστασης για μια ή περισσότερες εγκαταστάσεις, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους εγκαταστάσεων που μια εταιρεία διαχειρίζεται. Όπου ένα πρόσωπο ενεργεί ως υπεύθυνος ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για περισσότερες από μια εγκαταστάσεις, πρέπει να προσδιοριστεί σαφώς για ποιες εγκαταστάσεις το πρόσωπο αυτό είναι αρμόδιο. Ο υπεύθυνος ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να είναι ένα πρόσωπο παράλληλων καθηκόντων υπό τον όρο ότι το πρόσωπο αυτό είναι πλήρως ικανό για να εκτελέσει τα καθήκοντα και τις ευθύνες που απαιτούνται για τον υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του υπευθύνου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να περιλάβουν, χωρίς να περιορίζονται μόνο σ'αυτά, τα παρακάτω:

- Προετοιμασία μιας αρχικής γενικής αξιολόγησης ασφάλειας της Λιμενικής

Εγκατάστασης προκειμένου να προετοιμαστεί ένα σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

- Εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης
- Ανάληψη των κανονικών επιθεωρήσεων ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης για να εξασφαλισθεί η συνέχεια των κατάλληλων μέτρων ασφάλειας
- Σύσταση και ενσωμάτωση, ανάλογα με την περίπτωση, των τροποποιήσεων του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης προκειμένου να διορθωθούν οι ελλείψεις και για να ενημερωθεί το σχέδιο ώστε να λάβει υπόψη τις σχετικές αλλαγές της εγκατάστασης
- Ενίσχυση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης ασφάλειας
- Εξασφάλιση επαρκούς κατάρτισης για το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Υποβολή έκθεσης στις αρμόδιες αρχές και διατήρηση αρχείου των περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Συντονισμένη εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης με τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό ασφάλειας πλοίου ανάλογα με την περίπτωση
- Συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας, ανάλογα με την περίπτωση
- Εξασφάλιση ότι τα πρότυπα για το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης ανταποκρίνονται και
- Ρύθμιση για μια έγκαιρη αντιμετώπιση από το προσωπικό επιβολής του νόμου, σε οποιοδήποτε γεγονός.

4.1.5 Αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης

Η αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης είναι ένα ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Εκτός από τις περιοδικές αναπροσαρμογές και τις αναθεωρήσεις, η αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης παρέχει την ευκαιρία για τους ιδιοκτήτες να ελέγχουν τη συμμόρφωση με το σχέδιο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και να κάνουν τροποποιήσεις ανάλογα με τις ανάγκες. Ο υπεύθυνος ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να εξουσιοδοτήσει την διενέργεια της αξιολόγησης σε ένα πρόσωπο (α) με δεξιότητες να αξιολογήσει την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης και να πραγματοποιήσει την αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Πριν από την έναρξη μιας αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής

Εγκατάστασης, ο υπεύθυνος ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να λάβει τις τρέχουσες πληροφορίες για την αξιολογημένη απειλή της τοπικής περιοχής και πρέπει να είναι πεπειραμένος για τον τύπο πλοίων που εξυπηρετεί η Λιμενική Εγκατάσταση. Το πρόσωπο πρέπει να προσδιορίσει και να αξιολογήσει τις πιθανές απειλές σε ζωτικές λειτουργίες της Λιμενικής Εγκατάστασης, σε στοιχεία του ενεργητικού και στην υποδομή της, και την πιθανότητα να λάβει χώρα το περιστατικό προκειμένου να καθιερωθούν μέτρα ασφαλείας και να δοθεί προτεραιότητα σε αυτά.

Οι πιθανές απειλές στις βασικές λειτουργίες της Λιμενικής Εγκατάστασης και του πλοίου μπορούν να περιλάβουν:

- Τοποθέτηση βομβών
- Δολιοφθορά
- Μη εξουσιοδοτημένη χρήση
- Λαθρεμπόριο
- Παραβίαση φορτίου
- Λαθρεπιβάτες και
- Παραβίαση κυβερνοχώρου

Ο υπεύθυνος ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να μελετήσει τις προηγούμενες εκθέσεις σχετικά με παρόμοιες απαιτήσεις ασφαλείας. Όταν είναι εφικτό, ο υπεύθυνος ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να συσχεφτεί με το αρμόδιο προσωπικό του λιμένα και άλλους υπεύθυνους ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων στη μεθοδολογία και τις πτυχές της αξιολόγησης.

Ο υπεύθυνος ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να εξετάσει τα σημεία πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης, της οδικής, της πλευράς της θάλασσας και τις πύλες, και να αξιολογήσει την πιθανότητά να χρησιμοποιηθούν από μη εξουσιοδοτημένα άτομα που μπορούν να προκαλέσουν ένα έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει τόσο άτομα που διαθέτουν νόμιμη πρόσβαση όσο και άτομα που επιδιώκουν να επιτύχουν μη εξουσιοδοτημένη είσοδο .

Η αξιολόγηση ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να περιλάβει μια επί σκηνής αξιολόγηση , για να περιλάβει τα ακόλουθα στοιχεία

- Το γενικό σχεδιάγραμμα της Λιμενικής Εγκατάστασης

- Τη θέση και τη λειτουργία κάθε πραγματικού ή πιθανού σημείου πρόσβασης της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης, του εξοπλισμού ελέγχου και παρακολούθησης, της επικοινωνίας και των εγγράφων προσδιορισμού του προσωπικού και, του συναγερμού, του φωτισμού, του ελέγχου της πρόσβασης, και των παρόμοιων συστημάτων.
- Αριθμητική δύναμη, αξιοπιστία, και καθήκοντα ασφάλειας του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Πόρτες, κιγκλιδώματα και φωτισμός ασφάλειας.
- Θέση των περιοχών που πρέπει να έχουν περιορισμένη πρόσβαση, όπως οι σταθμοί ελέγχου, τα κέντρα επικοινωνιών, οι περιοχές αποθήκευσης φορτίου, κ.λπ.
- Ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και ο εφεδρικός εξοπλισμός που είναι διαθέσιμοι για να υποστηρίξουν τις ουσιώδεις υπηρεσίες
- Διαδικασίες δράσης για πυρκαγιά ή άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- Υπάρχων εξοπλισμός προστασίας και ασφάλειας για την προστασία του προσωπικού και των επισκεπτών
- Το επίπεδο επίβλεψης του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης, των προμηθευτών, των τεχνικών επισκευής, των εργαζομένων στις αποβάθρες, κ.λπ.
- Τις υπάρχουσες συμφωνίες με ιδιωτικές επιχειρήσεις ασφάλειας που παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας εγκαταστάσεων σε όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε δυνάμεων ασφάλειας συμβεβλημένων με τα εξυπηρετούμενα πλοία
- Διαδικασίες για τον έλεγχο των κλειδιών ασφάλειας και άλλων συστημάτων πρόληψης πρόσβασης
- Διαδικασίες φορτίου και εφοδίων πλοίου
- Ικανότητα απόκρισης στα γεγονότα

Η αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να τεκμηριωθεί και να διατηρηθεί από την εγκατάσταση. Η αξιολόγηση ασφάλειας της εγκατάστασης πρέπει να εκτελεσθεί περιοδικά, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβαλλόμενες απειλές ή/και τις σημαντικές αλλαγές στην εγκατάσταση.

4.1.6 Σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

Κάθε διαχειριστής λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να αναπτύξει ένα αποτελεσματικό πρόγραμμα ασφάλειας που ενσωματώνει λεπτομερή προετοιμασία, πρόληψη, και δραστηριότητες απόκρισης για κάθε επίπεδο απειλής με τον προσδιορισμό των οργανισμών, ή του αρμόδιου προσωπικού για την εκπλήρωση αυτών των δραστηριοτήτων. Ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να τεκμηριώσει το πρόγραμμα ασφάλειας με τη μορφή ενός γραπτού σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Το σχέδιο πρέπει να εξετάζει τις αποκλίσεις που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και να θεωρήσει τα συνιστώμενα μέτρα που είναι κατάλληλα για το επίπεδο συνεπειών της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Στο επίπεδο ασφάλειας 1, οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να πραγματοποιήσουν τις ακόλουθες δραστηριότητες για να προλάβουν ή να αποτρέψουν έκνομα γεγονότα στην ασφάλεια των μεταφορών:

- Να ορίζουν τους επαρκείς πόρους που απαιτούνται για να εκτελεσθούν τα καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας
- Να ελέγξουν τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για να εξασφαλισθεί ότι μόνο τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα έχουν πρόσβαση
- Να ελέγξουν την πρόσβαση στην Λιμενική Εγκατάσταση
- Να ελέγχουν και να επιτηρούν την Λιμενική Εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών πρόσδεσης
- Να εποπτεύουν την ασφάλεια του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου
- Να εξασφαλίζουν ότι η επικοινωνία ασφάλειας είναι εύκολα διαθέσιμη και σε ετοιμότητα.

Στο Επίπεδο Ασφαλείας 2, εκτός από τα προστατευτικά μέτρα του επιπέδου ασφαλείας 1, οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να εξετάζουν πρόσθετα προστατευτικά μέτρα (ενότητα 4.2).

Στο Επίπεδο Ασφαλείας 3, εκτός από τα προστατευτικά μέτρα του επιπέδου 1 και 2, οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να εξετάσουν τα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα με στόχο να αυξηθεί σημαντικά η επιτήρηση περιορίζοντας την πρόσβαση, ώστε να είναι δυνατό να προσδιορίσουν αμέσως

και να αποκριθούν σε έκνομα γεγονότα στην ασφάλεια των μεταφορών (ενότητα 4.2).

Το σχέδιο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες οδηγίες της εγκυκλίου αυτής και τις σχετικές διατάξεις του σχεδίου ασφάλειας του λιμένα.

Το σχέδιο πρέπει, τουλάχιστον, να περιλαμβάνει:

- Μέτρα ή/ και εξοπλισμό που αποσκοπεί στο να προλάβει ή να αποτρέψει την μη εξουσιοδοτημένη μεταφορά όπλων, επικίνδυνων ουσιών, και συσκευών προοριζόμενων για χρήση ενάντια σε ανθρώπους, πλοία, ή λιμένες.
- Προσδιορισμό των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και των μέτρων ή/και εξοπλισμό για την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Διαδικασίες απόκρισης στις απειλές ασφάλειας ή τις παραβιάσεις ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των προβλέψεων για τη διατήρηση των ζωτικών λειτουργιών της Λιμενικής Εγκατάστασης ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα
- Διαδικασίες για την εκκένωση σε περίπτωση απειλών ασφάλειας ή παραβιάσεων της ασφάλειας
- Καθήκοντα του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης υπεύθυνου επί θεμάτων ασφάλειας της εγκατάστασης
- Διαδικασίες για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων επί θεμάτων ασφάλειας, διαδικασίες για την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και τις ασκήσεις
- Διαδικασίες για την διασύνδεση των δραστηριοτήτων ασφάλειας λιμένων και πλοίων
- Διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση και την ενημέρωση του σχεδίου
- Διαδικασίες για την αναφορά έκνομων γεγονότων στην ασφάλεια των μεταφορών
- Διαδικασίες για την απαίτηση παρουσίας προσωπικού έκτακτης ανάγκης, ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ή το προσωπικό ασφάλειας για αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών, συμπεριλαμβανομένων τοπικών υπηρεσιών αστυνομίας και πυροσβεστικής, μονάδες πυροτεχνουργών, δυτών, νοσοκομείο κ.λ.π.
- Προσδιορισμός του υπευθύνου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών επικοινωνίας επί 24ωρου βάσεως

- Μέτρα για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο σχέδιο
- Μέτρα που αποσκοπούν στην εξασφάλιση αποτελεσματικής ασφάλειας του φορτίου και του εξοπλισμού διακίνησης του φορτίου στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Διαδικασίες για έλεγχο του σχεδίου της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Διαδικασίες απόκρισης σε περίπτωση που έχει ενεργοποιηθεί το σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας ενός πλοίου στην Λιμενική Εγκατάσταση και
- Διαδικασίες για την εξυπηρέτηση επαναπατρισμού του πληρώματος του πλοίου ή κατά τις αλλαγές πληρώματος, καθώς επίσης και της πρόσβασης των επισκεπτών στο πλοίο συμπεριλαμβανομένων των αντιπροσώπων των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ναυτικών.

Το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να συνδυαστεί με άλλα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας. Το σχέδιο μπορεί να διατηρηθεί σε ηλεκτρονική μορφή. Σε μια τέτοια περίπτωση, πρέπει να προστατευθεί από το να διαγραφεί, καταστραφεί, ή να επανεγγραφεί . Το σχέδιο πρέπει να προστατευθεί από μη εξουσιοδοτημένη χρήση ή κοινοποίηση και να αντιμετωπίζεται ως εμπιστευτική πληροφορία. Το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης περιέχει πληροφορίες που αναφέρονται στην πρόληψη έκνομων γεγονότων ασφαλείας, όπως διαδικασίες για επικοινωνία και συντονισμό για να μειωθεί ο κίνδυνος, ή η τρωτότητα για ένα έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών. Για την επίτευξη αποτελεσματικότητας, όταν υφίστανται ενέργειες που έχουν ως αποτέλεσμα ένα έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών, οι διαδικασίες που τίθενται λεπτομερώς στο σχέδιο ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να συντονιστούν με τα συναφή σχέδια απόκρισης.

Επομένως, οι υπεύθυνοι ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να έχουν στο μυαλό τους την ανάγκη να εξασφαλιστεί ότι τα σχετικά διοικητικά σχέδια κρίσης και διαχείρισης συνεπειών υπάρχουν για τα πιθανά και πραγματικά έκνομα γεγονότα στην ασφάλεια των μεταφορών, και ότι τέτοια σχέδια παραπέμπονται στο σχέδιο ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Οι υπεύθυνοι ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να λάβουν υπόψη τα ενημερωμένα σχέδια αντιμετώπισης για να αποτελέσουν την απόκριση υπό αυξημένα επίπεδα ασφαλείας και ως μέσο εξισορρόπησης μεταξύ των σχεδίων ασφαλείας και των σχεδίων απόκρισης. Κατά την μετακίνηση προς ή από το

επίπεδο ασφάλειας 2 και 3, η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να ενημερώσει τον επικεφαλής του λιμένα. Για την πραγματοποίηση μιας αλλαγής στο Επίπεδο Ασφαλείας όπως αυτό περιγράφεται στο εφαρμόσιμο σχέδιο ασφάλειας λιμένα. Η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να ενημερώσει οποιοδήποτε πλοίο που δένει σε αυτήν, ή είναι εν πλώ προς την Λιμενική Εγκατάσταση, ότι η Λιμενική Εγκατάσταση εφαρμόζει τα κατάλληλα μέτρα και τις διαδικασίες όπως αναφέρονται λεπτομερώς στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για το συγκεκριμένο επίπεδο ασφάλειας που έχει καθορισθεί. Η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να αναφέρει οποιοδήποτε δυσκολίες στην εφαρμογή των διαδικασιών ασφάλειας μέσα στη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε εκείνα τα πλοία που είναι δεμένα σε ή είναι εν πλώ προς την Λιμενική Εγκατάσταση. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο υπεύθυνος ασφαλείας της εγκατάστασης και ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου πρέπει να συντονίσουν τις κατάλληλες ενέργειες. Η αρμοδιότητα των ιδιοκτητών ή των διαχειριστών της Λιμενικής Εγκατάστασης σε θέματα ασφάλειας εγκατάστασης παραμένει αμετάβλητη. Η διατήρηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης είναι ένας τρέχων στόχος. Τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας πρέπει να εφαρμοστούν για να αντιμετωπίσουν τους αυξανόμενους κινδύνους.

4.1.7 Αρχεία

Τα αρχεία των ακόλουθων δραστηριοτήτων που εξετάζονται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να διατηρηθούν για τουλάχιστον δύο έτη:

- Εκπαίδευσης γυμνασίων, και ασκήσεων
- Αναφορών των έκνομων γεγονότων στην 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 οι συγκεκριμένες απειλές στην λιμενική εγκατάσταση
- Περιοδικών αναθεωρήσεων της αξιολόγησης ασφάλειας.

4.1.8 Περιοδική εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις

Τα γυμνάσια πρέπει να πραγματοποιούνται κάθε τρεις μήνες και οι ασκήσεις να γίνονται κάθε 12 μήνες για να εξασφαλισθεί η επάρκεια των σχεδίων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης που περιγράφονται από αυτήν την εγκύκλιο. Οι ασκήσεις αυτές μπορούν να σχετίζονται μόνο με την Λιμενική Εγκατάσταση ή μέρος ενός προγράμματος συνεργασίας με τα εφαρμόσιμα σχέδια ασφάλειας πλοίων και εγκαταστάσεων. Οι επικοινωνίες και οι διαδικασίες κοινοποίησης πρέπει να περιληφθούν σε κάθε γυμνάσιο ή άσκηση.

Η εκπαίδευση μπορεί να περιλάβει, αλλά δεν περιορίζεται, τα παρακάτω, ανάλογα με την περίπτωση:

- Την διαχείριση ασφαλείας
- Τις σχετικές εθνικές και διεθνείς συμβάσεις, κώδικες, και συστάσεις
- Τη Σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς
- Τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων εμπλεκομένων οργανισμών
- Τις αξιολογήσεις κινδύνων, απειλών και τρωτότητας
- Τις Αξιολογήσεις και επιθεωρήσεις ασφαλείας
- Τις λειτουργίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες
- Τα μέτρα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων
- Την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την αντιμετώπισή τους καθώς και το σχεδιασμό όσον αφορά την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων
- Τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφαλείας συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας
- Τον χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας
- Γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται
- Την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών
- Την αναγνώριση χωρίς διακρίσεις, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών και των μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια

- Τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για να παρακαμφθούν τα μέτρα ασφάλειας
- Τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά την λειτουργία τους
- Τις μεθόδους εξέτασης, επιθεωρήσεις, ελέγχου, και παρακολούθησης
- Μεθόδους φυσικών ερευνών και επιθεωρήσεων για μη παρείσφρηση
- Τα γυμνάσια και τις ασκήσεις ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των γυμνασίων και των ασκήσεων με πλοία
- Την αξιολόγηση των σχετικών με την ασφάλεια γυμνασίων και ασκήσεων .

4.1.9 Δήλωση ασφάλειας

Η Δήλωση ασφάλειας (Δ.Α.) παρέχει τα μέσα προς εξασφάλιση ότι οι κρίσιμες ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια εξετάζονται κατάλληλα και η ασφάλεια θα παραμείνει σε ισχύ σε όλη την παραμονή ενός πλοίου στην Λιμενική Εγκατάσταση ή κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου/λιμένα. Η ασφάλεια εξετάζεται κατάλληλα με τη σκιαγράφηση των ευθυνών για τις ρυθμίσεις ασφαλείας και των διαδικασιών μεταξύ ενός πλοίου και μιας Λιμενικής Εγκατάστασης ή μεταξύ πλοίων.

Στο επίπεδο ασφάλειας 1, τα πλοία που μεταφέρουν ορισμένα επικίνδυνα φορτία πρέπει να συμπληρώσουν μια δήλωση ασφαλείας για κάθε διεπαφή.

Στο Επίπεδο Ασφαλείας 2 και 3, μια δήλωση ασφαλείας πρέπει να συμπληρωθεί για όλες τις διεπαφές πλοίου / Λιμενικής Εγκατάστασης.

Ο επικεφαλής του λιμένα μπορεί μετά την αξιολόγηση του κινδύνου, να απαιτήσει τη χρήση της δήλωσης ασφάλειας σε πρόσθετες περιστάσεις, βασισμένες στον κίνδυνο. Η Δήλωση ασφάλειας πρέπει να συμπληρωθεί από:

- Τον πλοίαρχο ή τον αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου ή/και
- Τον υπεύθυνο ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ένα πρόσωπο που υποδεικνύεται στο σχέδιο ασφαλείας για να ενεργήσει εξ ονόματος του υπεύθυνου ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Η Δήλωση ασφάλειας πρέπει να εξετάσει τις απαιτήσεις ασφαλείας που θα μπορούσαν να μοιραστούν μεταξύ μιας Λιμενικής Εγκατάστασης και ενός

πλοίου και πρέπει να δηλώσουν τα συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες αυτών. Ο υπεύθυνος ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να εξοικειωθεί με την εγκύκλιο, ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι κρίσιμες ευθύνες ασφάλειας σκιαγραφούνται κατάλληλα και παραμένουν σε ισχύ ενώ ένα σκάφος είναι δεμένο σε μια Λιμενική Εγκατάσταση. Και η Λιμενική Εγκατάσταση και το πλοίο πρέπει να κρατήσουν ένα αντίγραφο της Δήλωσης της ασφάλειας.

Στην ενότητα (4) παρέχεται ένα υπόδειγμα μιας Δήλωσης ασφάλειας. Για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις που δέχονται συχνά το ίδιο πλοίο, δεν απαιτείται Δήλωση ασφάλειας για κάθε διεπαφή εφόσον το πλοίο και η Λιμενική Εγκατάσταση συμμετέχουν σε μια γραπτή συμφωνία που δηλώνει την ευθύνη τους κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου / εγκατάστασης. Αυτές οι συμφωνίες πρέπει να περιληφθούν στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου και το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

4.2 ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

4.2.1 Εισαγωγή

Αυτή η ενότητα παρέχει συγκεκριμένες οδηγίες σχετικά με το καθορισμό των μέτρων προστασίας που πρέπει να εφαρμοστούν από τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις για να επιτύχουν τους τέσσερις στόχους της ευαισθητοποίησης, της πρόληψης, της αντιμετώπισης, και της διαχείρισης συνεπειών.

4.2.2 Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων σε Λιμενική Εγκατάσταση

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να ενσωματώσουν τα σχετικά στοιχεία ασφάλειας στα καθήκοντα και τις ευθύνες όλου του προσωπικού ασφάλειας. Τέτοια στοιχεία πρέπει να περιλάβουν, αλλά να μην περιοριστούν μόνο σε αυτά, τα ακόλουθα :

- Αύξηση της ευαισθητοποίησης συμπεριλαμβανομένης της παρατήρησης και της υποβολής αναφορών για τον εξοπλισμό ασφάλειας που δυσλειτουργεί, των ύποπτων προσώπων, των αντικειμένων, και των δραστηριοτήτων.

- Να εφαρμόσει τα μέτρα που απαιτούνται από το σχέδιο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να ενισχυθούν τα μέτρα ασφάλειας μέσω της χρήσης του προσωπικού ασφάλειας σε όλα τα επίπεδα.

- Ανάπτυξη και εφαρμογή των διαδικασιών για το πρόσθετο προσωπικό ασφάλειας έξω από την Λιμενική Εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένης της τοπικής αστυνομίας, της πυροσβεστικής, ή των ιατρικών υπηρεσιών.
- Το προσωπικό ασφάλειας πρέπει να επανεξετάσει και να ασκήσει τα καθήκοντα και τις ευθύνες ασφάλειας μέσω των γυμνασίων και της εκπαίδευσης.
- Παροχή των πληροφοριών ασφάλειας σε όλο το προσωπικό ασφάλειας που περιλαμβάνεται στο συγκεκριμένο επίπεδο ασφάλειας και οποιεσδήποτε συγκεκριμένες απειλές.
- Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων πρέπει να αναπτύξουν διαδικασίες για το προσωπικό ασφάλειας για να καταγράψουν ή να αναφέρουν την παρουσία τους σε βασικά σημεία κατά τη διάρκεια των περιπόλων τους.

4.2.3 Πρόσβαση στην Λιμενική Εγκατάσταση

4.2.3.1 Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να προληφθεί ή να αποτραπεί μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα πλοία που δένονται στην Λιμενική Εγκατάσταση για όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας.

- Περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Έλεγχος ή διασφάλιση όλων των σημείων πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Ταυτοποίηση των οχημάτων, των προσώπων, των τσαντών, των φορτίων, των εφοδίων ή άλλων υλικών που εγκρίνονται προς είσοδο εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Άρνηση πρόσβασης σε οποιοδήποτε πρόσωπο αρνείται να συμβάλει στην επαλήθευση ασφάλειας σε κάποιο σημείο πρόσβασης. Κάθε πρόσωπο για το

οποίο έχει αμφισβητηθεί η είσοδος λόγω της άρνησής του να συμβάλει στην επαλήθευση ασφάλειας πρέπει να προσδιοριστεί και να αναφερθεί στις αρμόδιες αρχές.

- Παροχή των μεθόδων προσδιορισμού για όλους τους υπαλλήλους και τους επισκέπτες. (Βλ. την παράγραφο 4.2.3.4. & 4.2.3.5.)
- Καθιέρωση των διαδικασιών στάθμευσης και υπόδειξη των περιοχών στάθμευσης. (Βλ. την παράγραφο 4.2.3.6. και 4.2.3.7.)
- Να επιτρέπεται μόνο στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό να έχει πρόσβαση στα πλοία που δένονται σε μια Λιμενική Εγκατάσταση.
- Προγραμματισμός από πριν των αφίξεων των πλοίων και των εργασιών που εκτελούνται στην Λιμενική Εγκατάσταση σε συνεργασία με την κατάλληλη αρχή. (Βλ. την παράγραφο 4.2.3.8.)
- Κάθετοι φράκτες ή άλλα εμπόδια για να σκιαγραφηθεί μια περίμετρος εκεί όπου δεν υπάρχουν φυσικά εμπόδια που θα μπορούσαν να διαμορφώσουν κάποιο είδος συνόρων. (Βλ. την παράγραφο 4.2.3.9.)
- Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων πρέπει να καθιερώνουν διαδικασίες για την συνοδεία στους προορισμούς τους των επισκεπτών, των προμηθευτών, και άλλων μη - εργαζομένων στην λιμενική εγκατάσταση. (Βλ. τη σημείωση 1.)

4.2.3.2 Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να προληφθεί ή να αποτραπεί η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση τόσο στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις όσο και στα πλοία που δένονται σ' αυτή κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας.

- Εφαρμογή των διαδικασιών για την συνοδεία των επισκεπτών στους προορισμούς τους, των προμηθευτών, και άλλων υπαλλήλων, μη εργαζομένων στην εγκατάσταση, στους προορισμούς τους. Δείτε τη σημείωση 1.
- Έρευνα / επιθεώρηση όλων των οχημάτων, των προσώπων, των τσαντών, των διανομών, ή των συσκευασιών που εισέρχονται στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Εξέταση του ενδεχομένου για περιορισμό της πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση στο μη εξουσιοδοτημένο και μη απαραίτητο προσωπικό. (Βλ. τη σημείωση 1.)

- Μόνο τα πρόσωπα που έχουν επίσημη εργασία στην εγκατάσταση ή στο πλοίο πρέπει να εξουσιοδοτηθούν για να επιβιβαστούν ή να αποβιβασθούν σ'ένα πλοίο που δένεται στην Λιμενική Εγκατάσταση. (Βλ. τη σημείωση 1.)
- Τα σχέδια ασφάλειας εγκαταστάσεων επικινδύνων φορτίων πρέπει να περιλάβουν ένα πρόγραμμα ελέγχου της κυκλοφορίας για τα οχήματα που εισέρχονται και εξέρχονται στην εγκατάσταση.

4.2.3.3 Συνιστάται οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις να εφαρμόζουν ένα σύστημα προσδιορισμού για να ταυτοποιείται όλο το προσωπικό. Το προσωπικό που εισέρχεται σε μια Λιμενική Εγκατάσταση, προκειμένου να του επιτραπεί η πρόσβαση, πρέπει να κατέχει και να παρουσιάζει μια έγκυρη κάρτα ταυτοποίησης με φωτογραφία, που να μην υπάρχει δυνατότητα πλαστογράφησης της ,που να φέρει το όνομα της εκδούσας αρχής. Το προσωπικό ασφάλειας ή άλλες αρμόδιες αρχές πρέπει να πιστοποιήσουν ότι η κάρτα αυτή ταυτοποίησης ταιριάζει με το πρόσωπο που την παρουσιάζει . Αυτές οι διαδικασίες πρέπει να παρακολουθηθούν και να επιβληθούν για να διατηρηθεί η ακεραιότητα των διαδικασιών επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης. Τα αποδεκτά μέσα ταυτοποίησης και των διαδικασιών που ακολουθούνται πρέπει να προβλεφθούν συγκεκριμένα στο σχέδιο ή τις διαδικασίες ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης

4.2.3.4 Οι μόνιμοι υπάλληλοι πρέπει να επιδεικνύουν ένα διακριτικό ή την κάρτα ταυτοποίησης πάντοτε κατά την κυκλοφορία και εργασία τους εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης.

4.2.3.5 Οχήματα δεν πρέπει να σταθμεύουν στις αποβάθρες ή τις προκυμαίες. Εκτός αν πρόκειται να παρέχει μια ουσιαστική συγκεκριμένη υπηρεσία στο πλοίο. Προκειμένου να παρέχεται μια ανεμπόδιστη οπτική επίβλεψη στο προσωπικό ασφάλειας, ο καθοριζόμενος χώρος στάθμευσης πρέπει να είναι μακριά από τις αποβάθρες και τις προκυμαίες, τις περιοχές που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση επικινδύνων φορτίων, και άλλες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως ουσιαστικές για την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης. Όπου είναι δυνατόν, ο καθοριζόμενος χώρος στάθμευσης πρέπει να είναι έξω από τον περιφραγμένο λειτουργικό, χώρο διαχείρισης φορτίου, και τις περιοχές αποθήκευσης. Το προσωπικό ασφάλειας πρέπει να

ελέγχει ή να επιτηρεί την πρόσβαση στις περιοχές χώρων στάθμευσης που έχουν καθορισθεί.

4.2.3.6 Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων πρέπει να επιβεβαιώσουν-καταγράψουν στο γραφείο ασφαλείας τα ιδιόκτητα οχήματα και τα οχήματα των συμβαλλομένων στα οποία επιτρέπεται στερεότυπη πρόσβαση στη ΛιμενικήΕγκατάσταση. Πρέπει να διατηρούνται αρχεία τα οποία να περιλαμβάνουν το προσωπικό με τον αύξοντα αριθμό των αδειών τους και την ταυτοποίηση για τα μηχανοκίνητα οχήματα τους. Προσωρινές άδειες πρέπει να διανεμηθούν στους προμηθευτές και τους επισκέπτες για να σταθμεύσουν στις περιοχές στάθμευσης που έχουν καθορισθεί. Το προσωπικό ασφάλειας πρέπει να οργανώνει και να πραγματοποιεί τυχαίους ελέγχους αυτών των αδειών στάθμευσης.

4.2.3.7 Οι διαδικασίες για το προσωπικό των πλοίων (πιλότοι, μέλη του πληρώματος, πράκτορες, συμβαλλόμενοι, προμηθευτές και επιβάτες στα εμπορικά πλοία) για να αναχωρήσουν ή να αφιχθούν μέσω της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να συνεργαστούν εκ των προτέρων με το κατάλληλο προσωπικό ασφάλειας σύμφωνα με το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

4.2.3.8 Η περίφραξη πρέπει να είναι επαρκής για να αποτρέψει την μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε μια εγκατάσταση. Παραδείγματος χάριν, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την υιοθέτηση των αναγνωρισμένων προτύπων^[7] στον κλάδο. Γενικά, τα πρότυπα αυτά συστήνουν ότι ένας φράκτης είναι ένα κατ'ελάχιστο 2.13 μέτρα ύψος με μια πρόσθετη «φρουρά κορυφής» 0.31 μέτρων για ένα συνολικό ελάχιστο ύψος 2.44 μέτρων.

Σημείωση 1: Ρυθμίσεις πρέπει να προβλεφθούν για να επιτρέψουν στα μέλη του πληρώματος των πλοίων που προορίζονται για είσοδο εντός της χώρας. για να τους επιτραπεί η είσοδος και να συνοδευθούν σε/από τις εισόδους της Λιμενικής Εγκατάστασης.

4.2.4 Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να καθιερώσουν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης προκειμένου να ελέγχεται η πρόσβαση σε βασικές περιοχές. Όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης πρέπει να καθορισθούν σαφώς και να σήμανθούν δείχνοντας ότι σε μια περιοχή υπάρχει περιορισμός πρόσβασης. Η σήμανση πρέπει να είναι σαφώς ορατή σε όλο το προσωπικό.

Τα ακόλουθα είναι συνιστώμενα προστατευτικά μέτρα για όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας που οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν για να ενισχύσουν την ασφάλεια στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης:

- Περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης.
- Παρακολούθηση ή διασφάλιση της πρόσβασης εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης
- Κάθετοι φράκτες ή άλλα εμπόδια για να σκιαγραφηθεί η περίμετρος σε όποιες περιπτώσεις τα φυσικά εμπόδια δεν επαρκούν για να διαμορφώσουν από μόνα τους ένα όριο. (Παράγραφος 3.3.10.)
- Παρεμπόδιση της εισόδου δια μέσου παραθύρων, εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (π.χ. εγκατάσταση κιγκλιδωμάτων στα παράθυρα).

Τα ακόλουθα είναι συνιστώμενα προστατευτικά μέτρα για τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας.

- Καθιέρωση προσωπικού για την φύλαξη ή την επιτήρηση ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (Επίπεδο ασφαλείας 2).
- Ενίσχυση της ασφαλείας μέσω συνεχούς φρουρήσης ή επιτήρησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (Επίπεδο ασφαλείας 2).

Τα ακόλουθα είναι συνιστώμενα προστατευτικά μέτρα για τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας για τις εγκαταστάσεις επικινδύνων φορτίων.

- Εξασφάλιση ασφάλειας στα σημεία πρόσβασης ή εκτέλεση στέρεότυπων περιπόλων ασφάλειας.
- Περιορισμός της πρόσβασης εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης με εξαίρεση το προσωπικό ασφαλείας και το βασικό προσωπικό.
- Καθιέρωση προσωπικού για την φύλαξη ή την επιτήρηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (Επίπεδο Ασφαλείας 2).
- Ενίσχυση της ασφάλειας μέσω συνεχούς φρούρησης ή επιτήρησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (Επίπεδο ασφαλείας 3).

4.2.5 Διαχείριση του φορτίου

4.2.5.1 Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με την διαχείριση του φορτίου πρέπει:

- Να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου
- Να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου στην Λιμενική Εγκατάσταση το οποίο δεν προορίζεται προς μεταφορά.

4.2.5.2 Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να προστατευθεί το φορτίο ενάντια στις απειλές ασφάλειας σε όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας.

- Έλεγχος και επιθεώρηση των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των περιοχών αποθήκευσης φορτίου.
- Ανάπτυξη διαδικασιών ελέγχου των καταλόγων απογραφής. Μετά την μεταφορά του στην εγκατάσταση ,το φορτίο πρέπει να μπορεί να αναγνωρίζεται ότι έχει ελεγχθεί και έχει γίνει δεκτό για φόρτωση σε πλοίο ή για προσωρινή αποθήκευση σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης πριν από την φόρτωσή του. Μπορεί να είναι σκόπιμο να υπάρχουν μέτρα για τον περιορισμό της εισόδου ,στην εγκατάσταση φορτίου για το οποίο δεν υπάρχει επιβεβαιωμένη ημερομηνία φόρτωσης .
- Ανάπτυξη διαδικασιών μετακίνησης και αποθήκευσης φορτίου. Οι διαδικασίες πρέπει να λάβουν υπόψη τέτοιες λειτουργίες όπως χειρισμός φορτίου, παραλαβής και παράδοσης του φορτίου, καθορισμός των θέσεων αποθήκευσης, και το συντονισμό του ελέγχου των διαδικασιών απογραφής των εμπορευμάτων.

- Υπόδειξη περιοχής (ων) περιορισμένης πρόσβασης για την εκτέλεση των επιθεωρήσεων του φορτίου.
- Παράδοση του φορτίου μόνο στο μεταφορέα που καθορίζεται στη διαταγή παράδοσης εκτός αν μια εξουσιοδοτημένη παράδοση σε έναν άλλο μεταφορέα παρουσιάζεται και επιβεβαιώνεται
- Στερεότυπος έλεγχος του φορτίου μέσα στην Λιμενική Εγκατάσταση πριν από, και κατά τη διάρκεια, των διαδικασιών διαχείρισης του φορτίου .
- Έλεγχοι για να εξασφαλισθεί ότι το φορτίο που εισάγεται στην Λιμενική Εγκατάσταση ταιριάζει με το αποδεικτικό παράδοσης ή ισοδύναμο αποδεικτικό τεκμηρίωσης φορτίου και
- Εξέταση των οχημάτων.

4.2.5.3 Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να προστατευθεί το φορτίο ενάντια στις απειλές ασφάλειας κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας

- Διαχωρισμός του εισερχόμενου φορτίου, του εξερχόμενου φορτίου, και των εφοδίων των πλοίων.
- Αύξηση της συχνότητας και της έντασης των οπτικών και φυσικών επιθεωρήσεων.
- Περιορισμός του αριθμού των θέσεων όπου το επικίνδυνο φορτίο μπορεί να αποθηκευτεί.
- Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων παραδίδουν το φορτίο μόνο παρουσία του υπεύθυνου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ενός οριζόμενου αντιπροσώπου του ανώτερου υπευθύνου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

4.2.5.4 Η επαλήθευση και η επιθεώρηση του φορτίου για τον εντοπισμό και τον προσδιορισμό των απαγορευμένων όπλων, των εμπρηστικών, ή εκρηκτικών συσκευών μπορούν να ολοκληρωθούν μέσω:

- Οπτικής και φυσικής εξέτασης
- Χρησιμοποίησης εξοπλισμού σάρωσης / εντοπισμού, μηχανικών συσκευών, ή σκύλων

- Συντονισμού με το φορτωτή ή άλλο αρμόδιο συμβαλλόμενο μέρος.
Παραδείγματος χάριν, ανάπτυξη και εφαρμογή ενός εμπιστευμένου προγράμματος φορτωτών.

4.2.5.5 Το φορτίο που αποθηκεύεται σε ανοικτές περιοχές, σε παλέτες ή το στοιβαγμένο φορτίο σε εγκαταστάσεις αποθηκών εμπορευμάτων, πρέπει να στοιβαχτεί κατάλληλα και να τοποθετηθεί εντός, μακριά από, και παράλληλα σε χώρους που δεν κλείνονται περιμετρικά από φράκτες και τοίχους για να εξασφαλισθεί η ανεμπόδιστη οπτική επαφή από το προσωπικό ασφάλειας.

4.2.6. Παράδοση των εφοδίων του πλοίου

4.2.6.1 Τα μέτρα ασφάλειας όσον αφορά την παράδοση των εφοδίων πλοίου πρέπει να :

- διασφαλίζουν τον έλεγχο των εφοδίων του πλοίου και την ακεραιότητα της συσκευασίας
- αποτρέπουν την περίπτωση αποδοχής των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση
- προλαμβάνουν τις παραβιάσεις
- αποτρέπουν την αποδοχή των εφοδίων του πλοίου εκτός εάν αυτά έχουν παραγγελθεί
- διασφαλίζουν ότι τα οχήματα μεταφοράς υποβάλλονται σε έρευνα και
- διασφαλίζουν τη συνοδεία εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, των οχημάτων μεταφοράς .

4.2.6.2 Οι ακόλουθες οδηγίες παρέχονται στην εποπτεία της ασφάλειας των εφοδίων του πλοίου για να προσδιορίσουν επαρκώς και να λάβουν τα προληπτικά μέτρα ενάντια στις απειλές ασφάλειας σε όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας.

- Έλεγχος και επιθεώρηση των εφοδίων του πλοίου, τις μονάδες μεταφορών, και τις περιοχές αποθήκευσης.
- Απαίτηση προκαταβολικής κοινοποίησης ως προς τη σύνθεση του φορτίου, των λεπτομερειών σχετικά με τους οδηγούς και της επιβεβαίωσης – πιστοποίησης των οχημάτων τους

- Υπόδειξη της (των) ζώνης (ων) περιορισμένης πρόσβασης για να εκτελεστούν οι επιθεωρήσεις των εφοδίων.
- Εξέταση των οχημάτων παράδοσης.
- Έλεγχοι για να εξασφαλισθεί ότι τα εφόδια του πλοίου που εισάγονται στην Λιμενική Εγκατάσταση ταιριάζουν με το αποδεικτικό παράδοσης ή ισοδύναμη τεκμηρίωση και
- Ανάπτυξη διαδικασιών ελέγχου απογραφής των εμπορευμάτων. Μετά την μεταφορά τους στην εγκατάσταση, τα εφόδια του πλοίου πρέπει να μπορούν να αναγνωρίζονται ότι έχουν ελεγχθεί και έχουν γίνει δεκτά για φόρτωση επάνω σε ένα πλοίο ή έχουν γίνει δεκτά για την προσωρινή τους αποθήκευση σε μια ζώνη πρόσβασης αναμένοντας τη φόρτωση. Μπορεί να είναι σκόπιμο να υπάρχουν μέτρα για τον περιορισμό της εισόδου στην εγκατάσταση αποθήκευσης εφοδίων για τα οποία δεν υπάρχει επιβεβαιωμένη ημερομηνία φόρτωσης.

4.2.6.3 Οι ακόλουθες οδηγίες παρέχονται στην εποπτεία της ασφάλειας των εφοδίων του πλοίου για να προσδιορισθούν επαρκώς και να ληφθούν προληπτικά μέτρα ενάντια στις απειλές ασφάλειας σε αυξημένα Επίπεδα Ασφαλείας.

- Αύξηση της συχνότητας και της έντασης των οπτικών και φυσικών επιθεωρήσεων.
- Περιορισμός του αριθμού των θέσεων όπου μπορούν να αποθηκευτούν τα εφόδια του πλοίου.
- Προετοιμασία για τον περιορισμό ή την αναστολή παραλαβής ή παράδοσης των εφοδίων του πλοίου μέσα στο σύνολο ή μέρος της Λιμενικής Εγκατάστασης.

4.2.6.4 Ο έλεγχος και η επιθεώρηση των εφοδίων για την ανίχνευση και τον προσδιορισμό απαγορευμένων όπλων, εμπρηστικών, ή εκρηκτικών συσκευών μπορούν να ολοκληρωθούν μέσω:

- Οπτικής και φυσικής εξέτασης
- Χρησιμοποίησης εξοπλισμού σάρωσης / εντοπισμού μηχανικών συσκευών, ή σκύλων

- Συντονισμού με το φορτωτή ή άλλο αρμόδιο συμβαλλόμενο μέρος .
Παραδείγματος χάριν, ανάπτυξη και εκτέλεση ενός εμπιστευμένου προγράμματος φορτωτών.
- Συνοδεία του οχήματος παράδοσης μέσα στην Λιμενική Εγκατάσταση.

4.2.6.5 Τα εφόδια του πλοίου που αποθηκεύονται σε ανοικτές περιοχές, σε παλέτες ή το στοιβαγμένο φορτίο σε εγκαταστάσεις αποθηκών εμπορευμάτων, πρέπει να στοιβαχτεί κατάλληλα και να τοποθετηθούν εντός, μακριά από, και παράλληλα σε χώρους που δεν κλείνονται περιμετρικά από φράκτες και τοίχους για να εξασφαλισθεί ανεμπόδιστη οπτική επαφή από το προσωπικό ασφάλειας.

4.2.7 Διαχείριση των ασυνόδευτων αποσκευών

4.2.7.1 Σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας , η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να καθορίσει τα μέτρα ασφάλειας για να εξασφαλιστεί ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές (δηλ. οποιεσδήποτε αποσκευές, συμπεριλαμβανομένων των αντικειμένων, τα οποία δεν έχει μαζί του κάποιος επιβάτης ή μέλος του πληρώματος του πλοίου στο σημείο επιθεώρησης ή έρευνας) και ότι υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση και έρευνα συμπεριλαμβανομένου του 100 τοις εκατό, προτού επιτραπεί ή είσοδός τους στην Λιμενική Εγκατάσταση και, ανάλογα με τις συμφωνίες όσον αφορά την αποθήκευση, προτού να μεταφερθούν από την εγκατάσταση στο πλοίο. Τέτοιες αποσκευές δεν πρέπει να υποβληθούν σε εξέταση και από την εγκατάσταση και από το πλοίο . Πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλισθεί ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές αντιμετωπίζονται ασφαλώς μετά από την εξέταση.

4.2.7.2 Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα παρακάτω προστατευτικά μέτρα για να προστατευθεί η εγκατάσταση από τις απειλές που τίθενται από τις ασυνόδευτες αποσκευές κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας.

- Εξασφάλιση ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές υποβάλλονται σε εκτενέστερη εξέταση, όπως η ακτινοσκόπησή τους από τουλάχιστον δύο διαφορετικές γωνίες.

- Προετοιμασία για απαγόρευση ή αναστολή μεταφοράς ασυνόδευτων αποσκευών και
- Προετοιμασία για άρνηση αποδοχής ασυνόδευτων αποσκευών στην Λιμενική Εγκατάσταση.

4.2.8 Παρακολούθηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης

4.2.8.1 Ακολουθεί ένας κατάλογος προστατευτικών μέτρων που οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν για να ελέγξουν την ασφάλεια της εγκατάστασης και των πλοίων που δένουν σ' αυτή για όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας.

- Συνεχής παρακολούθηση της Λιμενικής Εγκατάστασης με τη χρήση συναγερμών, κλειστών κυκλωμάτων τηλεόρασης (CCTV), ή τυχαίων περιπόλων ασφαλείας. Εκτέλεση των περιπόλων σε μη καθορισμένα χρονικά διαστήματα προς αποφυγή καθιέρωσης διαδικασιών που έχουν χαρακτήρα ρουτίνας.
- Παροχή της ασφάλειας, όπως π.χ. στερεότυποι περίπολοι ή / και ηλεκτρονική επιτήρηση, για τα πλοία που δένουν στην Λιμενική Εγκατάσταση και είναι μη επανδρωμένα .
- Έρευνα των από θαλάσσης περιοχών για εκρηκτικές ύλες ή άλλες επικίνδυνες συσκευές πριν από την άφιξη ενός πλοίου στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις ή τις περιοχές από θαλάσσης που δεν ελέγχονται ή δεν διαθέτουν προσωπικό.

4.2.8.2 Ακολουθεί ένας κατάλογος προστατευτικών μέτρων που οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν για να ελέγξουν την ασφάλεια της εγκατάστασης και των πλοίων που δένουν σ' αυτή κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας.

- Αύξηση των τυχαίων περιπόλων ασφαλείας .
- Αφιέρωση προσωπικού στη φύλαξη ή την επιτήρηση της Λιμενικής Εγκατάστασης και των πλοίων που δένουν σ' αυτήν.
- Έρευνα των από θαλάσσης περιοχών για εκρηκτικές ύλες ή άλλες επικίνδυνες ουσίες και συσκευές πριν από την άφιξη ενός πλοίου στις

εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων ή τις περιοχές από θαλάσσης που δεν ελέγχονται ή δεν διαθέτουν προσωπικό.

4.2.8.3 Ο έλεγχος μιας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να ολοκληρωθεί με τη χρήση συναγερμών, κλειστών κυκλωμάτων τηλεόρασης, αισθητήρων ανίχνευσης κινήσεων ή / και προσωπικό όπως οι περίπολοι ασφάλειας ή συνδυασμός αυτών των μέτρων. Οι αισθητήρες, όταν χρησιμοποιούνται ως μέσα για να διασφαλιστεί μια περιοχή, πρέπει να ενεργοποιούν έναν ευδιάκριτο και οπτικό συναγερμό όταν ανιχνεύεται μια εισβολή. Ο συναγερμός πρέπει να ηχήσει σε μια θέση που είναι συνεχώς επανδρωμένη από προσωπικό με ευθύνες ασφάλειας. Προκειμένου να θεωρηθεί ως αποτελεσματική η χρήση συσκευών εντοπισμού εισβολέων πρέπει να εξασφαλίζεται άμεση απόκριση έπειτα από ενεργοποίησή της (**άμεση = δέκα λεπτά ή λιγότερο**). Το σύστημα πρέπει να εξετάζεται μηνιαία ή σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

4.2.8.4 Οι παρακάτω περιοχές πρέπει να φωτίζονται από την δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου ή κατά τη διάρκεια των περιόδων χαμηλής ορατότητας. Σε μερικές περιστάσεις μπορεί να είναι επιτρεπόμενο να καταργηθεί ο φωτισμός, αλλά οι περιστάσεις για κάτι τέτοιο πρέπει να εξεταστούν αναλυτικά στο σχέδιο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και πρέπει να αποδειχθεί ότι η απουσία φωτισμού δεν θα επηρεάσει αρνητικά την τρωτότητα. Επίσης στο σχέδιο Ασφαλείας θα περιληφθούν όλα τα εναλλακτικά μέτρα που χρησιμοποιούνται. Γίνεται κατανοητό ότι σαν αποτέλεσμα θα προκύψει μη επιθυμητή σκίαση και ότι δεν είναι πρακτική η ύπαρξη άπλετου φωτισμού για όλες τις περιστάσεις και όλες τις περιοχές.

- Σημεία πρόσβασης
- Περίμετρος
- Αποβάθρες
- Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης
- Καθορισμένες περιοχές χώρων στάθμευσης και
- Ύδατα που περιβάλουν τα πλοία και τις αποβάθρες

4.2.8.5 Οι ακόλουθες οδηγίες πρέπει να εξεταστούν κατά την εγκατάσταση του φωτισμού ασφάλειας:

- Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να φωτιστούν στα αποδεκτά πρότυπα κατά τα αναγνωρισμένα πρότυπα της βιομηχανίας
- Για να παρέχεται καλύτερη ορατότητα , πρέπει να χρησιμοποιηθεί σύγχρονη τεχνολογία φωτισμού, όπως το νάτριο υψηλής πίεσης, ο ατμός υδραργύρου, ή ο φωτισμός μεταλλικών αλογονιδίων .
- Ο φωτισμός πρέπει να κατευθυνθεί προς τα κάτω, μακριά από τις φρουρές ή τα γραφεία, ή τις πλεύσιμες υδάτινες οδούς και πρέπει να παραγάγει υψηλή αντίθεση με λίγες σκιές.
- Το αρχικό σύστημα πρέπει να αποτελείται από μια σειρά φώτων που ρυθμίζονται για να φωτίσουν μια συγκεκριμένη περιοχή συνεχώς κατά τη διάρκεια των ωρών του σκοταδιού ή της χαμηλής ορατότητας. Σε μερικές περιστάσεις, μπορεί να είναι προτιμητέο να χρησιμοποιηθούν τέτοια συστήματα φωτισμού μόνο σε απόκριση σε έναν συναγερμό ή κατά τη διάρκεια συγκεκριμένων διαδικασιών.
- Φορητοί προβολείς μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να συμπληρώσουν το αρχικό σύστημα.
- Όταν χρησιμοποιούνται φορητοί προβολείς πρέπει να έχουν την ικανοποιητική ευελιξία να επιτρέψουν την εξέταση των εμποδίων που είναι υπό παρατήρηση και τις παρακείμενες μη φωτιζόμενες περιοχές
- Οι έλεγχοι, οι διακόπτες, και οι διανομείς για το φωτισμό ασφάλειας πρέπει να βρίσκονται σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης .
- Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων πρέπει να παρέχουν δεύτερη γραμμή παροχής ηλεκτρικού ρεύματος που χωρίζεται από το αρχικό ηλεκτροφόρο καλώδιο . Η εγκατάσταση πρέπει να έχει τη δυνατότητα να μεταπηδήσει γρήγορα στο δεύτερο ηλεκτροφόρο καλώδιο κατά τη διάρκεια των διακοπών ρεύματος.

4.2.8.6 Η φωταγωγή συστήνεται όποτε είναι δυνατόν, αλλά ισοδύναμα μέτρα όπως οι ανιχνευτές κινήσεων ή οι συναγερμοί παρείσφρησης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να ελέγξουν τις περιοχές στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις όπου ο φωτισμός της περιμέτρου είναι μη πρακτικός ή προσκρούει στους κανονισμούς για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Οι περιοχές αυτές πρέπει να προσδιοριστούν στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

4.2.8.7 Το προσωπικό ασφάλειας πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ειδοποιήσει αμέσως το κατάλληλο προσωπικό για τις απειλές ή τις παραβιάσεις της ασφάλειας. Αυτό περιλαμβάνει την ικανότητα να παραληφθούν οι πληροφορίες επιπέδων απειλής από την Αρχή με τον τρόπο που ορίζεται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Μπορεί να επιτευχθεί μέσω της χρήσης των συστημάτων ασφάλειας και των συστημάτων επικοινωνιών που είναι:

- Συντηρημένα και λειτουργικά
- Εύκολα διαθέσιμα
- Ικανά να επικοινωνήσουν μέσα στην Λιμενική Εγκατάσταση και το πλοίο αν χρειαστεί και
- Ικανά να ελέγξουν και να αναμεταδώσουν τις ουσιαστικές πληροφορίες από ένα κεντρικό σημείο.

4.2.8.8 Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να ενισχυθεί η ανίχνευση και η υποβολή έκθεσης των απειλών μέσω της χρήσης συναγερμών ασφάλειας και των συστημάτων επικοινωνιών:

- Σε κάθε σημείο πρόσβασης της εγκατάστασης, να παρέχονται μέσα επικοινωνίας με την αστυνομία, τον έλεγχο ασφάλειας, ή ένα κέντρο διαδικασιών έκτακτης ανάγκης (π.χ., τηλέφωνα, κινητά τηλέφωνα και φορητά ραδιόφωνα)
- Παροχή ενός εφεδρικού τρόπου επικοινωνίας.
- Συνήθης εξέταση των συστημάτων επικοινωνιών.
- Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων . πρέπει να παρέχουν μια εναλλακτική ή ανεξάρτητη πηγή ενέργειας για τα συστήματα ασφάλειας και επικοινωνιών.

4.3 ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΝΑΚΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Αυτή η μορφή αξιολόγησης είναι ένα εργαλείο για να βοηθήσει στην επαλήθευση της εφαρμογής των σχεδίων ασφάλειας για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις. Ορισμένα μέτρα μπορούν να μην ισχύσουν για κάθε σχέδιο. Η

ολοκληρωμένη αξιολόγηση πρέπει να προστατευθεί από αναρμόδια πρόσβαση ή κοινοποίηση. Το παράρτημα II περιλαμβάνει τη μορφή του υποδείγματος του πίνακα ελέγχου το οποίο συμπληρώνεται από τον Υπεύθυνο Ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης.

4.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ USCG

Στους παρόν κεφάλαιο παρατίθενται επιγραμματικά τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται στους επιμέρους τομείς μίας λιμενικής εγκατάστασης σύμφωνα με τα πρότυπα της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α.(USCG)^[7] για επίπεδο ασφάλειας 1. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών εξασφαλίζει πλήρη συμμόρφωση της λιμενικής εγκατάστασης με τις διατάξεις του κώδικα ISPS. Τα παρακάτω μέτρα είναι αποδεκτά και από το Υ.Ε.Ν. και κάποια από αυτά αναφέρονται και στην εγκύκλιο.^[3]

1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

1.1 Η περίφραξη πρέπει να έχει ύψος τουλάχιστον 2.40 μέτρα να είναι κατασκευασμένη από γαλβανισμένο χάλυβα και στη κορυφή της να φέρει οδοντωτό γαλβανισμένο σύρμα επιπλέον ύψους 0.60 μέτρων τοποθετημένο υπό εξωτερική γωνία 45° .

1.2 Τα φυσικά εμπόδια που ενδεχομένως υπάρχουν γύρω από την εγκατάσταση μπορούν μερικές φορές να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά σαν μέρος της οριοθέτησης. Για τα εμπόδια αυτά πιθανόν θα απαιτηθούν μέτρα προστασίας (π.χ. περίπολοι, φωτισμός κ.τ.λ.) ειδικά σε περιόδους υψηλού κινδύνου (επίπεδα ασφάλειας 2 και 3).

2. ΦΩΤΙΣΜΟΣ

2.1 Επαρκής φωτισμός πρέπει να παρέχεται από την δύση του ήλιου μέχρι την ανατολή. Το κατώτατο επίπεδο φωτισμού είναι 1 κερί σε ύψος 1 μέτρο από το έδαφος, ενώ στις απαγορευμένες περιοχές και στα σημεία εισόδου στην εγκατάσταση 5 κερία.

2.2 Πρέπει να χρησιμοποιείται φωτισμός προηγμένης τεχνολογίας όπως υψηλής πίεσης νατρίου , ατμού υδραργύρου ή μεταλλικών αλογονιδίων.

2.3 Ο φωτισμός πρέπει να έχει διεύθυνση προς τα κάτω και να παράγει υψηλή αντίθεση με λίγες σκιές.

3. ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΙ

Συναγερμοί και συστήματα ανίχνευσης κίνησης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ως συμπλήρωμα για τις φρουρές και τις περιπολίες κατά τη διάρκεια περιόδων αυξημένης απειλής. Όλα αυτά τα συστήματα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται και στις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης. Ο τυποποιημένος χρόνος απόκρισης του προσωπικού ασφάλειας στους συναγερμούς πρέπει να είναι λιγότερος από πέντε λεπτά.

4. ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΗ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ

Οι τηλεοπτικές κάμερες κλειστού κυκλώματος μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέρος του συστήματος ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης στις κύριες εισόδους / εξόδους και σε περιοχές υψηλού κινδύνου ή / και φύλαξης φορτίου υψηλής αξίας. Οι κάμερες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα καταγραφής σε χαμηλά επίπεδα φωτισμού να είναι τηλεχειριζόμενες και να διαθέτουν φακό εστίασης όταν χρησιμοποιούνται για επιτήρηση. Τέλος θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα της ταυτόχρονης καταγραφής και βιντεοσκόπησης.

5. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Τα συστήματα επικοινωνίας θα πρέπει να δοκιμάζεται μία φορά σε κάθε βάρδια και να διατηρείται αρχείο αποτελεσμάτων. Θα πρέπει να υπάρχει σύστημα επικοινωνίας στα σημεία πρόσβασης ώστε να μπορεί το προσωπικό ασφάλειας να επικοινωνήσει με το λιμεναρχείο ή την αστυνομία. Σε περίπτωση διακοπής ρεύματος θα πρέπει να υπάρχει εναλλακτική πηγή τροφοδοσίας. Κάθε μέλος του προσωπικού ασφάλειας θα πρέπει να είναι εξοικειωμένο με τη λειτουργία των συστημάτων επικοινωνίας.

6. ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

6.1 Ένοπλο προσωπικό ασφάλειας και δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας με το λιμεναρχείο και την αστυνομία.

6.2 Όλες οι περιμετρικές πύλες πρέπει να κλειδώνονται και να φρουρούνται όλο το 24ωρο.

6.3 Όλα τα εμπορεύματα και οι συσκευασίες που εισέρχονται στην εγκατάσταση θα πρέπει να ελέγχονται. Τα φορτία , για την άφιξη των οποίων δεν έχει ειδοποιηθεί η λιμενική εγκατάσταση, να μην γίνονται δεκτά.

6.4 Απαγόρευση στον ελλιμενισμό πλοίων τα οποία δεν έχουν προειδοποιήσει νωρίτερα για την άφιξη τους.

7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

7.1 Έλεγχος των οχημάτων , των οποίων έχει εγκριθεί η είσοδος στην εγκατάσταση , σχετικός με τον προορισμό και το χώρο στάθμευσης τους.

7.2 Οι πύλες εισόδου των αμαξοστοιχιών στον τερματικό σταθμό της εγκατάστασης πρέπει να είναι κλειδωμένες και να ανοίγουν μόνο κατά την είσοδο της αμαξοστοιχίας στο σταθμό , υπό την επιτήρηση του προσωπικού ασφάλειας.

7.3 Έλεγχος σε όλες τις κλειδαριές , τα κλειδιά , τις κάρτες με τα στοιχεία του προσωπικού της εγκατάστασης , και τα συστήματα των ηλεκτρονικών υπολογιστών.

7.4 Το προσωπικό ασφάλειας πρέπει να πραγματοποιεί περιπόλους, τουλάχιστον μία ανά τετράωρο, σε μη καθορισμένους χρόνους ώστε να αποφεύγεται η προβλεψιμότητα. Θα πρέπει επίσης να τηρείται αρχείο των περιπολιών και να είναι διαθέσιμο για επιθεώρηση.

8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

8.1 Εξακρίβωση στοιχείων όλων όσων εισέρχονται στην εγκατάσταση (υπάλληλοι , πλήρωμα πλοίων , επιβάτες επισκέπτες κ.τ.λ.).

8.2 Πλήρης γνώση του υποβάθρου του κάθε υπαλλήλου

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

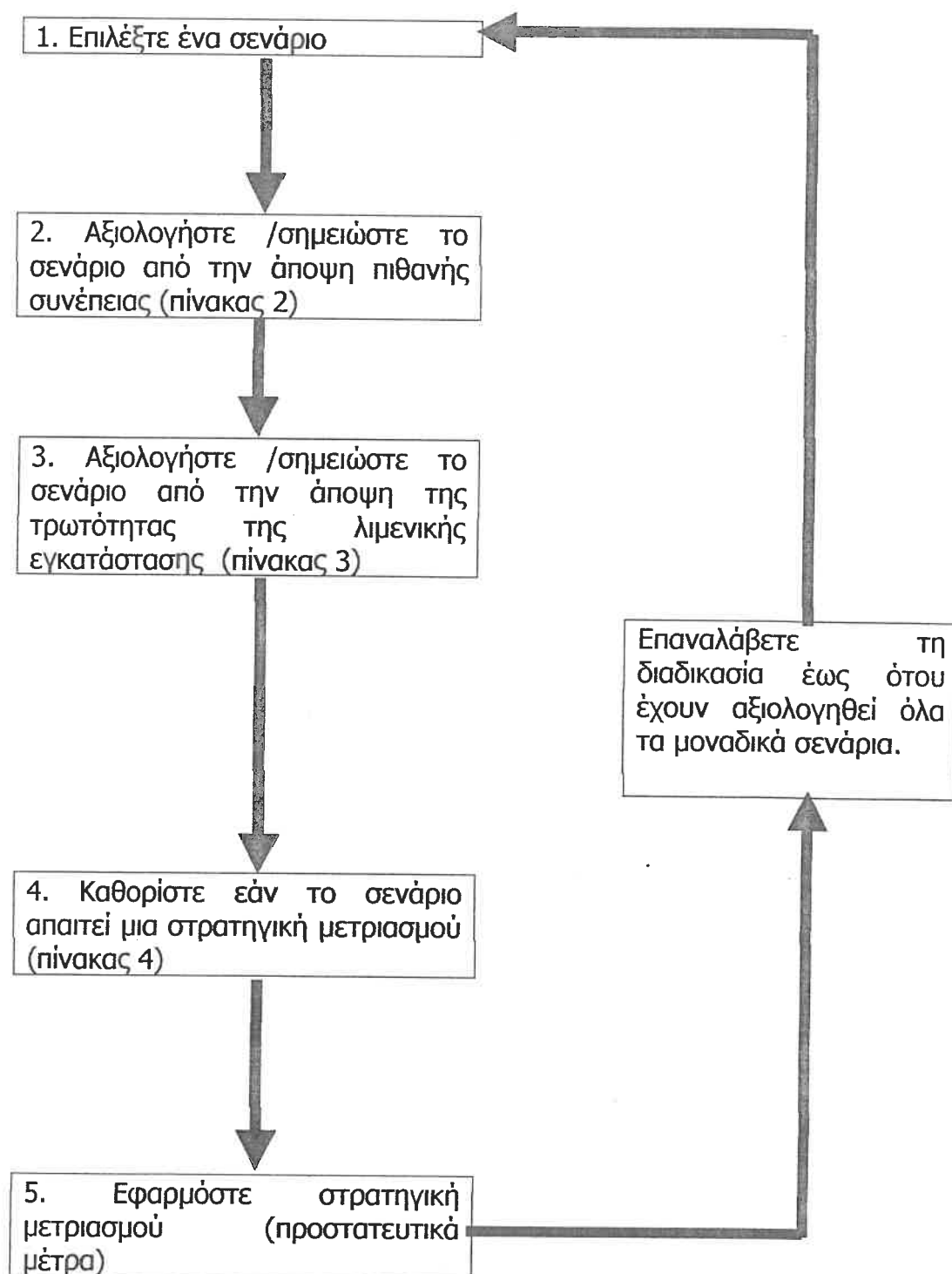
5.1 ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης η οποία περιγράφεται παρακάτω, είναι αυτή που εφαρμόζει η Ακτοφυλακή των Η.Π.Α. (United States Coast Guard)^[7] και προτείνεται από την εγκύκλιο του Υ.Ε.Ν , μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογήσει την αναγκαιότητα λήψης συγκεκριμένων μέτρων ή να αξιολογήσει εναλλακτικά μέτρα .

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

Η αξιολόγηση της ασφάλειας είναι μια διαδικασία που προσδιορίζει τις αδυναμίες (τρωτότητες) στις φυσικές υποδομές, τα συστήματα προστασίας προσωπικού, τις διαδικασίες, ή άλλες περιοχές που μπορούν να οδηγήσουν σε μια παραβίαση της ασφάλειας, και μπορούν να προτείνουν τις επιλογές για να εξαληφθούν ή να μετριάσουν αυτές οι αδυναμίες. Παραδείγματος χάριν, μια αξιολόγηση ασφάλειας μπορεί να αποκαλύψει τις αδυναμίες στην οργάνωση των συστημάτων ή τα μη προστατευμένα σημεία πρόσβασης όπως η περίμετρος της εγκατάστασης που δεν φωτίζεται ή πύλες που δεν διασφαλίζονται ή που δεν παρακολουθούνται κατά τις προχωρημένες ώρες. Για να μετριάσει αυτήν την τρωτότητα, μια Λιμενική Εγκατάσταση θα μπορούσε να εφαρμόσει διαδικασίες για να εξασφαλίσει ότι τέτοια σημεία πρόσβασης διασφαλίζονται και ελέγχονται κατά κάποιο τρόπο. Μια άλλη ενδυνάμωση της ασφάλειας μπορεί να είναι η τοποθέτηση μηχανισμών κλειδώματος ή / και πλέγμα καλωδίων στις πόρτες και τα παράθυρα που παρέχουν πρόσβαση στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για να αποτρέψουν σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό την είσοδο σε αυτούς τους χώρους. Τέτοιες αξιολογήσεις μπορούν να προσδιορίσουν τις τρωτότητες στις διαδικασίες της εγκατάστασης, την ασφάλεια προσωπικού, και τη φυσική και τεχνική ασφάλεια.

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



ΒΗΜΑ 1: ΠΙΘΑΝΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ

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

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

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

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

Πίνακας 1: Εννοιολογικός κατάλογος σεναρίων

Χαρακτηριστικοί τύποι σεναρίων		Παράδειγμα εφαρμογής
Εισβολή ή/και λήψη του ελέγχου του στόχου και ...	Πρόκληση ζημιάς /καταστροφής του στόχου μέσω κακόβουλων διαδικασιών /πράξεων	Ο εισβολέας «φυτεύει» τις εκρηκτικές ύλες.
	Ζημιά /καταστροφή στόχου μέσω κακόβουλων διαδικασιών /πράξεων	Ο εισβολέας παίρνει τον έλεγχο μιας εγκατάστασης και σκόπιμα ανοίγει τις επιστόμια για να απελευθερώσει το πετρέλαιο ή επικίνδυνες ουσίες που μπορεί έπειτα να αναφλεγούν.
	Δημιουργία ενός κινδύνου ή γεγονότος ρύπανσης χωρίς καταστροφή του στόχου.	Ο εισβολέας ανοίγει τις βαλβίδες /τις διεξόδους για να απελευθερώσει πετρέλαιο ή τοξικά υλικά.
	Κατάσταση ομηρίας/ φόνου ανθρώπων	Ο στόχος του εισβολέα είναι να σκοτώσει ανθρώπους.
Εξωτερική επίθεση στην εγκατάσταση μέσω.....	Πυροβολισμών με όπλα από μια απόσταση	Πυροβολώντας σε έναν στόχο με τη χρήση τυφεκίου, βλήματος, κ.λπ... για να βλάψει ή να καταστρέψει μαζική αποθήκευση σε δεξαμενές, επικίνδυνα φορτία, κ.λπ.
Χρησιμοποίηση της εγκατάστασης ως μέσο διακίνησης...	Υλικών, παράνομη διακίνηση, ή/ και χρημάτων εντός/ εκτός από τη χώρα	Η εγκατάσταση χρησιμοποιείται ως μέσο για έκνομα γεγονότα στην ασφάλεια των μεταφορών
	Ανθρώπων εντός/εκτός της χώρας	

ΒΗΜΑ 2: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ

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

Πίνακας 2: Επίπεδο συνεπειών

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

ΒΗΜΑ 3: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑΣ

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

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

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

Αξιολογώντας την τρωτότητα μόνο με τις υπάρχουσες στρατηγικές και προστατευτικά μέτρα παρέχεται μια καλύτερη κατανόηση του γενικού κινδύνου που συνδέεται με το εξεταζόμενο σενάριο και με ποιο τρόπο στη συνέχεια οι νέες στρατηγικές και τα προστατευτικά μέτρα θα μετριάσουν τον κίνδυνο.

Έχοντας κατανοήσει ότι η Λιμενική Εγκατάσταση έχει το μέγιστο έλεγχο επί της **προσβασιμότητας** και των στοιχείων **οργανικής ασφαλείας**, το

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

Πίνακας 3: Βαθμός τρωτότητας

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

ΒΗΜΑ 4: ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ

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

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

Οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται στον πίνακα 4 ως κατηγορίες μετριασμού:

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

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

"Τεκμηριώστε" σημαίνει ότι το σενάριο μπορεί να μην χρειαστεί λήψη μέτρων μετριασμού και επομένως πρέπει μόνο να τεκμηριωθεί. Εντούτοις, τα μέτρα που έχουν μικρό κόστος μπορούν ακόμα να αξίζουν εκτίμησης. Το σχέδιο ασφάλειας πρέπει να περιέχει το σενάριο που αξιολογείται και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης. Αυτό θα είναι ευεργετικό στις περαιτέρω αναθεωρήσεις του σχεδίου ασφάλειας, προκειμένου να είναι γνωστό εάν οι

ελλοχεύουσες υποθέσεις έχουν αλλάξει από την τελευταία αξιολόγηση ασφαλείας.

Πίνακας 4: Μήτρα τρωτότητας & συνεπειών

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

ΒΗΜΑ 5: ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

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

Πίνακας 5

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ

Βήμα 1	Βήμα 2	Βήμα 3			Βήμα 4
Σενάριο/ περιγραφή	Επίπεδο Συνεπειών (πίνακας 2)	Βαθμός τρωτότητας (πίνακας 3)			Μετριάστε, Εξετάστε, ή Τεκμηριώστε (Πίνακας 4)
		Προσβασι μότητα	+ Οργανική Ασφάλεια	= Συνολικός Βαθμός Ασφαλείας	
	Από την στιγμή που μια εγκατάσταση ενταχθεί σε συγκεκριμένη κατηγορία το επίπεδο συνεπειών παραμένει το ίδιο				

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

Πίνακας 6

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ

1	2	3	4			5
Στρατηγική μετριασμού (προστατευτικά μέτρα)	Σενάριο(α) που επηρεάζονται από την Στρατηγική μετριασμού (από το βήμα 1 του Πίνακα 5)	Επίπεδο Συνεπειών (Πίνακας 2)	Νέος βαθμός τρωτότητας (πίνακας 3)			Νέος Βαθμός Μετριασμού (Πίνακας 4)
			Προσβασι μότητα	+ Οργανική Ασφάλεια	= Συνολικό Αποτέλεσμα Ασφαλείας	
	1.					
	2.					
						
						

Τα ακόλουθα βήματα αντιστοιχούν σε κάθε στήλη στον πίνακα 6.

1. Για εκείνα τα σενάρια που σημείωσαν βαθμό : «**εξετάστε**» ή «**μετριάστε**», η Λιμενική Εγκατάσταση ή η εταιρία πρέπει να σκεφθεί στρατηγικές μετριασμού (προστατευτικά μέτρα) και να τα καταγράψει στην πρώτη στήλη του πίνακα 6.
 2. Χρησιμοποιώντας το σενάριο (α) από τον πίνακα 5, απαριθμήστε όλα τα σενάρια που θα επηρεάζονταν από την επιλεγμένη στρατηγική μετριασμού.
 3. Το επίπεδο συνεπειών παραμένει το ίδιο όπως καθορίστηκε στον πίνακα 2 για κάθε σενάριο.
 4. Επαναξιολογήστε την προσβασιμότητα και τα αποτελέσματα οργανικής ασφάλειας (πίνακας 3) για να δείτε εάν η νέα στρατηγική μετριασμού μειώνει το συνολικό βαθμό τρωτότητας για κάθε σενάριο.
 5. Με το επίπεδο συνεπειών και το νέο συνολικό βαθμό τρωτότητας, χρησιμοποιήστε τον πίνακα 4 για να καθορίσετε τις νέες κατηγορίες μετριασμού.

Μια στρατηγική μπορεί να κριθεί ως αποτελεσματική εάν με την εφαρμογή της χαμηλώνει η κατηγορία μετριασμού (π.χ. από **μετριάστε σε εξετάστε** στον πίνακα 4). Μια στρατηγική μπορεί να κριθεί ως αποτελεσματική εάν θα χαμηλώσει το γενικό βαθμό τρωτότητας όταν εφαρμόζεται από μόνη της ή με μια ή περισσότερες άλλες στρατηγικές. Παραδείγματος χάριν, για μια Λιμενική Εγκατάσταση με επίπεδο συνεπειών "2", εάν μια στρατηγική μετριασμού μειώνει το αποτέλεσμα τρωτότητας από "5-6" "σε 3-4", η κατηγορία μετριασμού μεταβάλλεται από «**μετριάστε**» σε «**τεκμηριώστε**» και η στρατηγική μετριασμού είναι αποτελεσματική. Για μια εγκατάσταση με ένα επίπεδο συνεπειών "3", η κατηγορία μετριασμού θα παρέμενε η ίδια (**μετριάστε**) για μια παρόμοια μείωση του βαθμού τρωτότητας από "5-6" "σε 3-4".
- Πρέπει να σημειωθεί ότι εάν μια στρατηγική μετριασμού, όταν εξετάζεται χωριστά, δεν μειώνει την τρωτότητα, τότε πολλαπλές στρατηγικές δύναται να

εξεταστούν σε συνδυασμό. Η εξέταση των στρατηγικών μετριασμού ως σύνολο μπορεί να μειώσει την τρωτότητα σε ένα αποδεκτό επίπεδο.

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

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

Το εφικτό μιας στρατηγικής μετριασμού μπορεί να ποικίλει βασιζόμενη στο Επίπεδο Ασφαλείας. Συνεπώς μερικές στρατηγικές πιθανώς να μην είναι αποτελεσματικές για το Επίπεδο Ασφαλείας 1, αλλά μπορούν να είναι αποτελεσματικές σε Επίπεδα Ασφαλείας 2 ή 3. Παραδείγματος χάριν, η χρησιμοποίηση δυτών για να επιθεωρηθούν οι υποβρύχιες υποδομές των κρηπιδωμάτων και του πλοίου μπορεί να μην είναι απαραίτητη σε Επίπεδο Ασφαλείας 1, αλλά μπορεί να είναι κατάλληλη εάν υπάρχει μια συγκεκριμένη απειλή ή/ και μια αύξηση του επιπέδου ασφαλείας. Οι στρατηγικές μετριασμού πρέπει να εξασφαλίσουν ότι το γενικό επίπεδο κινδύνου για την Λιμενική Εγκατάσταση παραμένει σταθερό σχετικά με την αύξηση της απειλής.

Οι πίνακες 7 και 8 παρέχουν ένα συντετμημένο παράδειγμα για το πώς οι πίνακες 5 και 6 θα συμπληρώνονταν για μια εγκατάσταση πετρελαίου που δέχεται τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Αυτό το παράδειγμα υποθέτει ότι η Λιμενική Εγκατάσταση έχει μια μέση ικανότητα αποτροπής όσον αφορά

την οργανική ασφάλεια, εντούτοις δεν έχει μια περιφραγμένη περίμετρο για να περιορίσει την πρόσβαση στην εγκατάσταση.

Πίνακας 7

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

Πίνακας 8

ΠΙΝΑΚΑΣ 8 ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ					
1	2	3	4		
Στρατηγική Μετριασμού Προστατευτικά Μέτρα	Σενάρια που επηρεάζονται από την Στρατηγική Μετριασμού (Από το βήμα 1 του πίνακα 5)	Επίπεδο Συνεπειών Πίνακας 2	Νέος βαθμός τρωτότητας (Πίνακας 3)		
			Δυνατότητα πρόσβασης	+ Οργανική Ασφάλεια	= Συνολικός Βαθμός Ασφαλείας
1. Περιμετρικός φράκτης που περιορίζει την πρόσβαση στην εγκατάσταση (σύμφωνα με τα USCG πρότυπα)	1. Εισβολή στην εγκατάσταση	2	2	2	4
	2. Χρησιμοποίηση της εγκατάστασης ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων από ένα πλοίο σε ένα όχημα για να εισέλθουν παράνομα στην χώρα		2	2	4

5.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΡΑΦΗΝΑΣ

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται προσπάθεια να αξιολογηθεί, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στα κεφάλαια 4.4 και 5.1, η υπάρχουσα κατάσταση όσον αφορά την υποδομή και τα ισχύοντα μέτρα ασφάλειας για την αντιμετώπιση πιθανών απειλών στο λιμάνι της Ραφήνας. Αξιολογούνται μόνο οι χερσαίες προσβάσεις της εγκατάστασης.

5.2.1 Καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης στη λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας.

Η καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης στη λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας πραγματοποιήθηκε μέσω αυτοψιών και συνεντεύξεων με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του Οργανισμού Λιμένα Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ) και τον Διοικητή Λιμεναρχείου. Ο Ο.Λ.Ρ. και το Λιμεναρχείο συστεγάζονται σε κτίριο εντός του λιμένα. Ο Ο.Λ.Ρ. είναι φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης ενώ το Λιμεναρχείο είναι υπεύθυνο για την αστυνόμευση και τη προστασία της εγκατάστασης. Οι δύο φορείς μαζί συνθέτουν το Λιμενικό Σώμα Ραφήνας.

Το λιμάνι της Ραφήνας δεν είχε την υποχρέωση να συμμορφωθεί με τον ISPS κώδικα μέχρι την 1^η Ιουλίου του 2004, διότι είναι επιβατικό λιμάνι που δεν εξυπηρετεί διεθνείς πλόες. Η συμμόρφωση του προβλέπεται την 1^η Ιουλίου του 2005 σύμφωνα με την καθοδήγηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Για να γίνει αυτό θα πρέπει προηγουμένως να γίνουν κάποια έργα υποδομής στο λιμένα τα οποία θα τον διαχωρίζουν με τέτοιο τρόπο ώστε η κάθε κατηγορία σκαφών (επιβατικά, τουριστικά, αλιευτικά) να εξυπηρετείται σε διαφορετικό σημείο του λιμένα και όχι στο ίδιο όπως ισχύει σήμερα. Θα πρέπει δηλαδή η υπάρχουσα μεικτή χρήση του λιμένα να πάψει να υφίσταται.

Όσον αφορά την αστυνόμευση, υπάρχει μερικό σχέδιο ασφάλειας σε περίπτωση εμφάνισης απειλής το οποίο τίθεται σε εφαρμογή από τον Λιμενάρχη αλλά η δύναμη ασφάλειας είναι περιορισμένου μεγέθους. Υπάρχει κλιμάκιο της πυροσβεστικής με ένα όχημα το οποίο μπορεί να επέμβει άμεσα στο λιμάνι εντός 2 λεπτών. Μεγαλύτερη πυροσβεστική δύναμη δύναται να επέμβει μετά από 20 λεπτά από το πυροσβεστικό σώμα της Νέας Μάκρης.

Πραγματοποιούνται χερσαίες και θαλάσσιες περιπολίες από το προσωπικό του Λιμεναρχείου, οι οποίες όμως, σύμφωνα με το Διοικητή Λιμεναρχείου, δεν είναι τόσο συχνές όσο θα έπρεπε επειδή δεν είναι επαρκές το προσωπικό ασφάλειας.

Υπάρχουν κάμερες σε ορισμένα σημεία του λιμένα, οι οποίες ελέγχουν την κυκλοφορία των πλοίων (Vessels Traffic System-VTS)^[3] και επικουρικά την χερσαία έκταση του λιμένα, αλλά και ότι δεν επαρκούν για τον πλήρη έλεγχο της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Ο ανεφοδιασμός των πλοίων πραγματοποιείται μέσω βυτιοφόρου το οποίο ανεφοδιάζει το πλοίο, είτε μπαίνοντας εντός αυτού, όταν το πλοίο είναι οχηματογωγό, είτε από την προβλήτα.

Κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού υπάρχει κανονισμός αστυνόμευσης από το Λιμεναρχείο που όμως δεν τηρείται πάντα (λόγω έλλειψης προσωπικού ασφάλειας).

Για κάθε αλλαγή στο υπάρχον σχέδιο ασφάλειας, υπεύθυνο είναι το Υ.Ε.Ν.

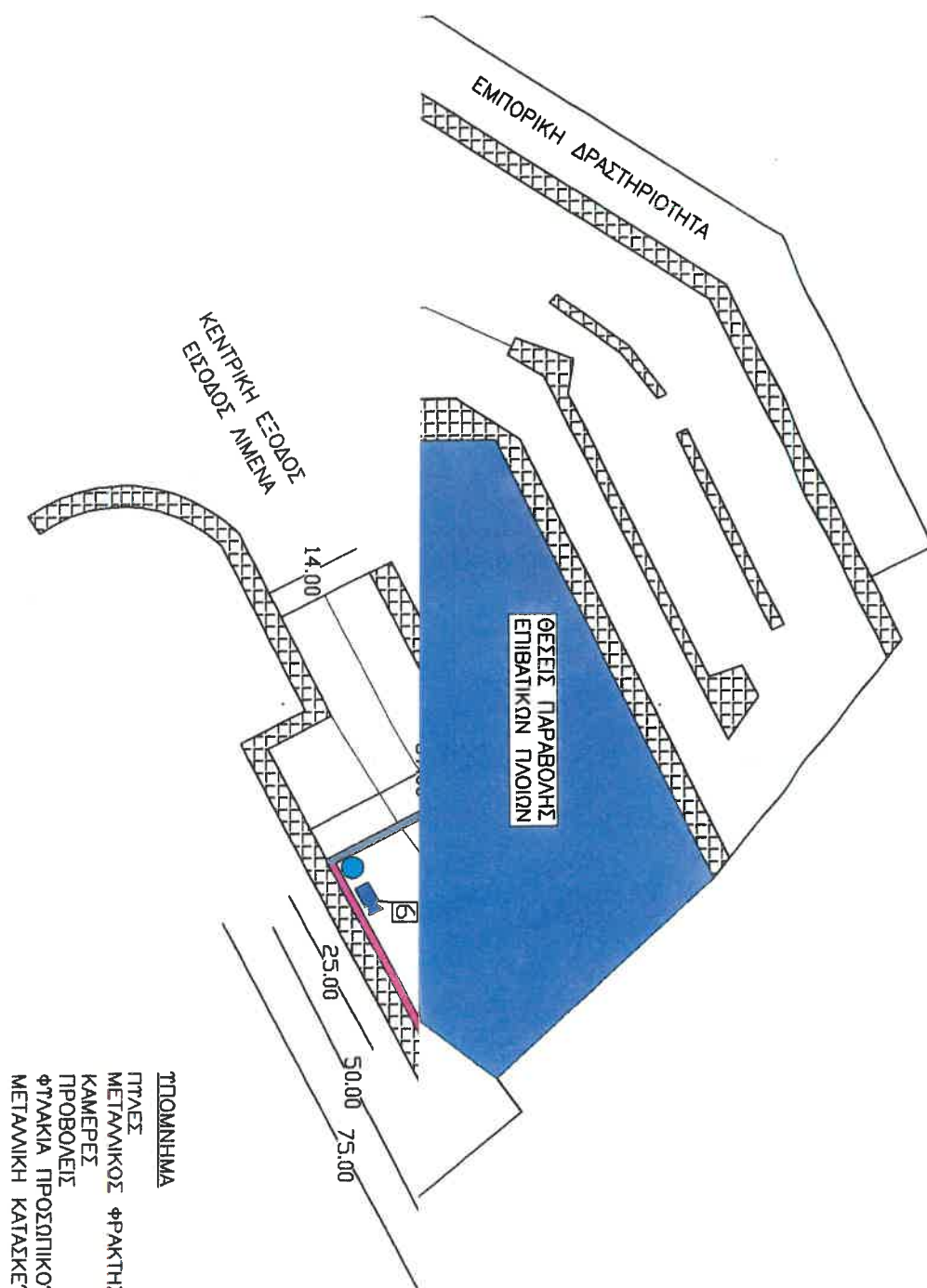
Αναλυτικά στοιχεία για το δυναμικό του σώματος, την συχνότητα των περιπολιών δεν απαντήθηκαν διότι θεωρούνται απόρρητα.

Από τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν μετρήθηκε το χερσαίο τμήμα της λιμενικής εγκατάστασης της Ραφήνας και αποτυπώθηκε σκαρίφημα, υπό κλίμακα, το οποίο παρατίθεται στο παρόν κεφάλαιο. Τέλος φωτογραφήθηκε η περιοχή και τα εμφανή σημεία τρωτότητας. Οι φωτογραφίες παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ με συνοδευτικό σκαρίφημα το οποίο απεικονίζει τα σημεία από τα οποία έγινε η λήψη των φωτογραφιών αυτών.

5.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΡΑΦΗΝΑΣ.

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια προσπάθεια αξιολόγησης της ασφάλειας στη λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας. Η αξιολόγηση αυτή, όπως προαναφέρθηκε, περιορίζεται στο χερσαίο τμήμα του λιμένα και περιλαμβάνει προτάσεις πάνω σε έργα πολιτικού μηχανικού ; οι οποίες θα βελτιώσουν την υπάρχουσα κατάσταση ασφάλειας.

Για το σκοπό αυτό εφαρμόζεται η μεθοδολογία αξιολόγησης της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α., που παρατίθεται στο κεφάλαιο 5.1, η οποία διαμορφώθηκε και προσαρμόστηκε στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της εγκατάστασης.



ΤΙΤΛΟΣ
ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΣ ΦΡΑΚΤΗΣ
ΚΑΜΕΡΕΣ
ΠΡΟΒΟΔΕΙΣ
ΦΥΛΑΚΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ



ΤΙΤΛΟΣ: ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ
ΧΕΡΣΑΙΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
ΡΑΦΗΝΑΣ ΜΕ ΠΡΟΣΘΗΚΗ
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2004

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1:1000

ΒΗΜΑ 1: ΠΙΘΑΝΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ

Όπως προαναφέρθηκε στο κεφάλαιο 5.1, το πρώτο βήμα για την εφαρμογή της αξιολόγησης είναι η θεώρηση κάποιων πιθανών σεναρίων επίθεσης, τα οποία παραβιάζοντας τις χερσαίες προσβάσεις, δύναται να απειλήσουν την εγκατάσταση

Τα πιθανά σενάρια είναι:

- Σενάριο 1.** Αναρμόδια εισόδος μέσα στην εγκατάσταση με σκοπό την πρόκληση ζημίας / καταστροφής μέσω κακόβουλων διαδικασιών.
- Σενάριο 2.** Χρησιμοποίηση της εγκατάστασης ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων από ένα πλοίο σε ένα όχημα για να εισέλθουν παράνομα στη χώρα.
- Σενάριο 3.** Εξωτερική επίθεση στη εγκατάσταση χρησιμοποιώντας όπλα από μια απόσταση

ΒΗΜΑ 2 : ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ

Στο βήμα αυτό καθορίζεται το επίπεδο συνεπειών της λιμενικής εγκατάστασης της Ραφήνας σύμφωνα με τη περιγραφή του πίνακα που παρατίθεται στο κεφάλαιο 5.1 στο αντίστοιχο βήμα.

Επειδή η λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας δεν δέχεται πλοία διεθνών πλόων και δεν χειρίζεται ούτε αποθηκεύει κανένα είδος φορτίου, αλλά δέχεται μόνο επιβατικά πλοία εσωτερικού, το επίπεδο συνεπειών είναι 1.

ΒΗΜΑ 3 : ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑΣ

Όπως προαναφέρθηκε στο κεφάλαιο 5.1 για την αξιολόγηση κάθε σεναρίου λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία της **προσβασιμότητας** και της **οργανικής ασφάλειας** της λιμενικής εγκατάστασης, όπως αποδίδονται στον αντίστοιχο πίνακα, (χωρίς να εξετάζεται η **διαθεσιμότητα** και η **ακεραιότητα**). Σύμφωνα με τον πίνακα 3 του κεφαλαίου 5.1, τα λεγόμενα του Διευθύνοντα Συμβούλου του Ο.Λ.Ρ. και του Διοικητή Λιμεναρχείου αλλά και τη προσωπική άποψη που σχηματίστηκε κατά την επίσκεψη, η λιμενική εγκατάσταση της Ραφήνας βαθμολογείται ως προς τους αντίστοιχους βαθμούς τρωτότητας, ως εξής:

Ο βαθμός τρωτότητας της προσβασιμότητας είναι 3 διότι υπάρχει δυνατότητα απεριόριστης πρόσβασης στην εγκατάσταση και απεριόριστης εσωτερικής μετακίνησης

Ο βαθμός τρωτότητας της οργανικής ασφάλειας είναι 2 διότι υπάρχει μερικό σχέδιο ασφάλειας, δύναμη ασφάλειας περιορισμένου μεγέθους σε σχέση το μέγεθος της Λιμενικής Εγκατάστασης και περιορισμένα συστήματα ανίχνευσης.

Επομένως **ο συνολικός βαθμός τρωτότητας είναι 5.**

ΒΗΜΑ 4 : ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ

Στο βήμα αυτό καθορίζεται για ποια σενάρια πρέπει να εφαρμοστούν στρατηγικές μετριασμού (προστατευτικά μέτρα). Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιείται ο πίνακας 4 του κεφαλαίου 5.1 ο οποίος για τη περίπτωση της λιμενικής εγκατάστασης της Ραφήνας έχει ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Μήτρα τρωτότητας & συνεπειών

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

Το αποτέλεσμα που προέκυψε από το πίνακα 4 (Εξετάστε) επιβάλλει την εφαρμογή ορισμένων προστατευτικών μέτρων τα οποία θα μειώσουν τον συνολικό βαθμό τρωτότητας (από 5 σε 4 ή λιγότερο). Επειδή μια στρατηγική μετριασμού μπορεί να κριθεί εφικτή εάν μπορεί να εφαρμοστεί με χαμηλό λειτουργικό αντίκτυπο ή χρηματοδότηση ανάλογη με την ενδεχόμενη μείωση της τρωτότητας , ο διαχειριστής της λιμενικής εγκατάστασης (Ο.Λ.Ρ.) θα αποφασίσει αν τα μέτρα που προτείνονται στη συνέχεια (όλα ή ορισμένα από αυτά) μπορούν να πραγματοποιηθούν.

ΒΗΜΑ 5: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Ι) Προτεινόμενα προστατευτικά μέτρα για τη βελτίωση της προσβασιμότητας

Στο σκαρίφημα που παρατίθεται στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα προτεινόμενα έργα που θα ενισχύσουν την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης της Ραφήνας και είναι τα παρακάτω:

- 1.** Τοποθέτηση μεταλλικού φράκτη μήκους 75 μέτρων και ύψους 2.5 μέτρων σύμφωνα με τα πρότυπα της USCG στο νότιο άκρο του λιμένα. Στην άνω πλευρά ο φράκτης θα φέρει "λόγχες", μήκους 30 εκατοστών.
- 2.** Τοποθέτηση μεταλλικής κατασκευής ύψους 2.80 μέτρων και μήκους 5.00 μέτρων η οποία θα συγκολληθεί στο μεταλλικό φράκτη με τέτοιο τρόπο ώστε να αποτρέπει την αναρμόδια είσοδο στην λιμενική εγκατάσταση μέσω του κυματοθραύστη.
- 3.** Τοποθέτηση μεταλλικής πύλης στη κεντρική είσοδο μήκους 37 μέτρων. Αποτελείται από δύο σταθερά μέλη μήκους 11.5 μέτρων το καθένα και δύο συρόμενες θύρες αντίθετης φοράς μήκους 7 μέτρων η καθεμία (όσο και το πλάτος των 4 λωρίδων που υπάρχουν στην είσοδο / έξοδο του λιμένα).
- 4.** Τοποθέτηση μεταλλικής πύλης στη παράπλευρη οδό που επικουρικά χρησιμοποιείται και ως έξοδος από το λιμάνι μήκους 17 μέτρων. Αποτελείται από δύο σταθερά μέλη συνολικού μήκους 13 μέτρων και μία συρόμενη θύρα μήκους 4 μέτρων.
- 5.** Τοποθέτηση προβολέων (στις προτεινόμενες θέσεις του χάρτη) για επαρκή φωτισμό κατά τις νυχτερινές ώρες. Δεν απαιτείται ενίσχυση του φωτισμού σε άλλα σημεία εκτός των προτεινόμενων διότι ο υπάρχον φωτισμός κρίνεται επαρκής.
- 6.** Τοποθέτηση κάμερας στα προτεινόμενα σημεία για την καταγραφή προσώπων και οχημάτων που εισέρχονται / εξέρχονται από το λιμένα.

II) Προτεινόμενα προστατευτικά μέτρα για τη βελτίωση της οργανικής ασφαλείας

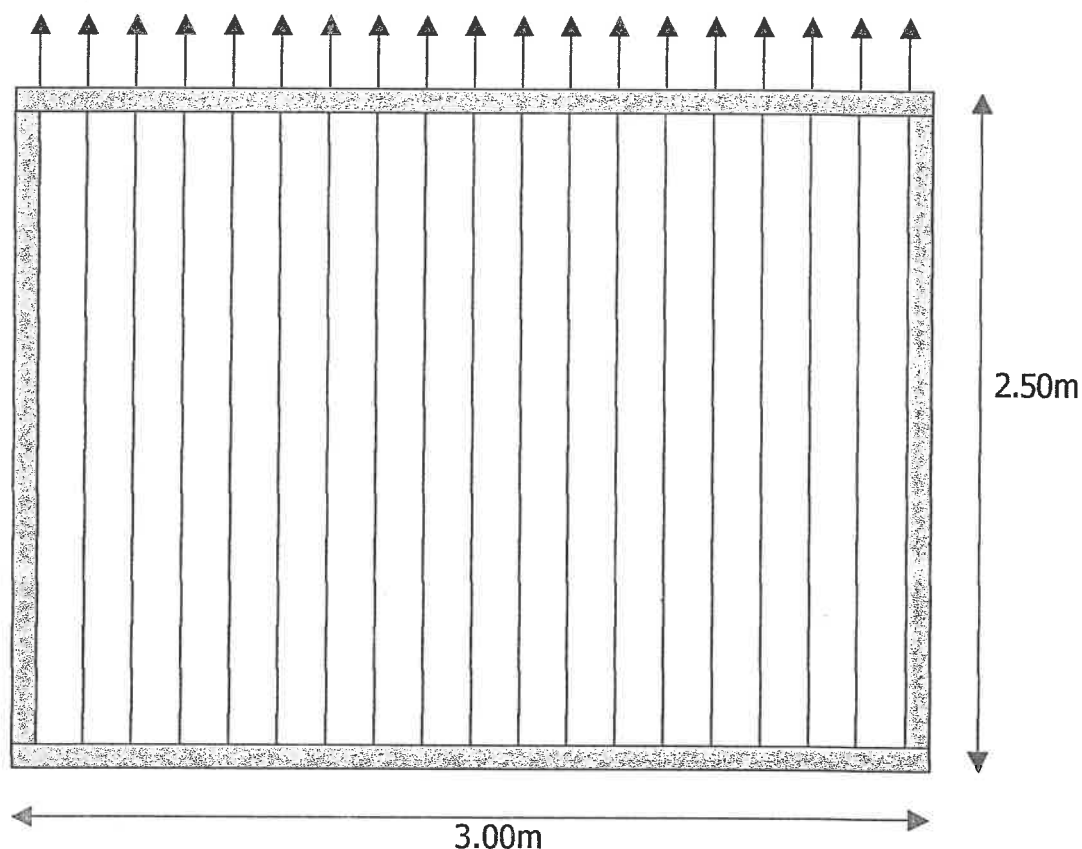
7. Τοποθέτηση δύο φυλακίων ένα σε κάθε πύλη, στις προτεινόμενες θέσεις, τα οποία θα χρησιμοποιούνται από το προσωπικό ασφαλείας.

8. Προσωπικό ασφαλείας που περιλαμβάνει 3 άτομα ανά οχτάωρη βάρδια

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

1. Μεταλλικός φράκτης 75 μέτρων που αποτελείται από 25 τεμάχια της παρακάτω μορφής:



Το κάθε τεμάχιο αποτελείται από:

11 μέτρα κοιλοδοκό διατομής 120.60.5 βάρους 13.3kg/m = **146.3kg**

18 ράβδοι Φ20 (ανά 15cm περίπου) μήκους 2.80 η κάθε μία και βάρους 2.47kg/m = **124.5kg**

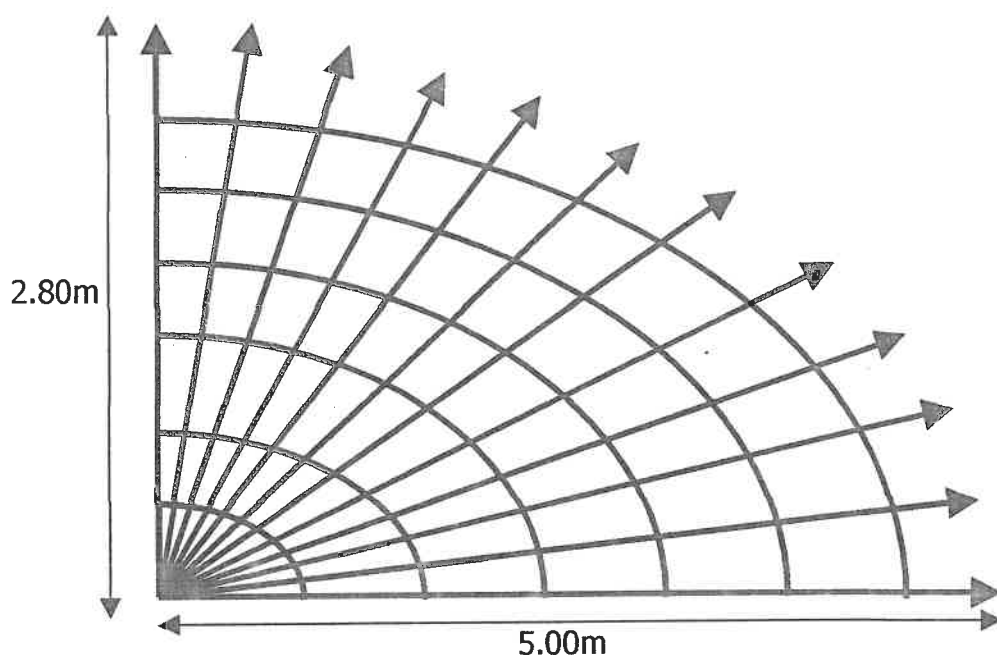
2 αντηρίδες 60.60.4 μήκους 3m , βάρους 7kg/m = 42kg
βάρος τεμαχίου 312.8 kg x 25 τεμάχια = 7820kg

Το κάθε κιλό χάλυβα έχει συνολικό κόστος (αγορά, διαμόρφωση, τοποθέτηση και φ.π.α.) **3.5 ευρώ.**

Συνολικό κόστος του φράκτη = 27500 ευρώ

Ο μεταλλικός φράκτης προτιμήθηκε του δομικού (π.χ. από οπλισμένο σκυρόδεμα) διότι είναι οικονομικότερος (αφού δεν απαιτεί πρόσθετες εργασίες όπως εκσκαφή για θεμελίωση , επίχρισμα, αποκατάσταση πεζοδρομίου) και δεν δημιουργεί μη οικονομικό κόστος (η κατασκευή φράκτη από οπλισμένο σκυρόδεμα θα δημιουργήσει προβλήματα όπως ενόχληση κατά τη λειτουργία του εργοταξίου , αισθητική υποβάθμιση της περιοχής κ.τ.λ.).

2. Προτείνεται η παρακάτω μορφή μεταλλικής κατασκευής η οποία θα συγκολληθεί υπό γωνία με το μεταλλικό φράκτη (όπως φαίνεται και στο χάρτη) και θα στερεωθεί με μεταλλικά αγκύρια στο κρυπίδωμα.



Η κατασκευή αυτή απαιτεί περίπου 70 μέτρα ράβδο Φ20 δηλαδή έχει
βάρος: 70m ράβδοι Φ20 x 2.47kg/m = 172.9kg
Βάρος ράβδων αγκύρωσης 50kg (ενδεικτικό)

Συνολικό κόστος κατασκευής = 800 ευρώ

3. Η μεταλλική συρόμενη πύλη στη κεντρική είσοδο μήκους 37 μέτρων έχει το ίδιο σχέδιο με το μεταλλικό φράκτη με τη διαφορά ότι τα συρόμενα μέλη θα έχουν πλαίσιο από κοιλοδοκό 60.60.4 ώστε να γίνουν ελαφρύτερα και να ανοίγουν / κλείνουν χειροκίνητα.

Όπως υπολογίστηκε και παραπάνω τα σταθερά τμήματα της πύλης μήκους 23 μέτρων ζυγίζουν :

$$23\text{m} \times 104.3\text{kg/m} = 2399 \text{ kg}$$

$$12 \text{ αντηρίδες } 60.60.4 \text{ μήκους } 3\text{m} , \text{ βάρους } 7\text{kg/m} = 252\text{kg}$$

Για τα συρόμενα μέλη των 7 μέτρων (14μέτρα σύνολο) ισχύουν τα εξής:

$$38 \text{ μέτρα κοιλοδοκό διατομής } 60.60.4 \text{ βάρους } 6.97\text{kg/m} = 266\text{kg}$$

$$92 \text{ ράβδοι } \Phi/20 \text{ (ανά } 15\text{cm περίπου) μήκους } 2.80 \text{ η κάθε μία και βάρους } 2.47\text{kg/m} = 636.2\text{kg}$$

$$\textbf{Συνολικό βάρος πύλης} = 3553.2\text{kg}$$

$$\textbf{Συνολικό κόστος πύλης } 3553.2\text{kg} \times 3.5 \text{ ευρώ/kg} = 12.500 \text{ ευρώ}$$

4. Η μεταλλική συρόμενη πύλη στη παράπλευρη οδό μήκους 17 μέτρων έχει το ίδιο σχέδιο με τη κεντρική πύλη με τη διαφορά ότι το συρόμενο μέλος θα έχει μήκος 4 μέτρα.

Όπως υπολογίστηκε και παραπάνω τα σταθερά τμήματα της πύλης μήκους 13 μέτρων ζυγίζουν :

$$13\text{m} \times 104.3\text{kg/m} = 1356 \text{ kg}$$

$$6 \text{ αντηρίδες } 60.60.4 \text{ μήκους } 3\text{m} , \text{ βάρους } 6.97\text{kg/m} = 126\text{kg}$$

Για τα συρόμενα μέλος των 4 μέτρων ισχύουν τα εξής:

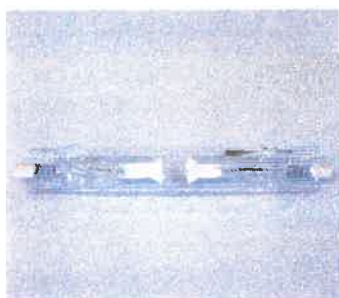
$$13 \text{ μέτρα κοιλοδοκό διατομής } 60.60.4 \text{ βάρους } 7\text{kg/m} = 91\text{kg}$$

$$26 \text{ ράβδοι } \Phi/20 \text{ (ανά } 15\text{cm περίπου) μήκους } 2.80 \text{ η κάθε μία και βάρους } 2.47\text{kg/m} = 179.8\text{kg}$$

$$\textbf{Συνολικό βάρος πύλης} = 1752.8\text{kg}$$

$$\textbf{Συνολικό κόστος πύλης } 1752.8\text{kg} \times 3.5 \text{ ευρώ/kg} = 6500 \text{ ευρώ}$$

5. Για τον επαρκή φωτισμό κατά τις προχωρημένες ώρες προβλέπεται η τοποθέτηση προβολέων ανά 25 μέτρα περίπου σε μεταλλικούς στύλους 5 μέτρων στις προτεινόμενες θέσεις του παρακάτω σκαριφήματος. Επιλέγονται λαμπτήρες HQI μεταλλικών αλογονιδίων ισχύος 150 watt οι οποίοι έχουν την ίδια απόδοση με τους λαμπτήρες πυρακτώσεως ισχύος 500 watt. Έχουν λίγο αυξημένο κόστος κτήσης (σε σχέση με τους λαμπτήρες πυρακτώσεως) αλλά είναι οικονομικότεροι στη κατανάλωση ρεύματος και είναι μεγαλύτερης αντοχής. Επιπλέον το κόστος αντικατάστασης των λαμπτήρων είναι μικρό (15 περίπου ευρώ) σε σχέση με τη διάρκεια ζωής τους. Κρίνεται, από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν, ότι η ηλεκτρολογική εγκατάσταση είναι μικρή για τα μέτρα του λιμανιού και δεν θα απαιτηθεί η κατασκευή υποσταθμού.



λαμπτήρας HQI
μεταλλικών αλογονιδίων



Επιπλέον θα τοποθετηθεί ένας ίδιος προβολέας που θα παρέχει επαρκή φωτισμό κατά μήκος της πύλης της παράπλευρης οδού.

Επομένως θα τοποθετηθούν συνολικά 7 τέτοιοι προβολείς με συνολικό κόστος

(σωλήνες , καλωδιώσεις , τοποθέτηση , φ.π.α.) 500 ευρώ ο καθένας.

Συνολικό κόστος : 7 x 500 ευρώ = 3500 ευρώ

6. Σύμφωνα με τα ASIS πρότυπα , προτείνεται να τοποθετηθούν δύο κάμερες στη κεντρική πύλη,(μία για την είσοδο και μία για την έξοδο) μία στη πύλη της παράπλευρης οδού και δύο κατά μήκος του μεταλλικού φράκτη σε απόσταση 50 μέτρων μεταξύ τους ώστε η δεύτερη να καλύπτει και το μεγαλύτερο τμήμα του κυματοθραύστη. Οι κάμερες που θα επιτηρούν τις πύλες θα είναι τοποθετημένες σε κατάλληλο ύψος ώστε να καταγράφουν τον αριθμό κυκλοφορίας των οχημάτων και τα πρόσωπα των επισκεπτών. Οι εφαπτόμενες στο φράκτη θα τοποθετηθούν σε στύλους ύψους 4 μέτρων ώστε να καταγράφουν όλη τη ευρύτερη περιοχή γύρω από το φράκτη μέσα και έξω από την εγκατάσταση.

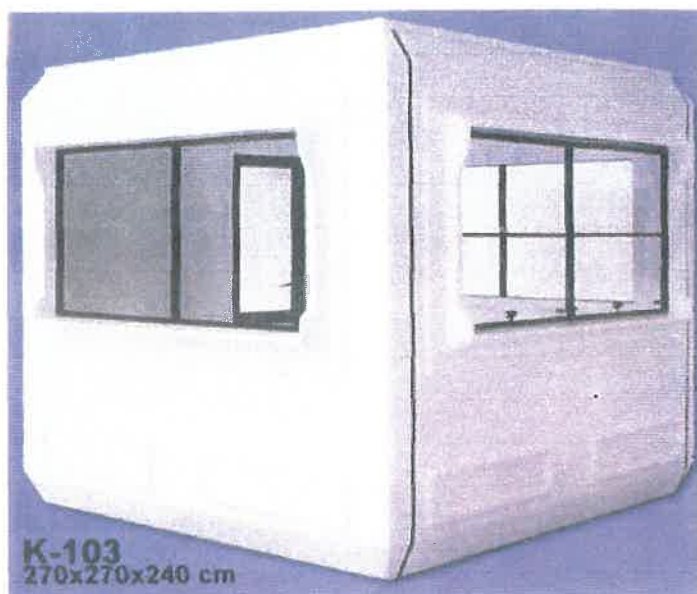
Για όλα τα παραπάνω απαιτούνται*:

- 5 κάμερες DAY & NIGHT COLOR CAMERA HICN3X5H1 υψηλής ανάλυσης ,τηλεχειριζόμενες , με δυνατότητα εστίασης και περιστροφής 360° αξίας 1500ευρώ έκαστη.
5 x 1500 ευρώ **=7500 ευρώ**
- 5 σκέπαστρα (housing) τα οποία προστατεύουν τις κάμερες από τις καιρικές συνθήκες αξίας 300 ευρώ έκαστο.
5 x 300 ευρώ **=1500 ευρώ**
- 1 τηλεχειριστήριο με οθόνη 4 ιντσών το οποίο θα ελέγχει όλες τις κάμερες (περιστροφή , εστίαση κ.τ.λ.) **= 1000 ευρώ**
- 1 οθόνη TFT για τηλεοπτική επιτήρηση **= 500 ευρώ**
- 1 συσκευή βιντεοσκόπησης 8κάναλη (δυνατότητα σύνδεσης μέχρι 8 κάμερες) **= 4000 ευρώ**
- Τοποθέτηση , εργατικά , καλωδιώσεις , φ.π.α. **= 5500 ευρώ**

Συνολικό κόστος εγκατάστασης =20000 ευρώ

* Τα στοιχεία αυτά χορηγήθηκαν από τον υπεύθυνο πωλήσεων της εταιρίας MASTER SECURITY

7. Τοποθέτηση δύο φυλακίων στις προτεινόμενες θέσεις στο χάρτη, διαστάσεων 2.70x2.70x2.40, μέσα στα οποία θα στεγάζεται το προσωπικό ασφάλειας. Στα φυλάκια θα τοποθετηθούν οι κάμερες ελέγχου εισόδου / εξόδου , οι οθόνες ελέγχου και συσκευή βιντεοσκόπησης. Επίσης θα υπάρχει δυνατότητα επικοινωνίας με το Λιμεναρχείο. Τα φυλάκια θα είναι πολυεστερικές καμπίνες της παρακάτω μορφής :



Οι καμπίνες αυτές είναι κατασκευασμένες από GRP (πολυεστέρας ενισχυμένος με fiberglass) για υψηλές αντοχές και χαμηλό βάρος. Μεταξύ των τοιχωμάτων εγχύεται πολυουρεθάνη , για θερμομόνωση και ηχομόνωση. Δεν επηρεάζονται από τον ήλιο και τις θερμοκρασιακές μεταβολές. Η επαφή τους με το έδαφος γίνεται με κούφωμα 30x30mm και απομονώνονται με betopan το οποίο είναι αδιάβροχο και κράτα την υγρασία. Έχουν κάθετης κίνησης κουφώματα αλουμινίου με τζάμι πάχους 4mm. Τέλος διαθέτουν ηλεκτρική και τηλεφωνική εγκατάσταση και το μόνο που απαιτείται είναι η σύνδεση τους με τις αντίστοιχες παροχές.

Το κόστος τους ανέρχεται στις 5000 ευρώ έκαστο.

Συνολικό κόστος πολυεστερικών καμπινών **=10000 ευρώ**

**ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ
ΤΗΣ ΤΑΞΗΣ ΤΩΝ**

80.000 ευρώ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

1. Όπως προαναφέρθηκε το προσωπικό ασφάλειας για την φύλαξη των πυλών είναι τρία άτομα ανά 8ωρη βάρδια, δύο στην κεντρική πύλη και ένας στην πύλη της παράπλευρης οδού. Επομένως έχουμε εννέα άτομα για την κάλυψη του 24ώρου. Το μισθολόγιο του προσωπικού έχει ως εξής:

$$\begin{aligned} 9 \text{ άτομα} \times 1000 \text{ ευρώ} \times 14 \text{ μισθοί(ετησίως)} &= 126000 \text{ ευρώ} \\ \text{Ασφάλιστρα προσωπικού} &= 15000 \text{ ευρώ} \end{aligned}$$

2. Ετήσια κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος από προβολείς με θεώρηση μέσης ημερήσιας λειτουργίας 10 ωρών έκαστος.

$$\begin{aligned} 0.15 \text{kwatt} \times 10 \text{ ώρες/ημέρα} \times 0.08 \text{ ευρώ/kwattώρα} \times 365 \text{ ημέρες} &= 43.8 \text{ ευρώ} \\ 7 \text{ προβολείς} \times 43.8 \text{ ευρώ (ετησίως)} &= 300 \text{ ευρώ} \end{aligned}$$

3. Ετήσια κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος από κάμερες , φωτισμό και θέρμανση φυλακίων (ενδεικτική) **= 200 ευρώ**

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ

ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΤΑΞΗΣ ΤΩΝ

= 140000 ευρώ

ΜΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Γενικά η εφαρμογή των μέτρων θα πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να προκύψει όσο το δυνατόν μικρότερο μη οικονομικό κόστος.

Στην περίπτωση της Ραφήνας για την μεγαλύτερη προστασία της λιμενικής εγκατάστασης θα έπρεπε να απαγορευθεί όλη η εμπορική δραστηριότητα που βρίσκεται μέσα σε αυτή (εστιατόρια, μαγαζιά κ.τ.λ.).

Θα έπρεπε επίσης να πραγματοποιούνται περιπολίες και στον κεντρικό δρόμο που βρίσκεται έξω από το λιμάνι, μεταξύ των δύο πυλών. Επειδή όμως από την εμπορική δραστηριότητα που βρίσκεται μέσα και γύρω από το λιμάνι, εξαρτάται κατά ένα μεγάλο βαθμό η οικονομία της περιοχής της Ραφήνας και ειδικότερα κατά τη θερινή περίοδο όπου ο πληθυσμός της περιοχής αυξάνεται σημαντικά, είναι κατανοητό πως τέτοιου είδους μέτρα δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστούν.

Για τους παραπάνω λοιπόν λόγους τα μέτρα που προαναφέρθηκαν στο 5.3, επιλέχθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργούν το ελάχιστο δυνατό μη οικονομικό κόστος.

Πριν την εφαρμογή των μέτρων ο πίνακας 5 του κεφαλαίου 5.1 συμπληρώνεται ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ					
Βήμα 1	Βήμα 2	Βήμα 3			Βήμα 4
Σενάριο/ περιγραφή	Επίπεδο Συνεπειών (πίνακας 2)	Βαθμός τρωτότητας (πίνακας 3)			Εξετάστε ή τεκμηριώστε (Πίνακας 4)
		Προσβασιμότητα	+ οργανική ασφάλεια	= Συνολικό αποτέλεσμα ασφάλειας	
1. Αναρμόδια είσοδος μέσα στην εγκατάσταση με σκοπό την πρόκληση ζημίας / καταστροφής μέσω κακόβουλων διαδικασιών.	1	3	2	5	Εξετάστε
2. Χρησιμοποίηση της εγκατάστασης ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων από ένα πλοίο σε ένα όχημα για να εισέλθουν παράνομα στη χώρα.		3	2	5	Εξετάστε
3. Εξωτερική επίθεση στη εγκατάσταση χρησιμοποιώντας όπλα από μια απόσταση.		3	2	5	Εξετάστε

Μετά την εφαρμογή των μέτρων ο βαθμός τρωτότητας της προσβασιμότητας της λιμενικής εγκατάστασης μειώνεται από 3 σε 2 διότι τα προτεινόμενα μέτρα αποτρέπουν ως ένα μεγάλο βαθμό την πρόσβαση στην εγκατάσταση και μετριάζουν τη δυνατότητα εσωτερικής μετακίνησης. Ο βαθμός τρωτότητας της οργανικής ασφάλειας δεν μειώνεται διότι η ενίσχυση

της οργανικής ασφάλειας, προτάθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να μη δημιουργήσει οικονομικά προβλήματα στις επιχειρήσεις εντός και πλησίον της λιμενικής εγκατάστασης. Έτσι ο πίνακας 6 του κεφαλαίου 5.1 συμπληρώνεται ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ

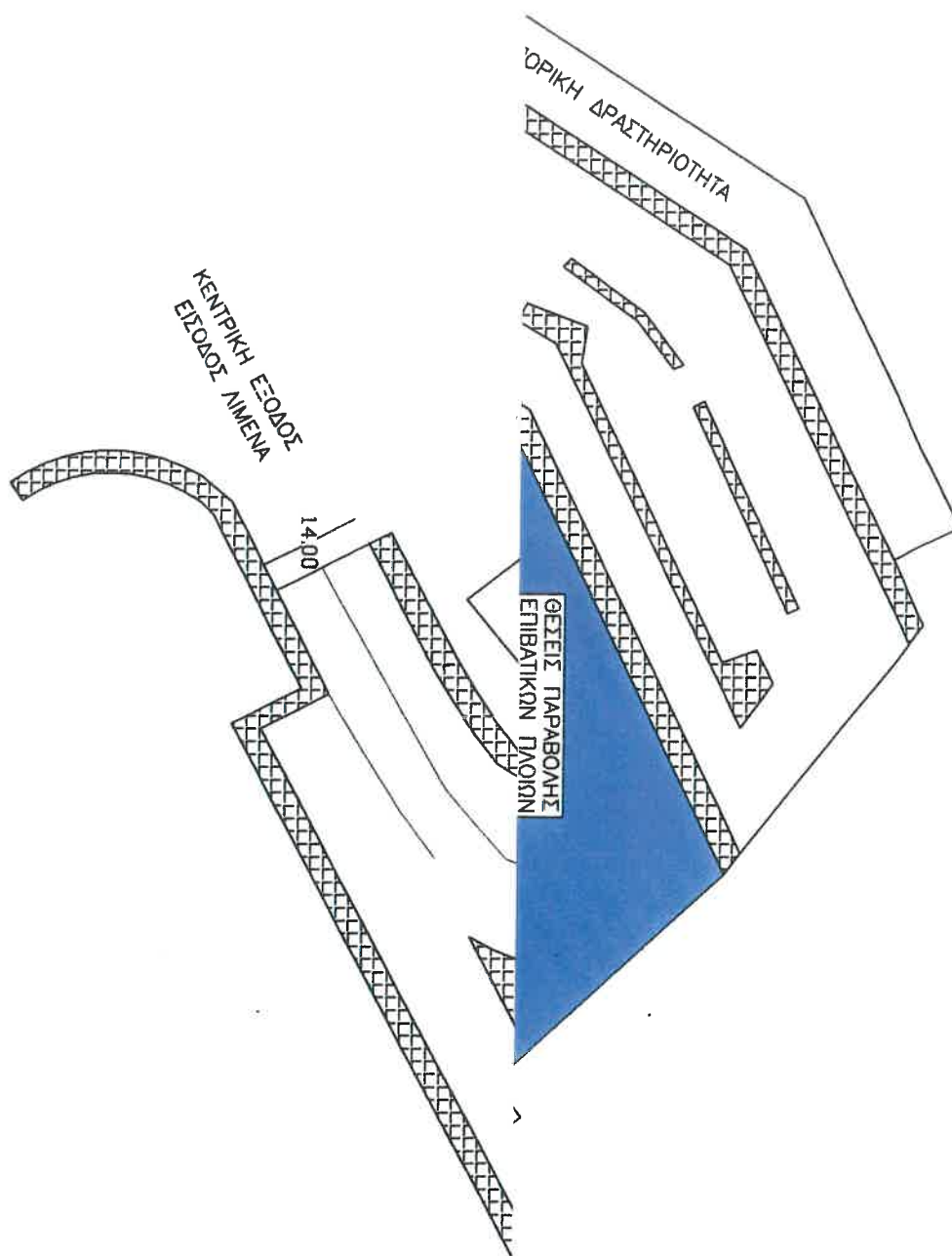
1	2	3	4		
Στρατηγική Μετριασμού (Προστατευτικά μέτρα)	Σενάρια που επηρεάζονται από την Στρατηγική Μετριασμού (Από το βήμα 1 του πίνακα 5)	Επίπεδο Συνεπειών Πίνακας 2	Νέος βαθμός τρωτότητας (Πίνακας 3)		
			Δυνατότητα πρόσβασης	+	=
				Οργανική Ασφάλεια	Συνολικός Βαθμός Ασφαλείας
1. Φράκτης 2.5μ ύψους με "λόγχες" στη κορυφή του που περιορίζει την πρόσβαση στην εγκατάσταση	1. Εισβολή στην εγκατάσταση 2. Χρησιμοποίηση της εγκατάστασης ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων από ένα πλοίο σε ένα όχημα για να εισέλθουν παράνομα στην χώρα 3. Εξωτερική επίθεση στη εγκατάσταση χρησιμοποιώντας όπλα από μια απόσταση.	1	2	2	4
2. Συρόμενες πόρτες στις δύο πύλες					
3. Προβόλεις για επαρκή φωτισμό τις προχωρημένες ώρες			2	2	4
4. Προσωπικό ασφάλειας στις 2 εισόδους όλο το 24ωρο					
5. Συστήματα παρακολούθησης			2	2	4

Η μήτρα τρωτότητας και συνεπειών έχει πλέον την εξής μορφή:

Πίνακας 4: Μήτρα τρωτότητας & συνεπειών

		Συνολικός βαθμός τρωτότητας (πίνακας 3)		
		2	3-4	5-6
Επίπεδο Συνεπειών (Πίνακας 2)	3	Εξαστάστε	Μετριαστείτε	Μην ελαφτείτε
	2	Τεκμηριωθείτε	Εξαστάστε	Μετριαστείτε
	1	Τεκμηριωθείτε	Τεκμηριώστε	Εξαστάστε

Ο συνολικός βαθμός τρωτότητας μειώθηκε από 5 σε 4 που σημαίνει ότι τα προτεινόμενα έργα είναι αποτελεσματικά. Ο Ο.Λ.Ρ. θα κρίνει, αν το οικονομικό και λειτουργικό κόστος που προκύπτει από την εφαρμογή των μέτρων μπορεί να καλυφθεί από τον προϋπολογισμό της λιμενικής εγκατάστασης.



ΤΙΤΛΟΣ: ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ
ΧΕΡΣΑΙΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
ΡΑΦΗΝΑΣ
(ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ)

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2004

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1:1000

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Η εφαρμογή του κώδικα ISPS είναι υποχρεωτική για όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις (επιβατικές, εμπορευματικές), μέχρι την 1 Ιουλίου 2004 για εγκαταστάσεις με επίπεδο συνεπειών 3 και 2 και μέχρι την 1 Ιουλίου 2005 για εγκαταστάσεις με επίπεδο συνεπειών 1.
- Η εφαρμογή του κώδικα ISPS προϋποθέτει την κατασκευή έργων πολιτικού και μηχανολόγου μηχανικού (περίφραξη, φωτισμός, κάμερες, συστήματα συναγερμού κ.τ.λ.) τα οποία θα πρέπει να συμφωνούν με τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα.
- Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης γίνεται με βάση διεθνώς προταθείσες μεθοδολογίες (Αμερικάνικη, Καναδική κ.τ.λ.).
- Η κατασκευή ενός έργου (ή γενικότερα η εφαρμογή μιας στρατηγικής μετριασμού) κρίνεται εφικτή μόνο όταν εφαρμόζεται με χαμηλό λειτουργικό και μη οικονομικό κόστος ή χρηματοδότηση ανάλογη με την ενδεχόμενη μείωση της τρωτότητας.

7. ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

- Η εφαρμογή της μεθοδολογίας αξιολόγησης ασφάλειας σε μια λιμενική εγκατάσταση με αυξημένο επίπεδο συνεπειών.(π.χ. Πειραιάς).
- Ενδιαφέρον παρουσιάζει η εφαρμογή της μεθοδολογίας αξιολόγησης ασφάλειας για επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3 μιας και τα προτεινόμενα έργα, στη περίπτωση αυτή, θα είναι μεγαλύτερης κλίμακας και κόστους.
- Ενδιαφέρον παρουσιάζει η σύγκριση δύο ή περισσότερων μεθοδολογιών αξιολόγησης και η δημιουργία μιας νέας μεθοδολογίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ**

ΠΗΓΗ : WWW.EGOV.YEN.GR

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΜΕΡΟΣ Α

15.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και ενημέρωσης του σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

15.2 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης θα διεξάγεται από το συμβαλλόμενο κράτος, στην Επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση. Ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται να αναθέτει τη διεξαγωγή της αξιολόγησης Λιμενικής Εγκατάστασης μίας συγκεκριμένης Λιμενικής Εγκατάστασης εντός της Επικράτειας του σε αναγνωρισμένο οργανισμό Ασφαλείας.

15.2.1 Στις περιπτώσεις που η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει διεξαχθεί από ένα αναγνωρισμένο οργανισμό Ασφάλειας, θα επανεξετάζεται και θα εγκρίνεται, ώστε να υπάρχει συμμόρφωση με το παρόν σημείο από το συμβαλλόμενο κράτος, στην Επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση.

15.3 Τα πρόσωπα που διεξάγουν αξιολογήσεις ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων θα πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την εκτίμηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, σύμφωνα με το σημείο αυτό, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.

15.4 Οι αξιολογήσεις ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων θα επανεξετάζονται περιοδικά και θα ενημερώνονται, λαμβάνοντας υπόψη μεταβαλλόμενες απειλές ή και μικρές αλλαγές στη Λιμενική Εγκατάσταση και θα επανεξετάζονται και θα ενημερώνονται πάντοτε όταν λαμβάνουν χώρα σημαντικές αλλαγές στη Λιμενική Εγκατάσταση.

15.5 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης θα περιλαμβάνει τα κατωτέρω στοιχεία τουλάχιστον:

1. Προσδιορισμό και εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων και υποδομών, η προστασία των οποίων είναι σημαντική
2. Προσδιορισμό των πιθανών απειλών για τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές, καθώς και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να θεσπίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφάλειας.

3. Προσδιορισμό, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας
4. Προσδιορισμό των αδυναμιών συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

15.6 Το συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να επιτρέπει μία αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία Λιμενικές Εγκαταστάσεις, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των Λιμενικών αυτών Εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο επιτρέπει μία τέτοια ρύθμιση, κοινοποιεί στον Οργανισμό σχετικές λεπτομέρειες.

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

ΜΕΡΟΣ Β

15.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να διενεργείται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ). Ωστόσο, μόνο το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος δύναται να εγκρίνει μία περατωθείσα αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

15.2 Εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος χρησιμοποιεί έναν ΑΟΑ για την εξέταση ή την έγκριση της αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, ο ΑΟΑ δεν πρέπει να σχετίζεται με κανέναν άλλον ΑΟΑ που προετοίμασε τη συγκεκριμένη αξιολόγηση ή βοήθησε στην προετοιμασία της.

15.3 Μία αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να επικεντρώνεται στα ακόλουθα στοιχεία εντός μιας Λιμενικής Εγκατάστασης:

1. υλική ασφάλεια

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

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

1. τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται
2. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών
3. την αναγνώριση χωρίς διακρίσεις των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια
4. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας
5. τις μεθόδους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια
6. τις επιπτώσεις των εκρηκτικών στα κατασκευαστικά στοιχεία και στις υπηρεσίες της Λιμενικής Εγκατάστασης
7. την ασφάλεια Λιμενικών Εγκαταστάσεων
8. τις επιχειρηματικές πρακτικές του λιμανιού
9. το σχεδιασμό αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων, την ετοιμότητα και την ανταπόκριση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης
10. μέτρα υλικής ασφάλειας π.χ. περίφραξη
11. τα συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών,
συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων
12. τις μεταφορές και τα έργα πολιτικού μηχανικού και
13. τις λειτουργίες του πλοίου και λιμανιού.

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

15.5 Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση των σημαντικών παγίων στοιχείων και υποδομών αποτελεί μία διαδικασία, μέσω της οποίας μπορεί να υπολογιστεί η σχετική σημασία κατασκευών και εγκαταστάσεων για τη λειτουργία της Λιμενικής Εγκατάστασης. Αυτή η διαδικασία προσδιορισμού και εκτίμησης είναι σημαντική, διότι παρέχει μία βάση επικέντρωσης των στρατηγικών μετριασμού σε εκείνα τα πάγια και κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία πρέπει να προστατεύονται κατά προτεραιότητα από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Η διαδικασία αυτή πρέπει να λαμβάνει υπόψη πιθανές απώλειες ζωής, την οικονομική σημασία του λιμανιού, τη συμβολική αξία και την παρουσία κρατικών εγκαταστάσεων.

15.6 Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση περιουσιακών στοιχείων και υποδομών πρέπει να χρησιμοποιείται για να κατατάσσεται κατά σειρά προτεραιότητας η σχετική σημασία προστασίας κάθε στοιχείου. Πρωταρχικό μέλημα πρέπει να είναι η αποτροπή θανάτων ή τραυματισμών. Επίσης είναι σημαντικό να εξετάζεται εάν η Λιμενική Εγκατάσταση, η κατασκευή ή η επιμέρους Εγκατάσταση μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί χωρίς το στοιχείο, καθώς και ο βαθμός στον οποίο είναι δυνατή η ταχεία αποκατάσταση της κανονικής λειτουργίας.

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

1. Χώροι πρόσβασης, εισόδου, προσέγγισης και αγκυροβολίας, ελιγμών και προσόρμισης
2. εγκαταστάσεις υποδοχής φορτίων, τερματικοί σταθμοί, χώροι αποθήκευσης και ο εξοπλισμός μεταφοράς φορτίου
3. συστήματα, όπως συστήματα διανομής, ηλεκτρικού ρεύματος, συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, καθώς και υπολογιστικά συστήματα και δίκτυα
4. συστήματα της διαχείρισης κυκλοφορίας πλοίων στο λιμάνι και βοηθήματα ναυσιπλοΐας
5. μονάδες ισχύος, σωληνώσεις μεταφοράς φορτίων και παροχές νερού
6. γέφυρες, σιδηρόδρομοι, δρόμοι
7. πλοία εξυπηρέτησης λιμανιού περιλαμβανομένων πλοηγίδων, ρυμουλκών, φορτηγίδων κλπ.

8. εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης
9. τα ύδατα που συνορεύουν με τη Λιμενική Εγκατάσταση.

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

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

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

15.10 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να περιλαμβάνει αξιολόγηση, η οποία διεξάγεται στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με τους αρμόδιους εθνικούς οργανισμούς ασφάλειας για τον καθορισμό:

1. οποιασδήποτε ιδιαίτερης πτυχής της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της κίνησης των πλοίων που χρησιμοποιούν την εγκατάσταση, η οποία την καθιστά πιθανό στόχο επίθεσης

2. των πιθανών συνεπειών όσον αφορά απώλειες ζωής, ζημιές σε περιουσιακά στοιχεία, οικονομικά πλήγματα, συμπεριλαμβανομένης της διάσπασης μεταφορικών συστημάτων μιας επίθεσης, στη Λιμενική Εγκατάσταση ή εναντίον της
3. της ικανότητας και της πρόθεσης εκείνων που ενδέχεται να εξαπολύσουν μία τέτοια επίθεση
4. του πιθανού είδους, ή ειδών, επίθεσης παράγοντας μία συνολική αξιολόγηση του βαθμού επικινδυνότητας για το οποίο πρέπει να σχεδιαστούν τα μέτρα.

15.11 Στην αξιολόγηση μέτρων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές απειλές στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται και τα κατωτέρω είδη συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:

1. ζημιά ή καταστροφή του πλοίου ή της Λιμενικής Εγκατάστασης, π.χ. από εκρηκτικούς μηχανισμούς, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό
2. πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή των ατόμων επί του πλοίου
3. παραβίαση φορτίου, βασικού εξοπλισμού ή βασικών συστημάτων του πλοίου ή εφοδίων του πλοίου
4. μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών
5. λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής
6. χρήση του πλοίου για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή και του εξοπλισμού τους
7. χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου πρόκλησης ζημιάς ή καταστροφής
8. αποκλεισμός των εισόδων, των ανυψωτικών δεξαμενών, των σημείων προσέγγισης του λιμανιού κλπ.
9. επίθεση με πυρηνικά, βιολογικά και χημικά όπλα

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

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

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

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

1. επιθεωρήσεις, εξετάσεις και έλεγχοι ασφάλειας
2. διαβούλευση με ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης Λιμενικών Εγκαταστάσεων, καθώς και ιδιοκτήτες/ φορείς εκμετάλλευσης γειτονικών κατασκευών αν χρειάζεται
3. ιστορικό πληροφοριών σχετικά με συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια
4. εργασίες εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης

Προσδιορισμός των σημείων αδυναμίας

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

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

1. της πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση και στα πλοία που είναι προσορμισμένα στην εγκατάσταση από ξηρά και θάλασσα
2. της κατασκευαστικής ακεραιότητας των προβλητών, των εγκαταστάσεων

και των συναφών κατασκευών

3. των υφιστάμενων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αναγνώρισης
4. των υφιστάμενων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας, που σχετίζονται με λιμενικές υπηρεσίες και βοηθητικές παροχές
5. μέτρων για την προστασία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, των λιμενικών υπηρεσιών και των βοηθητικών παροχών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων
6. γειτονικών ζωνών που μπορούν να αξιοποιηθούν κατά τη διάρκεια επίθεσης ή για επίθεση
7. υφιστάμενων συμφωνιών με ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας για πλοία από τη θαλάσσια/ ξηρά
8. οποιωνδήποτε αντικρουόμενων πολιτικών μεταξύ διαδικασιών και μέτρων προστασίας και ασφάλειας
9. οποιωνδήποτε αντικρουόμενων αναθέσεων όσον αφορά καθήκοντα σχετικά με τη Λιμενική Εγκατάσταση και την ασφάλεια
10. οποιουδήποτε εξαναγκασμού και προσωπικού περιορισμού
11. οποιωνδήποτε ελλείψεων προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης και των γυμνασίων
12. οποιωνδήποτε ελλείψεων προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια της καθημερινής λειτουργίας, ύστερα από συμβάντα ή προειδοποιήσεις, την αναφορά προβλημάτων ασφάλειας, την εφαρμογή μέτρων ελέγχου, ελέγχων κλπ.

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΜΕΡΟΣ Α

16.1 Για κάθε Λιμενική Εγκατάσταση εκπονείται και διατηρείται, βάσει μιας αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, κατάλληλο για τη διασύνδεση πλοίου/ λιμανιού. Το σχέδιο θα προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας όπως ορίζονται στον Κώδικα ISPS.

16.1.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις, το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μιας συγκεκριμένης Λιμενικής Εγκατάστασης, μπορεί να προετοιμάζει ένας αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας.

16.2 Το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης εγκρίνεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση.

16.3 Τα σχέδια αυτά θα εκπονούνται λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β' του Κώδικα ISPS και θα συντάσσονται στη γλώσσα εργασίας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Το σχέδιο θα καλύπτει τα εξής θέματα τουλάχιστον:

1. μέτρα για την πρόληψη της εισόδου στη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε πλοίο όπλων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούνται κατά προσώπων, πλοίων ή λιμανιών και η μεταφορά των οποίων απαγορεύεται
2. μέτρα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση, σε πλοία προσδεμένα σε αυτή και σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης της εγκατάστασης
3. διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών της Λιμενικής Εγκατάστασης ή της διασύνδεσης πλοίου/ λιμανιού
4. διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση στο επίπεδο ασφάλειας 3
5. διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια

6. καθήκοντα του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και άλλου προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης σε σχέση με πτυχές της ασφάλειας
7. διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες του πλοίου
8. διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του
9. διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια
10. προσδιορισμό του υπεύθυνου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης συμπεριλαμβανομένων στοιχείων επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως
11. μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πληροφοριών οι οποίες περιέχονται στο σχέδιο
12. μέτρα για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής ασφάλειας του φορτίου και του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου στη Λιμενική Εγκατάσταση
13. διαδικασίες ελέγχου του σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης
14. διαδικασίες ανταπόκρισης σε περίπτωση ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου στη Λιμενική Εγκατάσταση
15. διαδικασίες διευκόλυνσης της παραμονής στην ακτή για το προσωπικό του πλοίου ή αλλαγών στο προσωπικό, καθώς και της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων κοινωνικών υπηρεσιών και συνδικαλιστικών ενώσεων ναυτικών

16.4 Το προσωπικό που διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που ορίζονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή του δεν θα έχει σχέση με τις δραστηριότητες που υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν αυτό δεν είναι δυνατόν στην πράξη λόγω του μεγέθους και της φύσης της Λιμενικής Εγκατάστασης.

16.5 Το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να συνδυάζεται με το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμανιού ή οποιοδήποτε άλλο σχέδιο ή σχέδια λιμανιού έκτακτης ανάγκης, ή να αποτελεί μέρος αυτών.

16.6 Το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση προσδιορίζει ποιες αλλαγές στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης δεν θα εφαρμόζονται πριν από την έγκριση των σχετικών τροποποιήσεων του σχεδίου από αυτό.

16.7 Το σχέδιο μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, θα προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες αποσκοπούν στην

πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

16.8 Το σχέδιο προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

16.9 Τα συμβαλλόμενα κράτη είναι δυνατό να επιτρέπουν σε ένα Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία Λιμενικές Εγκαταστάσεις εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μία τέτοια εναλλακτική ρύθμιση κοινοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.

ΜΕΡΟΣ Β

16.1 Η προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) είναι ευθύνη του Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ). Παρόλο που ο ΥΑΛΕ δεν χρειάζεται να αναλαμβάνει προσωπικά όλα τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη θέση, η τελική ευθύνη για τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσής τους ανήκει σε αυτόν.

16.2 Το περιεχόμενο κάθε μεμονωμένου ΣΑΛΕ θα ποικίλει ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες της Λιμενικής Εγκατάστασης, ή των Λιμενικών εγκαταστάσεων, που καλύπτει. Στην αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης θα έχουν προσδιοριστεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Λιμενικής Εγκατάστασης και των δυνητικών κινδύνων για την ασφάλεια που οδήγησαν στην ανάγκη διορισμού ενός ΥΑΛΕ και προετοιμασίας ΣΑΛΕ. Η προετοιμασία του ΣΑΛΕ θα απαιτήσει την εξέταση των στοιχείων αυτών, καθώς και άλλων τοπικών ή εθνικών ζητημάτων ασφάλειας και τη θέσπιση ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας παραβίασης της ασφάλειας και των συνεπειών των δυνητικών κινδύνων. Τα συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να προετοιμάζουν συμβουλές σχετικά με την προετοιμασία και το περιεχόμενο ενός ΣΑΛΕ.

16.3 Όλα τα ΣΑΛΕ πρέπει:

1. να αναφέρουν λεπτομερώς τη διάρθρωση της οργάνωσης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης
2. να αναφέρουν λεπτομερώς τις σχέσεις της οργάνωσης με άλλες σχετικές αρχές και τα συστήματα επικοινωνίας για τη διασφάλιση

αποτελεσματικής συνεχούς λειτουργίας της οργάνωσης, καθώς και τις σχέσεις του με άλλα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων στο λιμάνι

3. να αναφέρουν λεπτομερώς τα βασικά μέτρα ασφάλειας για επίπεδο ασφάλειας 1, τόσο επιχειρησιακά όσο και υλικά, τα οποία θα εφαρμόζονται
4. να αναφέρουν λεπτομερώς τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας τα οποία θα επιτρέπουν στη Λιμενική Εγκατάσταση να μεταβαίνει χωρίς καθυστέρηση σε επίπεδο ασφάλειας 2 και, όταν χρειάζεται, σε επίπεδο ασφάλειας 3
5. να προβλέπουν τακτική επανεξέταση, ή έλεγχο, του ΣΑΛΕ και τροποποίησή του σύμφωνα με την εμπειρία ή τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, και
6. να προβλέπουν λεπτομερείς διαδικασίες αναφοράς στα σημεία επαφής των αρμοδίων συμβαλλόμενων κρατών.

16.4 Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού ΣΑΛΕ θα βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με της ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης, ιδιαίτερα, μιας ολοκληρωμένης αξιολόγησης των υλικών και επιχειρησιακών χαρακτηριστικών της συγκεκριμένης Λιμενικής Εγκατάστασης.

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

16.6 Τα μέτρα ασφάλειας που περιλαμβάνονται στα ΣΑΛΕ πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή εντός εύλογης χρονικής περιόδου μετά την έγκριση του ΣΑΛΕ και το ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζει το χρόνο εφαρμογής κάθε μέτρου. Η πιθανότητα ενδεχόμενης καθυστέρησης της παροχής τους πρέπει να αποτελεί αντικείμενο συζήτησης με το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο είναι υπεύθυνο για την έγκριση του ΣΑΛΕ και πρέπει να συμφωνούνται ικανοποιητικά

εναλλακτικά προσωρινά μέτρα ασφάλειας, για την κάλυψη οποιασδήποτε ενδιάμεσης χρονικής περιόδου, τα οποία να παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.

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

Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων σε Λιμενική Εγκατάσταση.

Επιπλέον της καθοδήγησης που παρέχεται στην παράγραφο 16.3, στο ΣΑΛΕ πρέπει να προσδιορίζονται τα κατωτέρω, τα οποία σχετίζονται με όλα τα επίπεδα ασφάλειας:

1. ο ρόλος και η διάρθρωση της οργάνωσης της Λιμενικής Εγκατάστασης όσον αφορά την ασφάλεια
2. τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης για όλο το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης που συμμετέχει σε ζητήματα ασφάλειας και τα μέτρα επίδοσης που απαιτούνται για την αξιολόγηση της ατομικής αποτελεσματικότητας κάθε μέλους του προσωπικού
3. τις σχέσεις της οργάνωσης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης με άλλες εθνικές ή τοπικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια
4. τα συστήματα επικοινωνίας που παρέχονται για τη διασφάλιση αποτελεσματικής και συνεχούς επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, των πλοίων που βρίσκονται στο λιμάνι και, κατά περίπτωση, με εθνικές ή τοπικές αρχές που είναι

φορτισμένες με ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια

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

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

1. την πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση
2. ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης
3. τη μεταφορά φορτίου
4. την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου

5. τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών
6. την παρακολούθηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης

Πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση

16.10 Στο ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας τα οποία καλύπτουν όλους τους τρόπους πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

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

16.12 Στο ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζονται οι τρόποι αναγνώρισης που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για να επιτρέπεται η πρόσβαση και η παραμονή ατόμων στη Λιμενική Εγκατάσταση, χωρίς να δημιουργείται πρόβλημα ασφάλειας. Στους τρόπους αυτούς μπορεί να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη κατάλληλου συστήματος αναγνώρισης, το οποίο να καθιστά δυνατές μόνιμες και προσωρινές αναγνωρίσεις, για το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης και τους επισκέπτες αντίστοιχα. Κάθε σύστημα αναγνώρισης Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει, όταν είναι εφικτό στην πράξη να συντονίζεται με το σύστημα το οποίο εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία επισκέπτονται τακτικά τη Λιμενική Εγκατάσταση. Οι επιβάτες πρέπει να μπορούν να αποδεικνύουν την ταυτότητά τους με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια κ.τ.λ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτρέπεται η πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης χωρίς συνοδεία. Το ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζει διατάξεις για τη διασφάλιση της τακτικής ενημέρωσης των συστημάτων αναγνώρισης και την πειθαρχική δίωξη κατάχρησης των διαδικασιών.

16.13 Πρέπει να απαγορεύεται η πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση σε εκείνους που δεν είναι πρόθυμοι ή δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους ή/ και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψης τους όταν τους ζητείται, και η απόπειρα πρόσβασης τους πρέπει να αναφέρεται στον ΥΑΛΕ και στις αρμόδιες σε θέματα ασφάλειας εθνικές ή τοπικές αρχές.

16.14 Στο ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζονται οι χώροι όπου θα υποβάλλονται σε έρευνα πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα. Οι χώροι αυτοί πρέπει να είναι σκεπαστοί για να διευκολύνεται η συνεχής λειτουργία, ανεξάρτητα από τις

επικρατούσες καιρικές συνθήκες, σύμφωνα με τη συχνότητα που ορίζεται στο ΣΑΛΕ. Αφού υποβληθούν σε έρευνα, τα πρόσωπα, τα προσωπικά είδη και τα οχήματα πρέπει να μεταβαίνουν στους περιορισμένους χώρους φύλαξης, επιβίβασης ή φόρτωσης αυτοκινήτων.

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

16.16 Στο ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζεται η συχνότητα εφαρμογής των ελέγχων πρόσβασης, ιδίως εάν πρόκειται να εφαρμόζονται σε τυχαία ή περιστασιακή βάση.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΜΕΡΟΣ Β

4.8 Για τον ορισμό του επιπέδου ασφάλειας, τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη γενικές και συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με απειλές. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να ορίζουν ένα από τα τρία κατωτέρω επίπεδα ασφάλειας για πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις:

- **Επίπεδο ασφάλειας 1: κανονικό**, το επίπεδο στο οποίο λειτουργούν κανονικά πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις
- **Επίπεδο ασφάλειας 2: αυξημένο**, το επίπεδο που εφαρμόζεται για όσο καιρό υπάρχει αυξημένος κίνδυνος επέλευσης συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια
- **Επίπεδο ασφάλειας 3: εξαιρετικό**, το επίπεδο που εφαρμόζεται σε χρονικές περιόδους κατά τις οποίες υπάρχει η πιθανότητα να λάβει χώρα ή επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

4.9 Ο ορισμός του επιπέδου ασφάλειας 3 πρέπει να αποτελεί εξαιρετικό μέτρο το οποίο εφαρμόζεται μόνον όταν υπάρχουν αξιόπιστες πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες είναι πιθανό να λάβει χώρα ή επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Επίπεδο ασφάλειας 3 πρέπει να ορίζεται μόνο για τη διάρκεια της προσδιορισμένης απειλής για την ασφάλεια ή του πραγματικού συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Παρόλο που τα επίπεδα ασφάλειας μπορεί να μεταβάλλονται από επίπεδο ασφάλειας 1, σε επίπεδο ασφάλειας 2 και τέλος σε επίπεδο ασφάλειας 3, είναι επίσης πιθανό το επίπεδο ασφάλειας να μεταβληθεί από επίπεδο ασφάλειας 1 απευθείας σε επίπεδο ασφάλειας 3.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1)

ΜΕΡΟΣ Α

14.1 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να λειτουργούν σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται. Τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφάλειας εφαρμόζονται στη

Λιμενική Εγκατάσταση κατά τρόπο ώστε να υπάρχει η ελάχιστη δυνατή παρέμβαση σε επιβάτες, πλοίο, προσωπικό και επισκέπτες του πλοίου, είδη και υπηρεσίες, ή καθυστέρηση αυτών.

14.2 Στο επίπεδο ασφάλειας 1 διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του κώδικα ISPS, προκειμένου να προσδιορίζονται και να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αντιμετώπιση συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:

1. διασφάλιση της επιτέλεσης όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων στη Λιμενική Εγκατάσταση
2. έλεγχος της πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση
3. παρακολούθηση της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αγκυροβολίας και προσόρμισης
4. παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης για να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα
5. επίβλεψη του χειρισμού του φορτίου
6. επίβλεψη του χειρισμού των εφοδίων του πλοίου
7. διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφάλειας

ΜΕΡΟΣ Β

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

1. ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, οι οποίες πρέπει να χωρίζονται με περίφραξη ή άλλα κιγκλιδώματα, σύμφωνα με πρότυπο το οποίο πρέπει να εγκρίνει το συμβαλλόμενο κράτος
2. έλεγχος της ταυτότητας όλων των προσώπων που επιθυμούν να εισέλθουν στη Λιμενική Εγκατάσταση σε σχέση με πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου και των επισκεπτών και επιβεβαίωση των λόγων για τους οποίους επιθυμούν να εισέλθουν στη Λιμενική Εγκατάσταση με έλεγχο, παραδείγματος χάρη, οδηγίων επιβίβασης, εισιτηρίων επιβατών, καρτών επιβίβασης, εντολών εργασίας κ.τ.λ.
3. έλεγχος των οχημάτων που χρησιμοποιούνται από εκείνους που επιθυμούν να εισέλθουν στη Λιμενική Εγκατάσταση σε σχέση με πλοίο

4. έλεγχος της ταυτότητας του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης και των προσώπων που απασχολούνται εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης και των οχημάτων τους.
5. περιορισμός της πρόσβασης, ώστε να αποκλείονται εκείνοι που δεν απασχολούνται από τη Λιμενική Εγκατάσταση ή δεν εργάζονται σε αυτή, εάν δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητα τους
6. υποβολή σε έρευνα προσώπων, προσωπικών ειδών, οχημάτων και του περιεχόμενου αυτών
7. προσδιορισμός των σημείων πρόσβασης που δεν χρησιμοποιούνται τακτικά και πρέπει να είναι μονίμως κλειστά ή ασφαλισμένα.

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

ΖΩΝΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

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

1. ύπαρξη μονίμων ή προσωρινών κιγκλιδωμάτων γύρω από τη ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, σύμφωνα με πρότυπο το οποίο θα εγκρίνει το συμβαλλόμενο κράτος
2. ύπαρξη σημείων πρόσβασης όπου μπορεί να ελέγχεται η πρόσβαση με φύλακες ασφάλειας, όταν χρησιμοποιούνται, και οι οποίοι μπορούν να ασφαλιστούν αποτελεσματικά με κλείδωμα ή κιγκλιδωμα, όταν δεν χρησιμοποιούνται
3. παροχή καρτών οι οποίες πρέπει να επιδεικνύονται ούτως ώστε να

αποδεικνύεται η άδεια εισόδου και παραμονής των ατόμων σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης

4. σαφή σήμανση των οχημάτων για τα οποία επιτρέπεται η είσοδος σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης
5. φύλαξη και περιπολίες
6. χρήση αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων ,ή εξοπλισμού ή συστημάτων επιτήρησης, για τον εντοπισμό μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή κίνησης εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης
7. έλεγχο των κινήσεων πλοίων κοντά στα πλοία που χρησιμοποιούν τη Λιμενική Εγκατάσταση

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

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

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

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

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

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

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

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

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

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

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2)

ΜΕΡΟΣ Α

14.3 Στο επίπεδο ασφάλειας 2, εφαρμόζονται τα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα τα οποία ορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για κάθε δραστηριότητα η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο επίπεδο 1, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του κώδικα ISPS.

ΜΕΡΟΣ Β

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

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

ΖΩΝΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

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

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

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

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

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

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

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

1. συχνότερο και λεπτομερέστερο έλεγχο του φορτίου των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης (οπτική και υλική εξέταση)
2. αύξηση της συχνότητας χρήσης εξοπλισμού σάρωσης-εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων

3. συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφάλειας με το φορτωτή ή άλλο αρμόδιο μέρος, επιπλέον των ρυθμίσεων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

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

1. λεπτομερή έλεγχο των εφοδίων του πλοίου
2. λεπτομερείς έρευνες των οχημάτων μεταφοράς
3. συντονισμό με το προσωπικό του πλοίου για την αντιπαραβολή της παραγγελίας με το δελτίο αποστολής πριν από την είσοδο στη Λιμενική Εγκατάσταση
4. συνοδεία του οχήματος μεταφοράς εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης

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

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

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3)

ΜΕΡΟΣ Α

14.4 Στο επίπεδο ασφάλειας 3 εφαρμόζονται περαιτέρω συγκεκριμένα προστατευτικά μέτρα τα οποία ορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για κάθε δραστηριότητα η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο επίπεδο 1, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο Β μέρος του κώδικα ISPS.

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

ΜΕΡΟΣ Β

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

1. αναστολή της πρόσβασης σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της
2. χορήγηση άδειας πρόσβασης μόνο στα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος
3. αναστολή της κίνησης πεζών ή οχημάτων σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της
4. αύξηση των περιπολιών ασφάλειας εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, εάν κρίνεται σκόπιμο
5. αναστολή των λιμενικών εργασιών σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της
6. κατεύθυνση των κινήσεων των πλοίων σε σχέση με ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή με ένα μέρος της

7. εκκένωση ολόκληρης της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ενός μέρους της

ΖΩΝΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

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

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

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

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

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

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

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

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

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

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

ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ISPS

16.56 Στο ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζει η Λιμενική Εγκατάσταση όταν:

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

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

16.57 Στο ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζονται οι διαδικασίες που ακολουθούνται όταν, σύμφωνα με τις οδηγίες συμβαλλόμενου κράτους, ο ΥΑΛΕ ζητά Δήλωση Ασφάλειας ή όταν ζητείται Δήλωση Ασφάλειας από ένα πλοίο.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ

16.58 Στο ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ο ΥΑΛΕ θα ελέγχει τη διαρκή αποτελεσματικότητα του ΣΑΛΕ και η διαδικασία η οποία θα ακολουθείται για την επανεξέταση, ενημέρωση ή τροποποίηση του ΣΑΛΕ.

16.59 Η τροποποίηση του ΣΑΛΕ εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του ΥΑΛΕ. Επιπροσθέτως, πρέπει να επανεξετάζεται:

1. σε περίπτωση τροποποίησης της αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.
2. εάν, ύστερα από έλεγχο του ΣΑΛΕ από ανεξάρτητο οργανισμό ή δοκιμή της οργάνωσης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης από συμβαλλόμενο κράτος, εντοπιστούν προβλήματα στην οργάνωση ή αμφισβητηθεί η διαρκής σκοπιμότητα σημαντικών στοιχείων του εγκεκριμένου ΣΑΛΕ
3. ύστερα από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλές συμβάντων που θίγουν τη Λιμενική Εγκατάσταση
4. ύστερα από αλλαγές στην ιδιοκτησία ή τον επιχειρησιακό έλεγχο της Λιμενικής Εγκατάστασης

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

1. προτεινόμενες αλλαγές οι οποίες μπορεί να μεταβάλλουν ριζικά την υιοθετηθείσα προσέγγιση όσον αφορά τη διατήρηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης
2. την αφαίρεση, την τροποποίηση ή την αντικατάσταση μόνιμων κιγκλιδωμάτων, εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης κ.λπ. που κατά το παρελθόν θεωρούνταν ουσιώδη για την διατήρηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να υποβάλλονται στο συμβαλλόμενο κράτος το οποίο ενέκρινε το αρχικό ΣΑΛΕ προς εξέταση και έγκριση. Η έγκριση αυτή μπορεί να δοθεί από το συμβαλλόμενο κράτος ή εκ μέρους αυτού με ή χωρίς τροποποιήσεις των προτεινόμενων αλλαγών. Κατά την έγκριση του ΣΑΛΕ το συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να υποδεικνύει ποιες διαδικαστικές ή υλικές τροποποιήσεις πρέπει να του υποβληθούν προς έγκριση.

ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

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

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

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

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

16.62 Το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση μπορεί να εκδίδει κατάλληλο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης (ΠΣΛΕ) το οποίο να αναφέρει:

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

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΜΕΡΟΣ Α

17.1 Για κάθε Λιμενική Εγκατάσταση ορίζεται Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Το ίδιο άτομο μπορεί να οριστεί Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις.

17.2 Πέραν των όσων ορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος μέρους του κώδικα ISPS, τα καθήκοντα και οι ευθύνες του Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων :

1. τη διενέργεια εκτενούς αρχικής επιθεώρησης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης
2. τη διασφάλιση της εκπόνησης και διατήρησης του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης
3. την εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης
4. τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης για τη διασφάλιση της συνέχισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας
5. την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις και την ενσωμάτωσή τους, κατά περίπτωση, στο Σχέδιο Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, προκειμένου να διορθώνονται οι ελλείψεις και να ενημερώνεται το σχέδιο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη σχετικές αλλαγές στη Λιμενική Εγκατάσταση
6. την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης σχετικά με την ασφάλεια
7. τη διασφάλιση παροχής επαρκούς εκπαίδευσης στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης
8. την αναφορά περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης στις αρμόδιες αρχές και την τήρηση σχετικών αρχείων
9. τον συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης με τον αρμόδιο υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρίας, και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου

10. το συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας, όπως κρίνεται σκόπιμο
11. τη διασφάλιση της τήρησης των προτύπων για το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης
12. τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, βαθμονόμησης και συντήρησης του εξοπλισμού, εάν υπάρχει
13. τη στήριξη των αξιωματικών ασφάλειας πλοίων στην επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητείται.

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

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

18.1 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να έχει γνώσεις και να έχει λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:

1. την ασφαλή διαχείριση
2. τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις
3. τη σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς
4. τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων οργανισμών ασφαλείας
5. τη μεθοδολογία διενέργειας αξιολόγησης ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης
6. τις μεθόδους επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων
7. τις εργασίες και τις συνθήκες στα πλοία και στα λιμάνια
8. τα μέτρα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων
9. την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την αντιμετώπισή τους , καθώς και το σχεδιασμό όσον αφορά την αντιμετώπιση απρόοπτων καταστάσεων
10. τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας
11. το χειρισμό κρίσιμων για την ασφαλεία πληροφοριών και της σχετικής με την ασφαλεία επικοινωνίας
12. γνώση των υφισταμένων απειλών για την ασφαλεία και των μοντέλων που ακολουθούνται
13. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων
14. την αναγνώριση χωρίς διακρίσεις των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφαλεία
15. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων

ασφάλειας

16. τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας, καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά τη λειτουργία τους
17. τις μεθόδους εξέτασης, επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης
18. τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων ή έρευνας πραγμάτων και διακριτικής επιθεώρησης
19. τα γυμνάσια και τις ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων γυμνασίων και ασκήσεων σε συνεργασία με τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις
20. ασφάλεια.

18.2 Τα μέλη του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης που είναι επιφορτισμένα με συγκεκριμένα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις την αξιολόγηση των γυμνασίων και ασκήσεων σχετικά με την και να έχουν λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:

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

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

1. τη σημασία και τις επακόλουθες απαιτήσεις των διαφόρων επιπέδων

ασφάλειας

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

ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ

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

18.5 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, γυμνάσια θα λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες, εκτός εάν επιτάσσουν διαφορετικά οι περιστάσεις. Στα γυμνάσια αυτά θα δοκιμάζονται μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως οι απειλές για την ασφάλεια.

18.6 Διάφοροι τύποι ασκήσεων, στις οποίες μπορεί να συμμετέχουν οι υπεύθυνοι ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, μαζί με αρμόδιες αρχές των συμβαλλόμενων κρατών, υπεύθυνους ασφάλειας εταιριών ή αξιωματικούς ασφάλειας πλοίων, εάν υπάρχουν, πρέπει να λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά ανά ημερολογιακό έτος, με τα διαστήματα που μεσολαβούν μεταξύ των ασκήσεων να μην υπερβαίνουν τους 18 μήνες. Οι αιτήσεις για τη συμμετοχή υπευθύνων ασφάλειας εταιριών ή αξιωματικών ασφάλειας πλοίων σε κοινές ασκήσεις πρέπει να υποβάλλονται έχοντας υπόψη τις επιπτώσεις που συνεπάγονται για την ασφάλεια και τις εργασίες του πλοίου. Στις ασκήσεις αυτές θα δοκιμάζονται οι επικοινωνίες, ο συντονισμός, η διαθεσιμότητα πόρων και η ανταπόκριση. Οι ασκήσεις αυτές μπορεί να είναι:

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

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΜΕΡΟΣ Β

4.3 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να αναθέτουν σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ) ορισμένες σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων:

1. Της έγκρισης σχεδίων ασφάλειας πλοίων ή τροποποιήσεων αυτών εκ μέρους της Αρχής,
2. Της επιθεώρησης και πιστοποίησης της συμμόρφωσης των πλοίων με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του κώδικα ISPS εκ μέρους της Αρχής, και
3. Της διενέργειας αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίες απαιτούνται από το συμβαλλόμενο κράτος

4.4 Ένας ΑΟΑ μπορεί επίσης να παρέχει συμβουλές ή στήριξη σε εταιρείες ή λιμενικές εγκαταστάσεις σχετικά με ζητήματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων αξιολογήσεων πλοίων, σχεδίων ασφάλειας πλοίων, αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και σχεδίων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Στα καθήκοντα του μπορεί να περιλαμβάνονται η ολοκλήρωση αξιολόγησης ή σχεδίου ασφάλειας πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης. Εάν ένας ΑΟΑ έχει συμμετάσχει στην διενέργεια αξιολόγησης ή στην εκπόνηση σχεδίου ασφάλειας πλοίου τότε δεν πρέπει να του ανατίθεται η έγκριση της εν λόγω αξιολόγησης ή σχεδίου ασφάλειας πλοίου.

4.5 Κατά την εξουσιοδότηση ΑΟΑ τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν την ικανότητα του οργανισμού αυτού. Ένας ΑΟΑ πρέπει να μπορεί να επιδεικνύει:

1. Εμπειρογνωμοσύνη σε σχετικές πτυχές ασφάλειας,
2. Ικανή γνώση των λειτουργιών του πλοίου και του λιμανιού, καθώς και την γνώση του σχεδιασμού και της κατασκευής του πλοίου εάν παρέχει υπηρεσίες που αφορούν πλοία ή του σχεδιασμού και της κατασκευής του λιμανιού εάν παρέχει υπηρεσίες που αφορούν λιμενικές εγκαταστάσεις
3. Ικανότητα της αξιολόγησης των πιθανών κινδύνων για την ασφάλεια οι οποίοι μπορεί να λάβουν χώρα κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της διασύνδεσης πλοίου λιμανιού και ελαχιστοποίησης των κινδύνων αυτών.

4. Ικανότητα διατήρησης και βελτίωσης της εμπειρογνωμοσύνης του προσωπικού του
5. Ικανότητα παρακολούθησης της διαρκούς αξιοπιστίας του προσωπικού του
6. Ικανότητα διατήρησης ενδεδειγμένων μέτρων για την αποφυγή μη εξουσιοδοτημένης κοινοποίησης υλικού κρίσιμου για την ασφάλεια ή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε αυτό
7. Γνώση των απαιτήσεων του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του κώδικα ISPS και της σχετικής εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας και απαιτήσεων ασφάλειας
8. Γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται
9. Γνώση της αναγνώρισης και του εντοπισμού όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων
10. Γνώση της αναγνώρισης, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς των προσώπων που μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια
11. Γνώση των τεχνικών που χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας
12. Γνώση εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας και της επιτήρησης, καθώς και των περιορισμών όσον αφορά τη λειτουργία τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΝΑΚΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΝΑΚΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

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

8.	Το ΣΑΛΕ περιλαμβάνει τις διαδικασίες που λαμβάνονται σε περίπτωση: 1. Απειλής βομβών/τρομοκρατών; 2. Πραγματικής έκρηξης ή μιας εκτυρσοκρότησης; 3. Πυρκαγιάς στην εγκατάσταση ή σε ένα πλοίο που δένεται στην εγκατάσταση; 4. Φυσικών καταστροφών; 5. Μιας κατάστασης ομηρίας; 6. Πολιτικής αναταραχής / εργατικής διαφωνίας ; 7. Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης;			
9.	Το ΣΑΛΕ έχει το τοπογραφικό της Λιμενικής Εγκατάστασης με όλα τα σημεία πρόσβασης, τις περιοχές εργασίας, τις περιοχές αποθήκευσης, και τις καθορισμένες περιοχές αποθήκευσης φορτίου ;			
10.	Το ΣΑΛΕ περιέχει διαδικασίες Αναφοράς / ή μή των υπαλλήλων στην εργασία ;			
11.	Το ΣΑΛΕ έχει έναν μηχανισμό διαχείρισης-καταγραφής για όλο το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των ονομάτων τους;			
12.	Το ΣΑΛΕ περιλαμβάνει συγκεκριμένα μέτρα που λαμβάνονται σε περιόδους αυξημένου κινδύνου;			
	Οργάνωση και εκτέλεση των καθηκόντων ασφάλειας της εγκατάστασης			
1.	Υπάρχει δύναμη ασφάλειας και η σύνθεσή της είναι αντίστοιχης βαρύτητας με το βαθμό προστασίας ασφάλειας που περιγράφεται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ);			
2.	Εκτελείται ένας έλεγχος πριν από την πρόσληψη και τουλάχιστον κάθε πέντε έτη έκτοτε για κάθε υπάλληλο που έχει έναν ρόλο στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ή που έχει πρόσβαση στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης;			
3.	Παρέχονται για όλες τις θέσεις ασφάλειας, σταθερές και κινητές διαταγές από τη δύναμη ασφάλειας;			
4.	Αναθεωρούνται οι εντολές των δυνάμεων ασφάλειας από τον υπεύθυνο ασφάλειας τουλάχιστον μηνιαίως;			
5.	Απαιτείται για ολό το προσωπικό ασφάλειας να φοράει στολές που είναι πλήρεις, ευδιάκριτες, και επιχειρησιακές;			
6.	Το προσωπικό ασφάλειας διενεργεί κανονικές περιπόλους συμπεριλαμβανομένων αυτών των κτηρίων, της περιμέτρου, και των ελέγχων των αποβάθρων;			

7.	Οι περίπολοι ασφάλειας περιλαμβάνουν τον έλεγχο όλων των εξωτερικών σημείων πρόσβασης και των κυρίων εξωτερικών σημείων πρόσβασης στην λιμενική εγκατάσταση;			
8.	Η Λιμενική Εγκατάσταση ή η τοπική κοινότητα διατηρεί μια οργανωμένη και εξοπλισμένη δύναμη απόκρισης κρίσεων ;			
9.	Υπάρχουν προκαθορισμένες διαδικασίες για πρόσθετες δυνάμεις ασφάλειας για να ενεργοποιηθούν κατά την διάρκεια συνθηκών κρίσεων και επείγουσας ανάγκης ;			
10.	Έχει καθιερωθεί σύνδεσμος με τις επιτροπές ασφάλειας λιμένων, τοπικές Αρχές, κρατικές Αρχές επιβολής νόμου από τον οποίον θα παρασχεθεί η έγκαιρη προειδοποίηση της κατάστασης απειλής ;			
11.	* * Το προσωπικό της δύναμης ασφάλειας αναφέρει ή καταγράφει την παρουσία του σε βασικά σημεία μέσα στην εγκατάσταση με την χρήση φορητών ρολογιών βάρδιας, των γενικών σταθμών ρολογιών βάρδιας, ή τηλεφώνων;			
12.	Οι αναθέσεις φρουράς, οι χρόνοι και οι διαδρομές περιπόλου ποικίλλουν ανά τακτά διαστήματα για να αποφευχθούν διαδικασίες ρουτίνας;			
13.	Εάν υφίστανται κρατικά ή τοπικά πρότυπα ή καθεστώτα πιστοποίησης, η δύναμη ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης καλύπτει ή υπερβαίνει αυτές τις απαιτήσεις;			
14.	Διατηρούνται μεμονωμένα αρχεία εκπαίδευσης για το προσωπικό της δύναμης ασφάλειας;			
15.	Το προσωπικό της δύναμης ασφαλείας το οποίο απαιτείται να φέρει όπλα λαμβάνει κατάλληλη εκπαίδευση;			
16.	Η δύναμη ασφάλειας έχει επαρκή, επαρκώς εξοπλισμένα οχήματα για να πραγματοποιεί περιπόλους, να αποκριθεί στους συναγερμούς και τις έκτακτες ανάγκες και να πραγματοποιεί την επίβλεψη;			
17.	Τα οχήματα της δύναμης ασφάλειας εξοπλίζονται με τα διακριτικά που προσδιορίζουν εμφανώς το όχημα ως όχημα αστυνομίας ασφάλειας, με εξωτερικά υπερυψωμένα φώτα έκτακτης ανάγκης, και ηλεκτρονική σειρήνα;			
18.	Εξοπλίζονται όλα τα οχήματα της δύναμης ασφάλειας με ένα προβολέα;			
19.	Επιτρέπεται μόνο στο προσωπικό επιβολής του νόμου και σε άλλα εγκεκριμένα άτομα να έχουν άδεια για να φέρουν πυροβόλα όπλα;			
20.	Υπάρχουν άλλα καθήκοντα που δεν έχουν σχέση με την ασφάλεια τα οποία εκτελούνται από το προσωπικό ασφάλειας;			

21.	Παρέχει η Λιμενική Εγκατάσταση τουλάχιστον μία φορά το μήνα, επιθεώρηση από την δύναμη ασφαλείας των εμποδίων ασφάλειας συμπεριλαμβανομένων των «καθαρών» ζωνών ;			
22.	Διατηρούνται τα αρχεία αυτών των επιθεωρήσεων και είναι εύκολα προσβάσιμα ;			
23.	Οι συσκευές ανίχνευσης εισβολέων ελέγχονται σε ένα κεντρικό σημείο, και δύναται η δύναμη ασφαλείας να ειδοποιηθεί από το σημείο αυτό;			
24.	Όλες οι πύλες κιγκλιδωμάτων της περιμέτρου φρουρούνται ή διασφαλίζονται, και κλειδώνονται όταν δεν είναι σε χρήση;			
25.	Είναι αποτελεσματικά τα μέτρα ασφάλειας ουσιαστικά για να προστατευθούν οι παροχές ηλεκτρικού ρεύματος και οι εγκαταστάσεις μετάδοσης;			
26.	Είναι τα μέτρα ασφάλειας ουσιαστικά για να προστατευθούν τα κέντρα /εξοπλισμός επικοινωνίας;			
27.	Σημειώνονται ελλείψεις και τα διορθωτικά μέτρα λαμβάνονται αμέσως ;			
28.	Εάν ένα μέρος της θάλασσας αποτελεί μέρος του εμποδίου, παρέχονται πρόσθετα μέτρα ασφάλειας ;			
29.	Οι επισκευές στα φώτα και η αντικατάσταση των ανενεργών λαμπτήρων πραγματοποιούνται αμέσως ή σε έναν λογικό χρόνο ;			
30.	Η Λιμενική Εγκατάσταση διαθέτει έναν αποτελεσματικό έλεγχο ασφαλείας των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης από την δύναμη ασφαλείας για τις προχωρημένες ώρες ή τα Σαββατοκύριακα ;			
31.	Η δύναμη ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης χρησιμοποιεί έναν αναγκαστικό κώδικα απειλής για τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης;			

* Δεν εφαρμόζεται

** Συστήνεται για τις εγκαταστάσεις επικινδύνων φορτίων

Σημειώσεις:

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

15.	Έχουν καθιερωθεί διαδικασίες που προβλέπουν την έκδοση προσωρινών καρτών για τα άτομα που έχουν ξεχάσει τις μόνιμες κάρτες τους;			
16.	Είναι οι κάρτες τέτοιου τύπου και εμφάνισης ώστε να επιτρέπεται στους φρουρούς, και στο άλλο προσωπικό να αναγνωρίσουν γρήγορα και θετικά τις αρμοδιότητες και τους περιορισμούς αυτού που τα φέρει";			
17.	Υπάρχουν διαδικασίες για να εξασφαλίσουν την επιστροφή των καρτών ταυτοποίησης κατά τη λήξη της απασχόλησης ή της ανάθεσης;			
18.	* * Έχουν καθιερωθεί αποτελεσματικές διαδικασίες συνοδείας επισκεπτών όταν αυτό είναι απαραίτητο ;			
19.	* * Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για την συνοδεία των μελών του πληρώματος του πλοίου που καθορίζονται για να εισέλθουν στην χώρα ώστε να συνοδεύονται σε και από τις εισόδους της εγκατάστασης ;			
20.	Απαγόρευεται στους οδηγούς των λεωφορείων, τους προμηθευτές, και άλλους επισκέπτες η πρόσβαση στα γενικά γραφεία οποιουδήποτε τερματικού σταθμού εκτός εάν αυτό απαιτείται για να εκτελέσουν την εργασία τους και επιτρέπεται μόνο σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό η πρόσβαση στις αποθήκες εμπορευμάτων;			
21.	Διατηρούνται τα μόνιμα αρχεία των επισκέψεων και είναι εύκολα προσβάσιμα ;			
22.	Εκτελούνται τυχαίες επιθεωρήσεις στα οχήματα που εισέρχονται στην ΛιμενικήΕγκατάσταση ;			
23.	* * Η Λιμενική Εγκατάσταση διαθέτει ένα πρόγραμμα ελέγχου της κυκλοφορίας ;			
24.	* * Η πρόσβαση στις περιοχές στάθμευσης επιτηρείται και περιορίζεται από ένα σύστημα αδειών για τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και αυτά των αναδόχων ;			
25.	* * Διατηρούνται αρχεία των αδειών των οχημάτων στα οποία έχει επιτραπεί η στάθμευση, συμπεριλαμβανομένης της ταύτισης του προσωπικού με τον αριθμό πρόσβασης και ταυτοποίησης του οχήματός του ;			
26.	Απαιτείται για όλα τα οχήματα να σταθμεύουν στις καθορισμένες περιοχές στάθμευσης; Απαιτείται όλοι οι υπάλληλοι , προμηθευτές και επισκέπτες που κατευθύνονται σε/από την περιοχή στάθμευσης να περνούν μέσα από μία περιοχή που βρίσκεται κάτω από την επίβλεψη προσωπικού ασφαλείας ;			

27.	Είναι ο χώρος στάθμευσης για τους υπαλλήλους , τους λιμενεργάτες και τους επισκέπτες το λιγότερο 15,5 μ. μακριά από τον ντόκο/ προβλήτα/ αποβάθρα και έξω από τις λειτουργικές περιοχές διαχείρισης φορτίου και τις καθορισμένες περιοχές αποθήκευσης ;			
28.	* *Περιορίζονται όλες οι εκδοθείσες προσωρινές άδειες στάθμευσης προμηθευτών και επισκεπτών , για καθορισμένες περιοχές ;			
29.	* *Το προσωπικό ασφαλείας πραγματοποιεί τυχαίους ελέγχους των αδειών στάθμευσης ;			
30.	Είναι κατάλληλα διασφαλισμένα όλα τα ανοίγματα που επιτρέπουν την πρόσβαση στην εγκατάσταση όπως οι οχετοί , οι σήραγγες και οι καταπακτές για τους υπονόμους και τις βοηθητικές προσβάσεις, καθώς και για τους ανελκυστήρες πεζοδρομίων;			

** Συστήνονται για τις εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων .

Σημειώσεις:

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

** Συστήνεται για τις εγκαταστάσεις επικινδύνων φορτίων

Σημειώσεις:

Αριθ.	Διαχείριση του φορτίου	Ναι	Όχι	Δ/Ε
1.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για τη εξέταση των οχημάτων που εισέρχονται στην Λιμενική Εγκατάσταση;			
2.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για τη μετακίνηση και την αποθήκευση του φορτίου;			
3.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για τον έλεγχο των καταλόγων απογραφής ;			
4.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για να αποτρέψουν την παραβίαση του φορτίου ;			
5.	Υπάρχουν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης που υποδεικνύονται για την εκτέλεση των επιθεωρήσεων του φορτίου;			
6.	Το φορτίο που αποθηκεύεται σε ανοικτές περιοχές σε παλλέτες ή στοιβάζεται στις εγκαταστάσεις αποθηκών εμπορευμάτων στοιβάζεται κατάλληλα και τοποθετείται μέσα, μακριά από, και παράλληλα σε χώρους που δεν κλείνονται περιμετρικά από φράκτες και τοίχους ώστε να εξασφαλίζεται ανεμπόδιστη οπτική επαφή από το προσωπικό ασφαλείας ;			
7.	Οι παραγγελίες για φορτίο και τα εμπορευματοκιβώτια μέσω EDI (Electronic Data Interface) ελέγχονται για την ακρίβεια και ελέγχονται πριν από την αποδοχή;			
8.	Περιορίζεται η πρόσβαση μόνο στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό στις περιοχές όπου υποβάλλεται τεκμηρίωση , και έγγραφα των πλοίων για προστασία από κλοπή; Η τεκμηρίωση του φορτίου φρουρείται κατάλληλα ώστε να αποφευχθεί η απάτη τεκμηρίωσης;			
9.	Περιγράφονται επαρκώς στην τεκμηρίωση ορισμένα επικίνδυνα φορτία , και υποδεικνύονται τα βάρη και η αρίθμηση κομματιών ;			
10.	Ο διαχειριστής της εγκατάστασης διατηρεί φυσικά ή ηλεκτρονικά, και συνεχώς αναπροσαρμόζει, έναν ακριβή κατάλογο όλων των φορτίων, και ένα διάγραμμα τοποθέτησης, όλων των φορτίων/των εμπορευματοκιβωτίων στην εγκατάσταση;			
11.	Διαχωρίζονται οι διαδικασίες παράδοσης και παραλαβής ;			
12.	Είναι τα μέτρα ασφαλείας ουσιαστικά για να προστατευθούν τα όπλα, τα πυρομαχικά και τα επικίνδυνα φορτία ;			
13.	Οι οδηγοί που εισέρχονται στην Λιμενική Εγκατάσταση παρουσιάζουν ταυτοποίηση και λαμβάνουν κάρτες εισόδου από τις πύλες για να ελεγχθούν και να προσδιορισθούν εκείνοι που είναι εξουσιοδοτημένοι για να πάρουν ή να παραδώσουν φορτίο;			

14.	* * Το φορτίο παραδίδεται μόνο στο μεταφορέα που καθορίζεται από την παραγγελία παράδοσης εκτός της περίπτωσης που μια εγκεκριμένη παράδοση σε έναν άλλο μεταφορέα παρουσιάζεται και ελέγχεται;			
15.	Το προσωπικό που επεξεργάζεται τις παραγγελίες παράδοσης επιβεβαιώνει την ταυτότητα του οδηγού και της εταιρείας του φορτηγού πριν παραδώσει το φορτίο ;			
16.	Τα έγγραφα παράδοσης διερευνούνται εμπεριστατωμένα ; Οι αριθμοί σφραγίδων στα εμπορευματοκιβώτια επιβεβαιώνονται με τα έγγραφα, και τις σφραγίδες που ελέγχονται για την ακεραιότητα πριν από την άφιξη, την αναχώρηση, ή τη μεταφορά;			
17.	Το φορτίο μετακινείται άμεσα από τις αυτοκινητάμαξες ή τα πλοία στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και άμεσα από τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης στις αυτοκινητάμαξες και τα πλοία ;			
18.	Είναι τα κύρια επιστόμια ροής και αγωγών, και άλλα επιστόμια που θα επέτρεπαν την άμεση εξωτερική ροή περιεχομένου δεξαμενών ασφαλώς κλειδωμένες στην θέση «κλειστό» όταν υπάρχει κατάσταση μη -λειτουργίας ή κατάσταση αναμονής ;			
19.	Οι έλεγχοι εκκίνησης σε όλες τις αντλίες μεταφοράς υγρών χύδην κλειδώνονται στη θέση «κλειστό», ή βρίσκονται επί ενός σημείου προσιτού μόνο από εξουσιοδοτημένο προσωπικό;			
20.	Οι συνδέσεις φόρτωσης/εκφόρτωσης στις σωληνώσεις, στους βραχίονες φόρτωσης ή στις μάνικες μεταφοράς καλύπτονται ασφαλώς όταν δεν βρίσκονται σε υπηρεσία ή σε υπηρεσία αναμονής ;			
21.	Διατηρείται το προσωπικό ασφάλειας ενήμερο για τη θέση ορισμένων επικίνδυνων φορτίων, και λαμβάνονται μέτρα για την καθιέρωση υψηλότερων πρότυπων ασφάλειας γι' αυτά τα φορτία ;			

** Συστήνεται για τις εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων

Σημειώσεις:

Αριθ.	Παράδοση των εφοδίων του πλοίου	Ναι	Όχι	Δ/Ε
1.	Οι οδηγοί που εισέρχονται στην Λιμενική Εγκατάσταση επιδεικνύουν ταυτοποίηση και λαμβάνουν κάρτα εισόδου από τις πύλες για να ελεγχθούν και να προσδιορισθούν εκείνοι που είναι εξουσιοδοτημένοι για να παραδώσουν τα εφόδια του πλοίου;			
2.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για οπτική / φυσική επιθεώρηση των εφοδίων του πλοίου;			
3.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για να αποτρέψουν την παραβίαση των εφοδίων του πλοίου;			
4.	Εκτελούνται επιθεωρήσεις των οχημάτων παράδοσης πριν από την είσοδο μέσα στην Λιμενική Εγκατάσταση;			
5.	Υπάρχουν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για την εκτέλεση επιθεωρήσεων των εφοδίων του πλοίου ;			
6.	Παρέχεται συνοδεία για τα οχήματα παράδοσης μέσα στη Λιμενική Εγκατάσταση;			
7.	Προγραμματίζεται από πριν η παράδοση των εφοδίων του πλοίου και υπάρχει συντονισμός μεταξύ του υπευθύνου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και του πλοίου;			
8.	Υπάρχει διασφάλιση ώστε να μην γίνονται αποδεκτές οι μη προγραμματισμένες παραδόσεις εφοδίων ;			
9.	Εξετάζονται τα εφόδια του πλοίου χρησιμοποιώντας εξοπλισμό σάρωσης/εντοπισμού, μηχανικές συσκευές, ή σκύλους ;			

Σημειώσεις:

Αριθ.	Διαχείριση των ασυνόδευτων αποσκευών	Ναι	Όχι	Δ/Ε
1.	Οι ασυνόδευτες αποσκευές προσδιορίζονται, εξετάζονται πριν από την είσοδο στην Λιμενική Εγκατάσταση ή πριν μεταφερθούν μεταξύ της Λιμενικής Εγκατάστασης και του πλοίου;			
2.	Οι ασυνόδευτες αποσκευές ή τα προσωπικά είδη, τα εισαγόμενα φορτία, τα εξαγόμενα φορτία, και τα εγχώρια φορτία διαχωρίζονται από άλλο φορτίο σε μια διασφαλισμένη περιοχή;			
3.	Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ περιορισμού, αναστολής, ή άρνησης της παραλαβής ασυνόδευτων αποσκευών;			

Σημειώσεις:

Αριθ.	Παρακολούθηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης	Ναι	Όχι	Δ/Ε
1.	Ο φωτισμός της Λιμενικής Εγκατάστασης ανταποκρίνεται στα αποδεκτά πρότυπα της βιομηχανίας ;			
2.	Η περίμετρος της εγκατάστασης φωτίζεται; (συνεχής ή εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός)			
3.	Η περίμετρος όλων των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης φωτίζεται; (Συνεχής ή εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός)			
4.	Όλες οι εισοδοί οχημάτων φωτίζονται;			
5.	Όλες οι εισοδοί για τους πεζούς φωτίζονται; (Συνεχής φωτισμός απαιτείται για όλες τις ανοικτές εισόδους πεζών. Ο εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός για τις εισόδους πεζών που είναι κλειδωμένες ή ειδικά μη προσιτές έως ότου εγκριθεί από το προσωπικό ασφάλειας).			
6.	Όλοι οι ντόκοι, οι αποβάθρες, οι προκυμαίες και άλλες περιοχές εργασίας φωτίζονται με έναν τρόπο ώστε να μην παρεμποδίζουν τη ναυσιπλοΐα; (Συνεχής φωτισμός απαιτείται όταν υπάρχει οποιαδήποτε δραστηριότητα σε αυτές τις περιοχές ως προφύλαξη ασφάλειας. Εντούτοις, κατά τη διάρκεια των χρόνων αδράνειας, εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός.)			

7.	Φωτίζονται όλες οι από θαλάσσης προσεγγίσεις στους ντόκους, τις αποβάθρες, ή τις προκυμαίες ; (Συνεχής φωτισμός απαιτείται όταν υπάρχει οποιαδήποτε δραστηριότητα σε αυτές τις περιοχές. Εντούτοις, κατά τη διάρκεια των χρόνων αδράνειας, ο εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός.)			
8.	Όλα τα ανοικτά ναυπηγεία φωτίζονται; (Συνεχής ή εφεδρικός φωτισμός είναι αποδεκτός)			
9.	Τα μέρη των χώρων στάθμευσης φωτίζονται;			
10.	Όλα τα μέρη των χώρων στάθμευσης φωτίζονται με έναν τρόπο ώστε να αποτραπούν σκιές και τομείς φτώχου φωτισμού μεταξύ οχημάτων, και είναι ο φωτισμός ομαλός σε όλο το μέρος;			
11.	Ο προστατευτικός φωτισμός περιμέτρου τακτοποιείται έτσι ώστε το προσωπικό περιπόλου της δύναμης ασφάλειας να παραμένει συγκριτικά στο σκοτάδι;			
12.	Η Λιμενική Εγκατάσταση έχει μια εφεδρική πηγή ενέργειας έκτακτης ανάγκης για την προστασία του συστήματος φωτισμού της;			
13.	Υπάρχουν παροχές για προστατευτικό φωτισμό εφεδρείας ή έκτακτης ανάγκης;			
14.	Παρέχεται ο φωτισμός από την ανατολή μέχρι την δύση του ηλίου και κατά τη διάρκεια των περιόδων χαμηλής ορατότητας;			
15.	* * Υπάρχουν διαδικασίες σε ισχύ για να ερευνηθούν οι περιοχές από την πλευρά της θαλάσσης για εκρηκτικές ύλες ή άλλες επικίνδυνες συσκευές πριν από μια άφιξη πλοίου στις λιμενικές εγκαταστάσεις ή τις προκυμαίες που είναι ανεπάνδρωτες ή μη παρακολουθούμενες ;			
16.	Όλος ο εξοπλισμός αισθητήρων, οι πόρτες, τα συρτάρια ασφαρίζονται με βασικές κλειδαριές ή βίδες και εξοπλίζονται με διακόπτες απόδειξης παραβίασης;			
17.	Υπάρχει μια εναλλακτική ή ανεξάρτητη πηγή ενέργειας διαθέσιμη για χρήση στο σύστημα σε περίπτωση διακοπής ρεύματος;			
18.	Η Λιμενική Εγκατάσταση χρησιμοποιεί οποιοδήποτε σύστημα εντοπισμού εισβολέων (IDS);			
19.	Το σύστημα εντοπισμού εισβολέων επιθεωρείται ή/και δοκιμάζεται τουλάχιστον μηνιαίως;			
20.	Η δύναμη ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης έχει το δικό της σύστημα επικοινωνίας με άμεση επικοινωνία μεταξύ ενός κέντρου ελέγχου ασφάλειας / ενός κέντρου επικοινωνιών και κάθε μονάδας ασφάλειας;			

21.	Υπάρχει ένας εναλλακτικός τρόπος επικοινωνίας διαθέσιμος στη δύναμη ασφάλειας;			
22.	Υπάρχει μια δεύτερη γραμμή παροχής ηλεκτρικού ρεύματος που διαχωρίζεται από το κυρίως ηλεκτροφόρο καλώδιο(α) που παρέχει τη δυνατότητα μεταφοράς ρεύματος γρήγορα στη δεύτερη γραμμή κατά τη διάρκεια διακοπών ρεύματος;			
23.	Υπάρχει μια εναλλακτική ή ανεξάρτητη πηγή ενέργειας για τα συστήματα ασφάλειας και επικοινωνιών;			
24.	Το κέντρο επικοινωνιών ασφάλειας έχει την επαρκή φυσική ασφάλεια;			
25.	Είναι το σύστημα επικοινωνιών ικανό να μεταδώσει τις οδηγίες σε όλες τις δυνάμεις ασφάλειας ταυτόχρονα κατά τρόπο γρήγορο ή έγκαιρο;			
26.	Όλος ο εξοπλισμός επικοινωνιών συντηρείται κατάλληλα;			

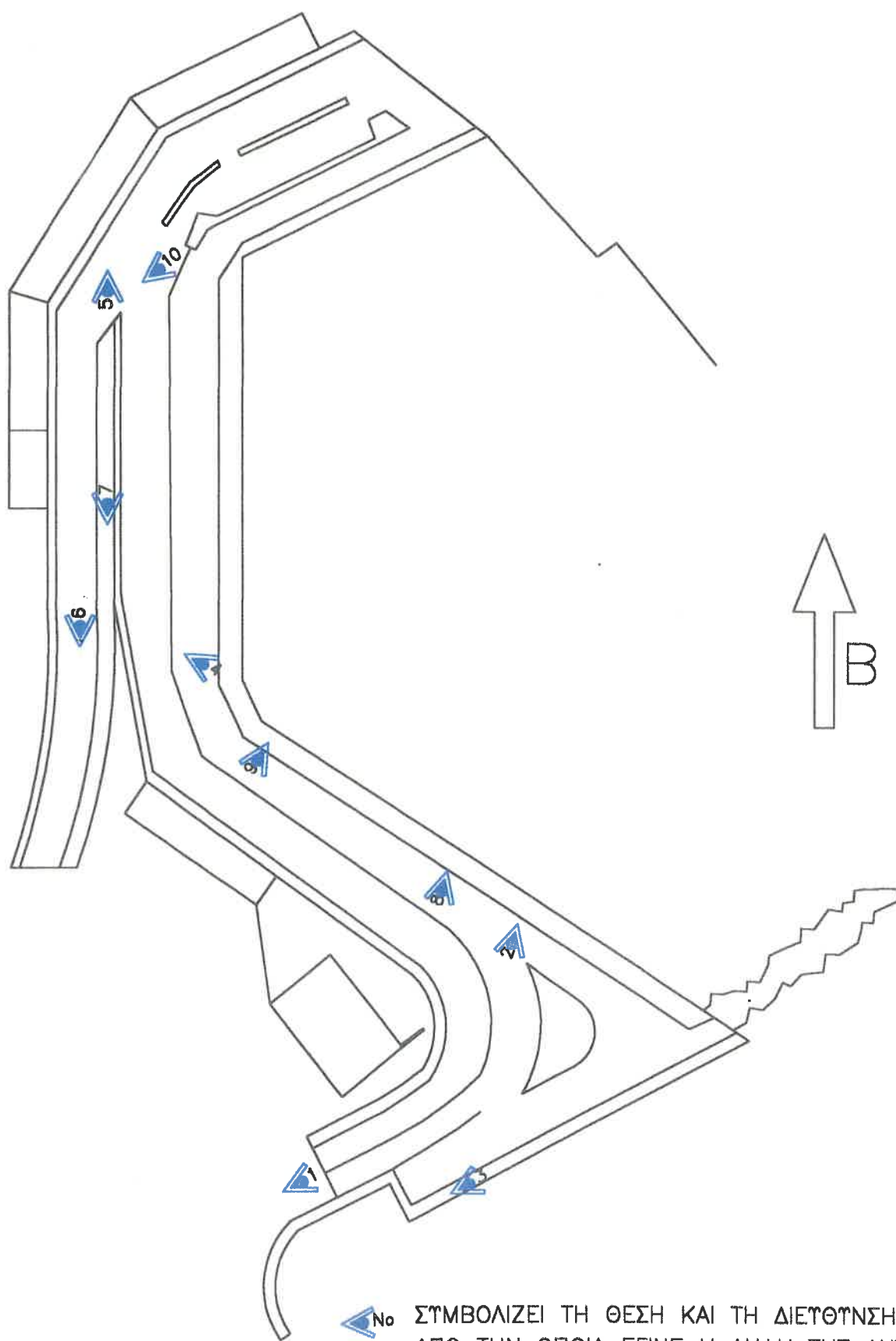
**** Συστήνεται για τις εγκαταστάσεις επικινδύνων φορτίων**

Σημειώσεις:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

**ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΡΑΦΗΝΑΣ**

ΤΟΠΟΓΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΧΕΡΣΑΙΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΡΑΦΗΝΑΣ



▲ No ΣΥΜΒΟΛΙΖΕΙ ΤΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΕΓΙΝΕ Η ΛΗΨΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗΣ
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ



Φωτογραφία 1 : Κεντρική είσοδος / έξοδος στη λιμενική εγκατάσταση. Δεξιά τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα οριοθετούν το νότιο άκρο του λιμανιού.



Φωτογραφία 2 : Κεντρική είσοδος / έξοδος στη λιμενική εγκατάσταση όπως φαίνεται μέσα από το λιμάνι.



Φωτογραφία 3 : Το νότιο άκρο του λιμένα. Στο βάθος διακρίνεται ο κυματοθραύστης.



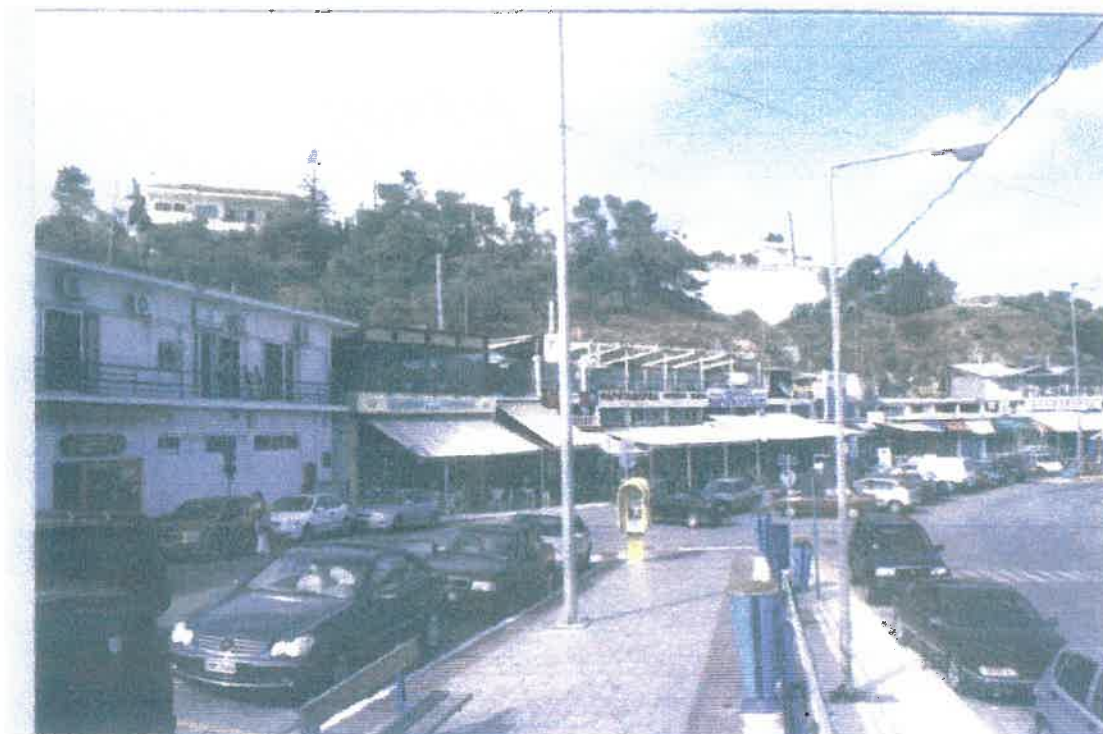
Φωτογραφία 4 : Το τμήμα του λιμένα στο οποίο ελλιμενίζονται τα ιδιωτικά σκάφη.



Φωτογραφία 5 : Παράπλευρη οδός που επικουρικά χρησιμοποιείται και ως έξοδος από το λιμάνι. Δεξιά διακρίνεται το κτίριο στο οποίο στεγάζεται το Λιμενικό Σώμα Ραφήνας.



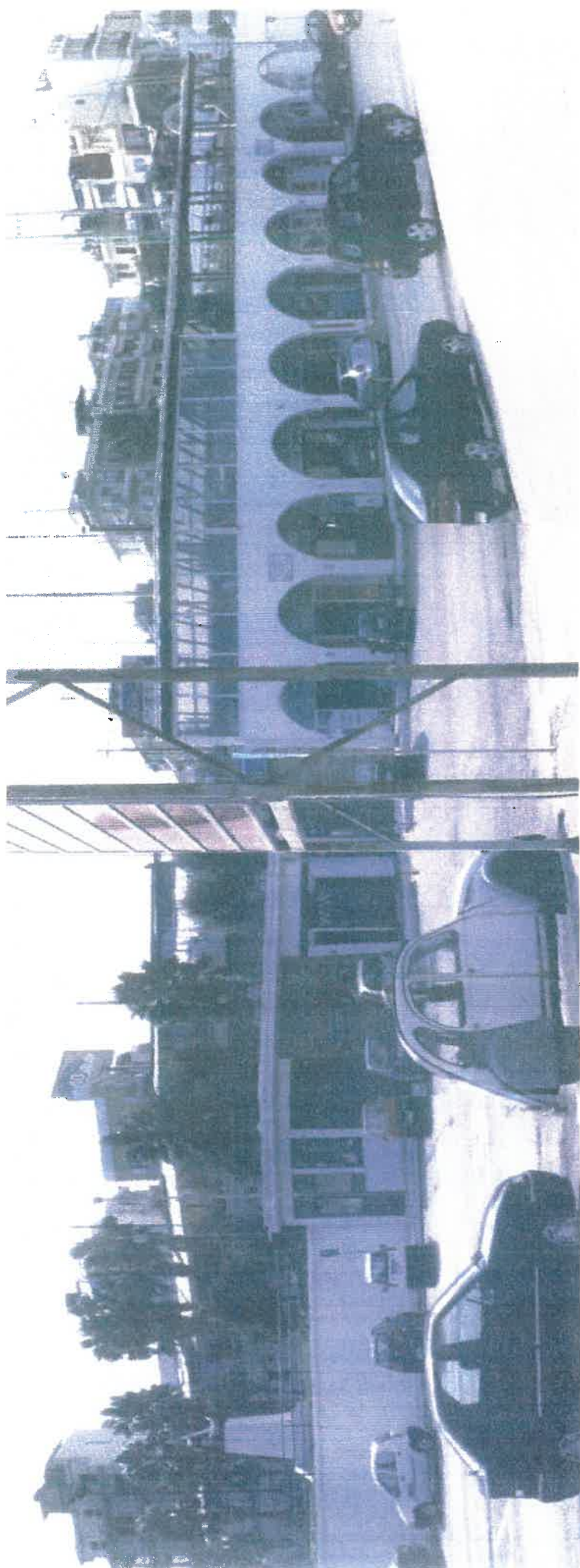
Φωτογραφία 6 : Η παράπλευρη οδός όπως φαίνεται έξω από το λιμάνι.



Φωτογραφία 7 : Εμπορική δραστηριότητα εντός του λιμένα , δίπλα στο Λιμενικό Σώμα. (εστιατόρια, μαγαζιά με αλιευτικά προϊόντα)



Φωτογραφία 8 : Τμήμα της οδού αμέσως μετά την είσοδο στο λιμάνι. Πίσω διακρίνεται η ξενοδοχειακή μονάδα "AYRA".



Φωτογραφία 9: Εμπορικές δραστηριότητες στο λιμάνι της Ραφήνας. Στο ισόγειο υπάρχουν μόνο ταξιδιωτικά γραφεία ενώ στον πρώτο όροφο υπάρχουν καταστήματα αναψυχής (εστιατόρια, καφετέριες κ.τ.λ.)



Φωτογραφία 10 : Η κατάληξη της κεντρικής οδού στο τμήμα του λιμένα όπου ελλιμενίζονται τα επιβατικά πλοία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [1] Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.imo.org./conventions
- [2] Σπύρος Κυριακάκης " Ένοπλα εγκλήματα κατά της ναυτιλίας" , άρθρο στο περιοδικό «ΕΛΝΑΒΙ» , τεύχος Μάιος , σελ.66
- [3] Το περιεχόμενο της εγκυκλίου είναι διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.egov.yen.gr
- [4] Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.imo.org.
- [5] J.Ashley Roach " Initiatives to enhance maritime security" στο "Marine Policy", Ιανουάριος 2004 , σελ. 41-66.
Το περιεχόμενο του άρθρου είναι διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.sciencedirect.com.
- [6] Steven D.Emerson & John Nadeau "A coastal perspective on security" άρθρο στην "Journal of Hazardous materials" στις 14 Νοεμβρίου 2003 σελ. 1-13. Το περιεχόμενο του άρθρου είναι διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.sciencedirect.com.
- [7] Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.uscg.com
- [8] Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.tc.gc.com
- [9] Βάσω Αρμογένη "Διεθνής κώδικας ασφάλειας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις" άρθρο στο περιοδικό "ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ", τεύχος Ιούλιος 2004.
www.efoplistis.gr
- [10] "ISPS πρώτα από όλα η ασφάλεια στα λιμάνια και στα πλοία", άρθρο στο περιοδικό "Ελλάς και Διεθνείς Μεταφορές"
- [11] "Δρακόντεια μέτρα ασφάλειας και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης" ,άρθρο στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.ert.gr
- [12] Άρθρα της εφημερίδας "ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ". Τίτλοι και ημερομηνίες έκδοσης στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.naftemporiki.gr
- [13] Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.imo.com/committees

[14] Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από την ηλεκτρονική διεύθυνση [www.IMIS GLOBAL.COM](http://www.IMISGLOBAL.COM)

IMIS : International maritime information systems - how AIS works

[15] Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.imo.org.

[16] Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.imo.org. και στο site του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας www.egov.yen.gr