

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 725/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
της 31ης Μαρτίου 2004**

**για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(1)</sup>,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 251 της συνθήκης<sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι σκόπιμες παράνομες ενέργειες, και ειδικότερα η τρομοκρατία, συγκαταλέγονται μεταξύ των σοβαρότερων απειλών για τα ιδεώδη της δημοκρατίας και της ελευθερίας και τις αξίες της ειρήνης, που είναι η πεμπουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (2) Θα πρέπει να υπάρχει διαρκής μέριμνα για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των πολιτών που τις χρησιμοποιούν, καθώς και του περιβάλλοντος, από κάθε απειλή διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών, όπως τρομοκρατικές ενέργειες, πειρατεία ή άλλες αντίστοιχες πράξεις.
- (3) Κατά τη μεταφορά αγαθών τα οποία περιέχουν κυρίως επικίνδυνες ουσίες, όπως χημικές και ραδιενεργές, οι δυνητικές συνέπειες της απειλής που συνιστούν οι σκόπιμες παράνομες ενέργειες για τους πολίτες της Ένωσης και το περιβάλλον είναι πολύ σοβαρές.
- (4) Η Διπλωματική Διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ενέκρινε, στις 12 Δεκεμβρίου 2002, τροπολογίες στη Διεθνή Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Σύμβαση SOLAS), καθώς και έναν Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (Κώδικας ISPS). Τα νομοθετικά αυτά κείμενα προορίζονται να βελτιώσουν την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και των λιμενικών εγκαταστάσεων που τα εξυπηρετούν· αυτά τα κείμενα περιέχουν δεσμευτικές διατάξεις, η εμβέλεια ορισμένων εκ των οποίων εντός της Κοινότητας, θα πρέπει να αποσαφηνισθεί, καθώς και συστάσεις, εκ των οποίων ορισμένες θα πρέπει να καταστούν δεσμευτικές εντός της Κοινότητας.

(5) Με την επιφύλαξη των κανόνων των κρατών μελών στον τομέα της εθνικής ασφάλειας και των μέτρων που μπορούν να ληφθούν βάσει του τίτλου VI της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα πρέπει να επιτευχθεί ο στόχος της ασφάλειας που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 2 με την υιοθέτηση καταλλήλων μέτρων στον τομέα της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών μέσω της διαμόρφωσης κοινών κανόνων για την ερμηνεία, την εφαρμογή και τον έλεγχο εντός της Κοινότητας των διατάξεων που ενέκρινε η Διπλωματική Διάσκεψη του ΔΝΟ στις 12 Δεκεμβρίου 2002. Θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες ώστε να θεσπίσει λεπτομερείς διατάξεις εφαρμογής.

(6) Ο παρών κανονισμός σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αναγνωρισμένες, ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αρχές.

(7) Εκτός από τα πλοία που χρησιμοποιούνται στη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία και από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν, θα πρέπει να ενισχυθεί η ασφάλεια των πλοίων που εκτελούν εθνικά δρομολόγια εντός της Κοινότητας, καθώς και των συναφών λιμενικών εγκαταστάσεων, ιδίως για τα επιβατηγά πλοία, λόγω του αριθμού των ανθρώπινων ζώων που τίθενται σε κίνδυνο.

(8) Το μέρος Β του Κώδικα ISPS περιλαμβάνει ορισμένες συστάσεις των οποίων η εφαρμογή θα πρέπει να καταστεί δεσμευτική εντός της Κοινότητας ώστε να συμβάλει στην ομοιογενή επίτευξη του στόχου της ασφάλειας που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 2.

(9) Προκειμένου να επιτευχθεί ο αναγνωρισμένος και αναγκαίος στόχος της προώθησης της ενδοκοινοτικής θαλάσσιας κυκλοφορίας μικρών αποστάσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να κληθούν να συνάψουν, σύμφωνα με τον κανόνα 11 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS, τις συμφωνίες περί ρυθμίσεων σε θέματα ασφάλειας όσον αφορά στην τακτική ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων, η οποία χρησιμοποιεί συγκεκριμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, χωρίς αυτό να επηρεάζει επ' ουδενί το γενικά επιδιωκόμενο επίπεδο ασφαλείας.

(10) Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες βρίσκονται σε λιμένες που εξυπηρετούν μόνον εκτάκτως τη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία, είναι μάλλον δυσανάλογη η διαρκής εφαρμογή όλων των κανόνων ασφαλείας που προβλέπει ο παρών κανονισμός. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν, βάσει των αξιολογήσεων ασφαλείας που θα διενεργήσουν, τους λιμένες που εντάσσονται στην κατηγορία αυτή και τα αντίστοιχα μέτρα τα οποία εξασφαλίζουν το κατάλληλο επίπεδο προστασίας.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 32 της 5.2.2004, σ. 21.

<sup>(2)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 2004.

- (11) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επαγρυπνούν όσον αφορά στον έλεγχο του σεβασμού των κανόνων ασφαλείας από τα πλοία κάθε προέλευσης που ζητούν να εισέλθουν σε λιμένα της Κοινότητας. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν μια «αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα», η οποία θα είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό, την εκτέλεση και την επίβλεψη της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας που προβλέπει ο παρών κανονισμός όσον αφορά στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η αρχή αυτή θα πρέπει να απαιτεί από κάθε πλοίο που ζητά να εισέλθει σε λιμένα της ευθύνης της να της παράσχει εκ των προτέρων πληροφορίες σχετικά με το διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας που φέρει και με τα επίπεδα ασφαλείας τα οποία εφαρμόζει και εφαρμόζει στο παρελθόν, καθώς και κάθε άλλη πρακτική πληροφορία σε θέματα ασφαλείας.
- (12) Θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εξαιρούν από την απαίτηση συστηματικής παροχής των πληροφοριών που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 11, τα ενδοκοινοτικά ή εθνικά τακτικά θαλάσσια δρομολόγια, υπό τον όρο ότι οι εταιρείες που έχουν αναλάβει την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων είναι σε θέση να παράσχουν, ανά πάσα στιγμή, τις πληροφορίες αυτές, εάν το ζητήσουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.
- (13) Οι έλεγχοι ασφαλείας στους λιμένες μπορούν να διενεργούνται από τις αρμόδιες αρχές για την ασφάλεια στη θάλασσα, αλλά και, όσον αφορά στο διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας, από τους επιθεωρητές που ενεργούν στο πλαίσιο του ελέγχου που διενεργεί το κράτος του λιμένα, κατά τα προβλεπόμενα από την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα<sup>(1)</sup>). Επομένως, εφόσον το ζήτημα αφορά διαφορετικές αρχές, πρέπει να προβλεφθεί η συμπληρωματικότητά τους.
- (14) Σε εθνικό επίπεδο, δεδομένου του μεγάλου αριθμού των εμπλεκόμενων φορέων στην εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ορίσει μια ενιαία αρμόδια αρχή η οποία θα είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέσουν τους αναγκαίους πόρους και να εκπονήσουν ένα εθνικό σχέδιο υλοποίησης του παρόντος κανονισμού ώστε να επιτύχουν τον στόχο της ασφαλείας που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 2, ιδίως μέσω ενός χρονοδιαγράμματος για την έγκαιρη εφαρμογή ορισμένων μέτρων, σύμφωνα με τους όρους του ψηφίσματος 6 που ενέκρινε η Διπλωματική Διάσκεψη του ΔΝΟ στις 12 Δεκεμβρίου 2002. Η αποτελεσματικότητα των ελέγχων υλοποίησης κάθε εθνικού συστήματος, θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο επιθεωρήσεων υπό την επίβλεψη της Επιτροπής.
- (15) Η αποτελεσματική και ομοιόμορφη εφαρμογή των μέτρων αυτής της πολιτικής εγείρει σημαντικά ερωτήματα σχετικά

με τη χρηματοδότησή της. Η χρηματοδότηση ορισμένων συμπληρωματικών μέτρων ασφαλείας δεν θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλάβει πάραυτα την εκπόνηση μελέτης — αφιερωμένης συγκεκριμένα στην κατανομή της χρηματοδότησης μεταξύ των δημόσιων αρχών και των φορέων εκμετάλλευσης, με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας — και να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, τα αποτελέσματα και, αν κριθεί σκόπιμο, ενδεχόμενες προτάσεις.

- (16) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>(2)</sup>. Θα πρέπει να προβλεφθεί μια διαδικασία προσαρμογής του παρόντος κανονισμού βάσει της αποκτηθείσας εμπειρίας, ώστε να καταστούν δεσμευτικές και άλλες διατάξεις του μέρους Β του Κώδικα ISPS, οι οποίες δεν ήταν αρχικά δεσμευτικές στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.
- (17) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η θέσπιση και η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων στον τομέα της πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, και συνεπώς, δύνανται, λόγω της ευρωπαϊκής διάστασης του παρόντος κανονισμού, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία επίσης αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

#### ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

#### Στόχοι

1. Ο κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση και η εφαρμογή κοινοτικών μέτρων για τη βελτίωση της ασφαλείας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις από απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών.
2. Ο παρών κανονισμός προτίθεται επίσης να παράσχει βάση για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή, καθώς και για τον κοινοτικό έλεγχο, των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα, τα οποία ενέκρινε η Διπλωματική Διάσκεψη του ΔΝΟ στις 12 Δεκεμβρίου 2002, που τροποποίησε τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (Σύμβαση SOLAS) του 1974 και θεσπίζει τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS).

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 53).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

## Άρθρο 2

**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1. «Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Σύμβασης SOLAS»: οι τροπολογίες που επισυνάπτονται ως παράρτημα I στον παρόντα κανονισμό, με τις οποίες παρεμβάλλεται το νέο κεφάλαιο XI-2 στο παράρτημα της σύμβασης SOLAS του ΔΝΟ, όπως ισχύει κατόπιν επικαιροποιήσεως.
2. «Κώδικας ISPS»: ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων του ΔΝΟ, όπως ισχύει κατόπιν επικαιροποιήσεως.
3. «Μέρος Α του Κώδικα ISPS»: το προοίμιο και οι δεσμευτικές επιταγές, που αποτελούν το μέρος Α του Κώδικα ISPS, όπως επισυνάπτεται ως παράρτημα II στον παρόντα κανονισμό, σχετικά με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 του παραρτήματος της σύμβασης SOLAS, όπως ισχύει κατόπιν επικαιροποιήσεως.
4. «Μέρος Β του Κώδικα ISPS»: οι κατευθύνσεις, που αποτελούν το μέρος Β του Κώδικα ISPS, όπως επισυνάπτεται ως παράρτημα III στον παρόντα κανονισμό, σχετικά με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 του παραρτήματος της σύμβασης SOLAS, όπως ισχύει κατόπιν τροποποιήσεως, και του μέρους Α του Κώδικα ISPS, όπως ισχύει κατόπιν επικαιροποιήσεως.
5. «Ασφάλεια στη θάλασσα»: ο συνδυασμός των προληπτικών μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών.
6. «Συντονιστικό κέντρο για την ασφάλεια στη θάλασσα»: ο φορέας στον οποίο κάθε κράτος μέλος αναθέτει να λειτουργήσει ως σημείο επαφής με την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη και να διευκολύνει, να παρακολουθεί και να ενημερώνει, όσον αφορά την εφαρμογή των μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα τα οποία προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
7. «Αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα»: η αρχή την οποία ορίζει ένα κράτος μέλος για τον συντονισμό, την εκτέλεση και την επίβλεψη της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας που προβλέπει ο παρών κανονισμός για τα πλοία ή/και μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι αρμοδιότητες της εν λόγω αρχής μπορεί να διαφέρουν, αναλόγως των καθηκόντων που της έχουν ανατεθεί.
8. «Διεθνής θαλάσσια κυκλοφορία»: κάθε σύνδεση δια θαλάσσης με πλοίο ανάμεσα σε μία λιμενική εγκατάσταση κράτους μέλους και μία λιμενική εγκατάσταση εκτός αυτού του κράτους μέλους, ή αντιστρόφως.
9. «Εθνική θαλάσσια κυκλοφορία»: κάθε σύνδεση με πλοίο σε θαλάσσια περιοχή ανάμεσα σε μία λιμενική εγκατάσταση κράτους μέλους και την ίδια ή άλλη λιμενική εγκατάσταση του ίδιου κράτους μέλους.
10. «Τακτικά δρομολόγια»: ένα σύνολο γραμμών οργανωμένων με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζουν τη σύνδεση ανάμεσα σε δύο ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις:
  - α) είτε βάσει γνωστοποιημένου ωραρίου·
  - β) είτε με μια περιοδικότητα ή συχνότητα που να είναι συστηματικά αναγνωρίσιμη.
11. «Λιμενική εγκατάσταση»: μια περιοχή όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Η εν λόγω περιοχή περιλαμβάνει ζώνες, όπως τα σημεία προσδόρμησης ή οι αποβάθρες αγκυροβόλησης και η περιοχή προσέγγιγής τους από τη θάλασσα, ανάλογα με την περίπτωση.
12. «Διασύνδεση πλοίου/λιμένα»: οι αλληλεπιδράσεις που αναπτύσσονται όταν πραγματοποιούνται άμεσα ή έμμεσα σε ένα πλοίο δραστηριότητες, όπως η επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων, η φόρτωση/εκφόρτωση εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.
13. «Σκόπιμη παράνομη ενέργεια», πράξη εκ προθέσεως, η οποία εκ της φύσεως ή του πλαισίου της, μπορεί να βλάψει τόσο τα πλοία που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο ή τις εθνικές μεταφορές, τους επιβάτες ή το φορτίο τους, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται.

## Άρθρο 3

**Κοινά μέτρα και πεδίο εφαρμογής**

1. Όσον αφορά στη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν, πλήρως, από 1ης Ιουλίου 2004, τα ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS και το μέρος Α του Κώδικα ISPS, υπό τους όρους και για τα πλοία, τις εταιρείες και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που προβλέπονται στα εν λόγω κείμενα.
2. Όσον αφορά στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν, από την 1η Ιουλίου 2005, τα ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στην θάλασσα της σύμβασης SOLAS και το μέρος Α του Κώδικα ISPS, στα επιβατηγά πλοία που εξυπηρετούν την εθνική κυκλοφορία και που εμπίπτουν στην κατηγορία Α, υπό την έννοια του άρθρου 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (!), καθώς και στις εταιρείες τους, όπως ορίζονται στον κανόνα IX/1 της σύμβασης SOLAS, και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν.
3. Τα κράτη μέλη, μετά από υποχρεωτική αξιολόγηση του κινδύνου για την ασφάλεια, αποφασίζουν, έως την 1η Ιουλίου 2007, την έκταση στην οποία θα εφαρμόσουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού σε διάφορες κατηγορίες πλοίων που εξυπηρετούν την εθνική κυκλοφορία εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, στις εταιρείες τους και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν. Το γενικό επίπεδο ασφαλείας δεν θα πρέπει να διακυβεύεται από μια τέτοια απόφαση.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αποφάσεις αυτές, όταν θεσπισθούν, καθώς και τα αποτελέσματα της περιοδικής τους αναθεώρησης, η οποία πραγματοποιείται σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα των πέντε ετών.

(!) ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/75/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 190 της 30.7.2003, σ. 6).



4. Για την εφαρμογή των απαιτούμενων διατάξεων κατά τις παραγράφους 1, και 2 και 3, τα κράτη μέλη λαμβάνουν πλήρως υπόψη τους τις κατευθύνσεις που περιέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.

5. Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις ακόλουθες παραγράφους του μέρους Β του Κώδικα ISPS ως εάν ήταν δεσμευτικές:

- 1.12 (αναθεώρηση των σχεδίων ασφαλείας των πλοίων),
- 1.16 (αξιολόγηση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων),
- 4.1 (προστασία του απορρήτου των σχεδίων και των αξιολογήσεων ασφαλείας),
- 4.4 (αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφαλείας),
- 4.5 (ελάχιστες αρμοδιότητες των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας),
- 4.8 (καθορισμός του επιπέδου ασφαλείας),
- 4.14, 4.15, 4.16 (σημεία επαφής και πληροφορίες σχετικά με τα σχέδια ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων),
- 4.18 (έγγραφα εξακριβωσης της ταυτότητας),
- 4.24 (εφαρμογή από τα πλοία των μέτρων ασφαλείας που ισχύουν στα χωρικά ύδατα του κράτους στα οποία πλέουν),
- 4.28 (πληρώματα των πλοίων),
- 4.41 (διαβίβαση πληροφοριών σε περίπτωση εκδίωξης πλοίου από έναν λιμένα ή άρνησης εισόδου σε αυτόν),
- 4.45 (πλοία προερχόμενα από κράτη που δεν έχουν υπογράψει τη Σύμβαση),
- 6.1 (υποχρέωση της εταιρείας να παρέχει στον πλοίαρχο πληροφορίες σχετικά με τους φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου),
- 8.3 έως 8.10 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου),
- 9.2 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στο σχέδιο ασφαλείας του πλοίου),
- 9.4 (ανεξαρτησία των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας),
- 13.6 και 13.7 (περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας για τα πληρώματα των πλοίων, και για τους υπεύθυνους ασφαλείας των εταιρειών και των πλοίων),
- 15.3 και 15.4 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης),
- 16.3 και 16.8 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στο σχέδιο ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης),
- 18.5 και 18.6 (περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις, και για το προσωπικό ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων).

6. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 15.4 του μέρους Α του Κώδικα ISPS, η περιοδική αναθεώρηση των αξιολογήσεων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων, που προβλέπεται στην παράγραφο 1.16 του μέρους Β του Κώδικα ISPS, πραγματοποιείται το αργότερο πέντε έτη αφότου διενεργήθηκε η αξιολόγηση ή από την τελευταία αναθεώρησή της.

7. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά σκάφη και σπλιταγωγά, σε εμπορικά σκάφη μικτού βάρους μικρότερου των 500 τόνων, σε σκάφη που δεν κινούνται με μηχανή, σε ξύλινα σκάφη πρωτόγονης κατασκευής, σε αλιευτικά σκάφη ή σε σκάφη που δεν εξυπηρετούν εμπορική δραστηριότητα.

8. Παρά τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, κατά την έγκριση σχεδίων ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, ότι τα εν λόγω σχέδια περιλαμβάνουν κατάλληλες διατάξεις που εγγυώνται ότι η ασφάλεια των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός δεν υπονομεύεται από οποιαδήποτε δραστηριότητα πλοίου, διασύνδεσης λιμένα ή μεταξύ πλοίων στην οποία εμπλέκονται πλοία που δεν υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό.

#### Άρθρο 4

##### Διαβίβαση πληροφοριών

1. Κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει τις απαιτούμενες πληροφορίες στον ΔΝΟ, στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανόνα 13 (διαβίβαση πληροφοριών) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS.

2. Κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τα στοιχεία των υπαλλήλων που αποτελούν τα σημεία επαφής κατά τα αναφερόμενα στην παράγραφο 4.16 του μέρους Β του Κώδικα ISPS, καθώς και τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 4.41 του μέρους Β του Κώδικα ISPS, σε περίπτωση εκδίωξης ενός πλοίου από λιμένα της Κοινότητας ή άρνησης εισόδου σε αυτόν.

3. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει τον κατάλογο των σχετικών λιμενικών εγκαταστάσεων, βάσει των αξιολογήσεων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων που εκπονεί, και καθορίζει την εμβέλεια των μέτρων που έχουν ληφθεί για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 2 του κανόνα 2 (εμβέλεια της εφαρμογής στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν εκτάκτως τους διεθνείς πλοίες) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS.

Κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει στα λοιπά κράτη μέλη και στην Επιτροπή, το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2004, τον κατάλογο αυτόν. Η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνονται επίσης με επαρκείς λεπτομέρειες για τα μέτρα που έχουν ληφθεί.

#### Άρθρο 5

##### Εναλλακτικές συμφωνίες ή ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο κανόνας 11 (συμφωνίες που διέπουν άλλες ρυθμίσεις σε θέματα ασφαλείας) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS μπορεί επίσης να εφαρμόζεται στην τακτική ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία που διεξάγεται βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων και χρησιμοποιεί συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις.

2. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μπορούν να συνάψουν μεταξύ τους, το καθένα ενεργώντας για λογαριασμό του, τις διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες που προβλέπονται στον εν λόγω κανόνα της σύμβασης SOLAS. Τα κράτη μέλη μπορούν, ιδίως, να εξετάσουν το ενδεχόμενο σύναψης τέτοιων συμφωνιών για την προώθηση των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κοινοποιούν τις συμφωνίες στην Επιτροπή, με επαρκείς λεπτομέρειες όσον αφορά τα λαμβανόμενα μέτρα ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να εξετάζει εάν οι συμφωνίες αυτές θέτουν σε κίνδυνο το επίπεδο ασφαλείας άλλων πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από τις συμφωνίες. Οι λεπτομέρειες όσον αφορά τα μέτρα αυτά, που σχετίζονται άμεσα με την εθνική ασφάλεια, εφόσον υπάρχουν, μπορούν να παραλείπονται από την κοινοποίηση προς την Επιτροπή.

Η Επιτροπή εξετάζει εάν οι συμφωνίες διασφαλίζουν ικανοποιητικό επίπεδο προστασίας, ιδίως σε σχέση με τις επιταγές της παραγράφου 2 του προαναφερθέντος κανόνα 11 της SOLAS, και κατά πόσον συμμορφώνονται με το κοινοτικό δίκαιο και είναι συμβατά με την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Εάν οι συμφωνίες δεν ανταποκρίνονται στα κριτήρια αυτά, η Επιτροπή λαμβάνει, μέσα σε διάστημα τεσσάρων μηνών, απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 11, παράγραφος 3· σε αυτή την περίπτωση, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ανακαλούν ή προσαρμόζουν τις συμφωνίες αναλόγως.

3. Η περιοδική αναθεώρηση αυτών των συμφωνιών, που προβλέπεται στην παράγραφο 4 του κανόνα 11 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα, πρέπει να λαμβάνει χώρα ανά τακτά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε χρόνια.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να εγκρίνουν, όσον αφορά στα δρομολόγια εσωτερικού και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 3 του παρόντος κανονισμού, ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας, όπως προβλέπονται στον κανόνα 12 (ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας) των ειδικών μέτρων για την αύξηση της ασφαλείας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι ρυθμίσεις ασφαλείας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικές με εκείνες που περιγράφονται στο κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS και τις σχετικές υποχρεωτικές διατάξεις του Κώδικα ISPS.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος γνωστοποιεί στην Επιτροπή επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τις ρυθμίσεις αυτές κατά την έγκρισή τους, καθώς και το αποτέλεσμα των περιοδικών αναθεωρήσεών τους, το αργότερο πέντε έτη αφότου εγκριθούν ή από την τελευταία αναθεώρησή τους.

Οι όροι εφαρμογής των ρυθμίσεων αυτών υπόκεινται σε επιθεωρήσεις εκ μέρους της Επιτροπής, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 9 παράγραφοι 4, 5 και 6 του παρόντος κανονισμού, στο πλαίσιο των διαδικασιών που ορίζονται σ' αυτόν.

#### Άρθρο 6

#### Παροχή πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια πριν από την είσοδο σε λιμένα κράτους μέλους

1. Όταν ένα πλοίο, που υπόκειται στις επιταγές των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS ή στις επιταγές του άρθρου 3 του

παρόντος κανονισμού, γνωστοποιεί την πρόθεσή του να εισέλθει σε λιμένα κράτους μέλους, η αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα του εν λόγω κράτους μέλους ζητεί την παροχή των πληροφοριών που προβλέπονται στην παράγραφο 2.1 του κανόνα 9 (πλοία που έχουν την πρόθεση να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS. Η εν λόγω αρχή επεξεργάζεται, στο βαθμό που απαιτείται, τις παρεχόμενες πληροφορίες, και εφαρμόζει, εάν παρίσταται ανάγκη, την προβλεπόμενη στην παράγραφο 2 του εν λόγω κανόνα SOLAS διαδικασία.

2. Οι αναφερθείσες στην παράγραφο 1 πληροφορίες παρέχονται:

- α) τουλάχιστον εικοσιτέσσερις ώρες πριν, ή
- β) το αργότερο, τη στιγμή που το πλοίο εγκαταλείπει τον προηγούμενο λιμένα, εάν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από εικοσιτέσσερις ώρες, ή
- γ) εάν δεν είναι γνωστός ο λιμένας στον οποίο θα καταπλεύσει ή εάν επέλθει αλλαγή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αμέσως μόλις ο λιμένας στον οποίο θα καταπλεύσει καθίσταται γνωστός.

3. Για κάθε πλοίο συντάσσεται έκθεση σχετικά με τη διαδικασία που ακολουθήθηκε, με την επιφύλαξη περιστατικού ασφαλείας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.13 του κανόνα 1 (ορισμοί) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS.

#### Άρθρο 7

#### Εξαιρέσεις από τη διάταξη περί παροχής πληροφοριών πριν από την είσοδο σε λιμένα

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τα τακτικά δρομολόγια τα οποία εκτελούνται μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο έδαφός τους από την απαίτηση που προβλέπεται στο άρθρο 6, όταν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- α) η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα τακτικά δρομολόγια που προβλέπονται ανωτέρω καταρτίζει, και ενημερώνει κατάλογο των συναφών πλοίων και τον διαβιβάζει στην αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα για τον συγκεκριμένο λιμένα·
- β) για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται, οι πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 2.1 του κανόνα 9 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS είναι στη διάθεση της αρμόδιας αρχής για την ασφάλεια στη θάλασσα, κατόπιν αιτήματός της. Η εταιρεία διαμορφώνει ένα εσωτερικό σύστημα που εγγυάται τη διαβίβαση, αμελλητί και επί εικοσιτετραώρου βάσεως, των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα.

2. Όταν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη εκμεταλλεύονται από κοινού ένα διεθνές τακτικό δρομολόγιο, κάθε ένα από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορεί να ζητήσει από τα άλλα κράτη μέλη την εξαίρεση αυτού του δρομολογίου, σύμφωνα με τους προβλεπόμενους στην παράγραφο 1 όρους.

3. Τα κράτη μέλη ελέγχουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα εάν πληρούνται οι προβλεπόμενοι στις παραγράφους 1 και 2 όροι. Εάν δεν πληρούνται πλέον ένας τουλάχιστον από αυτούς τους όρους, τα κράτη μέλη αφαιρούν αμέσως το δικαίωμα εξαίρεσης από την ενδιαφερόμενη εταιρεία.

4. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν, και ενημερώνουν τακτικά, τον κατάλογο των εταιρειών και των πλοίων που εξαιρούνται κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Διαβιβάζουν τον κατάλογο και κάθε ενημέρωση του καταλόγου αυτού στην Επιτροπή και σε κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

5. Παρά τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2, κράτος μέλος μπορεί, για λόγους ασφαλείας και κατά περίπτωση, να ζητεί, πριν από την είσοδο πλοίου σε λιμένα, την παροχή των πληροφοριών που προβλέπονται στην παράγραφο 2.1 του κανόνα 9 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS.

#### Άρθρο 8

##### Έλεγχος ασφαλείας εντός των λιμένων κράτους μέλους

1. Ο έλεγχος του πιστοποιητικού, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.1 του κανόνα 9 (έλεγχος των πλοίων εντός του λιμένα) των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS, πραγματοποιείται εντός του λιμένα είτε από την αρμόδια αρχή για την ασφάλεια στη θάλασσα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 του παρόντος κανονισμού, είτε από τους επιθεωρητές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 της οδηγίας 95/21/ΕΚ

2. Όταν ο διενεργών την επαλήθευση της πιστοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 έχει σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι το πλοίο δεν πληροί τις επιταγές των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS, αλλά δεν ανήκει σε αρχή η οποία στο συγκεκριμένο κράτος μέλος είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται στις παραγράφους 1.2 και 1.3 του κανόνα 9 των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS, αναφέρει αμέσως το ζήτημα στην εν λόγω αρχή.

#### Άρθρο 9

##### Εφαρμογή και έλεγχος της συμμόρφωσης

1. Τα κράτη μέλη εκτελούν τα διοικητικά και ελεγκτικά καθήκοντα που απορρέουν από τις διατάξεις των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS. Μεριμνούν ώστε να προβλέπονται και να παρέχονται πράγματι όλα τα αναγκαία μέσα για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

2. Τα κράτη μέλη ορίζουν συντονιστικό κέντρο για την ασφάλεια στη θάλασσα έως την 1η Ιουλίου 2004.

3. Κάθε κράτος μέλος εγκρίνει εθνικό πρόγραμμα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

4. Έξι μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής των αντίστοιχων μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 3, η Επιτροπή, σε συνεργασία με το συντονιστικό κέντρο που αναφέρεται στην παράγραφο 2, αρχίζει να διενεργεί σειρά επιθεωρήσεων, συμπεριλαμβανομένων επιθεωρήσεων κατάλληλου δείγματος λιμενικών εγκαταστάσεων και αντίστοιχων εταιρειών, προκειμένου να επαληθεύσει την εφαρμογή από τα κράτη μέλη του παρόντος κανονισμού. Οι επιθεωρήσεις αυτές λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες που παρέχει το αναφερό-

μενο στην παράγραφο 2 συντονιστικό κέντρο, και ιδίως εκθέσεις ελέγχου. Οι διαδικασίες για την διενέργεια των επιθεωρήσεων αυτών θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

5. Οι εντεταλμένοι από την Επιτροπή υπάλληλοι για τη διενέργεια αυτών των επιθεωρήσεων, σύμφωνα με την παράγραφο 4, ασκούν τις αρμοδιότητές τους προσκομίζοντας γραπτή άδεια η οποία εκδίδεται από την Επιτροπή και στην οποία αναφέρονται το αντικείμενο και ο σκοπός της επιθεώρησης, καθώς και η ημερομηνία έναρξής της. Η Επιτροπή προειδοποιεί εγκαίρως πριν από την επιθεώρηση τα κράτη μέλη τα οποία αφορούν οι επιθεωρήσεις.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δέχεται τις επιθεωρήσεις αυτές και μεριμνά ώστε το ίδιο να πράττουν και οι ενδιαφερόμενοι φορείς ή τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα.

6. Η Επιτροπή γνωστοποιεί τις εκθέσεις των επιθεωρήσεων στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το οποίο, μέσα σε διάστημα τριών μηνών από τη λήψη της έκθεσης, δηλώνει με επαρκείς λεπτομέρειες τα μέτρα που λαμβάνει για την αντιμετώπιση των ενδεχόμενων ελλείψεων. Η έκθεση και ο κατάλογος των μέτρων που ελήφθησαν διαβιβάζονται στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1.

#### Άρθρο 10

##### Ενσωμάτωση των τροπολογιών στα διεθνή κανονιστικά κείμενα

1. Τα ισχύοντα διεθνή κανονιστικά κείμενα που αναφέρονται στο άρθρο 2, τα οποία εφαρμόζονται σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1, είναι εκείνα που έχουν τεθεί σε ισχύ, συμπεριλαμβανομένων των πιο πρόσφατων τροπολογιών τους, με εξαίρεση τις τροπολογίες που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ως αποτέλεσμα της διαδικασίας ελέγχου συμμόρφωσης που καθιερώνεται με την παράγραφο 5.

2. Η ενσωμάτωση των τροπολογιών στα διεθνή κανονιστικά κείμενα που αναφέρονται στο άρθρο 2, σχετικά με τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν, επί των οποίων εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, εφόσον πρόκειται για τεχνική ενημέρωση των διατάξεων της σύμβασης SOLAS και του Κώδικα ISPS, αποφασίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2. Η διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης που καθιερώνεται με την παράγραφο 5, δεν έχει εφαρμογή στις περιπτώσεις αυτές.

3. Σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 μπορούν να εγκρίνονται διατάξεις για τον καθορισμό εναρμονισμένων διαδικασιών σχετικά με την εφαρμογή των υποχρεωτικών διατάξεων του Κώδικα ISPS, χωρίς διευρύνση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

4. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και προκειμένου να περιορισθούν οι κίνδυνοι σύγκρουσης της κοινοτικής ναυτικής νομοθεσίας και των διεθνών κανονιστικών κειμένων, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στο πλαίσιο συντονιστικών συναντήσεων ή/και άλλων κατάλληλων μέσων, για τον καθορισμό, εφόσον απαιτείται, κοινής θέσης ή προσέγγισης στο πλαίσιο των αρμοδίων διεθνών fora.



5. Καθιερώνεται διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης προκειμένου να αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού οποιαδήποτε τροπολογία σε διεθνές κανονιστικό κείμενο μόνον εάν, με βάση αξιολόγηση της Επιτροπής, υπάρχει εμφανής κίνδυνος η εν λόγω τροπολογία να μειώσει το επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα ή να είναι ασύμβατη με την κοινοτική νομοθεσία.

Η διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης μπορεί να χρησιμοποιείται μόνον για τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού στα πεδία που καλύπτονται ρητώς από τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 και βρίσκονται αυστηρά μέσα στο πλαίσιο της άσκησης των εκτελεστικών εξουσιών που ανατίθενται στην Επιτροπή.

6. Υπό τις συνθήκες που αναφέρονται στην παράγραφο 5, η διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης πρέπει να κινείται από την Επιτροπή, η οποία, εφόσον απαιτείται, μπορεί να ενεργεί κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους.

Η Επιτροπή υποβάλλει στην επιτροπή που συγκροτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 1, αμελλητί, μετά την έγκριση τροπολογίας σε διεθνές κανονιστικό κείμενο, πρόταση μέτρων που αποσκοπούν στον αποκλεισμό της εν λόγω τροπολογίας από τον παρόντα κανονισμό.

Η διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων, όπου απαιτείται, των διαδικασιών που καθορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK, ολοκληρώνεται τουλάχιστον ένα μήνα πριν από τη λήξη της περιόδου, η οποία έχει οριστεί σε διεθνές επίπεδο για τη σιωπηρή αποδοχή της εν λόγω τροπολογίας ή την προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξης ισχύος της εν λόγω τροπολογίας.

7. Σε περίπτωση κινδύνου κατά τα αναφερόμενα στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 5, τα κράτη μέλη απέχουν, κατά την περίοδο εφαρμογής της διαδικασίας ελέγχου της συμμόρφωσης, από την ανάληψη κάθε πρωτοβουλίας που αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της τροπολογίας στην εθνική τους νομοθεσία ή στην εφαρμογή της τροπολογίας στο αντίστοιχο διεθνές κανονιστικό κείμενο.

8. Όλες οι σχετικές τροπολογίες που αφορούν διεθνή κανονιστικά κείμενα και οι οποίες έχουν ενσωματωθεί στην κοινοτική ναυτική νομοθεσία, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 και 6, δημοσιεύονται, για λόγους ενημέρωσης, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

#### Άρθρο 11

##### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK προθεσμία ορίζεται σε έναν μήνα.

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 6 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προβλεπόμενη στο άρθρο 6 στοιχεία β) και γ) της απόφασης 1999/468/EK προθεσμία, ορίζεται σε έναν μήνα.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

#### Άρθρο 12

##### Εμπιστευτικότητα

Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή λαμβάνει, σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης 2001/844/EK, EKAX, Ευρατόμ της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2001, για την τροποποίηση του εσωτερικού της κανονισμού<sup>(1)</sup>, τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των πληροφοριών που υπόκεινται σε απαιτήσεις εμπιστευτικότητας, στις οποίες έχει πρόσβαση ή οι οποίες της ανακοινώνονται από τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ανάλογα μέτρα σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία.

Το προσωπικό που διενεργεί ελέγχους ασφαλείας ή χειρίζεται εμπιστευτικές πληροφορίες σχετιζόμενες με τον παρόντα κανονισμό, πρέπει να έχει τον κατάλληλο βαθμό διαβάθμισης από το κράτος μέλος της εθνικότητας του συγκεκριμένου προσωπικού.

#### Άρθρο 13

##### Διάδοση των πληροφοριών

1. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα, κατά τα οριζόμενα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής<sup>(2)</sup>, οι εκθέσεις των ελέγχων και οι απαντήσεις των κρατών μελών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, στο άρθρο 5 παράγραφοι 2 και 4, και στο άρθρο 9 παράγραφος 6, παραμένουν μυστικές και δεν δημοσιεύονται. Διατίθενται μόνο στις οικείες αρχές, οι οποίες τις διαβιβάζουν μόνο στα ενδιαφερόμενα μέρη, εφόσον κάτι τέτοιο είναι αναγκαίο, σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες όσον αφορά τη διάδοση ευαίσθητων πληροφοριών.

2. Τα κράτη μέλη, στο μέτρο του δυνατού και σύμφωνα με το ισχύον εθνικό δίκαιο, χειρίζονται ως εμπιστευτικές τις πληροφορίες που απορρέουν από τις εκθέσεις των επιθεωρήσεων και τις απαντήσεις των κρατών μελών, όταν αυτές αφορούν άλλα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη ή η Επιτροπή διαβουλεύονται με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, εκτός εάν είναι σαφές ότι οι εκθέσεις των επιθεωρήσεων και οι απαντήσεις θα κοινοποιηθούν ή όχι.

#### Άρθρο 14

##### Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη θέσπιση αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 317 της 3.12.2001, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

## Άρθρο 15

**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2004, με εξαίρεση τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφοι 2 και 3 και του άρθρου 9 παράγραφος 4, που αρχίζουν να ισχύουν και να εφαρμόζονται από τις προβλεπόμενες από τα άρθρα αυτά ημερομηνίες.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 31 Μαρτίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

D. ROCHE

---



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΟΥ 1974

## «ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI-2

## ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

## Κανόνας 1

## Ορισμοί

1 Για το σκοπό του παρόντος κεφαλαίου, εκτός αν ρητά ορίζεται άλλως:

- .1 Ως “φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου”, νοείται το φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου, όπως ορίζεται στον κανόνα IX/1.6.
- .2 Ως “χημικό δεξαμενόπλοιο” νοείται το χημικό δεξαμενόπλοιο, όπως ορίζεται στον κανόνα VII/8.2.
- .3 Ως “υγραεριοφόρο”, νοείται το υγραεριοφόρο, όπως ορίζεται στον κανόνα VII/11.2.
- .4 Ως “ταχύπλοο σκάφος”, νοείται το σκάφος, όπως ορίζεται στον κανόνα X/1.2.
- .5 Ως “κινητή μονάδα γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης”, νοείται η μηχανικά προωθούμενη κινητή μονάδα γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, όπως ορίζεται στον κανόνα IX/1, η οποία δεν βρίσκεται σε σταθερό σημείο.
- .6 Ως “πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο”, νοείται το πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο, όπως ορίζεται στον κανόνα II-1/2.12.
- .7 Ως “εταιρεία”, νοείται η εταιρεία, όπως ορίζεται στον κανόνα IX/1.
- .8 Ως “διεπαφή πλοίου/λιμένα”, νοούνται οι αλληλεπιδράσεις που λαμβάνουν χώρα όταν ένα πλοίο επηρεάζεται άμεσα και απευθείας από δράσεις στις οποίες περιλαμβάνεται η κίνηση προσώπων, εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.
- .9 Ως “λιμενική εγκατάσταση”, νοείται ο χώρος, όπως ορίζεται από το συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή, όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Η λιμενική εγκατάσταση περιλαμβάνει περιοχές όπως τα αγκυροβόλια, οι θέσεις αναμονής και προσέγγισης από τη θάλασσα, κατά περίπτωση.
- .10 Ως “δραστηριότητα μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο”, νοείται κάθε δραστηριότητα μη συνδεδεμένη με λιμενική εγκατάσταση, κατά την οποία λαμβάνει χώρα η μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων από ένα πλοίο σε άλλο.
- .11 Ως “αρμόδια αρχή”, νοείται(-ούνται) ο (οι) οργανισμός(-οί) ή η (οι) Αρχή(-ές) που αναγνωρίζεται(-ονται), εντός του συμβαλλομένου κράτους, ως υπεύθυνοι(-ες) για τη διασφάλιση της εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου που αφορούν την ασφάλεια λιμενικής εγκατάστασης και τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα, από την άποψη της λιμενικής εγκατάστασης.
- .12 Ως “Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS)”, νοείται ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων ο οποίος απαρτίζεται από το μέρος Α (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται υποχρεωτικές) και το μέρος Β (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται συστατικές), όπως υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 με την απόφαση 2 της Διάσκεψης των συμβαλλομένων, στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, κρατών, όπως ενδέχεται να έχει τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, υπό την προϋπόθεση ότι:
  - .1 οι τροποποιήσεις του μέρους Α του Κώδικα υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με το άρθρο VIII της παρούσας σύμβασης που αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης οι οποίες εφαρμόζονται στο παράρτημα εκτός από το κεφάλαιο I, και
  - .2 οι τροποποιήσεις του μέρους Β του Κώδικα υιοθετούνται από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό της.
- .13 Ως “συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια”, νοείται κάθε ύποπτη ενέργεια ή περίπτωση η οποία απειλεί την ασφάλεια πλοίου, συμπεριλαμβανομένων κινητών μονάδων γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και ταχυπλόων σκαφών, ή λιμενικής εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου/λιμένα ή δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο.
- .14 Ως “επίπεδο ασφάλειας”, νοείται ο προσδιορισμός του βαθμού επικινδυνότητας να λάβει χώρα απόπειρα ή συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

- .15 Ως “Δήλωση Ασφάλειας”, νοείται η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ ενός πλοίου και μιας λιμενικής εγκατάστασης ή ενός άλλου πλοίου διασυνδεδεμένου με αυτό, στην οποία προσδιορίζονται τα μέτρα για την ασφάλεια τα οποία θα εφαρμόσει έκαστο συμβαλλόμενο μέρος.
- .16 Ως “αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας”, νοείται ο οργανισμός ο οποίος διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνομosύνη σε θέματα ασφάλειας και την απαραίτητη γνώση των λειτουργιών πλοίου και λιμένα και είναι εξουσιοδοτημένος να διενεργεί τις δραστηριότητες αξιολόγησης ή διαπίστωσης ή έγκρισης ή πιστοποίησης, οι οποίες απαιτούνται από το παρόν κεφάλαιο ή από το μέρος Α του Κώδικα ISPS.
- 2 Ο όρος “πλοίο”, όταν χρησιμοποιείται στους κανόνες 3 έως 13, περιλαμβάνει κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και ταχύπλοα σκάφη.
- 3 Ο όρος “όλα τα πλοία”, όταν χρησιμοποιείται στο παρόν κεφάλαιο, περιλαμβάνει όλα τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται το παρόν κεφάλαιο.
- 4 Ο όρος “συμβαλλόμενα κράτη”, όταν χρησιμοποιείται στους κανόνες 3, 4, 7 και 10 έως 13, αναφέρεται και στην αρμόδια αρχή.

## Κανόνας 2

### Εφαρμογή

- 1 Το παρόν κεφάλαιο εφαρμόζεται:
- .1 στους ακόλουθους τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:
    - .1.1. επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών,
    - .1.2. φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχυπλόων σκαφών, 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω,
    - .1.3. κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, και
  - .2 λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.
- 2 Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 1.2, τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν το βαθμό εφαρμογής του παρόντος κεφαλαίου και των συναφών ενότητων του μέρους Α του Κώδικα ISPS στις ευρισκόμενες στην επικράτειά τους λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες, παρόλο που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται, περιστασιακά, να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνή πλου.
- 2.1 Τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν, σύμφωνα με την παράγραφο 2, βάσει αξιολόγησης της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του Κώδικα ISPS.
- 2.2 Οι αποφάσεις των συμβαλλομένων κρατών, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με την παράγραφο 2, δεν θέτουν σε κίνδυνο το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από το παρόν κεφάλαιο ή από το μέρος Α του Κώδικα ISPS.
- 3 Το παρόν κεφάλαιο δεν έχει εφαρμογή σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία ανήκοντα σε συμβαλλόμενο κράτος ή διαχειριζόμενα από συμβαλλόμενο κράτος τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε κρατική μη εμπορική υπηρεσία.
- 4 Καμιά διάταξη του παρόντος κεφαλαίου δεν θίγει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των κρατών που υπαγορεύονται από το διεθνές δίκαιο.

## Κανόνας 3

### Υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κρατών όσον αφορά την ασφάλεια

- 1 Οι Αρχές ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στα δικαιούμενα να φέρουν τη σημαία τους πλοία. Σε περίπτωση αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας, οι πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας επικαιροποιούνται ως επιτάσσουν οι περιστάσεις.
- 2 Τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες βρίσκονται στην επικράτειά τους και στα πλοία πριν από την είσοδό τους σε λιμένα ή κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα εντός της επικράτειάς τους. Σε περίπτωση αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας, οι πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας ενημερώνονται ως επιτάσσουν οι περιστάσεις.

## Κανόνας 4

**Απαιτήσεις για εταιρείες και πλοία**

- 1 Οι εταιρείες συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του Κώδικα ISPS, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.
- 2 Τα πλοία συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του Κώδικα ISPS, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS, και η συμμόρφωσή τους διαπιστώνεται και πιστοποιείται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο μέρος Α του Κώδικα ISPS.
- 3 Πριν από την είσοδο σε λιμένα ή κατά την παραμονή σε λιμένα εντός της επικράτειας συμβαλλόμενου κράτους, ένα πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας το οποίο έχει ορίσει το συμβαλλόμενο κράτος, εφόσον το εν λόγω επίπεδο ασφαλείας είναι υψηλότερο από το επίπεδο ασφαλείας που έχει ορίσει η Αρχή για το συγκεκριμένο πλοίο.
- 4 Τα πλοία ανταποκρίνονται χωρίς υπερβολική καθυστέρηση σε οποιαδήποτε αλλαγή προς υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας.
- 5 Σε περίπτωση που ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του Κώδικα ISPS ή δεν δύναται να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας που ορίζει η Αρχή ή άλλο συμβαλλόμενο κράτος και εφαρμόζεται στο πλοίο αυτό, τότε ενημερώνει την αρμόδια αρχή πριν από οποιαδήποτε διασύνδεση πλοίου/λιμένα ή πριν από την είσοδο σε λιμένα, ανάλογα με το ποια προηγείται.

## Κανόνας 5

**Ειδική ευθύνη των εταιρειών**

Η εταιρεία διασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος διαθέτει πάντοτε επί του πλοίου πληροφορίες οι οποίες επιτρέπουν στα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος όργανα να προσδιορίζουν:

- .1 ποιος είναι υπεύθυνος για τον διορισμό των μελών του πληρώματος ή άλλων ατόμων που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου,
- .2 ποιος είναι υπεύθυνος για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τους πλόες που εκτελεί το πλοίο, και
- .3 στις περιπτώσεις που το πλοίο εκτελεί πλόες σύμφωνα με τους όρους ναυλοσύμφωνου(-ων), ποια είναι τα συμβαλλόμενα μέρη στο (στα) ναυλοσύμφωνο(-α).

## Κανόνας 6

**Σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας πλοίου**

- 1 Όλα τα πλοία είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας πλοίου, ως εξής:
  - .1 τα πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2004,
  - .2 τα επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και των επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών, τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 1η Ιουλίου 2004,
  - .3 τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα υγραεριοφόρα, τα πλοία μεταφοράς χύμα φορτίου και τα ταχύπλοα σκάφη μεταφοράς φορτίου 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 1η Ιουλίου 2004, και
  - .4 άλλα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, καθώς και οι κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 1η Ιουλίου 2006.
2. Το σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας πλοίου, όταν είναι ενεργοποιημένο:
  - .1 ξεκινά και μεταδίδει προειδοποίηση ασφαλείας από το πλοίο στην ακτή προς αρμόδια αρχή την οποία έχει ορίσει η Αρχή, η οποία στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να περιλαμβάνει την εταιρεία, προσδιορίζοντας το πλοίο, τη θέση του και υποδεικνύοντας ότι απειλείται ή διακυβεύεται η ασφάλεια του πλοίου,
  - .2 δεν στέλνει την προειδοποίηση ασφαλείας του πλοίου σε άλλα πλοία,
  - .3 δεν ενεργοποιεί κανένα συναγερμό επί του πλοίου, και
  - .4 συνεχίζει την προειδοποίηση ασφαλείας του πλοίου έως ότου απενεργοποιηθεί ή/και ρυθμιστεί εκ νέου.

- 3 Το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου:
- .1 μπορεί να ενεργοποιηθεί από τη γέφυρα ναυσιπλοας και από ένα τουλάχιστον άλλο σημείο, και
  - .2 πληροί πρότυπα επίδοσης τα οποία δεν είναι κατώτερα από τα πρότυπα που έχει εγκρίνει ο Οργανισμός.
- 4 Τα σημεία ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου καθορίζονται έτσι ώστε να προλαμβάνεται η ακούσια εκκίνηση της προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου.
- 5 Η συμμόρφωση με την απαίτηση για ένα σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου μπορεί να επιτυγχάνεται με τη χρήση της ραδιοεγκατάστασης με την οποία είναι εξοπλισμένο το πλοίο για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου IV, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλες οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 6 Όταν μια Αρχή λάβει ειδοποίηση από σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, ενημερώνει αμέσως το (τα) κράτος(-η) κοντά στο (στα) οποίο(-α) πλέει το πλοίο εκείνη τη στιγμή.
- 7 Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος λάβει ειδοποίηση από σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου το οποίο δεν έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, ενημερώνει αμέσως τη αρμόδια Αρχή και, εάν κρίνεται σκόπιμο, το (τα) κράτος(-η) κοντά στο (στα) οποίο(-α) πλέει το πλοίο εκείνη τη στιγμή.

#### Κανόνας 7

#### Απειλές για τα πλοία

- 1 Τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στα πλοία που εκτελούν πλόες στα χωρικά τους ύδατα ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά τους ύδατα.
- 2 Τα συμβαλλόμενα κράτη παρέχουν ένα σημείο επαφής μέσω του οποίου τα πλοία αυτά μπορούν να ζητούν συμβουλές ή βοήθεια και στο οποίο μπορούν να αναφέρουν οποιοδήποτε πρόβλημα ασφάλειας σχετικά με άλλα πλοία, κινήσεις ή ανακοινώσεις.
- 3 Σε περίπτωση που γίνεται αντιληπτός κίνδυνος επίθεσης, το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα πλοία και τις Αρχές τους σχετικά με:
- .1 το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας,
  - .2 τα μέτρα ασφάλειας τα οποία πρέπει να θέτουν σε εφαρμογή τα ενδιαφερόμενα πλοία για να προστατευθούν από ενδεχόμενη επίθεση, σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους A του Κώδικα ISPS, και
  - .3 τα μέτρα ασφάλειας τα οποία έχει αποφασίσει να θέτει σε εφαρμογή το παράκτιο κράτος, κατά περίπτωση.

#### Κανόνας 8

#### Κρίση πλοίαρχου περί ασφάλειας του πλοίου

- 1 Ο πλοίαρχος δεν περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στη λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης που, κατά την επαγγελματική του κρίση, είναι απαραίτητη για τη συνεχή ασφάλεια του πλοίου. Η εξουσία αυτή περιλαμβάνει άρνηση της πρόσβασης προσώπων (εκτός εκείνων που είναι αρμόδια εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος) ή των προσωπικών ειδών τους και άρνηση φόρτωσης φορτίου, συμπεριλαμβανομένων δοχείων ή άλλων κλειστών μονάδων μεταφοράς φορτίου.
- 2 Εάν, κατά την επαγγελματική κρίση του πλοίαρχου, κατά τις δραστηριότητες του πλοίου προκύψει σύγκρουση μεταξύ οποιωνδήποτε απαιτήσεων ασφάλειας εφαρμοστέων στο πλοίο, ο πλοίαρχος θέτει σε εφαρμογή τις απαιτήσεις που είναι αναγκαίες για τη διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πλοίαρχος μπορεί να θέτει σε εφαρμογή προσωρινά μέτρα ασφάλειας και ενημερώνει αμέσως την Αρχή και, κατά περίπτωση, το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα στον οποίο δραστηριοποιείται ή σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο. Αυτά τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο ανάλογα με το ισχύον επίπεδο ασφάλειας. Στις περιπτώσεις αυτές, η Αρχή διασφαλίζει την επίλυση των συγκρούσεων και την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας επανάληψης.



## Κανόνας 9

## Μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης

## 1 Έλεγχος πλοίων σε λιμένα

- 1.1 Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν κεφάλαιο όταν βρίσκεται σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους υπόκειται σε έλεγχο από αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το κράτος αυτό όργανα, τα οποία ενδέχεται να είναι τα ίδια με εκείνα που διενεργούν τις δραστηριότητες του κανόνα I/19. Ο έλεγχος αυτός περιορίζεται στη διαπίστωση της ύπαρξης επί του πλοίου έγκυρου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου ή έγκυρου Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου εκδοθέντος σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του Κώδικα ISPS ("Πιστοποιητικό"), το οποίο θα γίνεται δεκτό εφόσον είναι έγκυρο, εκτός εάν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που πείθουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του Κώδικα ISPS.
- 1.2 Όταν υπάρχουν τέτοιοι βάσιμοι λόγοι ή όταν δεν επιδεικνύεται το έγκυρο πιστοποιητικό όταν ζητείται, τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το συμβαλλόμενο κράτος όργανα θα επιβάλλουν ένα οποιοδήποτε ή περισσότερα μέτρα ελέγχου σε σχέση με το συγκεκριμένο πλοίο, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.3. Κάθε επιβαλλόμενο μέτρο αυτού του είδους θα πρέπει να είναι ανάλογο, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.
- 1.3 Μέτρα ελέγχου αυτού του είδους είναι τα εξής: επιθεώρηση του πλοίου, καθυστέρηση του πλοίου, κράτηση του πλοίου, περιορισμός των δραστηριοτήτων, περιλαμβανομένης της κίνησης εντός του λιμένα ή εκδίωξη του πλοίου από τον λιμένα. Τα εν λόγω μέτρα ελέγχου μπορούν, επιπρόσθετα ή εναλλακτικά, να περιλαμβάνουν και άλλα ελάσσονα διοικητικά ή διορθωτικά μέτρα.

## 2 Πλοία τα οποία σκοπεύουν να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους

- 2.1 Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, ένα συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να απαιτεί από τα πλοία τα οποία σκοπεύουν να εισέλθουν στους λιμένες του να παρέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες σε αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το κράτος αυτό όργανα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με το παρόν κεφάλαιο πριν από την είσοδο σε λιμένα με στόχο την αποφυγή της ανάγκης επιβολής μέτρων ή ανάληψης δράσεων ελέγχου:
  - .1 βεβαίωση ότι το πλοίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό και το όνομα της αρχής έκδοσης,
  - .2 το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιείται το πλοίο,
  - .3 το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιούταν το πλοίο σε οποιονδήποτε προηγούμενο λιμένα στον οποίο πραγματοποίησε διασύνδεση πλοίου/λιμένα εντός του χρονικού πλαισίου που ορίζεται στην παράγραφο 2.3,
  - .4 κάθε ειδικό ή πρόσθετο μέτρο ασφάλειας που λήφθηκε από το πλοίο σε οποιονδήποτε προηγούμενο λιμένα στον οποίο πραγματοποίησε διασύνδεση πλοίου/λιμένα εντός του χρονικού πλαισίου που ορίζεται στην παράγραφο 2.3,
  - .5 βεβαίωση ότι οι κατάλληλες διαδικασίες ασφάλειας πλοίου τηρήθηκαν κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο εντός του χρονικού πλαισίου που ορίζεται στην παράγραφο 2.3, ή
  - .6 άλλες πρακτικές πληροφορίες σε σχέση με την ασφάλεια (αλλά όχι λεπτομέρειες σχετικά με το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου), λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.

Εάν ζητηθούν από το συμβαλλόμενο κράτος, το πλοίο ή η εταιρεία πρέπει να επιβεβαιώνουν τις ανωτέρω απαιτούμενες πληροφορίες κατά τρόπο αποδεκτό από το συμβαλλόμενο κράτος.

- 2.2 Κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν κεφάλαιο, το οποίο σκοπεύει να εισέλθει σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους, παρέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1 όταν του ζητηθούν από αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το κράτος αυτό όργανα. Ο πλοίαρχος μπορεί να αρνηθεί να παράσχει τις πληροφορίες αυτές, εν γνώσει ότι η άρνηση αυτή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα άρνηση της εισόδου στον λιμένα.
- 2.3 Το πλοίο τηρεί αρχεία των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1 για τις τελευταίες 10 στάσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις.

2.4 Εάν, μετά τη λήψη των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1, τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα στον οποίο σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο όργανα, έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του Κώδικα ISPS, τα όργανα αυτά επιχειρούν να δημιουργήσουν διάλογο επικοινωνίας με την Αρχή και μεταξύ του πλοίου και της Αρχής, προκειμένου να αποκατασταθεί η μη συμμόρφωση. Εάν η επικοινωνία αυτή δεν καταλήξει σε αποκατάσταση ή υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που πείθουν ότι για κάποιον άλλο λόγο το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του Κώδικα ISPS, τα όργανα δύνανται να προβούν σε ενέργειες σχετικά με το πλοίο, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.5. Κάθε τέτοια ενέργεια πρέπει να είναι αναλογική, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.

2.5 Οι ενέργειες αυτές είναι οι εξής:

- .1 απαίτηση για αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης,
- .2 απαίτηση να προχωρήσει το πλοίο σε συγκεκριμένη θέση των χωρικών ή των εσωτερικών υδάτων του συμβαλλόμενου κράτους,
- .3 επιθεώρηση του πλοίου, εάν το πλοίο βρίσκεται στα χωρικά ύδατα του συμβαλλόμενου κράτους του λιμένα στον οποίο σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο, ή
- .4 άρνηση εισόδου στον λιμένα.

Πριν να προβεί στις ενέργειες αυτές, το συμβαλλόμενο κράτος ενημερώνει το πλοίο σχετικά με τις προθέσεις του. Μετά την ενημέρωση αυτή, ο πλοίαρχος μπορεί να αποσύρει την πρόθεση εισόδου στον λιμένα αυτόν. Στις περιπτώσεις αυτές, δεν ισχύει ο παρών κανονισμός.

### 3. Πρόσθετες διατάξεις

3.1 Σε περίπτωση:

- .1 επιβολής οποιουδήποτε μέτρου ελέγχου, εκτός ελάσσονος διοικητικού ή διορθωτικού μέτρου, το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 1.3, ή
  - .2 οποιασδήποτε από τις ενέργειες της παραγράφου 2.5, αρμόδια εξουσιοδοτημένο από το συμβαλλόμενο κράτος όργανο ενημερώνει αμέσως εγγράφως την Αρχή προδιορίζοντας τα μέτρα ελέγχου που έχουν επιβληθεί ή τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί και τους λόγους για τους οποίους κατέστησαν αναγκαία. Το συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιβάλλει τα μέτρα ελέγχου ή προβαίνει στις ενέργειες ενημερώνει επίσης τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας ο οποίος εξέδωσε το πιστοποιητικό που σχετίζεται με το ενδιαφερόμενο πλοίο και τον Οργανισμό σε περίπτωση επιβολής οποιουδήποτε μέτρου ελέγχου ή ενέργειας αυτού του είδους.
- 3.2 Σε περίπτωση άρνησης της εισόδου σε λιμένα ή εκδίωξης του πλοίου από λιμένα, οι αρχές του κράτους λιμένα κοινοποιούν τα πραγματικά γεγονότα στις αρχές του κράτους των επόμενων λιμένων στάσης, όταν είναι γνωστοί, ή σε οποιαδήποτε ενδιαφερόμενα παράκτια κράτη, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που θα καταρτίσει ο Οργανισμός. Διασφαλίζεται η εχεμύθεια και η ασφάλεια της κοινοποίησης αυτής.
- 3.3 Άρνηση της εισόδου σε λιμένα, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.4 και 2.5, ή εκδίωξη από λιμένα, σύμφωνα με τις παραγράφους 1.1 έως 1.3, επιβάλλεται μόνο στις περιπτώσεις που τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το συμβαλλόμενο κράτος όργανα έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο αποτελεί άμεση απειλή για την ασφάλεια προσώπων, πλοίων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων και δεν υπάρχουν άλλα ενδεδειγμένα μέσα για την άρση της απειλής αυτής.
- 3.4 Τα μέτρα ελέγχου που αναφέρονται στην παράγραφο 1.3 και οι ενέργειες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.5, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιβάλλονται μόνον έως ότου αποκατασταθεί, κατά τρόπο ικανοποιητικό για το συμβαλλόμενο κράτος, η μη συμμόρφωση η οποία καθιστά αναγκαία τα μέτρα ελέγχου ή τις ενέργειες, λαμβανομένων υπόψη των δράσεων που ενδεχομένως προτείνονται από την Αρχή.
- 3.5 Όταν τα συμβαλλόμενα κράτη διενεργούν έλεγχο σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή αναλαμβάνουν δράση σύμφωνα με την παράγραφο 2:
- .1 καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποφυγή αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου. Ως εκ τούτου, εάν ένα πλοίο τελέσει υπό κράτηση ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα, δικαιούται αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία επέλθει, και
  - .2 δεν εμποδίζεται η αναγκαία πρόσβαση στο πλοίο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή για ανθρωπιστικούς λόγους και για λόγους ασφάλειας.

## Κανόνας 10

**Απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις**

- 1 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του Κώδικα ISPS, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.
- 2 Τα συμβαλλόμενα κράτη, στην επικράτεια των οποίων υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, διασφαλίζουν ότι:
  - .1 διενεργούνται, αναθεωρούνται και εγκρίνονται εκτιμήσεις της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του Κώδικα ISPS, και
  - .2 εκπονούνται, αναθεωρούνται, εγκρίνονται και τίθενται σε εφαρμογή σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του Κώδικα ISPS.
- 3 Τα συμβαλλόμενα κράτη καθορίζουν και κοινοποιούν τα μέτρα που πρέπει να περιλαμβάνει ένα σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης για τα διάφορα επίπεδα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης αναγκαίας υποβολής Δήλωσης Ασφάλειας.

## Κανόνας 11

**Εναλλακτικές συμφωνίες ασφάλειας**

- 1 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται, κατά την εφαρμογή του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του Κώδικα ISPS, να συνάπτουν εγγράφως διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες με άλλα συμβαλλόμενα κράτη, σχετικά με εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας οι οποίες καλύπτουν βραχείς διεθνείς πλόες σε καθορισμένες διαδρομές μεταξύ λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους.
- 2 Καμία συμφωνία αυτού του είδους δεν θέτει σε κίνδυνο το επίπεδο ασφάλειας άλλων πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία.
- 3 Κανένα πλοίο που καλύπτεται από συμφωνία αυτού του είδους δεν συμμετέχει σε δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με πλοίο που δεν καλύπτεται από τη συμφωνία.
- 4 Οι συμφωνίες αυτές αναθεωρούνται περιοδικά, λαμβανομένων υπόψη της αποκτηθείσας εμπειρίας και οποιωνδήποτε αλλαγών στις ιδιαίτερες συνθήκες ή των εκτιμώμενων απειλών για την ασφάλεια των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων ή των διαδρομών που καλύπτονται από τη συμφωνία.

## Κανόνας 12

**Ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφάλειας**

- 1 Μια Αρχή δύναται να επιτρέψει σε συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων που έχει (έχουν) το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της να εφαρμόζει(-ουν) άλλα μέτρα ασφάλειας, ισοδύναμα με εκείνα που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή στο μέρος Α του Κώδικα ISPS, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή στο μέρος Α του Κώδικα ISPS. Η Αρχή η οποία επιτρέπει αυτά τα μέτρα ασφάλειας κοινοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.
- 2 Κατά την εφαρμογή του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του Κώδικα ISPS, ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται να επιτρέψει σε συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση ή ομάδα λιμενικών εγκαταστάσεων εντός της επικράτειάς του, εκτός εκείνων που καλύπτονται από συμφωνία, η οποία έχει συναφθεί σύμφωνα με τον κανόνα 11, να εφαρμόζει(-ουν) άλλα μέτρα ασφάλειας ισοδύναμα με εκείνα που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή στο μέρος Α του Κώδικα ISPS, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή στο μέρος Α του Κώδικα ISPS. Το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο επιτρέπει αυτά τα μέτρα ασφάλειας, κοινοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.

## Κανόνας 13

## Γνωστοποίηση των πληροφοριών

- 1 Τα συμβαλλόμενα κράτη, το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2004, γνωστοποιούν στον Οργανισμό και καθιστούν διαθέσιμα για την πληροφόρηση εταιρειών και πλοίων, τα εξής:
- .1 τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας της (των) εθνικής(-ών) αρχής(-ών) που είναι αρμόδια(-ες) για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων,
  - .2 τις θέσεις εντός της επικράτειάς τους οι οποίες καλύπτονται από εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων,
  - .3 τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας εκείνων που έχουν διοριστεί για να βρίσκονται σε διαρκή διαθεσιμότητα προκειμένου να λαμβάνουν και να ενεργούν σύμφωνα με τις προειδοποιήσεις ασφάλειας από πλοίο στην ακτή που αναφέρονται στον κανόνα 6.2.1,
  - .4 τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας εκείνων που έχουν διοριστεί για να βρίσκονται σε διαρκή διαθεσιμότητα προκειμένου να λαμβάνουν και να ενεργούν σύμφωνα με οποιαδήποτε ανακοίνωση από συμβαλλόμενο κράτος το οποίο εφαρμόζει τα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης που αναφέρονται στον κανόνα 9.3.1, και
  - .5 τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας εκείνων που έχουν διοριστεί για να βρίσκονται σε διαρκή διαθεσιμότητα προκειμένου να παρέχουν συμβουλές ή βοήθεια σε πλοία και στους οποίους τα πλοία μπορούν να αναφέρουν οποιαδήποτε προβλήματα ασφάλειας αναφέρονται στον κανόνα 7.2 και, εν συνεχεία, ενημερώνουν τις πληροφορίες αυτές κάθε φορά που υπάρχουν σχετικές αλλαγές. Ο Οργανισμός δημοσιοποιεί τα στοιχεία αυτά σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη προς ενημέρωση των αρμοδίων οργάνων τους.
- 2 Τα συμβαλλόμενα κράτη, το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2004, γνωστοποιούν στον Οργανισμό τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας οποιουδήποτε αναγνωρισμένου οργανισμού ασφάλειας ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος να ενεργεί για λογαριασμό τους, μαζί με λεπτομέρειες σχετικά με τις ειδικές ευθύνες και τις συνθήκες της αρμοδιότητας με την οποία έχουν επιφορτιστεί οι οργανισμοί αυτοί. Οι πληροφορίες αυτές ενημερώνονται κάθε φορά που υπάρχουν σχετικές αλλαγές. Ο Οργανισμός δημοσιοποιεί τα στοιχεία αυτά σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη προς ενημέρωση των αρμοδίων οργάνων τους.
- 3 Τα συμβαλλόμενα κράτη, το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2004, γνωστοποιούν στον Οργανισμό κατάλογο στον οποίο αναφέρονται τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός της επικράτειάς τους μαζί με τη θέση ή τις θέσεις που καλύπτονται από κάθε εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και την αντίστοιχη ημερομηνία έγκρισης και, εν συνεχεία, γνωστοποιούν, κάθε φορά που λαμβάνει χώρα μία από τις κατωτέρω αλλαγές, τα εξής:
- .1 ότι πρόκειται να γίνουν αλλαγές ή ότι έχουν γίνει αλλαγές στη θέση ή στις θέσεις που καλύπτονται από εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Στις περιπτώσεις αυτές, στις πληροφορίες που γνωστοποιούνται, προσδιορίζονται οι αλλαγές στη θέση ή στις θέσεις που καλύπτονται από το σχέδιο και η ημερομηνία πραγματοποίησης ή εφαρμογής των αλλαγών,
  - .2 ότι πρόκειται να ανακληθεί ή έχει ανακληθεί εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης το οποίο περιλαμβανόταν στον κατάλογο που υποβλήθηκε στον Οργανισμό. Στις περιπτώσεις αυτές, στις πληροφορίες που γνωστοποιούνται θα προσδιορίζεται η ημερομηνία ανάκλησης. Στις περιπτώσεις αυτές, η γνωστοποίηση προς τον Οργανισμό πραγματοποιείται το συντομότερο δυνατόν, και
  - .3 ότι πρόκειται να γίνουν προσθήκες στον κατάλογο των εγκεκριμένων σχεδίων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Στις περιπτώσεις αυτές, στις πληροφορίες που γνωστοποιούνται, προσδιορίζονται η θέση ή οι θέσεις που καλύπτονται από το σχέδιο και η ημερομηνία έγκρισης.
- 4 Τα συμβαλλόμενα κράτη, ανά πενταετία μετά την 1η Ιουλίου 2004, γνωστοποιούν στον Οργανισμό, αναθεωρημένο και ενημερωμένο κατάλογο στον οποίο αναφέρονται τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός της επικράτειάς τους μαζί με τη θέση ή τις θέσεις που καλύπτονται από κάθε εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και την αντίστοιχη ημερομηνία έγκρισης (καθώς και την ημερομηνία έγκρισης τυχόν τροποποιήσεων), ο οποίος αντικαθιστά όλες τις πληροφορίες που γνωστοποιήθηκαν στον Οργανισμό, σύμφωνα με την παράγραφο 3, κατά τη διάρκεια των πέντε προηγούμενων ετών.



- 5 Τα συμβαλλόμενα κράτη γνωστοποιούν στον Οργανισμό ότι έχει συναφθεί συμφωνία σύμφωνα με τον κανόνα 11. Οι πληροφορίες που γνωστοποιούνται, περιλαμβάνουν:
- .1 τα ονόματα των συμβαλλομένων κρατών τα οποία συνήψαν τη συμφωνία,
  - .2 τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τις καθορισμένες διαδρομές που καλύπτονται από τη συμφωνία,
  - .3 την περιοδικότητα αναθεώρησης της συμφωνίας,
  - .4 την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας, και
  - .5 πληροφορίες σχετικά με τις διαβουλεύσεις οι οποίες έλαβαν χώρα με άλλα συμβαλλόμενα κράτη και, εν συνέχεια, γνωστοποιούν στον Οργανισμό, το συντομότερο δυνατόν, πληροφορίες κατά την τροποποίηση ή καταγγελία της συμφωνίας.
- 6 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανόνα 12, οποιοσδήποτε ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφάλειας σε σχέση με πλοίο το οποίο έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία του ή σε σχέση με λιμενική εγκατάσταση η οποία βρίσκεται εντός της επικράτειάς του, γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.
- 7 Ο Οργανισμός παρέχει τις πληροφορίες που του γνωστοποιούνται σύμφωνα με την παράγραφο 3 στα άλλα συμβαλλόμενα κράτη κατόπιν αιτήσεως.»
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## «ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

## ΠΡΟΟΙΜΙΟ

1. Η Διπλωματική Διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο τον Δεκέμβριο του 2002 εξέδωσε νέες διατάξεις για τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, και τον παρόντα Κώδικα για την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας. Αυτές οι νέες απαιτήσεις αποτελούν το διεθνές πλαίσιο το οποίο καθιστά δυνατή τη συνεργασία πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων για τον εντοπισμό και την αποτροπή ενεργειών οι οποίες αποτελούν απειλή για την ασφάλεια στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.
2. Μετά τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, η εικοστή δεύτερη σύνοδος της Γενικής Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού ("ο Οργανισμός"), τον Νοέμβριο του 2001, συμφώνησε ομόφωνα ότι θα έπρεπε να καταρτισθούν νέα μέτρα σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία θα ενέκρινε η διάσκεψη των συμβαλλομένων στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, κρατών (γνωστή ως Διπλωματική Διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια) τον Δεκέμβριο του 2002. Η προετοιμασία της Διπλωματικής Διάσκεψης ανετέθη στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού βάσει των προτάσεων που υπεβλήθησαν από κράτη μέλη, διακρατικούς οργανισμούς και μη κυβερνητικές οργανώσεις, η σχέση των οποίων με τον Οργανισμό υπόκειται σε καθιερωτές διαβουλεύσεων.
3. Η MSC, στην πρώτη έκτακτη σύνοδό της, η οποία επίσης πραγματοποιήθηκε τον 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 τον Φεβρουάριο του 2002 και το πόρισμα των συζητήσεων της υπεβλήθη υπό τη μορφή έκθεσης και εξετάστηκε κατά την εβδομοηκοστή πέμπτη σύνοδο της MSC τον Μάιο του 2002, όταν συνεστήθη ad hoc ομάδα εργασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη των προτάσεων που υπεβλήθησαν. Η εβδομοηκοστή 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 εβδομοηκοστή έκτη σύνοδος της MSC εξέτασε το πόρισμα της συνόδου της διασυνεδριακής ομάδας εργασίας της MSC του Σεπτεμβρίου του 2002 και την περαιτέρω εργασία της ομάδας εργασίας της MSC που πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την εβδομοηκοστή έκτη σύνοδο της επιτροπής τον Δεκέμβριο του 2002, αμέσως πριν από τη Διπλωματική Διάσκεψη, και συμφώνησε να εξετασθεί η τελική έκδοση των προτεινόμενων κειμένων από τη Διπλωματική Διάσκεψη.
4. Η Διπλωματική Διάσκεψη (9 έως 13 Δεκεμβρίου 2002) υιοθέτησε επίσης τροποποιήσεις των υφιστάμενων διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974 (SOLAS 74), επιταχύνοντας την εφαρμογή της απαίτησης περί τοποθέτησης αυτόματων συστημάτων αναγνώρισης, καθώς και νέους κανόνες στο κεφάλαιο XI-1 της SOLAS 74, οι οποίοι καλύπτουν την αναγραφή του αριθμού αναγνώρισης πλοίου και τη μεταφορά ενός αρχείου συνεχούς σύνουσης. Η Διπλωματική Διάσκεψη υιοθέτησε επίσης ορισμένα ψηφίσματα της διάσκεψης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καλύπτουν την εφαρμογή και την αναθεώρηση του παρόντος κώδικα, την τεχνική συνεργασία και τη συνεργασία με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας και τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων. Επισημάνθηκε ότι μετά την περάτωση της εργασίας των δύο αυτών οργανισμών ενδέχεται να απαιτηθεί η αναθεώρηση και τροποποίηση ορισμένων εκ των νέων διατάξεων σχετικά με τη ναυτική ασφάλεια.
5. Οι διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS 74 και του παρόντος κώδικα εφαρμόζονται σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις. Η επέκταση της SOLAS 74 ώστε να καλύπτει και λιμενικές εγκαταστάσεις συμφωνήθηκε επί τη βάση ότι η SOLAS 74 αποτελούσε τον ταχύτερο τρόπο για να διασφαλιστεί η ταχεία έναρξη ισχύος και εφαρμογής των αναγκαίων μέτρων ασφάλειας. Ωστόσο, συμφωνήθηκε ακόμη ότι οι διατάξεις που σχετίζονται με τις λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να αφορούν αποκλειστικά τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Το ευρύτερο ζήτημα της ασφάλειας των περιοχών των λιμένων θα αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω κοινής εργασίας μεταξύ του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Συμφωνήθηκε επίσης ότι οι διατάξεις δεν θα πρέπει να επεκταθούν σε πρακτικά ζητήματα σχετικά με την αντιμετώπιση επιθέσεων ή σε οποιεσδήποτε δραστηριότητες ανασύνταξης μετά από μια τέτοια επίθεση.
6. Κατά τη σύνταξη του σχεδίου των διατάξεων, ελήφθη ιδιαίτερη μέριμνα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Εκπαίδευση, την Πιστοποίηση και την Εκτέλεση Φυλακών των Ναυτικών, 1978, όπως ισχύει κατόπιν τροποποιήσεως, του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και του εναρμονισμένου συστήματος επιθεώρησης και πιστοποίησης.
7. Οι διατάξεις αντιπροσωπεύουν μια σημαντική αλλαγή στην προσέγγιση του ζητήματος της ασφάλειας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τις διεθνείς ναυτιλιακές βιομηχανίες. Αναγνωρίζεται ότι ενδέχεται να αποτελέσουν πρόσθετο βάρος για ορισμένα συμβαλλόμενα κράτη. Επίσης, αναγνωρίζεται πλήρως η σημασία της τεχνικής συνεργασίας για τη στήριξη των συμβαλλομένων κρατών στην εφαρμογή των διατάξεων.

8. Η εφαρμογή των διατάξεων θα απαιτήσει συνεχή αποτελεσματική συνεργασία και κατανόηση μεταξύ όλων των μερών που εμπλέκονται με ή χρησιμοποιούν πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων του προσωπικού του πλοίου, του προσωπικού του λιμένα, των επιβατών, των συμφερόντων ασφάλισης εμπορευμάτων, της διαχείρισης του πλοίου και του λιμένα και των αρμοδίων σε θέματα ασφάλειας των εθνικών και τοπικών αρχών. Οι υφιστάμενες πρακτικές και διαδικασίες θα επανεξετασθούν και θα τροποποιηθούν, εάν δεν παρέχουν επαρκές επίπεδο ασφάλειας. Η ναυτιλιακή και η λιμενική βιομηχανία, όπως και οι εθνικές και τοπικές αρχές, πρέπει να επιφορτισθούν με πρόσθετες ευθύνες με στόχο την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας.
9. Η καθοδήγηση που παρέχεται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την εφαρμογή των διατάξεων περί ασφάλειας που ορίζονται στο κεφάλαιο XI-2 της SOLAS 74 και στο μέρος Α του παρόντος κώδικα. Ωστόσο, αναγνωρίζεται ότι ο βαθμός εφαρμογής της καθοδήγησης ενδέχεται να ποικίλει ανάλογα με τη φύση της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου, τις εμπορικές δραστηριότητές του ή/και το φορτίο του.
10. Καμία διάταξη του παρόντος κώδικα δεν πρέπει να ερμηνεύεται ή να εφαρμόζεται κατά τρόπο ασυμβίβαστο με τον σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ελευθεριών, όπως ορίζονται σε διεθνείς πράξεις, ιδίως σε εκείνες που σχετίζονται με τους εργαζόμενους στη ναυτιλία και τους πρόσφυγες, συμπεριλαμβανομένης της Διακήρυξης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας περί των θεμελιωδών αρχών και δικαιωμάτων κατά την εργασία, καθώς και των διεθνών προτύπων όσον αφορά τους ναυτικούς και τους λιμενεργάτες.
11. Αναγνωρίζοντας ότι η σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως, του 1965, όπως ισχύει κατόπιν τροποποιήσεως, προβλέπει ότι οι δημόσιες αρχές πρέπει να επιτρέπουν την παραμονή στην ξηρά των αλλοδαπών μελών του πληρώματος ενόσω το πλοίο τους βρίσκεται σε λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν τηρηθεί οι διατυπώσεις σχετικά με τον κατάπλου του πλοίου σε λιμένα και ότι οι δημόσιες αρχές δεν έχουν κανένα λόγο να αρνούνται την άδεια εξόδου στην ακτή για λόγους δημόσιας υγείας, δημόσιας ασφάλειας ή δημόσιας τάξης, τα συμβαλλόμενα κράτη, κατά την έγκριση σχεδίων ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, θα πρέπει να δίνουν τη δέουσα σημασία στο γεγονός ότι το προσωπικό του πλοίου ζει και εργάζεται στο πλοίο και έχει ανάγκη από άδεια παραμονής στην ακτή και πρόσβαση σε κοινωνικές υποδομές για τους ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένης της ιατρικής περίθαλψης.

## ΜΕΡΟΣ Α

**ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ XI-2 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΤΟΥ 1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ**

## 1 ΓΕΝΙΚΑ

## 1.1 Εισαγωγή

Το παρόν μέρος του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων περιλαμβάνει υποχρεωτικές διατάξεις στις οποίες γίνεται αναφορά στο κεφάλαιο XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, ως τροποποιηθείσα ισχύει.

## 1.2 Στόχοι

Στόχοι του παρόντος κώδικα είναι οι εξής:

- 1 η θέσπιση διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ συμβαλλομένων 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 συμβαλλομένων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, για τη 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.

## 1.3 Λειτουργικές απαιτήσεις

Για την επίτευξη των στόχων του, ο παρών κώδικας προβλέπει ορισμένες λειτουργικές απαιτήσεις. Στις απαιτήσεις αυτές περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων:

- 1 η συλλογή και η αξιολόγηση πληροφοριών όσον αφορά απειλές για την ασφάλεια και η ανταλλαγή των πληροφοριών αυτών με τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα κράτη,
- 2 η διατήρηση πρωτοκόλλων επικοινωνίας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις,
- 3 η πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης αυτών,
- 4 η πρόληψη της εισόδου σε πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις μη εξουσιοδοτημένων όπλων, εμπρηστικών μηχανισμών ή εκρηκτικών,
- 5 η παροχή μέσων σήμανσης συναγερμού σε περιπτώσεις που απειλών για την ασφάλεια ή επεισοδίων που αφορούν την ασφάλεια,
- 6 η ύπαρξη σχεδίων ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία βασίζονται σε αξιολογήσεις ασφάλειας και
- 7 η διεξαγωγή εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων για τη διασφάλιση της εξοικείωσης με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφάλειας.

## 2 ΟΡΙΣΜΟΙ

## 2.1 Για τους σκοπούς του μέρους αυτού, εκτός αν ρητά ορίζεται άλλως:

- 1 Ως "σύμβαση", νοείται η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, όπως ισχύει κατόπιν τροποποιήσεως,
- 2 Ως "κανόνας", νοείται ένας κανόνας της σύμβασης.
- 3 Ως "κεφάλαιο", νοείται ένα κεφάλαιο της σύμβασης.
- 4 Ως "σχέδιο ασφάλειας πλοίου", νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων επί του πλοίου τα οποία αποσκοπούν στην προστασία των ατόμων που βρίσκονται επί του πλοίου, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου, των εφοδίων του πλοίου ή του ίδιου του πλοίου από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.



- .5 Ως “σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης”, νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων τα οποία αποσκοπούν στην προστασία της λιμενικής εγκατάστασης και των πλοίων, των απόμων, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των εφοδίων του πλοίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.
- .6 Ως “αξιωματικός ασφάλειας πλοίου”, νοείται το άτομο επί του πλοίου, το οποίο αναφέρεται στον πλοίαρχο και έχει οριστεί από την εταιρεία ως υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής και διατήρησης του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, και ως σύνδεσμος μεταξύ του υπευθύνου ασφάλειας της εταιρείας και των υπευθύνων ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης.
- .7 Ως “υπεύθυνος ασφάλειας εταιρείας”, νοείται το άτομο το οποίο έχει οριστεί από την εταιρεία για να διασφαλίζει ότι διενεργείται αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου, ότι καταρτίζεται, υποβάλλεται προς έγκριση και, εν συνεχεία, τίθεται σε εφαρμογή και διατηρείται σχέδιο ασφάλειας πλοίου, και ως σύνδεσμος μεταξύ των υπευθύνων ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου.
- .8 Ως “υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης”, νοείται το άτομο το οποίο έχει οριστεί ως υπεύθυνο για την εκπόνηση, εφαρμογή, αναθεώρηση και διατήρηση ενός σχεδίου ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και ως σύνδεσμος με τους αξιωματικούς ασφάλειας του πλοίου και τους υπευθύνους ασφάλειας της εταιρείας.
- .9 Ως “επίπεδο ασφάλειας 1”, νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται πάντοτε ελάχιστα ενδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας.
- .10 Ως “επίπεδο ασφάλειας 2”, νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται ενδεδειγμένα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας για μια χρονική περίοδο, ως απόρροια αυξημένου κινδύνου να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.
- .11 Ως “επίπεδο ασφάλειας 3”, νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα ασφάλειας για μια περιορισμένη χρονική περίοδο, όταν είναι πιθανό να λάβει χώρα ή όταν επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, παρόλο που μπορεί να μην είναι δυνατός ο προσδιορισμός του συγκεκριμένου στόχου.
- 2.2 Ο όρος “πλοίο”, όταν χρησιμοποιείται στον παρόντα κώδικα, περιλαμβάνει κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης και ταχύπλοα σκάφη όπως ορίζονται στον κανόνα XI-2/1.
- 2.3 Ο όρος “συμβαλλόμενο κράτος” σε σχέση με οποιαδήποτε αναφορά σε λιμενική εγκατάσταση, όταν χρησιμοποιείται στις ενότητες 14 έως 18, αναφέρεται και στην “αρμοδία αρχή”.
- 2.4 Οι όροι που δεν ορίζονται διαφορετικά στο μέρος αυτό, έχουν το ίδιο νόημα με εκείνο που τους αποδίδεται στα κεφάλαια I και XI-2.
- 3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ
- 3.1 Ο παρών κώδικας εφαρμόζεται:
- .1 στους ακόλουθους τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:
    - .1 επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών,
    - .2 φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχυπλόων σκαφών, 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω,
    - .3 κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης και
  - .2 σε λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.
- 3.2 Παρά τις διατάξεις του τμήματος 3.1.2, τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν το βαθμό εφαρμογής του παρόντος μέρους του κώδικα στις ευρισκόμενες στην επικράτεια τους λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες, παρόλο που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται, περιστασιακά, να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνή πλου.
- 3.2.1 Τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν, σύμφωνα με το τμήμα 3.2, βάσει αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος μέρους του κώδικα.
- 3.2.2 Οι αποφάσεις των συμβαλλομένων κρατών, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με το τμήμα 3.2, δεν διακυβεύουν το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από το κεφάλαιο XI-2 ή από το παρόν μέρος του κώδικα.
- 3.3 Ο παρών κώδικας δεν έχει εφαρμογή σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία ανήκοντα σε συμβαλλόμενο κράτος ή διαχειριζόμενα από συμβαλλόμενο κράτος, τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

- 3.4 Τα τμήματα 5 έως 13 και 19 του παρόντος μέρους, εφαρμόζονται σε εταιρείες και πλοία, όπως ορίζονται στον κανόνα XI-2/4.
- 3.5 Τα τμήματα 5 και 14 έως 18 του παρόντος μέρους, εφαρμόζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως ορίζονται στον κανόνα XI-2/10.
- 3.6 Καμία διάταξη του παρόντος κώδικα δεν θίγει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των κρατών που υπαγορεύονται από το διεθνές δίκαιο.
- 4 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΡΑΤΩΝ
- 4.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις των κανόνων XI-2/3 και XI-2/7, τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και παρέχουν καθοδήγηση, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η προστασία από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Τα υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας υποδεικνύουν μεγαλύτερη πιθανότητα να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Στους παράγοντες που πρέπει να εξετάζονται για τον ορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφάλειας περιλαμβάνονται:
- 1 ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής,
  - 2 ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής,
  - 3 ο βαθμός προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής και
  - 4 οι δυνητικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.
- 4.2 Τα συμβαλλόμενα κράτη, όταν ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 3, εκδίδουν, ως απαιτείται, κατάλληλες οδηγίες και παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που ενδέχεται να διγούν.
- 4.3 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να αναθέτουν σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας ορισμένα από τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους, σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα, με εξαίρεση:
- 1 τον ορισμό του εφαρμοστέου επιπέδου ασφάλειας,
  - 2 την έγκριση αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και επακόλουθων τροποποιήσεων εγκεκριμένης αξιολόγησης,
  - 3 τον προσδιορισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις οποίες απαιτείται ο διορισμός υπευθύνου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
  - 4 την έγκριση σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και επακόλουθων τροποποιήσεων εγκεκριμένου σχεδίου,
  - 5 την επιβολή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό XI-2/9 και
  - 6 τη θέσπιση των απαιτήσεων για τη Δήλωση Ασφάλειας.
- 4.4 Τα συμβαλλόμενα κράτη, στο βαθμό που το κρίνουν σκόπιμο, δοκιμάζουν την αποτελεσματικότητα των σχεδίων ασφάλειας πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων ή των τροποποιήσεων των σχεδίων αυτών που έχουν εγκρίνει ή, στην περίπτωση πλοίων, των σχεδίων τα οποία έχουν εγκριθεί εκ μέρους τους.
5. ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- 5.1 Τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν πότε απαιτείται Δήλωση Ασφάλειας, ύστερα από αξιολόγηση του κινδύνου που συνεπάγεται η διασύνδεση πλοίου/λιμένα ή η διαδικασία μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο για άτομα, περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον.
- 5.2 Ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει συμπλήρωση Δήλωσης Ασφάλειας, όταν:
- 1 το πλοίο λειτουργεί σε μεγαλύτερο επίπεδο ασφάλειας συγκριτικά με τη λιμενική εγκατάσταση ή το άλλο πλοίο με το οποίο διασυνδέεται,
  - 2 υπάρχει συμφωνία σχετικά με μια Δήλωση Ασφάλειας μεταξύ συμβαλλομένων κρατών, η οποία καλύπτει ορισμένους διεθνείς πλόες ή συγκεκριμένα πλοία που εκτελούν τους πλόες αυτούς,
  - 3 έχει λάβει χώρα απειλή για την ασφάλεια ή συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια που αφορά το πλοίο ή τη λιμενική εγκατάσταση, κατά περίπτωση,
  - 4 το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ο οποίος δεν απαιτείται να διαθέτει και να εφαρμόζει εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης ή
  - 5 το πλοίο συμμετέχει σε δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με άλλο πλοίο το οποίο δεν απαιτείται να διαθέτει και να εφαρμόζει εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου.

- 5.3 Η λήψη αιτημάτων συμπλήρωσης Δήλωσης Ασφάλειας, σύμφωνα με το παρόν τμήμα, βεβαιώνεται από τη λιμενική εγκατάσταση ή το πλοίο που αφορά.
- 5.4 Η Δήλωση Ασφάλειας συμπληρώνεται από:
- .1 τον πλοίαρχο ή τον αξιωματικό ασφάλειας πλοίου εκ μέρους του (των) πλοίου(-ων) και, εάν κρίνεται σκόπιμο,
  - .2 τον υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης ή, εάν ορίζεται άλλως από το συμβαλλόμενο κράτος, οποιονδήποτε άλλο οργανισμό υπεύθυνο για την ασφάλεια της ακτής, εκ μέρους της λιμενικής εγκατάστασης.
- 5.5 Η Δήλωση Ασφάλειας αφορά τις απαιτήσεις ασφάλειας οι οποίες μπορούν να μοιράζονται μεταξύ μιας λιμενικής εγκατάστασης και ενός πλοίου (ή μεταξύ πλοίων) και αναφέρει την ευθύνη της κάθε πλευράς.
- 5.6 Τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν, έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανόνα XI-2/9.2.3, την ελάχιστη περίοδο για την οποία οι ευρισκόμενες εντός της επικράτειάς τους εγκαταστάσεις, θα τηρούν τις Δηλώσεις Ασφάλειας.
- 5.7 Οι Αρχές ορίζουν, έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανόνα XI-2/9.2.3, την ελάχιστη περίοδο για την οποία τα πλοία που έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία τους, θα τηρούν τις Δηλώσεις Ασφάλειας.
- 6 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
- 6.1 Η εταιρεία διασφαλίζει ότι το σχέδιο ασφάλειας πλοίου περιέχει σαφή δήλωση, η οποία επισημαίνει την αρμοδιότητα του πλοίαρχου. Η εταιρεία καθορίζει στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου ότι ο πλοίαρχος διαθέτει την υπερισχύουσα αρμοδιότητα και ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας ή οποιουδήποτε συμβαλλομένου κράτους, όταν αυτό είναι απαραίτητο.
- 6.2 Η εταιρεία διασφαλίζει ότι παρέχεται η απαραίτητη βοήθεια στον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας, στον πλοίαρχο και στον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου για να επιτελούν τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητές τους σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα.
7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ
- 7.1 Το πλοίο πρέπει να ενεργεί σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας, τα οποία ορίζουν τα συμβαλλόμενα κράτη, όπως αναφέρεται κατωτέρω.
- 7.2 Στο επίπεδο ασφάλειας 1, διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλα τα πλοία, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα, προκειμένου να προσδιορίζονται και να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:
- .1 διασφάλιση της επίτευξης όλων των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου,
  - .2 έλεγχος της πρόσβασης στο πλοίο,
  - .3 έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους,
  - .4 παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα,
  - .5 παρακολούθηση των χώρων καταστρώματος και των χώρων γύρω από το πλοίο,
  - .6 επιθεώρηση της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου και
  - .7 διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφάλειας.
- 7.3 Στο επίπεδο ασφάλειας 2, εφαρμόζονται πρόσθετα προστατευτικά μέτρα, τα οποία προσδιορίζονται στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου, για κάθε δραστηριότητα που ορίζεται λεπτομερώς στο τμήμα 7.2, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 7.4 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα τα οποία προσδιορίζονται στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου, για κάθε δραστηριότητα που ορίζεται λεπτομερώς στο τμήμα 7.2, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 7.5 Στις περιπτώσεις που η Αρχή ορίζει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το κώδικα πλοίο βεβαιώνει τη λήψη των οδηγιών σχετικά με την αλλαγή του επιπέδου ασφάλειας.

- 7.6 Πριν από την είσοδο σε λιμένα ή κατά την παραμονή σε λιμένα εντός της επικράτειας συμβαλλομένου κράτους το οποίο έχει ορίσει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο βεβαιώνει τη λήψη των οδηγιών αυτών και επιβεβαιώνει στον υπεύθυνο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης ότι άρχισε η εφαρμογή των ενδεδειγμένων μέτρων και διαδικασιών, όπως ορίζονται λεπτομερώς στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου και, στην περίπτωση επιπέδου ασφάλειας 3, σε οδηγίες εκδοθείσες από το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο έχει ορίσει επίπεδο ασφάλειας 3. Το πλοίο αναφέρει οποιεσδήποτε δυσκολίες όσον αφορά την εφαρμογή. Στις περιπτώσεις αυτές, ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου έρχονται σε επαφή και συντονίζουν τις κατάλληλες δράσεις.
- 7.7 Εάν η Αρχή απαιτήσει από ένα πλοίο να τεθεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από το οριζόμενο για τον λιμένα στον οποίο σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο ή στον οποίο βρίσκεται ήδη το πλοίο ή εάν το πλοίο βρίσκεται ήδη υπό υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, τότε το πλοίο ενημερώνει, αμελλητί, την αρμόδια αρχή του συμβαλλομένου κράτους στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση και τον υπεύθυνο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης σχετικά με την κατάσταση.
- 7.7.1 Στις περιπτώσεις αυτές, ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου έρχεται σε επαφή με τον υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και συντονίζουν κατάλληλες δράσεις, εάν κρίνεται σκόπιμο.
- 7.8 Μια Αρχή η οποία απαιτεί από τα πλοία τα οποία έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της να ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3 σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους, ενημερώνει αυτό το συμβαλλόμενο κράτος, αμελλητί.
- 7.9 Όταν τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικών με το επίπεδο ασφάλειας σε πλοία τα οποία εκτελούν πλόες στα χωρικά ύδατά τους ή έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους, στα πλοία αυτά θα συνιστάται να παραμένουν σε ετοιμότητα και να αναφέρουν αμέσως στην Αρχή τους και στα εκάστοτε παρακείμενα παράκτια κράτη κάθε πληροφορία η οποία υποπίπτει στην αντίληψή τους και μπορεί να έχει επίπτωση στη ναυτική ασφάλεια στην περιοχή.
- 7.9.1 Κατά την ενημέρωση των πλοίων αυτών σχετικά με το εφαρμοστέο επίπεδο ασφάλειας, ένα συμβαλλόμενο κράτος, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα, ενημερώνει επίσης τα πλοία αυτά σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να λάβουν και, εάν κρίνεται σκόπιμο, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε το συμβαλλόμενο κράτος για την παροχή προστασίας από την απειλή.
8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ
- 8.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας πλοίου.
- 8.2 Ο υπεύθυνος ασφάλειας εταιρείας διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου διενεργείται από άτομα τα οποία διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την εκτίμηση της ασφάλειας ενός πλοίου, σύμφωνα με το παρόν τμήμα, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 8.3 Σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 9.2.1, η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου για συγκεκριμένο πλοίο μπορεί να διενεργείται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας.
- 8.4 Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου περιλαμβάνει επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας και τα ακόλουθα στοιχεία τουλάχιστον:
- .1 προσδιορισμό υφιστάμενων μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφάλειας,
  - .2 προσδιορισμό και εκτίμηση των βασικών λειτουργιών του πλοίου, η προστασία των οποίων είναι σημαντική,
  - .3 προσδιορισμό πιθανών απειλών για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να ορίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφάλειας και
  - .4 προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.
- 8.5 Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου τεκμηριώνεται, επανεξετάζεται, εγκρίνεται και φυλάσσεται από την εταιρεία.

- 9 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ
- 9.1 Σε κάθε πλοίο, υπάρχει σχέδιο ασφάλειας πλοίου εγκεκριμένο από την Αρχή. Το σχέδιο προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας, όπως ορίζεται στο παρόν μέρος του κώδικα.
- 9.1.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 9.2.1, το σχέδιο ασφάλειας πλοίου για συγκεκριμένο πλοίο μπορεί να εκπονείται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας.
- 9.2 Η Αρχή δύναται να αναθέτει την αναθεώρηση και την έγκριση των σχεδίων ασφάλειας πλοίων, ή των τροποποιήσεων σχεδίων ασφάλειας που έχουν ήδη εγκριθεί, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας.
- 9.2.1 Στις περιπτώσεις αυτές, ο αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας ο οποίος αναλαμβάνει την αναθεώρηση και έγκριση ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου ή των τροποποιήσεων του για ένα συγκεκριμένο πλοίο δεν πρέπει να έχει συμμετάσχει ούτε στην αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου ούτε στην εκπόνηση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου ή των τροποποιήσεων που επανεξετάζονται.
- 9.3 Η υποβολή προς έγκριση ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου ή τροποποιήσεων ενός σχεδίου που έχει ήδη εγκριθεί συνοδεύεται από την αξιολόγηση ασφάλειας βάσει της οποίας έχει εκπονηθεί το σχέδιο ή οι τροποποιήσεις.
- 9.4 Το σχέδιο αυτό εκπονείται λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα και συντάσσεται στη γλώσσα ή γλώσσες εργασίας του πλοίου. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή οι γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές. Το σχέδιο καλύπτει τα εξής θέματα, τουλάχιστον:
- .1 μέτρα για την πρόληψη όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούνται κατά προσώπων, πλοίων ή λιμένων και η μεταφορά των οποίων επί του πλοίου απαγορεύεται,
  - .2 προσδιορισμό των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και μέτρων για την πρόληψη ανεξουσιοδότητης πρόσβασης σε αυτές,
  - .3 μέτρα για την πρόληψη ανεξουσιοδότητης πρόσβασης στο πλοίο,
  - .4 διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, περιλαμβανομένων διατάξεων σχετικά με τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα,
  - .5 διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιοδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσουν τα συμβαλλόμενα κράτη στο επίπεδο ασφάλειας 3,
  - .6 διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια,
  - .7 καθήκοντα του προσωπικού του πλοίου το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και άλλου προσωπικού του πλοίου σε σχέση με πτυχές της ασφάλειας,
  - .8 διαδικασίες ελέγχου των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων,
  - .9 διαδικασίες εκπαίδευσης, γυμνασιών και ασκήσεων σχετιζόμενων με το σχέδιο,
  - .10 διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες της λιμενικής εγκατάστασης,
  - .11 διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του,
  - .12 διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
  - .13 προσδιορισμό του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου,
  - .14 προσδιορισμό του υπευθύνου ασφάλειας της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως,
  - .15 διαδικασίες για τη διασφάλιση της επιθεώρησης, των δοκιμών, της βαθμονόμησης και της συντήρησης τυχόν εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου,
  - .16 συχνότητα δοκιμών ή βαθμονόμησης τυχόν εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου,
  - .17 προσδιορισμό των θέσεων όπου υπάρχουν σημεία ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού του πλοίου και
  - .18 διαδικασίες, οδηγίες και κατευθύνσεις σχετικά με τη χρήση του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου, περιλαμβανομένων των δοκιμών, της ενεργοποίησης, της απενεργοποίησης και της ρύθμισης εκ νέου, και για τον περιορισμό των σφαλμένων συναγερμών.
- 9.4.1 Το προσωπικό το οποίο διεξάγει εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή τους, δεν έχει σχέση με τις δραστηριότητες που υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν αυτό δεν είναι δυνατό στην πράξη λόγω του μεγέθους και της φύσης της εταιρείας ή του πλοίου.



- 9.5 Η Αρχή αποφασίζει ποιες αλλαγές σε εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου ή σε οποιονδήποτε άλλο εξοπλισμό ασφάλειας ορίζεται σε εγκεκριμένο σχέδιο δεν θα εφαρμόζονται πριν από την έγκριση των σχετικών τροποποιήσεων του σχεδίου από την Αρχή. Όλες οι αλλαγές αυτού του είδους πρέπει να είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικές όσο και τα μέτρα που ορίζονται στο κεφάλαιο XI-2 και στο παρόν μέρος του κώδικα.
- 9.5.1 Η φύση των αλλαγών στο σχέδιο ασφάλειας του πλοίου ή στον εξοπλισμό ασφάλειας οι οποίες έχουν εγκριθεί συγκεκριμένα από την Αρχή, σύμφωνα με το τμήμα 9.5, θα τεκμηριώνονται κατά τρόπο που να υποδεικνύει σαφώς την έγκριση αυτή. Η έγκριση αυτή είναι διαθέσιμη επί του πλοίου και επιδεικνύεται μαζί με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ή το Προσωρινό Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου). Εάν οι αλλαγές αυτές είναι προσωρινές, από τη στιγμή που αποκαθίστανται τα αρχικά εγκεκριμένα μέτρα ή εξοπλισμός, παύει να ισχύει και η απαίτηση περί τήρησης της τεκμηρίωσης αυτής επί του πλοίου.
- 9.6 Το σχέδιο μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες θα αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.
- 9.7 Το σχέδιο προστατεύεται από ανεξουσιοδοτητή πρόσβαση ή κοινοποίηση.
- 9.8 Τα σχέδια ασφάλειας πλοίων δεν υπόκεινται σε επίθεωρηση από αρμόδια όργανα, εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανόνα XI-2/9, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που ορίζονται στο τμήμα 9.8.1.
- 9.8.1 Εάν τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος όργανα έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα και ο μόνος τρόπος διαπίστωσης ή αποκατάστασης της μη συμμόρφωσης είναι η εξέταση των σχετικών απαιτήσεων του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, επιτρέπεται εξαιρετικά περιορισμένη πρόσβαση στις συγκεκριμένες ενότητες του σχεδίου οι οποίες σχετίζονται με τη μη συμμόρφωση, αλλά μόνο με τη συγκατάθεση του συμβαλλομένου κράτους, ή του πλοιάρχου, του συγκεκριμένου πλοίου. Παρόλα αυτά, οι διατάξεις του σχεδίου αυτού οι οποίες σχετίζονται με τα στοιχεία 2, 4, 5, 7, 15, 17 και 18 του τμήματος 9.4 του παρόντος μέρους του κώδικα, θεωρούνται εμπιστευτικές πληροφορίες και δεν μπορούν να υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν συμφωνηθεί άλλως από τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα κράτη.
- 10 ΑΡΧΕΙΑ
- 10.1 Επί του πλοίου τηρούνται αρχεία για τις ακόλουθες δραστηριότητες τις οποίες καλύπτει το σχέδιο ασφάλειας πλοίου, τουλάχιστον για την ελάχιστη περίοδο που ορίζει η Αρχή, έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανόνα XI-2/9.2.3:
- .1 εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις,
  - .2 απειλές για την ασφάλεια και συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
  - .3 παραβιάσεις της ασφάλειας,
  - .4 αλλαγές στο επίπεδο ασφάλειας,
  - .5 ανακοινώσεις οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του πλοίου, όπως συγκεκριμένες απειλές προς το πλοίο ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες βρίσκεται ή έχει βρεθεί το πλοίο,
  - .6 εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων,
  - .7 περιοδική επανεξέταση της αξιολόγησης ασφάλειας του πλοίου,
  - .8 περιοδική επανεξέταση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου,
  - .9 εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου και
  - .10 συντήρηση, βαθμονόμηση και δοκιμές οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου.
- 10.2 Τα αρχεία τηρούνται στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας του πλοίου. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.
- 10.3 Τα αρχεία μπορούν να τηρούνται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, θα προστατεύονται με διαδικασίες οι οποίες αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.
- 10.4 Τα αρχεία προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

- 11 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
- 11.1 Η εταιρεία διορίζει έναν υπεύθυνο ασφαλείας εταιρείας. Το άτομο που διορίζεται ως υπεύθυνος ασφαλείας εταιρείας δύναται να ενεργεί ως υπεύθυνος ασφαλείας της εταιρείας για ένα ή περισσότερα πλοία, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνος. Μια εταιρεία μπορεί, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται, να διορίζει διάφορα άτομα ως υπεύθυνους ασφαλείας εταιρείας, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνο κάθε άτομο.
- 11.2 Πέραν των όσων ορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος μέρους του κώδικα, τα καθήκοντα και οι ευθύνες του υπεύθυνου ασφαλείας εταιρείας περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα εξής:
- .1 προειδοποιεί σχετικά με το βαθμό των απειλών τις οποίες μπορεί να αντιμετωπίσει το πλοίο, με τη χρήση κατάλληλων αξιολογήσεων ασφαλείας και άλλων σχετικών πληροφοριών,
  - .2 διασφαλίζει τη διενέργεια αξιολογήσεων ασφαλείας πλοίου,
  - .3 διασφαλίζει ότι εκπονείται, υποβάλλεται προς έκκριση και, εν συνεχεία, τίθεται σε εφαρμογή και διατηρείται το σχέδιο ασφαλείας πλοίου,
  - .4 διασφαλίζει την τροποποίηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου, ως κρίνεται σκόπιμο, για τη διόρθωση ελλείψεων και την τήρηση των σχετικών με την ασφαλεία απαιτήσεων του συγκεκριμένου πλοίου,
  - .5 προγραμματίζει εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφαλεία δραστηριοτήτων,
  - .6 προγραμματίζει την αρχική και τις επακόλουθες επαληθεύσεις του πλοίου από την Αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας,
  - .7 διασφαλίζει την άμεση κάλυψη και αντιμετώπιση των ελλείψεων και των μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών επανεξετάσεων, επιθεωρήσεων ασφαλείας και διαπιστώσεων συμμόρφωσης,
  - .8 συμβάλλει στην αύξηση της ευαισθητοποίησης και επαγρύπνησης σχετικά με την ασφαλεία,
  - .9 διασφαλίζει την επαρκή εκπαίδευση του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφαλεία του πλοίου,
  - .10 διασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου και των σχετικών υπευθύνων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων,
  - .11 διασφαλίζει τη συνεκτικότητα μεταξύ απαιτήσεων ασφαλείας και απαιτήσεων προστασίας,
  - .12 εάν χρησιμοποιούνται σχέδια ασφαλείας αδελφού πλοίου ή στόλου, διασφαλίζει ότι το σχέδιο για κάθε πλοίο αντικατοπτρίζει επακριβώς τις συγκεκριμένες για κάθε πλοίο πληροφορίες και
  - .13 διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται και διατηρούνται οποιοσδήποτε εναλλακτικές ή ισοδύναμες ρυθμίσεις έχουν εγκριθεί για ένα συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων.
- 12 ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ
- 12.1 Σε κάθε πλοίο διορίζεται αξιωματικός ασφαλείας πλοίου.
- 12.2 Πέραν των όσων ορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος μέρους του κώδικα, τα καθήκοντα και οι ευθύνες του αξιωματικού ασφαλείας πλοίου περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:
- .1 τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων ασφαλείας του πλοίου, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα ασφαλείας,
  - .2 τη διατήρηση και την εποπτεία της εφαρμογής του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου,
  - .3 τον συντονισμό των σχετικών με την ασφαλεία πτυχών του χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου με άλλο προσωπικό του πλοίου και με τους σχετικούς υπευθύνους ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων,
  - .4 την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου,
  - .5 την αναφορά στον υπεύθυνο ασφαλείας της εταιρείας τυχόν ελλείψεων και μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών επανεξετάσεων, επιθεωρήσεων ασφαλείας και διαπιστώσεων συμμόρφωσης, καθώς και την εφαρμογή διορθωτικών δράσεων,
  - .6 την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης επί του πλοίου σχετικά με την ασφαλεία,

- .7 τη διασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού του πλοίου, ως κρίνεται σκόπιμο,
- .8 την αναφορά όλων των συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
- .9 τον συντονισμό της εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου με τον υπεύθυνο ασφαλείας της εταιρείας και τον σχετικό υπεύθυνο ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης και
- .10 τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, βαθμονόμησης και συντήρησης του εξοπλισμού ασφαλείας, εάν υπάρχει.

### 13 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

- 13.1 Ο υπεύθυνος ασφαλείας της εταιρείας και το αρμόδιο προσωπικό στην ακτή έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και έχουν λάβει εκπαίδευση, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 13.2 Ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου έχει τις απαραίτητες γνώσεις και έχει λάβει εκπαίδευση, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 13.3 Το προσωπικό του πλοίου που έχει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια έχει επίγνωση των ευθυνών του όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου, όπως περιγράφονται στο σχέδιο ασφαλείας πλοίου, και επαρκείς γνώσεις και ικανότητες ως προς την επιτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 13.4 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου ασφαλείας πλοίου, λαμβάνουν χώρα γυμνάσια, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του πλοίου, οι αλλαγές στο προσωπικό του πλοίου, οι λιμενικές εγκαταστάσεις που πρόκειται να επισκεφθεί το πλοίο και άλλες σχετικές περιστάσεις, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 13.5 Ο υπεύθυνος ασφαλείας εταιρείας διασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό και την εφαρμογή των σχεδίων ασφαλείας πλοίων συμμετέχοντας σε ασκήσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

### 14 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- 14.1 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με τα επίπεδα ασφαλείας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται. Τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφαλείας 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 ασφαλείας 1 διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα, 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 και
  - .7 διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφαλείας.
- 14.3 Στο επίπεδο ασφαλείας 2, εφαρμόζονται τα πρόθετα προστατευτικά μέτρα τα οποία ορίζονται στο σχέδιο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης για κάθε δραστηριότητα, η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο τμήμα 14.2, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 14.4 Στο επίπεδο ασφαλείας 3, εφαρμόζονται περαιτέρω συγκεκριμένα προστατευτικά μέτρα τα οποία ορίζονται στο σχέδιο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης για κάθε δραστηριότητα, η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο τμήμα 14.2, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
  - 14.4.1 Επιπροσθέτως, στο επίπεδο ασφαλείας 3, οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να ανταποκρίνονται στις σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες που δίδονται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται και να τις εφαρμόζουν.

- 14.5 Όταν ένας υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης πληροφορείται ότι ένα πλοίο αντιμετωπίζει δυσκολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του παρόντος μέρους ή την εφαρμογή των ενδειγμένων μέτρων και διαδικασιών, όπως περιγράφονται στο σχέδιο ασφαλείας πλοίου, και στην περίπτωση επιπέδου ασφαλείας 3, ύστερα από οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφαλεία οδηγίες που δίδονται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση, ο υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης και ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου θα έρχονται σε επαφή και θα συντονίζουν κατάλληλες δράσεις.
- 14.6 Όταν ένας αξιωματικός ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης πληροφορείται ότι ένα πλοίο λειτουργεί σε επίπεδο ασφαλείας υψηλότερο από εκείνο της λιμενικής εγκατάστασης, αναφέρει το ζήτημα στην αρμόδια αρχή, έρχεται σε επαφή με τον αξιωματικό ασφαλείας πλοίου και συντονίζει με αυτόν κατάλληλες δράσεις, εάν κρίνεται σκόπιμο.
- 15 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- 15.1 Η αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης.
- 15.2 Η αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης διεξάγεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση. Ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται να αναθέτει τη διεξαγωγή της αξιολόγησης ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης μιας συγκεκριμένης λιμενικής εγκατάστασης εντός της επικράτειάς του σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας.
- 15.2.1 Στις περιπτώσεις που η αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης έχει διεξαχθεί από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας, επανεξετάζεται και εγκρίνεται ώστε να υπάρχει συμμόρφωση με το παρόν τμήμα από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση.
- 15.3 Τα πρόσωπα που διεξάγουν αξιολογήσεις ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την εκτίμηση της ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, σύμφωνα με το παρόν τμήμα, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 15.4 Οι αξιολογήσεις ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων επανεξετάζονται περιοδικά και ενημερώνονται, λαμβάνοντας υπόψη μεταβαλλόμενες απειλές ή/και ελάχιστονες αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση, και επανεξετάζονται και ενημερώνονται πάντοτε, όταν λαμβάνουν χώρα σημαντικές αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση.
- 15.5 Η αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης περιλαμβάνει τα κατωτέρω στοιχεία, τουλάχιστον:
- .1 προσδιορισμό και εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων και υποδομών η προστασία των οποίων είναι σημαντική,
  - .2 προσδιορισμό των πιθανών απειλών για τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές, καθώς και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να θεσπίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφαλείας,
  - .3 προσδιορισμό, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας και
  - .4 προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.
- 15.6 Το συμβαλλόμενο κράτος δύναται να επιτρέπει μία αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μια τέτοια ρύθμιση, γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.
- 15.7 Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, ετοιμάζεται αναφορά, η οποία αποτελείται από μια σύνοψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μια περιγραφή κάθε σημείου ευπάθειας το οποίο εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και μια περιγραφή των αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση έκαστου σημείου ευπάθειας. Η αναφορά προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινολόγηση.

- 16 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- 16.1 Για κάθε λιμενική εγκατάσταση εκπονείται και διατηρείται, βάσει μιας αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, κατάλληλο για τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Το σχέδιο προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας, όπως ορίζεται στο παρόν μέρος του κώδικα.
- 16.1.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 16.2, το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης μιας συγκεκριμένης λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να προετοιμάζει ένας αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας.
- 16.2 Το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης εγκρίνεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση.
- 16.3 Τα σχέδια αυτά εκπονούνται, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα και συντάσσονται στη γλώσσα εργασίας της λιμενικής εγκατάστασης. Το σχέδιο καλύπτει τα εξής θέματα τουλάχιστον:
- .1 μέτρα για την πρόληψη της εισόδου στη λιμενική εγκατάσταση ή σε πλοίο όπλων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιασθεί για να χρησιμοποιούνται κατά προσώπων, πλοίων ή λιμένων και η μεταφορά των οποίων απαγορεύεται,
  - .2 μέτρα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση, σε πλοία προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση και σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης της εγκατάστασης,
  - .3 διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών της λιμενικής εγκατάστασης ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα,
  - .4 διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιοδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση στο επίπεδο ασφάλειας 3,
  - .5 διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια,
  - .6 καθήκοντα του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και άλλου προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης σε σχέση με πτυχές της ασφάλειας,
  - .7 διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες του πλοίου,
  - .8 διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του,
  - .9 διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
  - .10 προσδιορισμό του υπευθύνου ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως,
  - .11 μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πληροφοριών οι οποίες περιέχονται στο σχέδιο,
  - .12 μέτρα για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής ασφάλειας του φορτίου και του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου στη λιμενική εγκατάσταση,
  - .13 διαδικασίες ελέγχου του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
  - .14 διαδικασίες ανταπόκρισης σε περίπτωση ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση, και
  - .15 διαδικασίες διευκόλυνσης της παραμονής στην ακτή για το προσωπικό του πλοίου ή αλλαγών στο προσωπικό, καθώς και της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων κοινωνικών υπηρεσιών και συνδικαλιστικών ενώσεων ναυτικών.
- 16.4 Το προσωπικό που διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που ορίζονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή του δεν θα έχει σχέση με τις δραστηριότητες που υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν αυτό δεν είναι δυνατό στην πράξη λόγω του μεγέθους και της φύσης της λιμενικής εγκατάστασης.
- 16.5 Το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να συνδυάζεται με το σχέδιο ασφάλειας λιμένα ή οποιοδήποτε άλλο σχέδιο ή σχέδια λιμένα έκτακτης ανάγκης, ή να αποτελεί μέρος αυτών.
- 16.6 Το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση προσδιορίζει ποιες αλλαγές στο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης δεν θα εφαρμόζονται πριν από την έγκριση των σχετικών τροποποιήσεων του σχεδίου από αυτό.
- 16.7 Το σχέδιο μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτήν την περίπτωση, θα προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.



- 16.8 Το σχέδιο προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινολόγηση.
- 16.9 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να επιτρέπουν σε ένα σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μια τέτοια εναλλακτική ρύθμιση γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.
- 17 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- 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, 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 εταιρείας και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου,
  - .10 τον συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας, ως κρίνεται σκόπιμο,
  - .11 τη διασφάλιση της τήρησης των προτύπων για το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης,
  - .12 τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, βαθμονόμησης και συντήρησης του εξοπλισμού, εάν υπάρχει και
  - .13 τη στήριξη των αξιωματικών ασφάλειας πλοίων στην επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητείται.
- 17.3 Στον υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης δίδεται η αναγκαία βοήθεια για την επίτευξη των καθηκόντων και των ευθυνών που επιβάλλονται από το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα.
- 18 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- 18.1 Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και το αρμόδιο προσωπικό ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και έχουν λάβει εκπαίδευση, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 18.2 Το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης που έχει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια έχει επίγνωση των ευθυνών του όσον αφορά την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, όπως περιγράφονται στο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, και επαρκείς γνώσεις και ικανότητες για την επίτευξη των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

- 18.3 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, λαμβάνουν χώρα γυμνάσια σε τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία λαμβάνεται υπόψη ο τύπος της λειτουργίας της λιμενικής εγκατάστασης, οι αλλαγές στο προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης, ο τύπος του πλοίου που εξυπηρετεί η λιμενική εγκατάσταση και άλλες σχετικές περιστάσεις, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 18.4 Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης διασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό και εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης συμμετέχοντας σε ασκήσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.
- 19 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ
- 19.1 **Επιθεωρήσεις**
- 19.1.1 Κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν μέρος του κώδικα υπόκειται στις επιθεωρήσεις που ορίζονται κατωτέρω:
- .1 αρχική επιθεώρηση πριν να τεθεί το πλοίο σε λειτουργία ή πριν το πιστοποιητικό, που απαιτείται σύμφωνα με το τμήμα 19.2, να εκδοθεί για πρώτη φορά, η οποία περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση του συστήματος ασφάλειάς του και κάθε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας που καλύπτεται από τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2, του παρόντος μέρους του κώδικα και του εγκεκριμένου σχεδίου ασφάλειας πλοίου. Αυτή η επιθεώρηση βεβαιώνει ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του παρόντος μέρους του κώδικα, ότι η κατάσταση τους είναι καθ' όλα ικανοποιητική και ότι είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο,
  - .2 περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή, που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, εκτός από τις περιπτώσεις όπου εφαρμόζεται το σημείο 19.3. Αυτή η επιθεώρηση βεβαιώνει ότι το σύστημα ασφάλειας και κάθε συναφούς εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 του παρόντος μέρους του κώδικα και του εγκεκριμένου σχεδίου ασφάλειας πλοίου, ότι η κατάσταση τους είναι καθ' όλα ικανοποιητική και ότι είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο,
  - .3 τουλάχιστον μια ενδιάμεση επιθεώρηση. Στις περιπτώσεις που μόνο μια ενδιάμεση επιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά την διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού, αυτή πραγματοποιείται μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετείου έκδοσης του πιστοποιητικού, όπως ορίζεται στον κανόνα I/2(ιδ). Η ενδιάμεση επιθεώρηση περιλαμβάνει επιθεώρηση του συστήματος ασφάλειας και κάθε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου, ώστε να διασφαλίζεται ότι η κατάσταση τους παραμένει καθ' όλα ικανοποιητική για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Αυτή η ενδιάμεση επιθεώρηση καταχωρείται στο πιστοποιητικό,
  - .4 πρόσθετες επιθεωρήσεις που καθορίζονται από την Αρχή.
- 19.1.2 Οι επιθεωρήσεις πλοίων διενεργούνται από όργανα της Αρχής. Ωστόσο, η Αρχή δύναται να αναθέτει τις επιθεωρήσεις σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας, όπως αναφέρεται στον κανόνα XI-2/1.
- 19.1.3 Σε κάθε περίπτωση, η ενδιαφερόμενη Αρχή εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων και αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίσει τις απαραίτητες διατάξεις για να εκπληρωθεί η υποχρέωση αυτή.
- 19.1.4 Η κατάσταση του συστήματος ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου διατηρείται, μετά την επιθεώρηση, κατά τρόπο που να πληρούνται οι διατάξεις του κανόνα XI-2/4.2 και XI-2/6, του παρόντος μέρους του κώδικα και του εγκεκριμένου σχεδίου ασφάλειας πλοίου. Μετά το πέρας κάθε επιθεωρήσεως του πλοίου σύμφωνα με το τμήμα 19.1.1, δεν γίνεται καμία αλλαγή στο σύστημα ασφάλειας και στον συναφή εξοπλισμό ασφάλειας ή στο εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου χωρίς την έγκριση της Αρχής.
- 19.2 **Έκδοση ή θεώρηση πιστοποιητικού**
- 19.2.1 Μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση εκδίδεται Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 19.1.
- 19.2.2 Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται ή θεωρείται είτε από την Αρχή είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εκ μέρους της Αρχής.
- 19.2.3 Ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται, κατόπιν αιτήσεως της Αρχής, να διατάσσει την επιθεώρηση κάποιου πλοίου και, εάν πεισθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του τμήματος 19.1.1, να προβαίνει στην έκδοση ή να εξουσιοδοτεί την έκδοση Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας για το πλοίο και, όπου κρίνεται σκόπιμο, να θεωρεί ή να εξουσιοδοτεί την θεώρηση αυτού του πιστοποιητικού στο πλοίο, σύμφωνα με τον παρόντα κώδικα.
- 19.2.3.1 Αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της έκθεσης επιθεωρήσεως αποστέλλονται το συντομότερο δυνατόν στην αιτούσα Αρχή.

- 19.2.3.2 Όλα τα πιστοποιητικά που εκδίδονται κατά τα ανωτέρω πρέπει να αναφέρουν ότι εξεδόθησαν κατόπιν αιτήσεως της Αρχής και έχουν την ίδια ισχύ και αναγνώριση με τα πιστοποιητικά τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με το τμήμα 19.2.2.
- 19.2.4 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου καταρτίζεται σε μορφή αντίστοιχη του υποδείγματος που δίδεται στο προσάρτημα του παρόντος κώδικα. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή οι γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.
- 19.3 Διάρκεια και ισχύς πιστοποιητικού**
- 19.3.1 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται για χρονική περίοδο οριζόμενη από την Αρχή, μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη.
- 19.3.2 Στις περιπτώσεις που η περιοδική επιθεώρηση ολοκληρώνεται εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού.
- 19.3.2.1 Στις περιπτώσεις που η περιοδική επιθεώρηση ολοκληρώνεται μετά τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού.
- 19.3.2.2 Στις περιπτώσεις που η περιοδική επιθεώρηση ολοκληρώνεται περισσότερο από τρεις μήνες πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης.
- 19.3.3 Σε περίπτωση έκδοσης πιστοποιητικού για χρονική περίοδο μικρότερη των πέντε ετών, η Αρχή δύναται να παρατείνει την ισχύ του πιστοποιητικού και μετά τη λήξη ισχύος μέχρι τη μέγιστη περίοδο η οποία ορίζεται στο τμήμα 19.3.1, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνουν χώρα ως απαιτείται οι επιθεωρήσεις οι οποίες αναφέρονται στο τμήμα 19.1.1 και οι οποίες εφαρμόζονται όταν εκδίδεται πιστοποιητικό για χρονική περίοδο πέντε ετών.
- 19.3.4 Σε περίπτωση που έχει ολοκληρωθεί η περιοδική επιθεώρηση και δεν μπορεί να εκδοθεί ή να αναρτηθεί στο πλοίο νέο πιστοποιητικό πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, η Αρχή ή αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας ενεργών εκ μέρους της Αρχής, δύναται να θεωρεί το υφιστάμενο πιστοποιητικό το πιστοποιητικό αυτό γίνεται δεκτό ως έγκυρο για περαιτέρω χρονική περίοδο μη υπερβαίνουσα τους πέντε μήνες από την ημερομηνία λήξης ισχύος.
- 19.3.5 Εάν ένα πλοίο, κατά το χρόνο λήξεως της ισχύος πιστοποιητικού του, δεν βρίσκεται σε λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή δύναται να παρατείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά η παράταση αυτή χορηγείται μόνο για τον σκοπό διευκόλυνσης του πλοίου να συμπληρώσει το ταξίδι του στον λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί και τούτο μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες κρίνεται πρέπον και λογικό να χορηγηθεί η παράταση αυτή. Ουδενός πιστοποιητικού η ισχύς παρατείνεται για περίοδο πέραν των τριών μηνών και το πλοίο στο οποίο χορηγήθηκε η παράταση αυτή, καταπλέον στον λιμένα στον οποίο πρόκειται να επιθεωρηθεί, δεν δύναται, δυνάμει αυτής της παράτασης, να αποπλέει από τον λιμένα αυτόν πριν να εφοδιασθεί με νέο πιστοποιητικό. Μετά το πέρας της περιοδικής επιθεώρησης, το νέο πιστοποιητικό ισχύει για χρονική περίοδο μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού πριν από τη χορήγηση της παράτασης.
- 19.3.6 Πιστοποιητικό εκδιδόμενο για πλοίο το οποίο εκτελεί πλόες μικρής διάρκειας, το οποίο δεν έχει παραταθεί κατά τις ανωτέρω διατάξεις του παρόντος τμήματος, μπορεί να παρατείνεται από την Αρχή χαριστικά για χρονική περίοδο μέχρι ενός μηνός από την ημερομηνία λήξης που αναγράφεται στο πιστοποιητικό. Μετά το πέρας της περιοδικής επιθεώρησης, το νέο πιστοποιητικό ισχύει για χρονική περίοδο μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού πριν από τη χορήγηση της παράτασης.
- 19.3.7 Σε περίπτωση περάτωσης ενδιάμεσης επιθεώρησης πριν από την περίοδο που ορίζεται στο τμήμα 19.1.1, τότε:
- .1 η αναγραφόμενη στο πιστοποιητικό ημερομηνία λήξης, τροποποιείται με θεώρηση για ημερομηνία η οποία δεν θα υπερβαίνει τα τρία έτη μετά την ημερομηνία περάτωσης της ενδιάμεσης επιθεώρησης,
  - .2 η ημερομηνία λήξεως μπορεί να παραμείνει αμετάβλητη, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνουν χώρα μία ή περισσότερες επιθεωρήσεις ούτως ώστε να μην σημειώνεται υπέρβαση των μέγιστων χρονικών διαστημάτων που ορίζονται στο τμήμα 19.1.1.
- 19.3.8 Πιστοποιητικό εκδοθέν σύμφωνα με το τμήμα 19.2, παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- .1 εάν οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν διενεργούνται εντός των χρονικών ορίων που καθορίζονται στο τμήμα 19.1.1,
  - .2 εάν το πιστοποιητικό δεν θεωρείται σύμφωνα με τα τμήματα 19.1.1.3 και 19.3.7.1, εάν εφαρμόζονται,
  - .3 όταν μια εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη της διαχείρισης πλοίου το οποίο δεν διαχειριζόταν προηγουμένως η ίδια και
  - .4 επί αλλαγής της σημαίας του πλοίου σε σημαία άλλου κράτους.

- 19.3.9 Στην περίπτωση:
- .1 αλλαγής της σημαίας του πλοίου σε σημαία άλλου συμβαλλομένου κράτους, το συμβαλλόμενο κράτος τη σημαία του οποίου είχε δικαίωμα να φέρει το πλοίο προηγουμένως αποστέλλει, το ταχύτερο δυνατό, στη λαμβάνουσα Αρχή αντίγραφο του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου το οποίο έφερε το πλοίο πριν από την αλλαγή σημαίας ή όλες τις πληροφορίες σχετικά με αυτό και αντίγραφα των διαθέσιμων εκθέσεων επιθεώρησης, ή
  - .2 ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου από εταιρεία η οποία δεν είχε την προηγούμενη διαχείριση του πλοίου, η προηγούμενη εταιρεία αποστέλλει, το ταχύτερο δυνατό, στη λαμβάνουσα εταιρεία αντίγραφο κάθε πληροφορίας σχετικά με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου ή διευκολύνει τις επιθεωρήσεις που περιγράφονται στο τμήμα 19.4.2.
- 19.4 Προσωρινή πιστοποίηση
- 19.4.1 Τα πιστοποιητικά που προσδιορίζονται στο τμήμα 19.2 εκδίδονται μόνον όταν η Αρχή έκδοσης του πιστοποιητικού ικανοποιείται πλήρως ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του τμήματος 19.1. Ωστόσο, μετά την 1η Ιουλίου 2004, σε περίπτωση:
- .1 πλοίου χωρίς πιστοποιητικό, κατά την παράδοση ή πριν από τη θέση ή την εκ νέου θέση σε υπηρεσία,
  - .2 αλλαγής της σημαίας πλοίου από τη σημαία ενός συμβαλλομένου κράτους σε σημαία άλλου συμβαλλομένου κράτους,
  - .3 αλλαγής της σημαίας πλοίου σε σημαία συμβαλλομένου κράτους από τη σημαία κράτους το οποίο δεν ήταν συμβαλλόμενο κράτος της σύμβασης ή
  - .4 ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου από εταιρεία η οποία δεν είχε την προηγούμενη διαχείριση του πλοίου,
- μέχρι την έκδοση του πιστοποιητικού το οποίο αναφέρεται στο τμήμα 19.2, η Αρχή μπορεί να διατάσσει την έκδοση Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου, σε μορφή αντίστοιχη του υποδείγματος που δίδεται στο προσάρτημα του παρόντος μέρους του κώδικα.
- 19.4.2 Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται μόνο όταν η Αρχή ή αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας, εκ μέρους της Αρχής, έχει διαπιστώσει ότι:
- .1 η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου η οποία απαιτείται από το παρόν μέρος του κώδικα έχει ολοκληρωθεί,
  - .2 επί του πλοίου υπάρχει, έχει υποβληθεί προς εξέταση και έγκριση και εφαρμόζεται αντίγραφο του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του παρόντος κώδικα,
  - .3 το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του κανόνα XI-2/6, εάν απαιτείται,
  - .4 ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας:
    - .1 έχει διασφαλίσει:
      - .1 την επανεξέταση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου ως προς τη συμμόρφωση με το παρόν μέρος του κώδικα,
      - .2 ότι το σχέδιο έχει υποβληθεί προς έγκριση, και
      - .3 ότι το σχέδιο εφαρμόζεται στο πλοίο και
    - .2 έχει θεσπίσει τις αναγκαίες ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων για γυμνάσια, ασκήσεις και εσωτερικούς ελέγχους, με τις οποίες ο υπεύθυνος ασφάλειας πλοίου βεβαιώνεται ότι το πλοίο θα περάσει επιτυχώς από την απαιτούμενη επιθεώρηση, σύμφωνα με το τμήμα 19.1.1.1, εντός 6 μηνών,
  - .5 έχουν γίνει ρυθμίσεις για τη διενέργεια των απαιτούμενων επιθεωρήσεων σύμφωνα με το τμήμα 19.1.1.1,
  - .6 ο πλοίαρχος, ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου και τα λοιπά μέλη του προσωπικού του πλοίου που είναι επιφορτισμένα με συγκεκριμένα καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια είναι εξοικειωμένα με τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους, όπως ορίζονται στο παρόν μέρος του κώδικα και με τις σχετικές διατάξεις του σχεδίου ασφάλειας πλοίου που υπάρχει επί του πλοίου, και οι πληροφορίες αυτές έχουν παρασχεθεί στη γλώσσα εργασίας του προσωπικού του πλοίου ή στις γλώσσες τις οποίες καταλαβαίνει και
  - .7 ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος μέρους του κώδικα.
- 19.4.3 Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου μπορεί να εκδίδεται από την Αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εξουσιοδοτημένο να ενεργεί εκ μέρους της Αρχής.
- 19.4.4 Το Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου ισχύει για 6 μήνες ή έως ότου εκδοθεί το πιστοποιητικό το οποίο απαιτείται από το τμήμα 19.2, ανάλογα με το τι προηγείται, και η ισχύς του δεν μπορεί να παραταθεί.

- 19.4.5 Κανένα συμβαλλόμενο κράτος δεν διατάσσει την έκδοση επακόλουθου, διαδοχικού Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου για πλοίο, πέραν της χρονικής περιόδου του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού, όπως ορίζεται στο τμήμα 19.4.4, εάν, κατά την κρίση της Αρχής ή του αναγνωρισμένου οργανισμού ασφάλειας, ένας από τους λόγους για τους οποίους ζητείται από το πλοίο ή μια εταιρεία το πιστοποιητικό αυτό, είναι να αποφευχθεί η πλήρης συμμόρφωση με το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα.
- 19.4.6 Για τους σκοπούς του κανόνα XI-2/9, τα συμβαλλόμενα κράτη μπορούν, πριν από την αποδοχή Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου ως έγκυρου πιστοποιητικού, να εξασφαλίζουν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των τμημάτων 19.4.2.4 έως 19.4.2.6.
-



Προσάρτημα στο μέρος Α

**Προσάρτημα 1**

Υπόδειγμα Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου

**ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Αριθμός Πιστοποιητικού .....

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του

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

Η κυβέρνηση .....

(κράτος)

δια του/των .....

(εξουσιοδοτημένα πρόσωπα ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου: .....

Διεθνές διακριτικό σήμα: .....

Λιμένας νηολόγησης: .....

Τύπος πλοίου: .....

Ολική χωρητικότητα: .....

Αριθμός IMO: .....

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας : .....

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ:

- 1 ότι το σύστημα ασφάλειας και ο συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου έχει εξακριβωθεί σύμφωνα με το τμήμα 19.1 του μέρους Α του Κώδικα ISPS.
- 2 ότι η επιθεώρηση κατέδειξε ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου είναι ικανοποιητικός από όλες τις απόψεις και ότι το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις εφαρμοστέες διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και με το μέρος Α του Κώδικα ISPS.
- 3 ότι το πλοίο διαθέτει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.

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

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι

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

Εξεδόθη .....

(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

Ημερομηνία έκδοσης .....

.....  
(Υπογραφή του αρμόδιου για την έκδοση του πιστοποιητικού υπαλλήλου)

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

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ**

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

Ενδιάμεση επιθεώρηση

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ**

Πρόσθετη επιθεώρηση

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

Πρόσθετη επιθεώρηση

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

Πρόσθετη επιθεώρηση

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

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

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

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

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

Το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του Κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το τμήμα 19.3.3 του μέρους Α του Κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως .....

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

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

Το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του Κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το τμήμα 19.3.4 του μέρους Α του Κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως .....

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

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

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το τμήμα 19.3.5/19.3.6 (\*) του μέρους Α του Κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο, έως .....

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

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

Σύμφωνα με το τμήμα 19.3.7.1 του μέρους Α του Κώδικα ISPS, η νέα ημερομηνία λήξης ισχύος (\*\*) είναι:

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

(\*) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη..

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

**Προσάρτημα 2**Υπόδειγμα Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου  
**ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Αριθμός Πιστοποιητικού .....

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ  
(ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS)Η κυβέρνηση .....  
(κράτος)δια του/των ..... ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ  
(εξουσιοδοτημένα πρόσωπα ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου: .....

Διεθνές διακριτικό σήμα: .....

Λιμένας νηολόγησης: .....

Τύπος πλοίου: .....

Ολική χωρητικότητα: .....

Αριθμός IMO: .....

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας: .....

Το παρόν είναι επόμενο, διαδοχικό προσωρινό πιστοποιητικό; Ναι/Όχι (\*)

Εάν Ναι, ημερομηνία έκδοσης του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του τμήματος A/19.4.2 του Κώδικα ISPS.

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται σύμφωνα με το τμήμα A/19.4 του Κώδικα ISPS.

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι .....

Εκδοθέν .....  
(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

Ημερομηνία έκδοσης .....

.....  
(Υπογραφή του αρμόδιου για την έκδοση του πιστοποιητικού υπαλλήλου).....  
(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

(\*) Διαγράφεται η περιτή ένδειξη.»



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## «ΜΕΡΟΣ Β

**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΧΙ-2 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΕΙ ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ, ΚΑΙ ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Α ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΩΔΙΚΑ**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

**Γενικά**

- 1.1 Στο προοίμιο του παρόντος κώδικα επισημαίνεται ότι το κεφάλαιο ΧΙ-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα θεσπίζουν το νέο διεθνές πλαίσιο μέτρων για την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας, μέσω του οποίου πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να συνεργάζονται για τον εντοπισμό και την αποτροπή ενεργειών οι οποίες αποτελούν απειλή για την ασφάλεια στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.
- 1.2 Στην παρούσα εισαγωγή περιγράφονται συνοπτικά οι διαδικασίες που προβλέπονται για τη θέσπιση και εφαρμογή των μέτρων και των ρυθμίσεων που απαιτούνται για την επίτευξη και διατήρηση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΧΙ-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα και προσδιορίζονται τα κύρια στοιχεία για τα οποία παρέχεται καθοδήγηση. Η καθοδήγηση παρέχεται στις παραγράφους 2 έως 19. Επίσης, αναφέρονται ουσιώδη ζητήματα, τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εξέταση της εφαρμογής της καθοδήγησης όσον αφορά πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις.
- 1.3 Ακόμη και εάν το ενδιαφέρον του αναγνώστη εστιάζεται μόνο στα πλοία, συνιστάται θερμά να διαβάζεται ολόκληρο το παρόν μέρος του κώδικα, ιδίως τα σημεία που αφορούν λιμενικές εγκαταστάσεις. Το ίδιο συνιστάται σε εκείνους, το ενδιαφέρον των οποίων εστιάζεται πρωτίτως σε λιμενικές εγκαταστάσεις· πρέπει και αυτοί να διαβάσουν τις παραγράφους που αφορούν πλοία.
- 1.4 Η καθοδήγηση η οποία παρέχεται κατωτέρω σχετίζεται πρωταρχικά με την προστασία του πλοίου όταν βρίσκεται σε λιμενική εγκατάσταση. Ωστόσο, θα μπορούσαν να υπάρξουν περιπτώσεις όπου το πλοίο ενδέχεται να αποτελεί απειλή για τη λιμενική εγκατάσταση, π.χ. επειδή, κατά την παραμονή του σε λιμενική εγκατάσταση, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως βάση επίθεσης. Κατά την εξέταση των ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για την αντιμετώπιση απειλών για την ασφάλεια προερχόμενων από πλοίο, εκείνοι που συμπληρώνουν την αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης ή προετοιμάζουν το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να προσαρμόζουν κατάλληλα τις κατευθύνσεις που παρέχονται στις κατωτέρω παραγράφους.
- 1.5 Ο αναγνώστης πληροφορείται ότι καμία διάταξη του παρόντος κώδικα δεν πρέπει να διαβάζεται ή να ερμηνεύεται κατά τρόπο αντίθετο προς τις διατάξεις του κεφαλαίου ΧΙ-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα και ότι οι προαναφερθείσες διατάξεις επικρατούν και υπερισχύουν πάντοτε έναντι οποιασδήποτε μη ηθελημένης ασυνέπειας η οποία ενδέχεται να έχει διατυπωθεί ακούσια στο παρόν μέρος του κώδικα. Οι κατευθύνσεις που παρέχονται στο παρόν μέρος του κώδικα πρέπει πάντοτε να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπο συνεπή προς τους στόχους, τους σκοπούς και τις αρχές που ορίζονται στο κεφάλαιο ΧΙ-2 και στο μέρος Α του παρόντος κώδικα.

**Ευθύνες των συμβαλλόμενων κρατών**

- 1.6 Τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν, σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΧΙ-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα, ποικίλες ευθύνες, στις οποίες περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων:
- ο ορισμός του εφαρμοστέου επιπέδου ασφάλειας,
  - η έγκριση του σχεδίου ασφάλειας πλοίου (ΣΑΠ) και σχετικών τροποποιήσεων σχεδίου το οποίο έχει ήδη εγκριθεί,
  - η διαπίστωση της συμμόρφωσης των πλοίων με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΧΙ-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα και η έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου για πλοία,
  - ο προσδιορισμός των ευρισκόμενων στην επικράτειά τους λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίες απαιτείται να ορίσουν υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
  - η διασφάλιση της περάτωσης και της έγκρισης της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων αξιολόγησης η οποία έχει ήδη εγκριθεί,
  - η έγκριση του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων σχεδίου το οποίο έχει ήδη εγκριθεί και
  - η εφαρμογή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης,
  - η υποβολή εγκεκριμένων σχεδίων σε δοκιμές και
  - η κοινοποίηση πληροφοριών στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, καθώς και στη ναυτιλιακή και στη λιμενική βιομηχανία.

- 1.7 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να ορίζουν ή να συστήνουν αρμόδιες αρχές εντός του κράτους για να αναλαμβάνουν, όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα και να αναθέτουν σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας καθήκοντα σε σχέση με λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά η τελική απόφαση σχετικά με την αποδοχή και έγκριση του των εργασιών πρέπει να δίδεται από το συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή. Οι Αρχές δύνανται επίσης να αναθέτουν την εκτέλεση ορισμένων σχετικών με την ασφάλεια καθήκοντων, όσον αφορά τα πλοία, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας. Τα κατωτέρω καθήκοντα ή δραστηριότητες δεν μπορούν να ανατίθενται σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας:
- ο ορισμός του εφαρμοστέου επιπέδου ασφάλειας,
  - ο προσδιορισμός των ευρισκόμενων στην επικράτεια συμβαλλόμενου κράτους λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίες απαιτείται να ορίσουν υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και η προετοιμασία σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
  - η έγκριση αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων αξιολόγησης η οποία έχει ήδη εγκριθεί,
  - η έγκριση σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων σχεδίου το οποίο έχει ήδη εγκριθεί,
  - η εφαρμογή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης και
  - η θέσπιση των απαιτήσεων για Δήλωση Ασφάλειας.

#### **Ορισμός του επιπέδου ασφάλειας**

- 1.8 Ο ορισμός του επιπέδου ασφάλειας που εφαρμόζεται κάθε στιγμή είναι ευθύνη των συμβαλλόμενων κρατών και μπορεί να εφαρμόζεται σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις. Το μέρος Α του παρόντος κώδικα ορίζει τρία επίπεδα ασφάλειας για διεθνή χρήση. Αυτά είναι:
- 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, και
  - 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.

#### **Η εταιρεία και το πλοίο**

- 1.9 Κάθε εταιρεία η οποία διαχειρίζεται πλοία στα οποία εφαρμόζεται το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα υποχρεούται να διορίσει έναν υπεύθυνο ασφάλειας εταιρείας για την εταιρεία και έναν αξιωματικό ασφάλειας πλοίου για κάθε ένα από τα πλοία της. Τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης των υπευθύνων αυτών, καθώς και οι απαιτήσεις όσον αφορά γυμνάσια και ασκήσεις ορίζονται στο μέρος Α του παρόντος κώδικα.
- 1.10 Στις ευθύνες του υπεύθυνου ασφάλειας εταιρείας περιλαμβάνονται, συνοπτικά, μεταξύ άλλων: η διασφάλιση της σωστής διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου (ΑΑΠ)· η διασφάλιση της προετοιμασίας σχεδίου ασφάλειας πλοίου και της υποβολής του προς έγκριση από την Αρχή ή εκ μέρους της Αρχής, και, εν συνέχεια, του εφοδιασμού με αυτό κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το μέρος Α του παρόντος κώδικα και σε σχέση με το οποίο έχει διοριστεί ως υπεύθυνος ασφάλειας εταιρείας το άτομο αυτό.
- 1.11 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα επιχειρησιακά και τα υλικά μέτρα ασφάλειας τα οποία πρέπει να λαμβάνει το ίδιο το πλοίο για να διασφαλίζεται ότι λειτουργεί πάντοτε σε επίπεδο ασφάλειας 1. Επίσης, στο σχέδιο θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα, ή ενισχυμένα, μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λαμβάνει το ίδιο το πλοίο για τη μετάβαση και λειτουργία σε επίπεδο ασφάλειας 2 όταν λαμβάνει σχετικές οδηγίες. Επιπλέον, στο σχέδιο θα πρέπει να ορίζονται οι πιθανές δράσεις προετοιμασίας στις οποίες μπορεί να προβαίνει το πλοίο για να είναι δυνατή η άμεση ανταπόκριση στις οδηγίες οι οποίες ενδέχεται να εκδοθούν για το πλοίο από τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλή τέτοιου συμβάντος σε επίπεδο ασφάλειας 3.
- 1.12 Τα πλοία στα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα πρέπει να διαθέτουν, και να λειτουργούν σύμφωνα με αυτό, σχέδιο ασφάλειας πλοίου εγκεκριμένο από την Αρχή ή εκ μέρους αυτής. Η εταιρεία και ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου θα πρέπει να παρακολουθούν τη διαρκή ισχύ και αποτελεσματικότητα του σχεδίου, αναλαμβάνοντας μεταξύ άλλων τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων. Οι τροποποιήσεις των στοιχείων εγκεκριμένου σχεδίου, για τις οποίες η Αρχή έχει αποφασίσει ότι απαιτείται έγκριση, πρέπει να υποβάλλονται για έλεγχο και έγκριση πριν από την ενσωμάτωσή τους στο εγκεκριμένο σχέδιο και την εφαρμογή τους από το πλοίο.

- 1.13 Το πλοίο πρέπει να φέρει Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, το οποίο να αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα. Το μέρος Α του παρόντος κώδικα περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την επιθεώρηση και την πιστοποίηση της συμμόρφωσης του πλοίου με τις απαιτήσεις όσον αφορά την αρχική, τις περιοδικές και τις ενδιάμεσες επιθεωρήσεις.
- 1.14 Όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ή πλέει προς λιμένα συμβαλλομένου κράτους, το συμβαλλόμενο κράτος έχει το δικαίωμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανόνα XI-2/9, να εφαρμόζει ποικίλα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης σε σχέση με το συγκεκριμένο πλοίο. Το πλοίο υπόκειται σε επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος του λιμένα, αλλά οι επιθεωρήσεις αυτές κανονικά δεν επεκτείνονται σε εξέταση του ίδιου του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, εκτός από συγκεκριμένες περιπτώσεις. Το πλοίο μπορεί, επίσης, να υποβάλλεται σε πρόσθετα μέτρα ελέγχου, εάν η συμβαλλόμενη κυβέρνηση, η οποία εφαρμόζει τα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης, έχει λόγους να πιστεύει ότι έχει διακυβευθεί η ασφάλεια του πλοίου ή των λιμενικών εγκαταστάσεων τις οποίες επισκέφθηκε.
- 1.15 Επίσης, επί του πλοίου πρέπει να υπάρχουν στοιχεία, τα οποία τίθενται στη διάθεση των συμβαλλόμενων κρατών κατόπιν αιτήσεως, από τα οποία προκύπτει ποιος είναι υπεύθυνος για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με το προσωπικό του πλοίου, καθώς και σχετικά με ποικίλα ζητήματα που αφορούν τους πλόες που εκτελεί το πλοίο.

### Η λιμενική εγκατάσταση

- 1.16 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει την περάτωση αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης για κάθε μία από τις ευρισκόμενες στην επικράτεια του λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες. Η αξιολόγηση αυτή μπορεί να διενεργείται από το συμβαλλόμενο κράτος, αρμόδια αρχή ή αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας. Η περατωθείσα αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να εγκρίνεται από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή. Η αρμοδιότητα της έγκρισης δεν μπορεί να ανατίθεται σε άλλο φορέα. Οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- 1.17 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης είναι ουσιαστικά μία ανάλυση κινδύνων όλων των πτυχών λειτουργίας μιας λιμενικής εγκατάστασης για τον προσδιορισμό του τμήματος ή των τμημάτων της, τα οποία παρουσιάζουν αυξημένες πιθανότητες να αποτελέσουν στόχο επίθεσης. Ο κίνδυνος για την ασφάλεια είναι συνάρτηση της απειλής μιας επίθεσης σε συνδυασμό με την ευπάθεια του στόχου και τις συνέπειες μιας επίθεσης.

Η αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες συνιστώσες:

- προσδιορισμό της δυνητικής απειλής για λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομή,
- προσδιορισμό των δυνητικών σημείων αδυναμίας και
- υπολογισμό των συνεπειών συμβάντων.

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

- 1.18 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα, πρέπει να ορίζουν υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης των υπευθύνων αυτών, καθώς και οι απαιτήσεις όσον αφορά για γυμνάσια και τις ασκήσεις, ορίζονται στο μέρος Α του παρόντος κώδικα.
- 1.19 Στο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να ορίζονται τα επιχειρησιακά και τα υλικά μέτρα ασφάλειας τα οποία πρέπει να λαμβάνει η λιμενική εγκατάσταση για να διασφαλίζεται ότι λειτουργεί πάντοτε σε επίπεδο ασφάλειας 1. Επίσης, στο σχέδιο θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα, ή ενισχυμένα, μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λαμβάνει η λιμενική εγκατάσταση για τη μετάβαση και λειτουργία σε επίπεδο ασφάλειας 2, όταν λαμβάνει σχετικές οδηγίες. Επιπλέον, στο σχέδιο θα πρέπει να ορίζονται οι πιθανές δράσεις προετοιμασίας στις οποίες μπορεί να προβεί η λιμενική εγκατάσταση για να είναι δυνατή η άμεση ανταπόκριση στις οδηγίες, οι οποίες ενδέχεται να εκδοθούν από τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλή τέτοιου συμβάντος σε επίπεδο ασφάλειας 3.

- 1.20 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα πρέπει να διαθέτουν σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, σύμφωνα με το οποίο λειτουργούν, εγκεκριμένο από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή. Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να θέτει σε εφαρμογή τις διατάξεις του και να παρακολουθεί τη διαρκή αποτελεσματικότητα και ισχύ του σχεδίου, αναθέτοντας, μεταξύ άλλων, σε τρίτους τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου. Οι τροποποιήσεις στοιχείων ενός εγκεκριμένου σχεδίου, για τις οποίες το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή η αρμόδια αρχή έχει αποφασίσει ότι απαιτείται έγκριση, πρέπει να υποβάλλονται για έλεγχο και έγκριση πριν από την ενσωμάτωσή τους στο εγκεκριμένο σχέδιο και την εφαρμογή τους στη λιμενική εγκατάσταση. Η αποτελεσματικότητα του σχεδίου μπορεί να υποβάλλεται σε δοκιμές από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή αρμόδια αρχή. Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, η οποία καλύπτει τη λιμενική εγκατάσταση ή στην οποία βασίστηκε η εκπόνηση του σχεδίου, θα πρέπει να επανεξετάζεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Όλες αυτές οι δραστηριότητες μπορεί να οδηγήσουν σε τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου. Κάθε τροποποίηση συγκεκριμένων στοιχείων εγκεκριμένου σχεδίου πρέπει να υποβάλλεται για έγκριση στο ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή στην αρμόδια αρχή.
- 1.21 Τα πλοία που χρησιμοποιούν λιμενικές εγκαταστάσεις μπορεί να υπόκεινται στις επιθεωρήσεις και στα πρόσθετα μέτρα ελέγχου του κράτους λιμένα, τα οποία αναφέρονται στον κανόνα XI-2/9. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ζητούν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το πλοίο, το φορτίο του, τους επιβάτες και το προσωπικό πριν από την είσοδο του πλοίου στον λιμένα. Υπό συγκεκριμένες συνθήκες, είναι δυνατή η απόρριψη αιτήματος εισόδου σε λιμένα.

### Πληροφορίες και επικοινωνία

- 1.22 Το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα απαιτεί από τα συμβαλλόμενα κράτη να παρέχουν ορισμένες πληροφορίες στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και να μεριμνούν για τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών, ώστε να καθίσταται εφικτή η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ συμβαλλομένων κρατών και μεταξύ του υπευθύνου ασφάλειας εταιρείας/αξιωματικού ασφάλειας πλοίου και των υπευθύνων ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

## 2. ΟΡΙΣΜΟΙ

- 2.1 Δεν παρέχεται καθοδήγηση σχετικά με τους ορισμούς του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα.
- 2.2 Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους του κώδικα:
1. Ως “σημείο”, νοείται ένα σημείο του μέρους Α του κώδικα και υποδεικνύεται ως “σημείο Α/<ακολουθούμενο από τον αριθμό του σημείου>”,
  2. Ως “παράγραφος”, νοείται μια παράγραφος του παρόντος μέρους του κώδικα και υποδεικνύεται ως “παράγραφος <ακολουθούμενη από τον αριθμό της παραγράφου>”, και
  3. Ως “συμβαλλόμενο κράτος”, όταν χρησιμοποιείται στις παραγράφους 14 έως 18, νοείται το “συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση” και περιλαμβάνει αναφορά στην αρμόδια αρχή.

## 3. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

### Γενικά

- 3.1 Οι κατευθύνσεις που παρέχονται στο παρόν μέρος του κώδικα, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα.
- 3.2 Ωστόσο, πρέπει να αναγνωριστεί ότι ο βαθμός εφαρμογής των κατευθύνσεων στα πλοία εξαρτάται από τον τύπο του πλοίου, το φορτίο ή/και τους επιβάτες του, τις εμπορικές δραστηριότητές του και τα χαρακτηριστικά των λιμενικών εγκαταστάσεων τις οποίες επισκέπτεται.
- 3.3 Ομοίως, όσον αφορά τις κατευθύνσεις σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, ο βαθμός εφαρμογής τους εξαρτάται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τους τύπους πλοίων που χρησιμοποιούν τη λιμενική εγκατάσταση, τους τύπους φορτίου ή/και επιβατών, καθώς και τις εμπορικές δραστηριότητες των πλοίων που τις επισκέπτονται.
- 3.4 Οι διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα δεν εφαρμόζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες έχουν σχεδιασθεί και χρησιμοποιούνται πρωταρχικά για στρατιωτικούς σκοπούς.

## 4. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

**Ασφάλεια αξιολογήσεων και σχεδίων**

- 4.1 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται ενδεδειγμένα μέτρα για την αποφυγή μη εξουσιοδοτημένης κοινολόγησης υλικού κρίσιμου για την ασφάλεια, ή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε αυτό, το οποίο σχετίζεται με τις αξιολογήσεις ασφάλειας πλοίων (ΑΑΠ), τα σχέδια ασφάλειας πλοίων (ΣΑΠ), τις αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (ΑΑΛΕ) και τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (ΣΑΛΕ) και με μεμονωμένες αξιολογήσεις ή σχέδια.

**Αρμόδιες αρχές**

- 4.2 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να ορίζουν μια αρμόδια αρχή εντός του κράτους για να αναλαμβάνει τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως ορίζεται στο κεφάλαιο XI-2 ή στο μέρος Α του παρόντος κώδικα.

**Αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφάλειας**

- 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 παρόντος κώδικα 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 ασφάλειας πλοίων, σχεδίων ασφάλειας πλοίων, αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και σχεδίων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Στα καθήκοντά του μπορεί να περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση αξιολόγησης ή σχεδίου ασφάλειας πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης. Εάν ένας ΑΟΑ έχει συμμετάσχει στη 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 θα πρέπει να εξετάζουν την ικανότητα του οργανισμού αυτού. Ένας ΑΟΑ πρέπει να μπορεί να επιδεικνύει:

1. εμπειρογνομosύνη σε σχετικές πτυχές ασφάλειας,
2. ικανή γνώση των λειτουργιών του πλοίου και του λιμένα, καθώς και γνώση του σχεδιασμού και της κατασκευής του πλοίου, εάν παρέχει υπηρεσίες που αφορούν πλοία, ή του σχεδιασμού και της κατασκευής του λιμένα, εάν παρέχει υπηρεσίες που αφορούν λιμενικές εγκαταστάσεις,
3. ικανότητα 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/λιμένα, και ελαχιστοποίησης των κινδύνων αυτών,
4. ικανότητα διατήρησης και βελτίωσης της εμπειρογνομosύνης 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 Α του παρόντος κώδικα 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, και
12. γνώση εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, καθώς και των περιορισμών όσον αφορά τη λειτουργία τους.

Κατά την ανάθεση συγκεκριμένων καθηκόντων σε ΑΟΑ, τα συμβαλλόμενα κράτη, συμπεριλαμβανομένων των Αρχών, θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο ΑΟΑ διαθέτει τα προσόντα που απαιτούνται για την ανάληψη της αποστολής αυτής.

- 4.6 Ως ΑΟΑ, μπορεί να οριστεί αναγνωρισμένος οργανισμός, όπως ορίζεται στον κανονισμό 1/6, ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις του κανόνα XI-1/1, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη σχετικά με την ασφάλεια που αναφέρεται στην παράγραφο 4.5.
- 4.7 Ως ΑΟΑ, μπορεί να οριστεί λιμενική αρχή ή φορέας εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη σχετικά με την ασφάλεια που αναφέρεται στην παράγραφο 4.5.

### Ορισμός του επιπέδου ασφάλειας

- 4.8 Για τον ορισμό του επιπέδου ασφάλειας, τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη γενικές και συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με απειλές. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα 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 και
  - 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 επιπέδου ασφάλειας 3 θα 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 θα 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 μπορούν 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.
- 4.10 Ο πλοίαρχος του πλοίου έχει πάντοτε την τελική ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου. Ακόμη και σε επίπεδο ασφάλειας 3, ο πλοίαρχος μπορεί να ζητεί αποσαφήνιση ή τροποποίηση των οδηγιών οι οποίες εκδίδονται από εκείνους που αντιμετωπίζουν συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλή συμβάντος, εάν έχει λόγους να πιστεύει ότι η συμμόρφωση με οποιαδήποτε οδηγία είναι ικανή να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου.
- 4.11 Ο υπεύθυνος ασφάλειας εταιρείας (ΥΑΕ) ή ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου (ΑΑΠ) θα πρέπει να έρχεται σε επαφή, το ταχύτερο δυνατόν, με τον υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) της λιμενικής εγκατάστασης, την οποία σκοπεύει να επισκεφθεί το πλοίο για να βεβαιώσει το επίπεδο ασφάλειας που εφαρμόζεται για το συγκεκριμένο πλοίο στη λιμενική εγκατάσταση. Έχοντας δημιουργήσει διάυλο επικοινωνίας με το πλοίο, ο ΥΑΛΕ ενημερώνει το πλοίο για οποιαδήποτε επακόλουθη αλλαγή στο επίπεδο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και παρέχει στο πλοίο οποιοδήποτε πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια.
- 4.12 Παρόλο που μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες ένα μεμονωμένο πλοίο μπορεί να λειτουργεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας συγκριτικά με τη λιμενική εγκατάσταση την οποία επισκέπτεται, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί το πλοίο να έχει χαμηλότερο επίπεδο ασφάλειας από τη λιμενική εγκατάσταση την οποία επισκέπτεται. Εάν ένα πλοίο έχει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από τη λιμενική εγκατάσταση την οποία σκοπεύει να επισκεφθεί, ο ΥΑΕ ή ο ΑΑΠ ενημερώνει τον ΥΑΛΕ, αμελλητί. Ο ΥΑΛΕ αναλαμβάνει να διενεργήσει αξιολόγηση της συγκεκριμένης κατάστασης σε συνεννόηση με τον ΥΑΕ ή τον ΑΑΠ και να συμφωνήσει επί των ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας με το πλοίο, τα οποία ενδέχεται να περιλαμβάνουν σύνταξη και υπογραφή Δήλωσης Ασφάλειας.
- 4.13 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εξετάζουν τρόπους για την ταχεία διάδοση των πληροφοριών σχετικά με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας. Οι Αρχές μπορεί να επιλέγουν ως μέθοδο γνωστοποίησης των αλλαγών αυτών σχετικά με τα επίπεδα ασφάλειας στο πλοίο, τον ΥΑΕ και τον ΑΑΠ τη χρήση μηνυμάτων NAVTEX ή Αγγελιών προς Ναυτιλλομένους. Άλλως, μπορούν να επιλέξουν να εξετάσουν άλλες μεθόδους επικοινωνίας με ισοδύναμη ή καλύτερη ταχύτητα και κάλυψη. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να καθιερώνουν τρόπους ενημέρωσης των ΥΑΛΕ σχετικά με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να συλλέγουν και να φυλάσσουν τα στοιχεία επικοινωνίας, ούτως ώστε να υπάρχει ένας κατάλογος των προσώπων και οργάνων που πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας. Ενώ το επίπεδο ασφάλειας δεν πρέπει να θεωρείται ιδιαίτερα κρίσιμη πληροφορία, οι πληροφορίες σχετικά με ενδεχόμενες απειλές ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα κρίσιμες. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εξετάζουν προσεκτικά τον τύπο και τις λεπτομέρειες των πληροφοριών που μεταφέρονται, καθώς και τη μέθοδο μεταφοράς τους, σε ΑΑΠ, ΥΑΕ και ΥΑΛΕ.



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

- 4.14 Στις περιπτώσεις που μια λιμενική εγκατάσταση διαθέτει σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, το γεγονός γνωστοποιείται στον Οργανισμό και η πληροφορία αυτή καθίσταται επίσης διαθέσιμη στους υπευθύνους ασφάλειας εταιρειών και στους αξιωματικούς ασφάλειας πλοίων. Πέραν της εφαρμογής σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, δεν απαιτείται η κοινοποίηση περαιτέρω πληροφοριών. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο δημιουργίας κεντρικών ή περιφερειακών σημείων επαφής, ή άλλους τρόπους παροχής ενημερωμένης πληροφόρησης σχετικά με τα σημεία όπου εφαρμόζονται σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, μαζί με στοιχεία επικοινωνίας με τον αντίστοιχο ΥΑΛΕ. Η ύπαρξη αυτών των σημείων επαφής θα πρέπει να δημοσιεύεται. Μπορούν επίσης να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας που είναι εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν εκ μέρους του συμβαλλομένου κράτους, μαζί με πληροφορίες σχετικά με τη συγκεκριμένη ευθύνη και τις συνθήκες αρμοδιότητας που έχουν ανατεθεί σε αυτούς τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας.
- 4.15 Στην περίπτωση λιμένα που δεν διαθέτει σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (και, επομένως, δεν έχει ΥΑΛΕ), το κεντρικό ή περιφερειακό σημείο επαφής θα πρέπει να μπορεί να προσδιορίζει πρόσωπο διαθέτον τα απαραίτητα προσόντα, το οποίο μπορεί να προγραμματίσει την εφαρμογή ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας, εάν χρειάζεται, για τη διάρκεια της επίσκεψης του πλοίου.
- 4.16 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει επίσης να παρέχουν τα στοιχεία επικοινωνίας των οργάνων του κράτους στα οποία μπορούν να αναφέρουν προβλήματα ασφάλειας οι ΑΑΠ, ΥΑΕ και ΥΑΛΕ. Αυτά τα όργανα του κράτους θα πρέπει να αξιολογούν τις αναφορές αυτές πριν από την ανάληψη κατάλληλης δράσης. Τα αναφερόμενα προβλήματα ασφάλειας μπορεί να έχουν σχέση με μέτρα ασφάλειας, τα οποία εμπίπτουν στην αρμοδιότητα άλλου συμβαλλομένου κράτους. Σε αυτή την περίπτωση, τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εξετάζουν την περίπτωση επικοινωνίας με τους ομολόγους τους στο άλλο συμβαλλόμενο κράτος για να συζητήσουν τη σκοπιμότητα διορθωτικής δράσης. Για το σκοπό αυτό, θα πρέπει να γνωστοποιούνται στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό τα στοιχεία επικοινωνίας των αρμόδιων οργάνων των κρατών.
- 4.17 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει επίσης να καθιστούν διαθέσιμες τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 4.14 έως 4.16 σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη κατόπιν αιτήσεως.

**Έγγραφα αναγνώρισης**

- 4.18 Τα συμβαλλόμενα κράτη καλούνται να εκδίδουν κατάλληλα έγγραφα αναγνώρισης σε υπαλλήλους οι οποίοι έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζονται σε πλοία ή να εισέρχονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις στο πλαίσιο της εκτέλεσης των καθηκόντων τους και να θεσπίζουν διαδικασίες για τον έλεγχο της αυθεντικότητας των εγγράφων αυτών.

**Σταθερές και πλωτές εξέδρες και κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης**

- 4.19 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο θέσπισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για σταθερές και πλωτές εξέδρες και κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, αγκυροβολημένων ή σταθεροποιημένων με πρόσδεση, για να καθίσταται δυνατή η αλληλεπίδραση με πλοία τα οποία απαιτείται να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα.

**Πλοία για τα οποία δεν απαιτείται η συμμόρφωση με το μέρος Α του παρόντος κώδικα**

- 4.20 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο θέσπισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για την αύξηση της ασφάλειας των πλοίων στα οποία δεν εφαρμόζεται το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα και να διασφαλίζουν ότι οι διατάξεις ασφάλειας που εφαρμόζονται στα πλοία αυτά καθιστούν δυνατή την αλληλεπίδραση με πλοία στα οποία εφαρμόζεται το μέρος Α του παρόντος κώδικα.

**Απειλές για τα πλοία και άλλα συμβάντα στη θάλασσα**

- 4.21 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να παρέχουν γενική καθοδήγηση σχετικά με τα μέτρα που κρίνονται ενδεδειγμένα για τη μείωση των κινδύνων ασφάλειας στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους όταν ταξιδεύουν. Πρέπει να παρέχουν ειδική καθοδήγηση σχετικά με τη δράση που πρέπει να αναλαμβάνεται σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας 1 έως 3, εάν:
1. υπάρχει αλλαγή στο επίπεδο ασφάλειας το οποίο εφαρμόζεται στο πλοίο όταν ταξιδεύει, π.χ. λόγω της γεωγραφικής περιοχής στην οποία ταξιδεύει ή σε σχέση με το ίδιο το πλοίο και
  2. έχει λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή σχετική απειλή η οποία αφορά το πλοίο ενώ ταξιδεύει.

Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να καταρτίζουν για το σκοπό αυτό τις καλύτερες δυνατές μεθόδους και διαδικασίες. Σε περίπτωση επικείμενης επίθεσης, το πλοίο θα πρέπει να προσπαθεί να έρχεται σε απευθείας επικοινωνία με τους αρμόδιους του κράτους σημαίας όσον αφορά την αντιμετώπιση συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια.

- 4.22 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει επίσης να δημιουργήσουν ένα σημείο επαφής για την παροχή συμβουλών σχετικά με την ασφάλεια οποιουδήποτε πλοίου:
1. έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία τους, ή
  2. ταξιδεύει στα χωρικά ύδατά τους ή έχει γνωστοποιήσει την πρόθεσή του να εισέλθει στα χωρικά ύδατά τους.
- 4.23 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να παρέχουν συμβουλές στα πλοία τα οποία ταξιδεύουν στα χωρικά ύδατά τους ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους. Οι συμβουλές μπορεί να αφορούν:
1. αλλαγή ή καθυστέρηση του προγραμματισμένου διάπλου,
  2. πλεύση σε συγκεκριμένη πορεία ή κατεύθυνση προς συγκεκριμένη θέση,
  3. τη δυνατότητα τοποθέτησης προσωπικού ή εξοπλισμού στο πλοίο,
  4. συντονισμό του διάπλου, κατάπλου σε λιμένα ή απόπλου από λιμένα, συνοδεία περιπολικών σκαφών ή αεροσκαφών (σταθερών πτερυγίων ή ελικοπτέρων).
- Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να υπενθυμίζουν στα πλοία τα οποία εκτελούν πλόες στα χωρικά ύδατά τους ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους, οποιοσδήποτε προσωρινώς περιορισμένες περιοχές που έχουν δημοσιευτεί.
- 4.24 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να συνιστούν στα πλοία τα οποία ταξιδεύουν στα χωρικά ύδατά τους ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους, να εφαρμόζουν ταχέως, για την προστασία του πλοίου και των άλλων πλοίων που βρίσκονται σε μικρή απόσταση, οποιοδήποτε μέτρο ασφαλείας έχει συστηθεί το συμβαλλόμενο κράτος.
- 4.25 Στα σχέδια τα οποία εκπόνησαν τα συμβαλλόμενα κράτη για τους σκοπούς της παραγράφου 4.22, θα πρέπει να περιλαμβάνονται πληροφορίες για κατάλληλο σημείο επαφής, διαθέσιμο 24 ώρες το 24ωρο, εντός του συμβαλλόμενου κράτους, συμπεριλαμβανομένης της Αρχής. Στα σχέδια αυτά θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τις περιστάσεις όπου η Αρχή θεωρεί ότι θα πρέπει να ζητηθεί βοήθεια από κοντινά παράκτια κράτη, καθώς και μια διαδικασία επικοινωνίας μεταξύ υπευθύνων ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης και αξιωματικών ασφαλείας πλοίων.

#### **Εναλλακτικές συμφωνίες ασφαλείας**

- 4.26 Τα συμβαλλόμενα κράτη, κατά την εξέταση του τρόπου εφαρμογής του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα, μπορούν να συνάψουν μία ή περισσότερες συμφωνίες με ένα ή περισσότερα συμβαλλόμενα κράτη. Το πεδίο μιας συμφωνίας περιορίζεται σε βραχείς διεθνείς πλόες σε προκαθορισμένες διαδρομές μεταξύ λιμενικών εγκαταστάσεων της επικράτειας των μερών της συμφωνίας. Κατά τη σύναψη συμφωνίας, και μετέπειτα, τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να συμβουλευούνται άλλα συμβαλλόμενα κράτη και Αρχές όσον αφορά τις συνέπειες της συμφωνίας. Στα πλοία που φέρουν σημαία κράτους, το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία, θα πρέπει να επιτρέπεται μόνο να ταξιδεύουν σε προκαθορισμένες διαδρομές που καλύπτονται από τη συμφωνία, εάν η Αρχή τους συμφωνεί ότι το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της συμφωνίας και απαιτεί από το πλοίο να πράττει αναλόγως. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί μια τέτοια συμφωνία να θίγει το επίπεδο ασφαλείας άλλων πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από αυτή και, συγκεκριμένα, όλα τα πλοία που καλύπτονται από μια τέτοια συμφωνία δεν μπορούν να διενεργούν δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με πλοία που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία. Η συμφωνία θα πρέπει να καλύπτει κάθε επιχειρησιακή διασύνδεση που πραγματοποιείται από πλοία που καλύπτονται από αυτήν. Η εφαρμογή κάθε συμφωνίας θα πρέπει να παρακολουθείται συνεχώς και να τροποποιείται, όταν προκύπτει ανάγκη, και, σε κάθε περίπτωση, να επανεξετάζεται κάθε πέντε έτη.

#### **Ισοδύναμες ρυθμίσεις για λιμενικές εγκαταστάσεις**

- 4.27 Στην περίπτωση συγκεκριμένων λιμενικών εγκαταστάσεων με περιορισμένες ή ειδικές λειτουργίες, η κυκλοφορία των οπίων, όμως, δεν είναι περιστασιακή, ενδέχεται να είναι σκόπιμη η διασφάλιση της συμμόρφωσης με μέτρα ασφαλείας ισοδύναμα με τα οριζόμενα στο κεφάλαιο XI-2 και στο μέρος Α του παρόντος κώδικα. Αυτό μπορεί να ισχύει ιδίως για τερματικούς σταθμούς, όπως οι σταθμοί που υπάρχουν σε εργοστάσια ή αποβάθρες που δεν παρουσιάζουν έντονη κίνηση.

#### **Βαθμός επάνδρωσης**

- 4.28 Για τον καθορισμό της ελάχιστης επαρκούς επάνδρωσης πλοίου, η Αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη ότι οι διατάξεις περί ελαχίστου επαρκούς επάνδρωσης σύμφωνα με τον κανόνα V/14 αφορούν μόνο την ασφαλή ναυσιπλοία του πλοίου. Η Αρχή θα πρέπει, επίσης, να λαμβάνει υπόψη κάθε πρόσθετο φόρτο εργασίας, ο οποίος μπορεί να προκύψει από την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και να διασφαλίζει ότι το πλοίο είναι επαρκώς και ποιοτικά επανδρωμένο. Για το σκοπό αυτό, η Αρχή θα πρέπει να διαπιστώνει ότι τα πλοία μπορούν να εφαρμόζουν τις ώρες ανάπαυσης και άλλα μέτρα για την αντιμετώπιση της κόπωσης τα οποία έχουν θεσπισθεί από την εθνική νομοθεσία, στο πλαίσιο όλων των καθηκόντων επί του πλοίου τα οποία ανατίθενται στα διάφορα μέλη του προσωπικού του πλοίου.

**Μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης****Γενικά**

- 4.29 Στον κανόνα XI-2/9 περιγράφονται τα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης τα οποία εφαρμόζονται σε πλοία σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2. Ο κανόνας διαιρείται σε τρεις χωριστές ενότητες: έλεγχος πλοίων που βρίσκονται ήδη σε λιμένα, έλεγχος πλοίων που σκοπεύουν να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους και πρόσθετες διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται και στις δύο περιπτώσεις.
- 4.30 Ο κανόνας XI-2/9.1, σχετικά με τον έλεγχο πλοίων σε λιμένα, θεσπίζει ένα σύστημα για τον έλεγχο των πλοίων ενώ βρίσκονται σε λιμένα άλλης χώρας όπου αρμόδια εξουσιοδοτημένα όργανα του συμβαλλόμενου κράτους (“αρμόδιοι υπάλληλοι”) έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζονται σε πλοίο για να διαπιστώνουν εάν υπάρχουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά. Εν συνεχεία, εάν υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται, μπορεί να λαμβάνονται μέτρα ελέγχου, όπως πρόσθετες επιθεωρήσεις ή κράτηση. Οι διατάξεις αυτές αντιστοιχούν στα υφιστάμενα συστήματα ελέγχου. Ο κανόνας XI-2/9.1 στηρίζεται σε συστήματα αυτού του είδους και προβλέπει πρόσθετα μέτρα (συμπεριλαμβανομένης της εκδίωξης πλοίου από λιμένα ως μέτρο ελέγχου), όταν αρμόδιοι υπάλληλοι έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα. Στον κανόνα XI-2/9.3, περιγράφονται οι δικλείδες ασφαλείας οι οποίες προάγουν τη δίκαιη και αναλογική εφαρμογή αυτών των πρόσθετων μέτρων.
- 4.31 Ο κανόνας XI-2/9.2 θεσπίζει μέτρα ελέγχου για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης πλοίων τα οποία προτίθενται να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους και εισάγει μια εντελώς διαφορετική αντίληψη του ελέγχου στο κεφάλαιο XI-2, η οποία αφορά μόνο την ασφάλεια. Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό, μέτρα μπορεί να εφαρμόζονται πριν από την είσοδο του πλοίου σε λιμένα, για αύξηση της ασφάλειας. Ακριβώς όπως και στον κανόνα XI-2/9.1, αυτό το πρόσθετο σύστημα ελέγχου βασίζεται στην έννοια των βάσιμων υποψιών ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με το κεφάλαιο XI-2 ή το μέρος Α του παρόντος κώδικα και περιλαμβάνει σημαντικές δικλείδες ασφαλείας στους κανόνες XI-2/9.2.2 και XI-2/9.2.5, καθώς και στον κανόνα XI-2/9.3.
- 4.32 Βάσιμες υποψίες ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται σημαίνει αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες, σύμφωνα με τις οποίες το πλοίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο παρόν μέρος του κώδικα. Αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες μπορεί να προέρχονται από την επαγγελματική κρίση του αρμόδιου υπαλλήλου ή από παρατηρήσεις κατά την επιθεώρηση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου ή του Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το μέρος Α του παρόντος κώδικα (“πιστοποιητικό”) ή άλλες πηγές. Ακόμη και αν το πλοίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό, οι αρμόδιοι υπάλληλοι μπορεί να έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται, βάσει της επαγγελματικής τους κρίσης.
- 4.33 Πιθανοί βάσιμοι λόγοι, σύμφωνα με τους κανόνες XI-2/9.1 και XI-2/9.2, μπορεί να είναι κατά περίπτωση:
1. αποδεικτικά στοιχεία που καταδεικνύουν, κατά την επιθεώρηση του πιστοποιητικού, ότι δεν είναι έγκυρο ή ότι έχει λήξει,
  2. αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη σοβαρών ελλείψεων στον εξοπλισμό ασφαλείας, στην τεκμηρίωση ή στις ρυθμίσεις που απαιτούνται από το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα,
  3. λήψη αναφοράς ή καταγγελίας που, κατά την επαγγελματική κρίση του αρμόδιου εξουσιοδοτημένου οργάνου, περιέχει αξιόπιστες πληροφορίες οι οποίες καταδεικνύουν σαφώς ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα,
  4. αποδεικτικά στοιχεία ή παρατηρήσεις αρμόδιου υπαλλήλου, ο οποίος διαπίστωσε, βάσει της επαγγελματικής κρίσης του, ότι ο πλοιάρχος ή το προσωπικό του πλοίου δεν είναι εξοικειωμένο με βασικές διαδικασίες ασφαλείας του πλοίου ή ότι δεν πραγματοποιούν γυμνάσια σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου ή ότι αυτές οι διαδικασίες ή τα γυμνάσια δεν λαμβάνουν χώρα,
  5. αποδεικτικά στοιχεία ή παρατηρήσεις αρμόδιου εξουσιοδοτημένου οργάνου, το οποίο διαπίστωσε, βάσει της επαγγελματικής κρίσης του, ότι βασικά μέλη του προσωπικού του πλοίου δεν μπορούν να επικοινωνήσουν καταλλήλως με οποιοδήποτε άλλο βασικό μέλος του προσωπικού του πλοίου το οποίο είναι επιφορτισμένο με ευθύνες σχετικές με την ασφάλεια επί του πλοίου,
  6. αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες, σύμφωνα με τις οποίες στο πλοίο επιβιβάστηκαν πρόσωπα ή φορτώθηκαν εφόδια ή εμπορεύματα σε λιμενική εγκατάσταση ή από άλλο πλοίο που παραβιάζει τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα και το εν λόγω πλοίο δεν συντάξε Δήλωση Ασφάλειας, ούτε έλαβε ενδεδειγμένα, ειδικά ή πρόσθετα μέτρα ασφαλείας, ούτε εφάρμοσε ενδεδειγμένες διαδικασίες ασφαλείας,
  7. αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες, σύμφωνα με τις οποίες στο πλοίο επιβιβάστηκαν πρόσωπα ή φορτώθηκαν εφόδια ή εμπορεύματα σε λιμενική εγκατάσταση ή από άλλη πηγή (π.χ. από άλλο πλοίο ή μέσω ελικόπτερου), για την οποία δεν απαιτείτο συμμόρφωση με το κεφάλαιο XI-2 ή το μέρος Α του παρόντος κώδικα και το εν λόγω πλοίο δεν έλαβε ενδεδειγμένα, ειδικά ή πρόσθετα μέτρα ασφαλείας, ούτε εφάρμοσε ενδεδειγμένες διαδικασίες ασφαλείας και

8. το γεγονός ότι για το πλοίο έχει εκδοθεί επόμενο, διαδοχικό Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, όπως περιγράφεται στο τμήμα A/19.4 και ότι, κατά την επαγγελματική κρίση αρμόδιου υπαλλήλου, ένας από τους λόγους για τους οποίους το πλοίο ή μια εταιρεία ζήτησε την έκδοση ενός τέτοιου πιστοποιητικού είναι η αποφυγή της πλήρους συμμόρφωσης με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος A του παρόντος κώδικα, μετά την περίοδο ισχύος του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού, όπως περιγράφεται στο τμήμα A/19.4.4.
- 4.34 Ιδιαίτερη σημασία έχουν οι επιπλοκές του κανόνα XI-2/9 όσον αφορά το διεθνές δίκαιο και ο κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται έχοντας υπόψη τον κανόνα XI-2/2.4, καθώς υπάρχει η πιθανότητα περιπτώσεων στις οποίες είτε λαμβάνονται μέτρα τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο του κεφαλαίου XI-2 είτε πρέπει να εξετασθούν τα δικαιώματα εμπλεκόμενων πλοίων τα οποία δεν εμπίπτουν στο XI-2. Επομένως, ο κανόνας XI-2/9 δεν θίγει το δικαίωμα του συμβαλλομένου κράτους να λαμβάνει μέτρα τα οποία βασίζονται στο διεθνές δίκαιο, και συμμορφώνονται με αυτό, για τη διασφάλιση της προστασίας ή της ασφάλειας προσώπων, πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και άλλων περιουσιακών στοιχείων σε περιπτώσεις όπου το πλοίο, παρόλο που συμμορφώνεται με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος A του παρόντος κώδικα, θεωρείται ότι αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια.
- 4.35 Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος επιβάλλει μέτρα ελέγχου σε πλοίο, θα πρέπει να υπάρξει, αμελλητί, επικοινωνία με την Αρχή και να της παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για να μπορέσει η Αρχή να συνεργαστεί πλήρως με το συμβαλλόμενο κράτος.

### Έλεγχος πλοίων σε λιμένα

- 4.36 Στις περιπτώσεις που η μη συμμόρφωση συνίσταται σε ελαττωματικό τμήμα εξοπλισμού ή σε πλημμελή τεκμηρίωση που έχει ως αποτέλεσμα την κράτηση του πλοίου και η μη συμμόρφωση δεν μπορεί να αποκατασταθεί στον λιμένα επιθεώρησης, το συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να πλεύσει σε άλλον λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των κρατών λιμένων και της Αρχής ή του πλοιάρχου.

### Πλοία τα οποία σκοπεύουν να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους

- 4.37 Στον κανόνα XI-2/9.2.1, απαριθμούνται οι πληροφορίες που μπορεί να ζητούν τα συμβαλλόμενα κράτη από ένα πλοίο ως προϋπόθεση εισόδου σε λιμένα. Ένα από τα αναφερόμενα πληροφοριακά στοιχεία είναι η επιβεβαίωση των ειδικών ή πρόσθετων μέτρων που ελήφθησαν από το πλοίο κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 στάσεων σε λιμενική εγκατάσταση. Ορισμένα παραδείγματα είναι τα εξής:
1. αρχεία των μέτρων που ελήφθησαν κατά την επίσκεψη σε λιμενική εγκατάσταση ευρισκόμενη στην επικράτεια κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος, ιδίως των μέτρων τα οποία κανονικά έπρεπε να έχουν παρασχεθεί από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στις επικράτειες των συμβαλλομένων κρατών και
  2. δηλώσεις Ασφάλειας οι οποίες συνήφθησαν με λιμενικές εγκαταστάσεις ή άλλα πλοία.
- 4.38 Άλλο ένα από τα αναφερόμενα πληροφοριακά στοιχεία που μπορεί να ζητούνται ως προϋπόθεση εισόδου σε λιμένα, είναι η επιβεβαίωση ότι εφαρμόστηκαν ενδεδειγμένες διαδικασίες ασφάλειας πλοίου κατά τη διάρκεια δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο εντός της περιόδου των τελευταίων 10 στάσεων σε λιμενική εγκατάσταση. Κανονικά, δεν απαιτείται η συμπεριληψη αρχείων μεταφοράς πλοηγών ή υπαλλήλων τελωνείων, υπηρεσιών μετανάστευσης ή υπευθύνων ασφάλειας, ούτε παραλαβής καυσίμων, μεταφόρτωσης ειδών σε φορτηγίδα, φόρτωσης προμηθειών και εκφόρτωσης αποβλήτων από πλοίο εντός λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς τα προαναφερθέντα θα εμπίπτουν κανονικά στο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Μεταξύ των πληροφοριών που μπορεί να δίδονται είναι:
1. αρχεία των μέτρων που ελήφθησαν κατά τη συμμετοχή σε δραστηριότητα μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο, με πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος, ιδίως τα μέτρα εκείνα τα οποία κανονικά έπρεπε να έχουν παρασχεθεί από πλοία που φέρουν τη σημαία συμβαλλομένων κρατών,
  2. αρχεία των μέτρων που ελήφθησαν κατά τη συμμετοχή σε δραστηριότητα μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο, με πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία συμβαλλομένου κράτους, αλλά δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του παρόντος κώδικα, όπως αντίγραφο οποιουδήποτε πιστοποιητικού ασφάλειας εκδοθέντος για το εν λόγω πλοίο σύμφωνα με άλλες διατάξεις και
  3. σε περίπτωση που βρίσκονται επί του πλοίου πρόσωπα ή εμπορεύματα διασωθέντα στη θάλασσα, όλες οι γνωστές πληροφορίες σχετικά με αυτά τα πρόσωπα ή είδη, συμπεριλαμβανομένων των ταυτοτήτων τους, όταν είναι γνωστές, και των αποτελεσμάτων οποιωνδήποτε ελέγχων διενεργήθηκαν εκ μέρους του πλοίου, προκειμένου να εκτιμηθεί το καθεστώς ασφάλειας των διασωθέντων. Δεν είναι πρόθεση του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους A του παρόντος κώδικα να καθυστερεί ή να εμποδίζει την παράδοση σε ασφαλές μέρος εκείνων που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Πρόθεση του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του παρόντος κώδικα είναι μόνο να παρέχουν στα κράτη αρκετές κατάλληλες πληροφορίες για τη διατήρηση της ακεραιότητας της ασφάλειάς τους.

- 4.39 Μερικά ακόμη παραδείγματα άλλων πρακτικών σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών οι οποίες μπορεί να ζητούνται ως προϋπόθεση εισόδου σε λιμένα, προκειμένου να προάγεται η διασφάλιση της ασφάλειας προσώπων, λιμενικών εγκαταστάσεων, πλοίων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων, είναι:
1. πληροφορίες οι οποίες περιέχονται στο αρχείο συνεχούς σύνοψης,
  2. θέση του πλοίου κατά το χρόνο της αναφοράς,
  3. αναμενόμενος χρόνος κατάπλου του πλοίου σε λιμένα,
  4. κατάλογος μελών πληρώματος,
  5. γενική περιγραφή του φορτίου που βρίσκεται στο πλοίο,
  6. κατάλογος επιβατών και
  7. πληροφορίες οι οποίες πρέπει να μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανόνα XI-2/5.
- 4.40 Ο κανόνας XI-2/9.2.5 επιτρέπει στον πλοίαρχο του πλοίου να ανακαλέσει την πρόθεση του πλοίου να εισέλθει σε λιμένα μετά τη γνωστοποίηση της πρόθεσης του παράκτιου κράτους ή του κράτους λιμένα να εφαρμόσει μέτρα ελέγχου. Εάν ο πλοίαρχος ανακαλέσει την πρόθεση αυτή, ο κανόνας XI-2/9 παύει να ισχύει και όλες οι άλλες δράσεις που αναλαμβάνονται πρέπει να βασίζονται στο διεθνές δίκαιο και να συνάδουν με αυτό.

#### Πρόσθετες διατάξεις

- 4.41 Σε κάθε περίπτωση απόρριψης αιτήματος εισόδου πλοίου σε λιμένα ή εκδίωξης πλοίου από λιμένα, όλα τα γνωστά γεγονότα θα πρέπει να κοινοποιούνται στις αρχές των σχετιζόμενων κρατών. Η κοινοποίηση αυτή θα πρέπει να συνίσταται στα κατωτέρω, όταν είναι γνωστά:
1. όνομα πλοίου, σημαία πλοίου, αριθμό αναγνώρισης πλοίου, ενδεικτικό κλήσης, τύπο πλοίου και φορτίο,
  2. λόγος άρνησης της εισόδου ή εκδίωξης από λιμένα ή λιμενικές περιοχές,
  3. εάν έχει σχέση, τη φύση οποιασδήποτε μη συμμόρφωσης σχετικής με την ασφάλεια,
  4. εάν έχει σχέση, λεπτομέρειες σχετικά με τις απόπειρες που πραγματοποιήθηκαν για την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων οιασδήποτε όρων επιβλήθηκαν στο πλοίο για το ταξίδι,
  5. προηγούμενος(-οι) λιμένας(-ες) στάσης και επόμενος δηλωθείς λιμένας στάσης,
  6. χρόνος απόπλου και πιθανός αναμενόμενος χρόνος κατάπλου στους λιμένες αυτούς,
  7. οποιαδήποτε οδηγία δόθηκε στο πλοίο, π.χ. αναφοράς εν πλω,
  8. διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας υπό το οποίο βρίσκεται το πλοίο εκείνη τη στιγμή,
  9. πληροφορίες σχετικά με την επικοινωνία που μπορεί να υπήρξε μεταξύ του κράτους λιμένα και της Αρχής,
  10. σημείο επαφής στο κράτος λιμένα που υποβάλλει την αναφορά για την απόκτηση περαιτέρω πληροφοριών,
  11. κατάλογος μελών πληρώματος, και
  12. οποιαδήποτε άλλες σχετικές πληροφορίες.
- 4.42 Στα σχετιζόμενα κράτη με τα οποία πρέπει να υπάρξει επικοινωνία, θα πρέπει να περιλαμβάνονται όλα τα κράτη κατά μήκος του προγραμματισμένου διάπλου του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα, ιδίως εάν το πλοίο σκοπεύει να εισέλθει στα χωρικά ύδατα αυτού του παράκτιου κράτους. Στα λοιπά σχετιζόμενα κράτη μπορεί να περιλαμβάνονται τα κράτη των προηγούμενων λιμένων στάσης, έτσι ώστε να λαμβάνονται, ενδεχομένως, περαιτέρω πληροφορίες και να επιλύονται ζητήματα ασφάλειας σχετικά με τους προηγούμενους λιμένες.
- 4.43 Κατά την εφαρμογή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης, οι αρμόδιοι υπάλληλοι θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα επιβαλλόμενα μέτρα ή ενέργειες είναι αναλογικές. Αυτά τα μέτρα ή οι ενέργειες θα πρέπει να είναι λογικά και να χαρακτηρίζονται από την ελάχιστη δυνατή αυστηρότητα και διάρκεια που απαιτείται για την αποκατάσταση ή το μετριασμό της μη συμμόρφωσης.



- 4.44 Η λέξη “καθυστέρηση” στον κανόνα XI-2/9.3.5.1 αναφέρεται επίσης σε καταστάσεις, στις οποίες, ως απόρροια δράσεων που αναλαμβάνονται σύμφωνα με τον κανόνα αυτό, το αίτημα εισόδου του πλοίου σε λιμένα απορρίπτεται αδικαιολόγητα ή το πλοίο εκδιώκεται αδικαιολόγητα από λιμένα.

#### **Πλοία μη συμβαλλομένων κρατών και πλοία μικρότερης χωρητικότητας από την προβλεπόμενη στη Σύμβαση**

- 4.45 Όσον αφορά τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο στη Σύμβαση κράτος και μέρος του Πρωτοκόλλου (!) της SOLAS του 1988, τα συμβαλλόμενα κράτη δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζουν ευνοϊκότερα τα πλοία αυτά. Ως εκ τούτου, σε αυτά τα πλοία θα πρέπει να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του κανόνα XI-2/9 και η καθοδήγηση που παρέχεται στο παρόν μέρος του κώδικα.
- 4.46 Τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας από την προβλεπόμενη στη Σύμβαση υπόκεινται σε μέτρα με τα οποία τα κράτη προστατεύουν την ασφάλεια. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να λαμβάνονται δίδοντας τη δέουσα σημασία στις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και στην καθοδήγηση που παρέχεται στο παρόν μέρος του κώδικα.

#### **5. ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

##### **Γενικά**

- 5.1 Δήλωση Ασφάλειας (ΔΑ) θα πρέπει να συντάσσεται όταν κρίνεται απαραίτητη από το συμβαλλόμενο κράτος της λιμενικής εγκατάστασης ή από ένα πλοίο.
- 5.1.1 Η ανάγκη σύνταξης Δήλωσης Ασφάλειας μπορεί να υποδεικνύεται στα αποτελέσματα της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) και οι λόγοι και οι περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται Δήλωση Ασφάλειας θα πρέπει να ορίζονται στο σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΕ).
- 5.1.2 Η ανάγκη σύνταξης Δήλωσης Ασφάλειας μπορεί να υποδεικνύεται από μια Αρχή, για τα πλοία που έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της, ή ως απόρροια αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου και θα πρέπει να ορίζεται στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου.
- 5.2 Δήλωση Ασφάλειας μπορεί να ζητείται και σε υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας, όταν ένα πλοίο έχει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από τη λιμενική εγκατάσταση, ή από το άλλο πλοίο με το οποίο διασυνδέεται, και για δραστηριότητες διασύνδεσης πλοίου/λιμένα ή μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο, οι οποίες παρουσιάζουν υψηλότερο βαθμό επικινδυνότητας για άτομα, περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον, λόγω ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του συγκεκριμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του φορτίου ή των επιβατών του ή των περιστάσεων στη λιμενική εγκατάσταση ή συνδυασμού αυτών των παραγόντων.
- 5.2.1 Σε περίπτωση που ένα πλοίο ή μία Αρχή, εκ μέρους των πλοίων τα οποία έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της, ζητήσει σύνταξη Δήλωσης Ασφάλειας, ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) ή ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου (ΑΑΠ), θα πρέπει να επιβεβαιώνει τη λήψη του αιτήματος και να συζητά τα ενδεδειγμένα μέτρα ασφαλείας.
- 5.3 Δήλωση Ασφάλειας μπορεί να ξεκινήσει και από ΥΑΛΕ, πριν από διασυνδέσεις πλοίου/λιμένα, οι οποίες έχουν προσδιοριστεί σε συγκεκριμένη ΑΑΛΕ ως ιδιαίτερης ανησυχίας. Μεταξύ των παραδειγμάτων μπορούν να αναφέρονται η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και η μεταφορά, φόρτωση ή εκφόρτωση επικινδυνών ειδών ή ουσιών. Στην αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης μπορεί επίσης να προσδιορίζονται εγκαταστάσεις σε ή κοντά σε πυκνοκατοικημένες περιοχές ή οικονομικά σημαντικές λειτουργίες οι οποίες απαιτούν Δήλωση Ασφάλειας.
- 5.4 Κύριος σκοπός μιας Δήλωσης Ασφάλειας είναι η διασφάλιση της επίτευξης συμφωνίας μεταξύ του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης ή με άλλα πλοία με τα οποία διασυνδέεται, όσον αφορά τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας, τα οποία λαμβάνει κάθε μέρος, σύμφωνα με τις διατάξεις των αντίστοιχων εγκεκριμένων σχεδίων ασφαλείας τους.
- 5.4.1 Η συμφωνηθείσα Δήλωση Ασφάλειας θα πρέπει να φέρει την υπογραφή τόσο της λιμενικής εγκατάστασης όσο και του (των) πλοίου(-ων), κατά περίπτωση, και ημερομηνία, ούτως ώστε να αποδεικνύεται η συμμόρφωση με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα, και πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη διάρκεια της, το σχετικό επίπεδο, ή επίπεδα, ασφάλειας, καθώς και τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας.

(!) Πρωτόκολλο του 1988 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974.



- 5.4.2 Μεταβολή του επιπέδου ασφάλειας ενδέχεται να απαιτεί τη σύνταξη νέας ή αναθεωρημένης Δήλωσης Ασφάλειας.
- 5.5 Η Δήλωση Ασφάλειας θα πρέπει να συντάσσεται στην αγγλική, τη γαλλική ή την ισπανική γλώσσα ή σε άλλη γλώσσα κοινή μεταξύ της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου ή των πλοίων, κατά περίπτωση.
- 5.6 Υπόδειγμα Δήλωσης Ασφάλειας περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος μέρους του κώδικα. Το υπόδειγμα αυτό αφορά Δήλωση Ασφάλειας μεταξύ πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης. Εάν η Δήλωση Ασφάλειας αφορά δύο πλοία, το υπόδειγμα αυτό θα πρέπει να τροποποιείται αναλόγως.

## 6. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

### Γενικά

- 6.1 Σύμφωνα με τον κανόνα XI-2/5, η εταιρεία πρέπει να παρέχει στον πλοίαρχο του πλοίου πληροφορίες, ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις της εταιρείας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν στοιχεία, όπως:
1. τα μέρη που είναι υπεύθυνα για το διορισμό προσωπικού πλοίου, όπως εταιρείες διαχείρισης πλοίων, πράκτορες επάνδρωσης, εργολάβοι, ανάδοχοι (παραδείγματος χάρι πρατήρια λιανικής πώλησης, καζίνο κ.λπ.),
  2. τα μέρη που είναι υπεύθυνα για να αποφασίζουν τους πλόες που εκτελεί το πλοίο, συμπεριλαμβανομένων ναυλωτών χρόνου ή κενού πλοίου ή οποιασδήποτε άλλου προσώπου ενεργεί υπό αυτήν την ιδιότητα και
  3. στις περιπτώσεις που το πλοίο απασχολείται σύμφωνα με τους όρους ναυλοσύμφωνου, τα στοιχεία επικοινωνίας των συμβεβλημένων μερών, συμπεριλαμβανομένων των ναυλωτών χρόνου ή ταξιδιού.
- 6.2 Σύμφωνα με τον κανόνα XI-2/5, η εταιρεία υποχρεούται να ενημερώνει και να καθιστά επίκαιρες τις πληροφορίες αυτές αναλόγως όταν υπάρχουν αλλαγές.
- 6.3 Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να υποβάλλονται στην αγγλική, τη γαλλική ή την ισπανική γλώσσα.
- 6.4 Όσον αφορά πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία αυτή.
- 6.5 Όσον αφορά πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2004 και πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, αλλά ήταν εκτός υπηρεσίας την 1η Ιουλίου 2004, οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται από την ημέρα που τίθεται σε υπηρεσία το πλοίο και να αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία αυτή.
- 6.6 Μετά την 1η Ιουλίου 2004, όταν ένα πλοίο αποσύρεται από την υπηρεσία, οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται από την ημερομηνία που τίθεται εκ νέου σε υπηρεσία το πλοίο και να αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία αυτή.
- 6.7 Πληροφορίες οι οποίες είχαν παρασχεθεί προγενέστερα και δεν σχετίζονται με την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία αυτή, δεν απαιτείται να φυλάσσονται επί του πλοίου.
- 6.8 Όταν την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου αναλαμβάνει άλλη εταιρεία, οι πληροφορίες που σχετίζονται με την εταιρεία η οποία είχε τη διαχείριση του πλοίου, δεν απαιτείται να παραμένουν επί του πλοίου.

Επίσης, πρόσθετη σχετική καθοδήγηση παρέχεται στα τμήματα 8, 9 και 13.

## 7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Σχετική καθοδήγηση παρέχεται στα τμήματα 8, 9 και 13.

## 8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

### Αξιολόγηση ασφάλειας

- 8.1 Ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας (ΥΑΕ) έχει την ευθύνη της διασφάλισης της διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου για κάθε ένα από τα πλοία του στόλου της εταιρείας τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα. Παρόλο που ο ΥΑΕ δεν χρειάζεται να αναλαμβάνει προσωπικά όλα τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη θέση, κάθε ΥΑΕ έχει την τελική ευθύνη για τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσής τους.
- 8.2 Πριν από την έναρξη της αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου, ο ΥΑΕ θα πρέπει να διασφαλίζει ότι αξιοποιούνται οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την αξιολόγηση απειλής για τους λιμένες στους οποίους θα καταπλεύσει το πλοίο ή στους οποίους επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες και σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα προστατευτικά μέτρα τους. Ο ΥΑΕ θα πρέπει να μελετά προηγούμενες αναφορές σχετικά με παρόμοιες ανάγκες όσον αφορά την ασφάλεια. Όπου είναι εφικτό, ο ΥΑΕ θα πρέπει να συναντά αρμόδιους επί του πλοίου και στις λιμενικές εγκαταστάσεις για να συζητά το σκοπό και τη μεθοδολογία της αξιολόγησης. Ο ΥΑΕ θα πρέπει να ακολουθεί την ειδική καθοδήγηση που μπορεί να παρέχουν τα συμβαλλόμενα κράτη.

- 8.3 Μια αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου θα πρέπει να καλύπτει τα κατωτέρω στοιχεία επί του πλοίου ή εντός αυτού:
1. υλική ασφάλεια,
  2. κατασκευαστική ακεραιότητα,
  3. συστήματα ατομικής προστασίας,
  4. διαδικαστικές πολιτικές,
  5. συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων και
  6. άλλους χώρους οι οποίοι, εάν υποστούν βλάβη ή χρησιμοποιηθούν για αθέμιτη παρακολούθηση, θέτουν σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσιακά στοιχεία ή λειτουργίες επί του πλοίου ή εντός λιμενικής εγκατάστασης.
- 8.4 Τα μέρη που συμμετέχουν σε αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου, θα πρέπει να μπορούν να αξιοποιούν τη συνδρομή εμπειρογνομόνων όσον αφορά τα εξής:
1. τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
  2. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών,
  3. την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
  4. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας,
  5. τις μεθόδους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια,
  6. τις επιπτώσεις των εκρηκτικών στα κατασκευαστικά στοιχεία και τον εξοπλισμό του πλοίου,
  7. την ασφάλεια πλοίων,
  8. τις επιχειρηματικές πρακτικές διασύνδεσης πλοίου/λιμένα,
  9. τον σχεδιασμό αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων, την ετοιμότητα και την ανταπόκριση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης,
  10. την υλική ασφάλεια,
  11. τα συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων,
  12. τη ναυπηγική και
  13. τις λειτουργίες πλοίου και λιμένα.
- 8.5 Ο ΥΑΕ θα πρέπει να συλλέγει και να καταγράφει τις πληροφορίες οι οποίες απαιτούνται για τη διενέργεια αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένων:
1. του γενικού σχεδίου διαρρύθμισης του πλοίου,
  2. της θέσης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, όπως η γέφυρα ναυσιπλοΐας, οι χώροι μηχανών κατηγορίας Α και τα λοιπά σημεία ελέγχου όπως ορίζονται στο κεφάλαιο ΠΙ-2 κ.λπ.,
  3. της θέσης και λειτουργίας κάθε πραγματικού ή δυνητικού σημείου πρόσβασης στο πλοίο,
  4. μεταβολών στην παλίνρροια οι οποίες ενδέχεται να έχουν επίπτωση στην ευπάθεια ή στην ασφάλεια του πλοίου,
  5. των χώρων φορτίου και των ρυθμίσεων στοιβασίας,
  6. των θέσεων όπου αποθηκεύονται τα εφόδια του πλοίου και ο βασικός εξοπλισμός συντήρησης,
  7. των θέσεων όπου αποθηκεύονται οι ασυνόδευτες αποσκευές,
  8. του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και του εφεδρικού εξοπλισμού για τη διατήρηση βασικών λειτουργιών,
  9. του αριθμού του προσωπικού του πλοίου, οποιωνδήποτε υφιστάμενων σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων και οποιωνδήποτε υφιστάμενων πρακτικών εκπαίδευσης της εταιρείας,
  10. του υφιστάμενου εξοπλισμού προστασίας και ασφάλειας για την προστασία των επιβατών και του προσωπικού του πλοίου,

11. των οδών διαφυγής και εκκένωσης και των σταθμών συγκέντρωσης που πρέπει να διατηρούνται για τη διασφάλιση της ομαλής και ασφαλούς εκκένωσης του πλοίου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,
  12. των υφιστάμενων συμφωνιών με ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας στο πλοίο/στην ακτή και
  13. των υφιστάμενων μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας που εφαρμόζονται, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών επιθεώρησης και ελέγχου, συστημάτων αναγνώρισης, εξοπλισμού επιτήρησης και παρακολούθησης, εγγράφων αναγνώρισης προσωπικού και συστημάτων επικοινωνίας, συναγεμίων, φωτισμού, ελέγχου πρόσβασης, καθώς και άλλων απαραίτητων συστημάτων.
- 8.6 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου θα πρέπει να εξετάζεται κάθε προσδιορισμένο σημείο πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των ανοιχτών καταστρωμάτων και να εκτιμούνται οι πιθανότητες χρήσης του από άτομα τα οποία μπορεί να προσπαθήσουν να παραβιάσουν την ασφάλεια. Στα σημεία πρόσβασης περιλαμβάνονται τόσο τα σημεία πρόσβασης για άτομα που έχουν νόμιμη πρόσβαση όσο και τα σημεία πρόσβασης για άτομα τα οποία επιδιώκουν να εισέλθουν χωρίς εξουσιοδότηση.
- 8.7 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου θα πρέπει να εξετάζεται η συνεχής σκοπιμότητα των υφιστάμενων μέτρων και της καθοδήγησης, των διαδικασιών και των λειτουργιών σχετικά με την ασφάλεια, τόσο υπό κανονικές συνθήκες όσο και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης και να ορίζεται καθοδήγηση όσον αφορά την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων:
1. των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης,
  2. των διαδικασιών αντιμετώπισης πυρκαγιάς ή άλλων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης,
  3. του βαθμού επιτήρησης του προσωπικού του πλοίου, των επιβατών, των επισκεπτών, των πωλητών, των συνεργείων επισκευής, των λιμενεργατών κ.λπ.,
  4. της συχνότητας και αποτελεσματικότητας των περιπολιών ασφάλειας,
  5. των συστημάτων ελέγχου πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αναγνώρισης,
  6. των συστημάτων και διαδικασιών επικοινωνιών ασφάλειας,
  7. των θυρών ασφαλείας, των χωρισμάτων και του φωτισμού και
  8. του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, εάν υπάρχουν.
- 8.8 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου, θα πρέπει να εξετάζονται τα πρόσωπα, οι δραστηριότητες, οι υπηρεσίες και οι λειτουργίες η προστασία των οποίων είναι σημαντική. Σε αυτά περιλαμβάνονται:
1. το προσωπικό του πλοίου,
  2. επιβάτες, επισκέπτες, πωλητές, συνεργεία επισκευής, το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης κ.λπ.,
  3. η ικανότητα διατήρησης ασφαλούς ναυσιπλοΐας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,
  4. το φορτίο, ιδίως τα επικίνδυνα είδη ή οι επικίνδυνες ουσίες,
  5. τα εφόδια του πλοίου,
  6. ο εξοπλισμός και τα συστήματα επικοινωνίας ασφάλειας του πλοίου, εάν υπάρχουν και
  7. ο εξοπλισμός και τα συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης του πλοίου, εάν υπάρχουν.
- 8.9 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου, θα πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές απειλές, στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται και τα κατωτέρω είδη συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:
1. ζημία ή καταστροφή του πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης, π.χ. από εκρηκτικούς μηχανισμούς, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό,
  2. πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή ατόμων επί του πλοίου,
  3. παραβίαση φορτίου, βασικού εξοπλισμού ή βασικών συστημάτων του πλοίου ή εφοδίων του πλοίου,
  4. μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, περιλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών,
  5. λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, περιλαμβανομένων 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. επιθέσεις από την πλευρά της θάλασσας, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε θέση αγκυροβολίας ή προσόρμισης και
  9. επιθέσεις, ενώ το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα.
- 8.10 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλα τα πιθανά σημεία αδυναμίας, στα οποία μπορεί να περιλαμβάνονται:
1. συγκρούσεις μεταξύ μέτρων προστασίας και ασφάλειας,
  2. συγκρούσεις μεταξύ καθηκόντων επί του πλοίου και υποχρεώσεων ασφάλειας,
  3. καθήκοντα τήρησης φυλακής, ο αριθμός των μελών του προσωπικού του πλοίου, ιδίως εκείνα που έχουν επίπτωση στην κούραση, στην ετοιμότητα και στην επίδοση του πληρώματος,
  4. κάθε προσδιορισμένη έλλειψη όσον αφορά την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας και
  5. οποιοσδήποτε εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων επικοινωνίας.
- 8.11 Ο ΥΑΕ και ο ΑΑΠ θα πρέπει να έχουν πάντοτε υπόψη την επίπτωση που μπορεί να έχουν τα μέτρα ασφάλειας στο προσωπικό του πλοίου το οποίο θα παραμείνει στο πλοίο για μεγάλες χρονικές περιόδους. Κατά την ανάπτυξη μέτρων ασφάλειας, θα πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη σημασία στην άνεση και στην προσωπική ζωή του προσωπικού του πλοίου, καθώς και στην ικανότητά του να διατηρεί την αποδοτικότητά του για μεγάλες χρονικές περιόδους.
- 8.12 Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου, προετοιμάζεται αναφορά, η οποία αποτελείται από σύνοψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, περιγραφή κάθε σημείου αδυναμίας το οποίο εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και περιγραφή των αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να ληφθούν για την αντιμετώπιση κάθε σημείου αδυναμίας. Η αναφορά προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.
- 8.13 Εάν η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου δεν έχει διενεργηθεί από την εταιρεία, η αναφορά σχετικά με την αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου θα πρέπει να επανεξετάζεται και να εγκρίνεται από τον ΥΑΕ.

#### **Επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας**

- 8.14 Η επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος οποιασδήποτε αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου. Στην επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας, θα πρέπει να εξετάζονται και να αξιολογούνται τα υφιστάμενα προστατευτικά μέτρα, οι διαδικασίες και οι λειτουργίες επί του πλοίου για:
1. τη διασφάλιση της εκτέλεσης όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων επί του πλοίου,
  2. την παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα,
  3. τον έλεγχο της πρόσβασης στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συστημάτων αναγνώρισης,
  4. την παρακολούθηση των χώρων του καταστρώματος και των χώρων γύρω από το πλοίο,
  5. τον έλεγχο της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους (συνοδευόμενων και ασυνόδευτων αποσκευών και των προσωπικών ειδών του προσωπικού του πλοίου),
  6. την επιθεώρηση του χειρισμού του φορτίου και της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου και
  7. τη διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας, πληροφοριών και εξοπλισμού ασφάλειας.

#### **9. ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**

##### **Γενικά**

- 9.1 Ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας (ΥΑΕ) έχει την ευθύνη της διασφάλισης της προετοιμασίας και υποβολής για έγκριση ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου (ΣΑΠ). Το περιεχόμενο του ΣΑΠ ποικίλλει, ανάλογα με το συγκεκριμένο πλοίο το οποίο καλύπτει. Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου έχουν προσδιορισθεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου και οι δυνητικές απειλές και σημεία αδυναμίας. Για την προετοιμασία του ΣΑΠ, απαιτείται λεπτομερής ανάλυση των στοιχείων αυτών. Οι Αρχές δύνανται να προετοιμάζουν συμβουλές σχετικά με την προετοιμασία και το περιεχόμενο ενός ΣΑΠ.

- 9.2 Όλα τα ΣΑΠ θα πρέπει:
1. να αναφέρουν λεπτομερώς την οργανωτική διάρθρωση της ασφάλειας για το πλοίο,
  2. να αναφέρουν λεπτομερώς τις σχέσεις του πλοίου με την εταιρεία, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, άλλα πλοία και σχετικές αρχές επιφορτισμένες με ευθύνες όσον αφορά την ασφάλεια,
  3. να αναφέρουν λεπτομερώς τα συστήματα επικοινωνίας για τη διασφάλιση αποτελεσματικής συνεχούς επικοινωνίας εντός του πλοίου και μεταξύ αυτού και άλλων, συμπεριλαμβανομένων λιμενικών εγκαταστάσεων,
  4. να αναφέρουν λεπτομερώς τα βασικά μέτρα ασφάλειας για επίπεδο ασφάλειας 1, τόσο επιχειρησιακά όσο και υλικά, τα οποία θα εφαρμόζονται πάντοτε,
  5. να αναφέρουν λεπτομερώς τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας τα οποία θα επιτρέπουν στο πλοίο να μεταβαίνει χωρίς καθυστέρηση σε επίπεδο ασφάλειας 2 και, όταν χρειάζεται, σε επίπεδο ασφάλειας 3,
  6. να προβλέπουν τακτική επανεξέταση, ή έλεγχο, του ΣΑΠ και τροποποίησή του σύμφωνα με την εμπειρία ή τις μεταβαλλόμενες συνθήκες και
  7. λεπτομερείς διαδικασίες αναφοράς στα σημεία επαφής των αρμοδίων συμβαλλομένων κρατών.
- 9.3 Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού ΣΑΠ θα πρέπει να βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης, ιδιαίτερα, μιας ολοκληρωμένης αξιολόγησης των υλικών και επιχειρησιακών χαρακτηριστικών, συμπεριλαμβανομένου του μοντέλου πλόων του κάθε πλοίου.
- 9.4 Όλα τα ΣΑΠ θα πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή ή εκ μέρους αυτής. Εάν μια Αρχή χρησιμοποιεί έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ) για την αναθεώρηση ή την έγκριση του ΣΑΠ, ο ΑΟΑ δεν θα πρέπει να σχετίζεται με κανέναν άλλον ΑΟΑ που προετοίμασε το σχέδιο ή βοήθησε στην προετοιμασία του.
- 9.5 Οι ΥΑΕ και οι αξιωματικοί ασφάλειας του πλοίου (ΑΑΠ) θα πρέπει να καταρτίζουν διαδικασίες σχετικά με:
1. τη συνεχή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του ΣΑΠ και
  2. την προετοιμασία τροποποιήσεων του σχεδίου μετά την έγκρισή του.
- 9.6 Τα μέτρα ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο ΣΑΠ θα πρέπει να έχουν τεθεί σε εφαρμογή κατά τη διεξαγωγή της αρχικής επιθεώρησης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα. Διαφορετικά, δεν μπορεί να διεξαχθεί η διαδικασία έκδοσης του απαιτούμενου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου για το πλοίο. Σε περίπτωση επακόλουθης βλάβης εξοπλισμού ή συστημάτων ασφάλειας ή αναστολής μέτρου ασφάλειας για οποιονδήποτε λόγο, θα πρέπει να υιοθετούνται ισοδύναμα προσωρινά μέτρα ασφάλειας, τα οποία γνωστοποιούνται στην Αρχή, η οποία και θα τα εγκρίνει.

#### **Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων στο πλοίο**

- 9.7 Επιπλέον της καθοδήγησης που παρέχεται στην παράγραφο 9.2, στο ΣΑΠ θα πρέπει να προσδιορίζονται τα κατωτέρω, τα οποία σχετίζονται με όλα τα επίπεδα ασφάλειας:
1. τα καθήκοντα και οι ευθύνες όλου του προσωπικού επί του πλοίου που συμμετέχει σε ζητήματα ασφάλειας,
  2. τις διαδικασίες ή τις δικλίδες ασφάλειας που είναι αναγκαίες για να είναι δυνατή πάντοτε η διατήρηση συνεχούς επικοινωνίας,
  3. οι διαδικασίες που απαιτούνται για τη συνεχή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών ασφάλειας και του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, περιλαμβανομένων διαδικασιών για τον προσδιορισμό βλαβών ή δυσλειτουργιών εξοπλισμού ή συστημάτων και την αντιμετώπισή τους,
  4. οι διαδικασίες και οι πρακτικές για την προστασία των κρίσιμων πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια που τηρούνται σε έγγραφη ή σε ηλεκτρονική μορφή,

5. ο τύπος και οι απαιτήσεις συντήρησης του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, εάν υπάρχουν,
  6. οι διαδικασίες διασφάλισης της έγκαιρης υποβολής και αξιολόγησης αναφορών σχετικών με πιθανές παραβιάσεις της ασφάλειας ή προβλήματα ασφάλειας και
  7. οι διαδικασίες για τη δημιουργία, τήρηση και ενημέρωση καταλόγου απογραφής των επικίνδυνων ειδών ή ουσιών που μεταφέρονται στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της θέσης τους.
- 9.8 Τα κατωτέρω σημεία του τμήματος 9 επικεντρώνονται συγκεκριμένα στα μέτρα ασφάλεια τα οποία μπορούν να λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας, καλύπτοντας:
1. την πρόσβαση στο πλοίο του προσωπικού του πλοίου, επιβατών, επισκεπτών κ.λπ.,
  2. ζώνες περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου,
  3. τη μεταφορά φορτίου,
  4. την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου,
  5. τον χειρισμό ασυνόδευτων αποσκευών και
  6. την παρακολούθηση της ασφάλειας του πλοίου.

### Πρόσβαση στο πλοίο

- 9.9 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται μέτρα ασφάλειας τα οποία καλύπτουν όλους τους τρόπους πρόσβασης στο πλοίο που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου. Σε αυτούς θα πρέπει να περιλαμβάνονται οποιαδήποτε από τα κατωτέρω:
1. κλίμακες αποεπιβίβασης,
  2. θύρες αποεπιβίβασης επιβατών,
  3. επικλινείς εξέδρες αποεπιβίβασης,
  4. θύρες, παραφωτίδες, παράθυρα και πλευρικά ανοίγματα εισόδου,
  5. σχοινιά πρόσδεσης και καδένες αλυσίδων και
  6. γερανοί και ανυψωτική συσκευή.
- 9.10 Για κάθε ένα από αυτά στο ΣΑΠ θα πρέπει να προσδιορίζονται οι ενδεδειγμένες θέσεις όπου πρέπει να εφαρμόζονται περιορισμοί ή απαγορεύσεις πρόσβασης για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφάλειας. Στο ΣΑΠ θα πρέπει να προσδιορίζεται ο τύπος του περιορισμού ή της απαγόρευσης που θα εφαρμόζεται για κάθε επίπεδο ασφάλειας, καθώς και ο τρόπος επιβολής τους.
- 9.11 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται οι τρόποι αναγνώρισης που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για να επιτρέπεται η πρόσβαση και η παραμονή ατόμων στο πλοίο, χωρίς να δημιουργείται πρόβλημα ασφάλειας. Στους τρόπους αυτούς μπορεί να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη καταλλήλου συστήματος αναγνώρισης το οποίο να καθιστά δυνατές μόνιμες και προσωρινές αναγνωρίσεις, για το προσωπικό του πλοίου και τους επισκέπτες αντίστοιχα. Κάθε σύστημα αναγνώρισης πλοίου πρέπει, όταν είναι εφικτό στην πράξη, να συντονίζεται με το σύστημα το οποίο εφαρμόζεται στη λιμενική εγκατάσταση. Οι επιβάτες θα πρέπει να μπορούν να αποδεικνύουν την ταυτότητά τους με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια κ.λπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτρέπεται η πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης χωρίς συνοδεία. Το ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζει διατάξεις για τη διασφάλιση της τακτικής ενημέρωσης των συστημάτων αναγνώρισης και την πειθαρχική δίωξη κατάχρησης των διαδικασιών.
- 9.12 Θα πρέπει να απαγορεύεται η πρόσβαση στο πλοίο σε εκείνους που δεν είναι πρόθυμοι ή δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους ή/και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής τους όταν τους ζητείται, και η απόπειρα πρόσβασής τους θα πρέπει να αναφέρεται, κατά περίπτωση, στους ΑΑΠ, στους ΥΑΕ, στον υπεύθυνο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) και στις αρμόδιες σε θέματα ασφάλειας εθνικές ή τοπικές αρχές.
- 9.13 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζεται η συχνότητα εφαρμογής οποιωνδήποτε ελέγχων πρόσβασης, ιδίως εάν πρόκειται να εφαρμοσθούν σε τυχαία ή περιστασιακή βάση.

### Επίπεδο Ασφάλειας 1

- 9.14 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης στο πλοίο, για τον οποίο μπορεί να εφαρμόζονται τα κατωτέρω:
1. έλεγχος της ταυτότητας όλων των προσώπων που θέλουν να επιβιβασθούν στο πλοίο και επιβεβαίωση των λόγων για τους οποίους θέλουν να επιβιβασθούν με έλεγχο, παραδείγματος χάρι, οδηγίων επιβίβασης, εισιτηρίων επιβατών, καρτών επιβίβασης, εντολών εργασίας κ.λπ.,
  2. σε συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση, το πλοίο πρέπει να διασφαλίζει ότι ορίζονται προστατευμένοι χώροι όπου μπορούν να διεξάγονται επιθεωρήσεις και έρευνα προσώπων, αποσκευών (συμπεριλαμβανομένων χειραποσκευών), προσωπικών ειδών, οχημάτων και του περιεχομένου αυτών,



3. σε συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση, το πλοίο πρέπει να διασφαλίζει ότι τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά ro-ro και άλλα επιβατηγά πλοία υπόκεινται σε έρευνα πριν από τη φόρτωση, σύμφωνα με τη συχνότητα που απαιτείται στο ΣΑΠ,
  4. διαχωρισμός των προσώπων που έχουν υποβληθεί σε έρευνα, μαζί με τα προσωπικά είδη τους, και των προσώπων που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα μαζί με τα προσωπικά είδη τους,
  5. διαχωρισμός επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών,
  6. προσδιορισμός των σημείων πρόσβασης τα οποία πρέπει να ασφαλιστούν ή να επιβλέπονται για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης,
  7. ασφάλιση, με κλειδωμα ή άλλον τρόπο, της πρόσβασης σε ανεπίβλεπτους χώρους οι οποίοι συνορεύουν με χώρους στους οποίους έχουν πρόσβαση επιβάτες και επισκέπτες και
  8. παροχή προφορικών ενημερώσεων σε όλο το προσωπικό του πλοίου σχετικά με πιθανές απειλές, τις διαδικασίες αναφοράς ύποπτων προσώπων, αντικειμένων ή δραστηριοτήτων και την ανάγκη επαγρύπνησης.
- 9.15 Στο επίπεδο ασφάλειας 1, θα πρέπει να υποβάλλονται σε έρευνα όλοι όσοι επιθυμούν να επιβιβαστούν στο πλοίο. Η συχνότητα των ερευνών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των σποραδικών ερευνών, θα πρέπει να προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο ΣΑΠ και να εγκρίνεται συγκεκριμένα από την Αρχή. Αυτές οι έρευνες μπορεί να διεξάγονται από όργανα της λιμενικής εγκατάστασης σε στενή συνεργασία με το πλοίο και πολύ κοντά σε αυτό. Εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι για την υποβολή σε έρευνα, τα μέλη του προσωπικού του πλοίου δεν θα πρέπει να υποβάλλουν σε έρευνα τους συναδέλφους τους ή να ερευνούν τα προσωπικά είδη τους. Κάθε τέτοια έρευνα πρέπει να διεξάγεται έτσι ώστε να λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα ανθρώπινα δικαιώματα του ατόμου και να διασφαλίζεται η βασική ανθρώπινη αξιοπρέπεία τους.

#### Επίπεδο ασφάλειας 2

- 9.16 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για λόγους προστασίας από αυξημένο κίνδυνο συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, ώστε να διασφαλίζεται μεγαλύτερη επαγρύπνηση και αυστηρότερος έλεγχος, όπου μπορεί να περιλαμβάνονται:
1. διορισμός πρόσθετου προσωπικού για τη φύλαξη των χώρων του καταστρώματος κατά τις ώρες ησυχίας για την αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης,
  2. περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης στο πλοίο, προσδιορίζοντας τα σημεία πρόσβασης που πρέπει να κλείσουν και τους τρόπους επαρκούς ασφάλισής τους,
  3. αποτροπή της πρόσβασης στο πλοίο από την πλευρά της θάλασσας, συμπεριλαμβανομένων, παραδείγματος χάρη, σε συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση, περιπολιών σκαφών,
  4. ορισμός ζώνης περιορισμένης πρόσβασης στο πλοίο από την πλευρά της ακτής, σε στενή συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση,
  5. αύξηση της συχνότητας και της λεπτομέρειας των ερευνών των προσώπων, των προσωπικών ειδών και των οχημάτων που επιβιβάζονται ή φορτώνονται στο πλοίο,
  6. συνοδεία των επισκεπτών πάνω στο πλοίο,
  7. παροχή πρόσθετων ειδικών προφορικών ενημερώσεων σε όλο το προσωπικό του πλοίου σχετικά με όλες τις προσδιορισμένες απειλές, τονίζοντας εκ νέου τις διαδικασίες αναφοράς ύποπτων προσώπων, αντικειμένων ή δραστηριοτήτων και υπογραμμίζοντας την ανάγκη αυξημένης επαγρύπνησης και
  8. διεξαγωγή πλήρους ή μερικής έρευνας του πλοίου.

#### Επίπεδο ασφάλειας 3

- 9.17 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. περιορισμό της πρόσβασης σε ένα μοναδικό, ελεγχόμενο σημείο πρόσβασης,
  2. χορήγηση άδειας πρόσβασης μόνο στα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος,
  3. καθοδήγηση των ατόμων επί του πλοίου,
  4. αναστολή της επιβίβασης ή της αποβίβασης,
  5. αναστολή των εργασιών χειρισμού φορτίου, των παραλαβών κ.λπ.,
  6. εκκένωση του πλοίου,
  7. μετακίνηση του πλοίου και
  8. προετοιμασία για μερική ή πλήρη έρευνα του πλοίου.

**Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου**

- 9.18 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να προσδιορίζονται οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης που θα ορισθούν στο πλοίο, να ορίζεται η έκτασή τους, οι ώρες εφαρμογής, τα ληπτέα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης σε αυτές και για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων μέσα σε αυτές. Σκοποί των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης είναι:
1. η πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης,
  2. η προστασία των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου και του προσωπικού των λιμενικών εγκαταστάσεων ή άλλων υπηρεσιών που είναι εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται επί του πλοίου,
  3. η προστασία κρίσιμων για την ασφάλεια χώρων εντός του πλοίου και
  4. η προστασία του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου από παραβιάσεις.
- 9.19 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι υπάρχουν σαφείς πολιτικές και πρακτικές για τον έλεγχο της πρόσβασης σε όλες τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.
- 9.20 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζεται ότι όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης φέρουν σαφή σήμανση η οποία υποδεικνύει ότι απαγορεύεται η είσοδος στο χώρο και ότι η μη εξουσιοδοτημένη παρουσία εντός του χώρου αποτελεί παραβίαση της ασφάλειας.
- 9.21 Στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης μπορεί να περιλαμβάνονται:
1. η γέφυρα ναυσιπλοΐας, οι χώροι μηχανών κατηγορίας Α και τα λοιπά σημεία ελέγχου όπως ορίζονται στο κεφάλαιο II-2,
  2. οι χώροι που περιέχουν εξοπλισμό και συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης και τα χειριστήριά τους, καθώς και τους πίνακες χειρισμού του συστήματος φωτισμού,
  3. οι χώροι συστημάτων εξαερισμού και κλιματισμού και παρόμοιοι χώροι,
  4. οι χώροι με πρόσβαση σε δεξαμενές πόσιμου νερού, αντλίες ή κιβώτια διανομής,
  5. οι χώροι που περιέχουν επικίνδυνα είδη ή ουσίες,
  6. οι χώροι που περιέχουν αντλίες φορτίου και τα χειριστήριά τους,
  7. οι χώροι φορτίου και οι χώροι όπου υπάρχουν εφόδια του πλοίου,
  8. οι χώροι ενδιάτησης του πληρώματος και
  9. κάθε άλλη ζώνη ως ορίζεται από τον ΥΑΕ στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου στην οποία πρέπει να απαγορεύεται η είσοδος για τη διαφύλαξη της ασφάλειας του πλοίου.

**Επίπεδο ασφάλειας 1**

- 9.22 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. κλειδωμα ή ασφάλιση σημείων πρόσβασης,
  2. χρήση εξοπλισμού επιτήρησης για την παρακολούθηση των ζωνών,
  3. χρήση φυλάκων ή περιπολιών και
  4. χρήση αυτόματων διατάξεων εντοπισμού εισβολών για την προειδοποίηση του προσωπικού του πλοίου σε περίπτωση μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης.

**Επίπεδο ασφάλειας 2**

- 9.23 Στο επίπεδο ασφάλειας 2, θα πρέπει να αυξάνονται η συχνότητα και η ένταση της παρακολούθησης και του ελέγχου της πρόσβασης σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα. Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. ορισμό ζωνών περιορισμένης πρόσβασης δίπλα σε σημεία πρόσβασης,
  2. συνεχή χρήση εξοπλισμού παρακολούθησης και επιτήρησης και
  3. ανάθεση πρόσθετου προσωπικού για τη φύλαξη και την περιπολία στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.

## Επίπεδο ασφάλειας 3

- 9.24 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή στη θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια, στις οποίες απαγορεύεται η είσοδος και
  2. έρευνα των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ως μέρος της έρευνας του πλοίου.

**Χειρισμός φορτίου**

- 9.25 Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου θα πρέπει:
1. να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου και
  2. να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου επί του πλοίου το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά.
- 9.26 Στα μέτρα ασφάλειας, μερικά από τα οποία μπορεί να χρειάζεται να εφαρμόζονται σε συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση, θα πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες ελέγχου του καταλόγου απογραφής σε σημεία πρόσβασης στο πλοίο. Μετά τη φόρτωσή του επί του πλοίου, το φορτίο θα πρέπει να μπορεί να αναγνωρίζεται ότι έχει εγκριθεί για φόρτωση στο πλοίο. Επιπλέον, θα πρέπει να αναπτύσσονται μέτρα ασφάλειας για να διασφαλίζεται ότι δεν παραβιάζει κανείς το φορτίο μετά τη φόρτωσή του στο πλοίο.

## Επίπεδο ασφάλειας 1

- 9.27 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. τυπικό έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων φορτίου πριν από τις εργασίες χειρισμού φορτίου και κατά τη διάρκειά τους,
  2. ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι το φορτίο που φορτώνεται είναι σύμφωνο με τα αναγραφόμενα στα σχετικά με το φορτίο έγγραφα,
  3. διασφάλιση, σε συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση, ότι τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά ro-ro και άλλα πλοία υπόκεινται σε έρευνα πριν από τη φόρτωση, σύμφωνα με τη συχνότητα που απαιτείται στο ΣΑΠ και
  4. έλεγχο των σφραγίδων ή άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου.
- 9.28 Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με τους κατωτέρω τρόπους:
1. οπτική και υλική εξέταση και
  2. χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.
- 9.29 Όταν η κίνηση του φορτίου είναι τακτική ή επαναλαμβανόμενη, ο ΥΑΕ ή ο ΑΑΠ δύναται, σε συνεννόηση με τη λιμενική εγκατάσταση, να συμφωνεί ρυθμίσεις με τους φορτωτές ή όποια άλλα άτομα είναι υπεύθυνα για το φορτίο αυτό, οι οποίες να καλύπτουν τον έλεγχο εκτός του πλοίου, τη σφράγιση, τον προγραμματισμό, τα συνοδευτικά έγγραφα κ.λπ.. Οι ρυθμίσεις αυτές κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο ΥΑΛΕ και συμφωνούνται μαζί του.

## Επίπεδο ασφάλειας 2

- 9.30 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. λεπτομερή έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων φορτίου,
  2. ενισχυμένους ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι φορτώνεται μόνο το επιθυμητό φορτίο,
  3. εντατικές έρευνες των οχημάτων που θα φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά ro-ro και επιβατηγά πλοία και
  4. αυξημένη συχνότητα και λεπτομέρεια ελέγχου σφραγίδων ή άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου.

- 9.31 Λεπτομερής έλεγχος του φορτίου μπορεί να επιτυγχάνεται με τους κατωτέρω τρόπους:
1. συχνότερη και λεπτομερέστερη οπτική και υλική εξέταση,
  2. συχνότερη χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων και
  3. συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφάλειας με τον φορτωτή ή άλλο υπεύθυνο μέρος, σύμφωνα με συναφθείσα συμφωνία και διαδικασίες.

#### Επίπεδο ασφάλειας 3

- 9.32 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λαμβάνει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη λιμενική εγκατάσταση, και τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. αναστολή της φόρτωσης ή εκφόρτωσης φορτίου και
  2. επιθεώρηση του καταλόγου απογραφής των επικινδυνών ειδών και των επικινδυνών ουσιών που μεταφέρονται επί του πλοίου, εάν υπάρχουν, και της θέσης τους.

#### Παραλαβή εφοδίων πλοίου

- 9.33 Τα μέτρα ασφάλειας όσον αφορά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου θα πρέπει:
1. να διασφαλίζουν τον έλεγχο των εφοδίων του πλοίου και την ακεραιότητα της συσκευασίας,
  2. να προλαμβάνουν την περίπτωση αποδοχής των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση,
  3. να προλαμβάνουν τις παραβιάσεις και
  4. να προλαμβάνουν την αποδοχή εφοδίων πλοίου, εκτός εάν έχουν παραγγελθεί.
- 9.34 Όσον αφορά τα πλοία που χρησιμοποιούν συχνά τη λιμενική εγκατάσταση, μπορεί να είναι σκόπιμη η θέσπιση διαδικασιών, στις οποίες να συμμετέχουν το πλοίο, οι προμηθευτές του και η λιμενική εγκατάσταση και οι οποίες να καλύπτουν τα ζητήματα της κοινοποίησης και του χρονικού προγραμματισμού των παραδόσεων, καθώς και των σχετικών εγγράφων. Θα πρέπει να υπάρχει πάντοτε τρόπος να επιβεβαιωθεί ότι τα προς παράδοση εφόδια συνοδεύονται από στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι παραγγέλθηκαν από το πλοίο.

#### Επίπεδο ασφάλειας 1

- 9.35 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. έλεγχο για να διασφαλίζεται ότι τα εφόδια αντιστοιχούν στην παραγγελία, πριν τη φόρτωσή τους στο πλοίο και
  2. διασφάλιση άμεσης ασφαλούς στοιβασίας των εφοδίων του πλοίου.

#### Επίπεδο ασφάλειας 2

- 9.36 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, με τη διενέργεια ελέγχων πριν από την παραλαβή εφοδίων επί του πλοίου και εντατικότερων επιθεωρήσεων.

#### Επίπεδο ασφάλειας 3

- 9.37 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ, θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λαμβάνει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη λιμενική εγκατάσταση, και τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. υποβολή των εφοδίων του πλοίο σε εκτενέστερο έλεγχο,
  2. προετοιμασία για περιορισμό ή αναστολή της μεταφοράς των εφοδίων του πλοίου και
  3. άρνηση αποδοχής εφοδίων πλοίου επί του πλοίου.

**Μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών**

- 9.38 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας τα οποία εφαρμόζονται ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι προσδιορίζονται οι ασυνόδευτες αποσκευές (δηλαδή οποιαδήποτε αποσκευή, συμπεριλαμβανομένων προσωπικών ειδών, η οποία δεν βρίσκεται μαζί με κάποιον επιβάτη ή μέλος του προσωπικού του πλοίου στο σημείο επιδέυσης ή έρευνας) και ότι υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση και έρευνα, πριν γίνουν αποδεκτές επί του πλοίου. Οι αποσκευές αυτές δεν υποβάλλονται σε εξέταση τόσο από το πλοίο όσο και από τη λιμενική εγκατάσταση και, στις περιπτώσεις όπου αμφότερα τα μέρη διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό, την ευθύνη της εξέτασης θα πρέπει να φέρει η λιμενική εγκατάσταση. Η στενή συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση είναι θεμελιώδους σημασίας και θα πρέπει να γίνονται ενέργειες ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεταφορά των ασυνόδευτων αποσκευών πραγματοποιείται με ασφάλεια μετά την εξέταση.

**Επίπεδο ασφάλειας 1**

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

**Επίπεδο ασφάλειας 2**

- 9.40 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ θα 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.

**Επίπεδο ασφάλειας 3**

- 9.41 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ, θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. υποβολή των αποσκευών αυτών σε εκτενέστερη εξέταση, παραδείγματος χάρι ακτινοσκόπηση τους από δύο διαφορετικές γωνίες τουλάχιστον,
  2. προετοιμασία για περιορισμό ή αναστολή της μεταφοράς ασυνόδευτων αποσκευών και
  3. άρνηση αποδοχής ασυνόδευτων αποσκευών επί του πλοίου.

**Παρακολούθηση της ασφάλειας του πλοίου**

- 9.42 Στο πλοίο θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα παρακολούθησης ολόκληρου του πλοίου, των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και των χώρων γύρω από το πλοίο. Σε αυτές τις δυνατότητες παρακολούθησης μπορεί να περιλαμβάνεται η χρήση:
1. φωτισμού,
  2. υπηρεσιών φυλακής, φρουρών ασφαλείας και φυλακών καταστροφώματος, περιλαμβανομένων περιπολιών και
  3. αυτόματων συσκευών ανίχνευσης εισβολής και εξοπλισμού επιτήρησης.
- 9.43 Όταν χρησιμοποιούνται, οι αυτόματες συσκευές ανίχνευσης εισβολής θα πρέπει να ενεργοποιούν ηχητικό ή/και οπτικό συναγερμό σε σημείο που φυλάσσεται ή παρακολουθείται συνεχώς.
- 9.44 Στο ΣΑΠ, θα πρέπει να ορίζονται οι διαδικασίες και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας και οι τρόποι με τους οποίους διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός παρακολούθησης βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης των πιθανών επιπτώσεων των καιρικών συνθηκών ή των διακοπών της παροχής ρεύματος.

**Επίπεδο ασφάλειας 1**

- 9.45 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να είναι συνδυασμός φωτισμού, υπηρεσιών φυλακής, φρουρών ασφαλείας ή χρήση εξοπλισμού ασφαλείας και επιτήρησης ούτως ώστε να μπορεί το προσωπικό του πλοίου να παρατηρεί την κατάσταση του πλοίου γενικά και, ιδιαίτερα, τα χωρίσματα και τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.
- 9.46 Το κατάστρωμα και τα σημεία πρόσβασης στο πλοίο θα πρέπει να φωτίζονται κατά τη διάρκεια της νύχτας και περιόδων χαμηλής ορατότητας όταν διεξάγονται δραστηριότητες διασύνδεσης πλοίου/λιμένα ή, όταν χρειάζεται, ενόσω το πλοίο βρίσκεται σε λιμενική εγκατάσταση ή αγκυροβολημένο. Όταν ταξιδεύουν, τα πλοία θα πρέπει να χρησιμοποιούν, όταν χρειάζεται, το μέγιστο δυνατό φωτισμό ο οποίος συνάδει με την ασφαλή ναυσιπλοία, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα που ισχύουν. Κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον ενδεδειγμένο βαθμό και τη θέση του φωτισμού, θα πρέπει να εξετάζονται τα κατωτέρω:
1. το προσωπικό του πλοίου θα πρέπει να μπορεί να εντοπίζει δραστηριότητες εκτός πλοίου, τόσο από την πλευρά της ακτής όσο και από την πλευρά της θάλασσας,
  2. ο φωτισμός θα πρέπει να καλύπτει τις ζώνες τόσο πάνω στο πλοίο όσο και γύρω από αυτό,

3. η κάλυψη του φωτισμού θα πρέπει να διευκολύνει την αναγνώριση του προσωπικού στα σημεία πρόσβασης και
4. η κάλυψη του φωτισμού μπορεί να παρέχεται σε συντονισμό με τη λιμενική εγκατάσταση.

#### Επίπεδο ασφάλειας 2

- 9.47 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης και επιτήρησης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. συχνότερες και λεπτομερέστερες περιπολίες ασφάλειας,
  2. αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού ή τη χρήση εξοπλισμού ασφάλειας και επιτήρησης,
  3. ορισμό πρόσθετου προσωπικού ως παρατηρητές ασφάλειας και
  4. διασφάλιση του συντονισμού με περιπολίες σκαφών από την πλευρά της θάλασσας και περιπολίες πεζών ή οχημάτων από την πλευρά της ακτής, όταν υπάρχουν.
- 9.48 Μπορεί να απαιτηθεί πρόσθετος φωτισμός για την προστασία από αυξημένο κίνδυνο επέλευσης συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Στις περιπτώσεις που απαιτείται, οι απαιτήσεις περί πρόσθετου φωτισμού μπορεί να επιτυγχάνονται μέσω του συντονισμού με τη λιμενική εγκατάσταση για την παροχή πρόσθετου φωτισμού από την πλευρά της ακτής.

#### Επίπεδο ασφάλειας 3

- 9.49 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ, θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. άναμμα όλων των φώτων στο πλοίο ή φωτισμό κοντά σε αυτό,
  2. θέση σε λειτουργία όλου του εξοπλισμού επιτήρησης επί του πλοίου ο οποίος μπορεί να καταγράφει δραστηριότητες πάνω ή κοντά στο πλοίο,
  3. μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης,
  4. προετοιμασία υποβρύχιας επιθεώρησης του σκάφους του πλοίου και
  5. έναρξη εφαρμογής μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της αργής περιστροφής των ελικών του πλοίου, εάν είναι εφικτό στην πράξη, για την αποτροπή υποβρύχιας προσέγγισης στο σκάφος του πλοίου.

#### Διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας

- 9.50 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που μπορεί να υιοθετήσει το πλοίο, εάν βρίσκεται υπό υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας συγκριτικά με μια λιμενική εγκατάσταση.

#### Δραστηριότητες που δεν καλύπτονται από τον κώδικα

- 9.51 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζει το πλοίο όταν:
1. βρίσκεται σε λιμένα κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος,
  2. διασυνδέεται με πλοίο στο οποίο δεν εφαρμόζεται ο παρών κώδικας,
  3. διασυνδέεται με σταθερές ή πλωτές πλατφόρμες ή με κινητή μονάδα γεώτρησης, ανοιχτής θαλάσσης, αγκυροβολημένη ή σταθεροποιημένη με πρόσδεση, ή
  4. διασυνδέεται με λιμένα ή λιμενική εγκατάσταση η οποία δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα.

#### Δηλώσεις ασφάλειας

- 9.52 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς ο τρόπος αντιμετώπισης αιτημάτων λιμενικών εγκαταστάσεων για Δήλωση Ασφάλειας και οι περιπτώσεις στις οποίες πρέπει να ζητείται Δήλωση Ασφάλειας από το ίδιο το πλοίο.

#### Έλεγχος και επανεξέταση

- 9.53 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ο ΥΑΕ και ο ΑΑΠ θα ελέγχουν τη διαρκή αποτελεσματικότητα του ΣΑΠ και η διαδικασία η οποία θα ακολουθείται για την επανεξέταση, ενημέρωση ή τροποποίηση του ΣΑΠ.



10 ΑΡΧΕΙΑ

**Γενικά**

- 10.1 Στα πλοία θα πρέπει να υπάρχουν αρχεία διαθέσιμα στους αρμόδιους υπαλλήλους των συμβαλλομένων κρατών, για τη διαπίστωση της εφαρμογής των διατάξεων των σχεδίων ασφαλείας πλοίων.
- 10.2 Τα αρχεία μπορούν να τηρούνται σε οποιαδήποτε μορφή, αλλά θα πρέπει να προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

11 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα τμήματα 8, 9 και 13.

12 ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα τμήματα 8, 9 και 13.

13 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

**Εκπαίδευση**

- 13.1 Ο υπεύθυνος ασφαλείας εταιρείας (ΥΑΕ), το αρμόδιο προσωπικό της εταιρείας στην ξηρά και ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου (ΑΑΠ) θα πρέπει να έχουν γνώσεις και να έχουν 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 πλοίου,
  6. τις μεθόδους επιθεώρησης και ελέγχου της ασφαλείας του πλοίου,
  7. τις εργασίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες,
  8. τα μέτρα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων
  9. την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και τα σχέδια αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων,
  10. τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας,
  11. το χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας,
  12. γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
  13. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών,
  14. την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
  15. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφαλείας,
  16. τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφαλείας, 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 εξέτασης,
  19. γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων γυμνασίων και ασκήσεων σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και
  20. την αξιολόγηση των γυμνασίων και ασκήσεων σχετικά με την ασφάλεια.

- 13.2 Επιπροσθέτως, ο ΑΑΠ θα πρέπει να έχει επαρκείς γνώσεις και να έχει λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:
1. το γενικό σχέδιο διαρρύθμισης του πλοίου,
  2. το σχέδιο ασφάλειας πλοίου και σχετικές διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένων τρόπων ανταπόκρισης βάσει σεναρίων),
  3. τις τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους,
  4. τις λειτουργίες του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και
  5. την υποβολή σε δοκιμές, τη βαθμονόμηση και τη συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.
- 13.3 Τα μέλη του προσωπικού του πλοίου που είναι επιφορτισμένα με συγκεκριμένα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα θα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις και ικανότητα εκτέλεσης των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση:
1. γνώσης των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
  2. της αναγνώρισης και του εντοπισμού όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών,
  3. της αναγνώρισης των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
  4. των τεχνικών οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας,
  5. των τεχνικών διαχείρισης και ελέγχου πλήθους,
  6. των σχετιζόμενων με την ασφάλεια επικοινωνιών,
  7. γνώσης των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και των σχεδίων αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων,
  8. των λειτουργιών εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας,
  9. της υποβολής σε δοκιμές, της βαθμονόμησης και της συντήρησης του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού,
  10. τεχνικών επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης και
  11. μεθόδων σωματικής έρευνας προσώπων, προσωπικών ειδών, αποσκευών, φορτίου και εφοδίων πλοίου.
- 13.4 Τα λοιπά μέλη του προσωπικού του πλοίου θα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις όσον αφορά τις σχετικές διατάξεις του ΣΑΠ και να είναι εξοικειωμένα με αυτές, συμπεριλαμβανομένων:
1. της σημασίας και των επακόλουθων απαιτήσεων των διαφόρων επιπέδων ασφάλειας,
  2. της γνώσης των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και των σχεδίων αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων,
  3. της αναγνώρισης και του εντοπισμού όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων,
  4. της αναγνώρισης, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια και
  5. των τεχνικών οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας.

#### **Γυμνάσια και ασκήσεις**

- 13.5 Στόχος των γυμνασιών και των ασκήσεων είναι η διασφάλιση της κατάρτισης των μελών του προσωπικού του πλοίου όσον αφορά όλα τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα που τους ανατίθενται σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας και ο προσδιορισμών ενδεχόμενων αδυναμιών όσον αφορά ζητήματα ασφαλείας που πρέπει να αντιμετωπίζονται.
- 13.6 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, λαμβάνουν χώρα γυμνάσια τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες. Επίσης, σε περίπτωση αντικατάστασης των μελών του προσωπικού του πλοίου σε ποσοστό άνω του 25 %, ανά πάσα στιγμή, και εάν υπάρχουν μέλη του προσωπικού τα οποία δεν έλαβαν μέρος σε κανένα γυμνάσιο στο συγκεκριμένο πλοίο κατά τους προηγούμενους 3 μήνες, λαμβάνει χώρα γυμνάσιο μέσα σε μία εβδομάδα από την αντικατάσταση. Στα γυμνάσια αυτά, δοκιμάζονται μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως οι απειλές για την ασφάλεια που αναφέρονται στην παράγραφο 8.9.

- 13.7 Διάφοροι τύποι ασκήσεων στις οποίες μπορεί να συμμετέχουν οι υπεύθυνοι ασφάλειας της εταιρείας, οι υπεύθυνοι ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, οι αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων κρατών, καθώς και οι αξιωματικοί ασφάλειας του πλοίου, 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. Στις ασκήσεις αυτές, δοκιμάζονται οι επικοινωνίες, ο συντονισμός, η διαθεσιμότητα πόρων και η ανταπόκριση. Οι ασκήσεις αυτές μπορεί να είναι:
1. πλήρους κλίμακας ή ζωντανές,
  2. επιτραπέζια προσομοίωση ή σεμινάρια, ή
  3. σε συνδυασμό με άλλες ασκήσεις που λαμβάνουν χώρα, όπως οι ασκήσεις έρευνας και διάσωσης και οι ασκήσεις αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.
- 13.8 Η Αρχή πρέπει να αναγνωρίζει τη συμμετοχή της εταιρείας σε άσκηση με άλλο συμβαλλόμενο κράτος.
- 14 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΑ
- Σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα τμήματα 15, 16 και 18.
- 15 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- Γενικά**
- 15.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να διενεργείται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ). Ωστόσο, μόνο το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος δύναται να εγκρίνει μια περατωθείσα αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.
- 15.2 Εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος χρησιμοποιεί έναν ΑΟΑ για την εξέταση ή την έγκριση της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, ο ΑΟΑ δεν θα πρέπει να σχετίζεται με κανέναν άλλον ΑΟΑ που προετοίμασε τη συγκεκριμένη αξιολόγηση ή βοήθησε στην προετοιμασία της.
- 15.3 Μια αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να επικεντρώνεται στα ακόλουθα στοιχεία εντός μιας λιμενικής εγκατάστασης:
1. υλική ασφάλεια,
  2. κατασκευαστική ακεραιότητα,
  3. συστήματα ατομικής προστασίας,
  4. διαδικαστικές πολιτικές,
  5. συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων,
  6. σχετική υποδομή μεταφοράς,
  7. βοηθητικές παροχές και
  8. άλλους χώρους οι οποίοι, εάν υποστούν βλάβη ή χρησιμοποιηθούν για αθέμιτη παρακολούθηση, θέτουν σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσιακά στοιχεία ή λειτουργίες εντός της λιμενικής εγκατάστασης.
- 15.4 Τα μέρη που συμμετέχουν σε αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να μπορούν να αξιοποιούν τη συνδρομή εμπειρογνομόνων όσον αφορά τα εξής:
1. τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
  2. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών,
  3. την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
  4. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας,
  5. τις μεθόδους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια,
  6. τις επιπτώσεις των εκρηκτικών στα κατασκευαστικά στοιχεία και στις υπηρεσίες της λιμενικής εγκατάστασης,
  7. την ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων,
  8. τις επιχειρηματικές πρακτικές του λιμένα,
  9. τον σχεδιασμό αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων, την ετοιμότητα και την ανταπόκριση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης,
  10. μέτρα υλικής ασφάλειας, π.χ. περίφραξη,

11. τα συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων,
12. τις μεταφορές και τα έργα πολιτικού μηχανικού και
13. τις λειτουργίες πλοίου και λιμένα.

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

- 15.5 Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση των σημαντικών παγίων και υποδομών αποτελεί μια διαδικασία, μέσω της οποίας μπορεί να υπολογίζεται η σχετική σημασία κατασκευών και εγκαταστάσεων για τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης. Αυτή η διαδικασία προσδιορισμού και εκτίμησης είναι σημαντική, διότι παρέχει μια βάση επικέντρωσης των στρατηγικών μετριασμού σε εκείνα τα πάγια και κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία πρέπει να προστατεύονται κατά προτεραιότητα από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη πιθανές απώλειες ζωής, την οικονομική σημασία του λιμένα, τη συμβολική αξία και την παρουσία κρατικών εγκαταστάσεων.
- 15.6 Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση περιουσιακών στοιχείων και υποδομών θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να κατατάσσεται κατά σειρά προτεραιότητας η σχετική σημασία προστασίας κάθε στοιχείου. Πρωταρχικό μέλημα θα 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 θα πρέπει να θεωρείται σημαντική, μπορεί να περιλαμβάνονται:
  1. χώροι πρόσβασης, εισόδου, προσέγγισης και αγκυροβολίας, ελιγμών και προσόρμησης,
  2. εγκαταστάσεις υποδοχής φορτίων, τερματικοί σταθμοί, χώροι αποθήκευσης και ο εξοπλισμός μεταφοράς φορτίου,
  3. συστήματα, όπως συστήματα διανομής ηλεκτρικού ρεύματος, συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, καθώς και υπολογιστικά συστήματα και δίκτυα,
  4. συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας πλοίων στο λιμένα και βοηθήματα ναυσιπλοΐας,
  5. μονάδες ισχύος, σωληνώσεις μεταφοράς φορτίου και παροχές νερού,
  6. γέφυρες, σιδηρόδρομοι, δρόμοι,
  7. πλοία εξυπηρέτησης λιμένα, περιλαμβανομένων πλοηγίδων, ρυμουλκών, φορτηγίδων κ.λπ.,
  8. εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης και
  9. τα ύδατα που συνορεύουν με τη λιμενική εγκατάσταση.
- 15.8 Ο σαφής προσδιορισμός περιουσιακών στοιχείων και υποδομών είναι θεμελιώδους σημασίας για την εκτίμηση των απαιτήσεων ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, την κατάταξη των προστατευτικών μέτρων κατά σειρά προτεραιότητας και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή πόρων για την καλύτερη προστασία της λιμενικής εγκατάστασης. Η διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει διαβούλευση με τις αρμόδιες αρχές όσον αφορά τις γειτνιάζουσες με τη λιμενική εγκατάσταση κατασκευές οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν ζημιά εντός της εγκατάστασης ή να χρησιμοποιηθούν για την πρόκληση ζημιάς στην εγκατάσταση ή αθέμιτη παρακολούθηση της εγκατάστασης ή για την απόσπαση της προσοχής.

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

- 15.9 Θα πρέπει να προσδιορίζονται οι ενέργειες οι οποίες θα μπορούσαν, ενδεχομένως, να αποτελέσουν 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 και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας των απαιτήσεων ασφάλειας, ώστε να καθίσταται δυνατός ο προγραμματισμός και η κατανομή πόρων. Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση κάθε δυνητικής ενέργειας και της χρησιμοποιούμενης μεθόδου θα πρέπει να βασίζονται σε διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων αξιολογήσεων απειλών από κρατικές υπηρεσίες. Με τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση των απειλών, δεν χρειάζεται οι διενεργούντες την αξιολόγηση να στηρίζονται στα χειρίστα σενάρια όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατανομή πόρων.
- 15.10 Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να περιλαμβάνει αξιολόγηση η οποία διεξάγεται στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με τους αρμόδιους εθνικούς οργανισμούς ασφάλειας για τον καθορισμό:
  1. οποιασδήποτε ιδιαίτερης πτυχής της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της κίνησης των πλοίων που χρησιμοποιούν την εγκατάσταση, η οποία την καθιστά πιθανό στόχο επίθεσης,
  2. των πιθανών συνεπειών όσον αφορά απώλειες ζωής, ζημιές σε περιουσιακά στοιχεία, οικονομικά πλήγματα, συμπεριλαμβανομένης της διάσπασης μεταφορικών συστημάτων, μιας επίθεσης στη λιμενική εγκατάσταση ή εναντίον της,

3. της ικανότητας και της πρόθεσης εκείνων που ενδέχεται να εξαπολύσουν μια τέτοια επίθεση και
  4. του πιθανού είδους, ή ειδών, επίθεσης,
- παράγοντας μια συνολική αξιολόγηση του βαθμού επικινδυνότητας για τον οποίο πρέπει να σχεδιασθούν μέτρα.
- 15.11 Στην αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, θα πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές απειλές, στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται και τα κατωτέρω είδη συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:
1. ζημιά 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 λιμένα κ.λπ. και
  9. επίθεση με πυρηνικά, βιολογικά και χημικά όπλα.
- 15.12 Η διαδικασία θα πρέπει να περιλαμβάνει διαβούλευση με τις αρμόδιες αρχές όσον αφορά τις γεγνημένες με τη λιμενική εγκατάσταση κατασκευές οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν ζημιά εντός της εγκατάστασης ή να χρησιμοποιηθούν για την πρόκληση ζημιάς στην εγκατάσταση ή αθέμιτη παρακολούθηση της εγκατάστασης ή για την απόσπαση της προσοχής.

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

- 15.13 Ο προσδιορισμός και η κατάταξη αντισταθμιστικών μέτρων κατά σειρά προτεραιότητας αποσκοπεί στη διασφάλιση της χρήσης των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων ασφάλειας για τη μείωση της ευπάθειας μιας λιμενικής εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου/λιμένα στις πιθανές απειλές.
- 15.14 Τα μέτρα ασφάλειας θα πρέπει να επιλέγονται βάσει παραγόντων, όπως η δυνατότητα μείωσης της πιθανότητας να λάβει χώρα επίθεση, και να εκτιμούνται με τη χρήση πληροφοριών στις οποίες περιλαμβάνονται:
1. επιθεωρήσεις, εξετάσεις και έλεγχοι ασφάλειας,
  2. διαβούλευση με ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και ιδιοκτήτες/φορείς εκμετάλλευσης γειτονικών κατασκευών, εάν χρειάζεται,
  3. ιστορικό πληροφοριών σχετικά με συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και
  4. εργασίες εντός της λιμενικής εγκατάστασης.

**Προσδιορισμός των σημείων αδυναμίας**

- 15.15 Ο προσδιορισμός σημείων αδυναμίας σε υλικές κατασκευές, συστήματα ατομικής προστασίας, διαδικασίες ή σε άλλους τομείς οι οποίοι μπορεί να οδηγήσουν σε συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό τρόπων εξάλειψης ή μετριασμού αυτών των σημείων αδυναμίας. Παραδείγματος χάρη, μια ανάλυση θα μπορούσε να αποκαλύψει σημεία αδυναμίας στα συστήματα ασφάλειας μιας λιμενικής εγκατάστασης ή στην απροστάτευτη υποδομή της, όπως οι παροχές νερού, οι γέφυρες κ.λπ. που θα μπορούσαν να επιλυθούν μέσω υλικών μέτρων, π.χ. με μόνιμο κιγκλίδωμα, συναγεμιά, εξοπλισμό επιτήρησης, κ.λπ..
- 15.16 Ο προσδιορισμός των σημείων αδυναμίας θα πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση των κατωτέρω ζητημάτων:
1. της πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση και στα πλοία που είναι προορισμένα 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 θάλασσα/την ξηρά,
8. οποιωνδήποτε αντικρουόμενων πολιτικών μεταξύ διαδικασιών και μέτρων προστασίας και ασφάλειας,
9. οποιωνδήποτε αντικρουόμενων αναθέσεων όσον αφορά καθήκοντα σχετικά με τη λιμενική εγκατάσταση και την ασφάλεια,
10. οποιουδήποτε εξαναγκασμού και προσωπικού περιορισμού,
11. οποιωνδήποτε ελλείψεων προδιορίζονται κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης και των γυμνασίων και
12. οποιωνδήποτε ελλείψεων προδιορίζονται κατά τη διάρκεια της καθημερινής λειτουργίας, ύστερα από συμβάντα ή προειδοποιήσεις, την αναφορά προβλημάτων ασφάλειας, την εφαρμογή μέτρων ελέγχου, ελέγχων κ.λπ..

## 16 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

### Γενικά

- 16.1 Η προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΜ) εμπίπτει στην ευθύνη του υπευθύνου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΥΑΛΕ). Παρόλο που ο ΥΑΛΕ δεν χρειάζεται να αναλαμβάνει προσωπικά όλα τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη θέση, η τελική ευθύνη για τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσής τους ανήκει σε αυτόν.
- 16.2 Το περιεχόμενο κάθε μεμονωμένου ΣΑΛΕ ποικίλλει, ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες της λιμενικής εγκατάστασης, ή των λιμενικών εγκαταστάσεων, που καλύπτει. Στην αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης προδιορίζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της λιμενικής εγκατάστασης και των δυνητικών κινδύνων για την ασφάλεια που οδήγησαν στην ανάγκη διορισμού ενός ΥΑΛΕ και προετοιμασίας ΣΑΛΜ. Η προετοιμασία του ΣΑΛΜ απαιτεί την εξέταση των στοιχείων αυτών, καθώς και άλλων τοπικών ή εθνικών ζητημάτων ασφάλειας και τη θέσπιση ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας παραβίασης της ασφάλειας και των συνεπειών των δυνητικών κινδύνων. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις δύνανται να παρέχουν συμβουλές σχετικά με την προετοιμασία και το περιεχόμενο ενός ΣΑΛΜ.
- 16.3 Όλα τα ΣΑΛΜ θα πρέπει:
  1. να αναφέρουν λεπτομερώς τη διάρθρωση της οργάνωσης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης,
  2. να αναφέρουν λεπτομερώς τις σχέσεις της οργάνωσης με άλλες σχετικές αρχές και τα συστήματα επικοινωνίας για τη διασφάλιση αποτελεσματικής συνεχούς λειτουργίας της οργάνωσης, καθώς και τις σχέσεις του με άλλα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων στο λιμένα,
  3. να αναφέρουν λεπτομερώς τα βασικά μέτρα ασφάλειας για επίπεδο ασφάλειας 1, τόσο επιχειρησιακά όσο και υλικά, τα οποία θα εφαρμόζονται,
  4. να αναφέρουν λεπτομερώς τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας τα οποία θα επιτρέπουν στη λιμενική εγκατάσταση να μεταβαίνει χωρίς καθυστέρηση σε επίπεδο ασφάλειας 2 και, όταν χρειάζεται, σε επίπεδο ασφάλειας 3,
  5. να προβλέπουν τακτική επανεξέταση, ή έλεγχο, του ΣΑΛΜ και τροποποίησή του σύμφωνα με την εμπειρία ή τις μεταβαλλόμενες συνθήκες και
  6. να προβλέπουν λεπτομερείς διαδικασίες αναφοράς στα σημεία επαφής των αρμοδίων συμβαλλόμενων κρατών.



- 16.4 Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού ΣΑΑΜ βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης, ιδιαίτερα, μιας ολοκληρωμένης αξιολόγησης των υλικών και επιχειρησιακών χαρακτηριστικών της συγκεκριμένης λιμενικής εγκατάστασης.
- 16.5 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να εγκρίνουν τα ΣΑΑΜ των λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να αναπτύξουν διαδικασίες για την αξιολόγηση της συνεχούς αποτελεσματικότητας κάθε ΣΑΑΜ και μπορούν να ζητούν την τροποποίηση του ΣΑΑΜ πριν από την αρχική έγκρισή του ή μετέπειτα. Το ΣΑΑΜ θα πρέπει να προβλέπει την τήρηση αρχείων συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και απειλών, επανεξετάσεων, ελέγχων, εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων, ως αποδεικτικό στοιχείο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές.
- 16.6 Τα μέτρα ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο ΣΑΑΜ θα πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή εντός εύλογης χρονικής περιόδου μετά την έγκριση του ΣΑΑΜ και το ΣΑΑΜ θα πρέπει να ορίζει το χρόνο εφαρμογής κάθε μέτρου. Η πιθανότητα ενδεχόμενης καθυστέρησης της παροχής τους θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο συζήτησης με το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο είναι υπεύθυνο για την έγκριση του ΣΑΑΜ και θα πρέπει να συμφωνούνται ικανοποιητικά εναλλακτικά προσωρινά μέτρα ασφάλειας, για την κάλυψη οποιασδήποτε ενδιάμεσης χρονικής περιόδου, τα οποία να παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.
- 16.7 Η χρήση πυροβόλων όπλων πάνω ή κοντά σε πλοία και μέσα σε λιμενικές εγκαταστάσεις μπορεί να εγκυμονεί ιδιαίτερους και συγκεκριμένους κινδύνους για την ασφάλεια, ιδίως όταν υπάρχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες, και θα πρέπει να εξετάζεται πολύ προσεκτικά. Σε περίπτωση που ένα συμβαλλόμενο κράτος αποφασίσει ότι είναι απαραίτητη η χρήση ένοπλου προσωπικού στις ζώνες αυτές, θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό αυτό έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως και έχει εκπαιδευτεί στη χρήση των όπλων που φέρει, καθώς και ότι έχει επίγνωση των συγκεκριμένων κινδύνων για την ασφάλεια στις ζώνες αυτές. Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος επιτρέπει τη χρήση πυροβόλων όπλων, πρέπει να εκδίδει συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές ασφάλειας σχετικά με τη χρήση τους. Το ΣΑΑΜ θα πρέπει να περιέχει συγκεκριμένες κατευθύνσεις σχετικά με αυτό το θέμα, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή του σε πλοία τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα είδη ή ουσίες.

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

- 16.8 Επιπλέον της καθοδήγησης που παρέχεται στο τμήμα 16.3, στο ΣΑΑΜ θα πρέπει να προσδιορίζονται τα κατωτέρω, τα οποία σχετίζονται με όλα τα επίπεδα ασφάλειας:
1. ο ρόλος και η διάρθρωση της οργάνωσης της λιμενικής εγκατάστασης όσον αφορά την ασφάλεια,
  2. τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης για όλο το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης που συμμετέχει σε ζητήματα ασφάλειας και τα μέτρα επίδοσης που απαιτούνται για την αξιολόγηση της ατομικής αποτελεσματικότητας κάθε μέλους του προσωπικού,
  3. τις σχέσεις της οργάνωσης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης με άλλες εθνικές ή τοπικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια,
  4. τα συστήματα επικοινωνίας που παρέχονται για τη διασφάλιση αποτελεσματικής και συνεχούς επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, των πλοίων που βρίσκονται στον λιμένα και, κατά περίπτωση, με εθνικές ή τοπικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια,
  5. τις διαδικασίες ή τις δικλίδες ασφάλειας που είναι αναγκαίες για να είναι δυνατή πάντοτε η διατήρηση αυτής της συνεχούς επικοινωνίας,
  6. οι διαδικασίες και οι πρακτικές για την προστασία των κρίσιμων πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια που τηρούνται σε έντυπη ή σε ηλεκτρονική μορφή,
  7. οι διαδικασίες που απαιτούνται για τη συνεχή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων, των διαδικασιών και του εξοπλισμού ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για τον προσδιορισμό βλαβών ή δυσλειτουργιών εξοπλισμού ή συστημάτων και της αντιμετώπισής τους,
  8. οι διαδικασίες διασφάλισης της υποβολής και αξιολόγησης αναφορών σχετικών με πιθανές παραβιάσεις της ασφάλειας ή προβλήματα ασφάλειας,
  9. οι διαδικασίες που αφορούν τη μεταφορά φορτίου,
  10. οι διαδικασίες που καλύπτουν την παράδοση των εφοδίων του πλοίου,

11. οι διαδικασίες για την τήρηση και ενημέρωση αρχείων επικίνδυνων ειδών ή ουσιών, συμπεριλαμβανομένης της θέσης τους στη λιμενική εγκατάσταση,
  12. οι τρόποι ειδοποίησης και απόκτησης των υπηρεσιών θαλάσσιας περιπολίας και ειδικευμένων ομάδων έρευνας, συμπεριλαμβανομένων ερευνών για βόμβες και υποβρύχιων ερευνών,
  13. οι διαδικασίες παροχής βοήθειας στους υπεύθυνους ασφαλείας πλοίου όσον αφορά την εξακρίβωση της ταυτότητας των ατόμων που επιδιώκουν να επιβιβαστούν επί του πλοίου, όταν ζητείται και
  14. διαδικασίες διευκόλυνσης της παραμονής στην ακτή για το προσωπικό του πλοίου ή αντικατάστασης μελών του προσωπικού, καθώς και της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων κοινωνικών υπηρεσιών και εργατικών οργανώσεων ναυτικών.
- 16.9 Τα κατωτέρω σημεία του τμήματος 16 επικεντρώνονται συγκεκριμένα στα μέτρα ασφαλείας τα οποία μπορούν να λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο ασφαλείας, καλύπτοντας:
1. την πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση,
  2. ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης,
  3. τη μεταφορά φορτίου,
  4. την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου,
  5. τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών και
  6. την παρακολούθηση της ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης.

#### **Πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση**

- 16.10 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας τα οποία καλύπτουν όλους τους τρόπους πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης.
- 16.11 Για κάθε έναν από αυτούς, το ΣΑΛΜ θα πρέπει να προσδιορίζει τις ενδεδειγμένες θέσεις όπου πρέπει να εφαρμόζονται περιορισμοί ή απαγορεύσεις πρόσβασης για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφαλείας. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να προσδιορίζεται ο τύπος του περιορισμού ή της απαγόρευσης που θα εφαρμόζεται για κάθε επίπεδο ασφαλείας, καθώς και ο τρόπος επιβολής τους.
- 16.12 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται οι τρόποι αναγνώρισης που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφαλείας για να επιτρέπεται η πρόσβαση και η παραμονή ατόμων στη λιμενική εγκατάσταση, χωρίς να δημιουργείται πρόβλημα ασφαλείας. Στους τρόπους αυτούς μπορεί να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη καταλλήλου συστήματος αναγνώρισης, το οποίο να καθιστά δυνατές μόνιμες και προσωρινές αναγνωρίσεις, για το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης και τους επισκέπτες, αντίστοιχα. Κάθε σύστημα αναγνώρισης λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει, όταν είναι εφικτό στην πράξη, να συντονίζεται με το σύστημα το οποίο εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία επισκέπτονται τακτικά τη λιμενική εγκατάσταση. Οι επιβάτες θα πρέπει να μπορούν να αποδεικνύουν την ταυτότητά τους με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια κ.λπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτρέπεται η πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης χωρίς συνοδεία. Το ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζει διατάξεις για τη διασφάλιση της τακτικής ενημέρωσης των συστημάτων αναγνώρισης και την πειθαρχική δίωξη κατάχρησης των διαδικασιών.
- 16.13 Θα πρέπει να απαγορεύεται η πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση σε εκείνους που δεν είναι πρόθυμοι ή δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους ή/και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής τους όταν τους ζητείται, και η απόπειρα πρόσβασης τους θα πρέπει να αναφέρεται στον ΥΑΛΕ και στις αρμόδιες σε θέματα ασφαλείας εθνικές ή τοπικές αρχές.
- 16.14 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται οι χώροι όπου θα υποβάλλονται σε έρευνα πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα. Οι χώροι αυτοί θα πρέπει να είναι σκεπαστοί για να διευκολύνεται η συνεχής λειτουργία, ανεξάρτητα από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, σύμφωνα με τη συχνότητα που ορίζεται στο ΣΑΛΜ. Αφού υποβληθούν σε έρευνα, τα πρόσωπα, τα προσωπικά είδη και τα οχήματα θα πρέπει να μεταβαίνουν στους περιορισμένους χώρους φύλαξης, επιβίβασης ή φόρτωσης αυτοκινήτων.
- 16.15 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται χωριστοί χώροι για τα άτομα που έχουν υποβληθεί σε έρευνα και τα προσωπικά είδη τους και για τα άτομα που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα και τα προσωπικά είδη τους και, εάν είναι δυνατό, χωριστές ζώνες για τους επιβιβαζόμενους/αποβιβαζόμενους επιβάτες, το προσωπικό του πλοίου και τα προσωπικά είδη του, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα άτομα που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα δεν μπορούν να έρθουν σε επαφή με εκείνους που έχουν υποβληθεί σε έρευνα.
- 16.16 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζεται η συχνότητα εφαρμογής των ελέγχων πρόσβασης, ιδίως εάν πρόκειται να εφαρμόζονται σε τυχαία ή περιστασιακή βάση.

## Επίπεδο ασφάλειας 1

- 16.17 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα σημεία ελέγχου όπου μπορεί να εφαρμόζονται τα κατωτέρω μέτρα ασφάλειας:
1. ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, οι οποίες πρέπει να χωρίζονται με περίφραξη ή άλλα κιγκλιδώματα, σύμφωνα με πρότυπο το οποίο πρέπει να εγκρίνει το συμβαλλόμενο κράτος,
  2. έλεγχος της ταυτότητας όλων των προσώπων που επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση σε σχέση με πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου και των επισκεπτών και επιβεβαίωση των λόγων για τους οποίους επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση με έλεγχο, παραδείγματος χάρη, οδηγιών επιβίβασης, εισιτηρίων επιβατών, καρτών επιβίβασης, εντολών εργασίας κλπ.,
  3. έλεγχος των οχημάτων που χρησιμοποιούνται από εκείνους που επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση σε σχέση με πλοίο,
  4. έλεγχος της ταυτότητας του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και των προσώπων που απασχολούνται εντός της λιμενικής εγκατάστασης και των οχημάτων τους,
  5. περιορισμός της πρόσβασης, ώστε να αποκλείονται εκείνοι που δεν απασχολούνται από τη λιμενική εγκατάσταση ή δεν εργάζονται σε αυτή, εάν δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους,
  6. υποβολή σε έρευνα προσώπων, προσωπικών ειδών, οχημάτων και του περιεχόμενου αυτών και
  7. προσδιορισμός των σημείων πρόσβασης που δεν χρησιμοποιούνται τακτικά και πρέπει να είναι μονίμως κλειστά ή ασφαλισμένα.
- 16.18 Στο επίπεδο ασφάλειας 1, θα πρέπει να υποβάλλονται σε έρευνα όλοι όσοι επιθυμούν να εισέλθουν στη λιμενική εγκατάσταση. Η συχνότητα των ερευνών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των σποραδικών ερευνών, θα πρέπει να προσδιορίζεται στο συγκεκριμένο ΣΑΛΜ και να εγκρίνεται συγκεκριμένα από το συμβαλλόμενο κράτος. Εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι για την υποβολή σε έρευνα, δεν απαιτείται από τα μέλη του προσωπικού του πλοίου να υποβάλουν σε έρευνα τους συναδέλφους τους ή τα προσωπικά είδη τους. Κάθε τέτοια έρευνα γίνεται κατά τρόπο ώστε να γίνονται σεβαστά τα ανθρώπινα δικαιώματα του υποβαλλόμενου στην έρευνα ατόμου και με σεβασμό στην αξιοπρέπεία του.

## Επίπεδο ασφάλειας 2

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

## Επίπεδο ασφάλειας 3

- 16.20 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας, τα οποία μπορεί να λαμβάνει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, και τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. αναστολή της πρόσβασης σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της,
  2. χορήγηση άδειας πρόσβασης μόνο στα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος,
  3. αναστολή της κίνησης πεζών ή οχημάτων σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της,
  4. αύξηση των περιπολιών ασφάλειας εντός της λιμενικής εγκατάστασης, εάν κρίνεται σκόπιμο,
  5. αναστολή των λιμενικών εργασιών σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της,
  6. κατεύθυνση των κινήσεων των πλοίων σε σχέση με ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση ή με ένα μέρος της και
  7. εκκένωση ολόκληρης τη λιμενικής εγκατάστασης ή ενός μέρους της.

**Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης**

- 16.21 Στο ΣΑΑΜ θα πρέπει να προσδιορίζονται οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης που ορίζονται εντός της λιμενικής εγκατάστασης και να καθορίζεται η έκτασή τους, οι ώρες εφαρμογής, τα ληπτέα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης σε αυτές και για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων μέσα σε αυτές. Σε αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνονται επίσης, όπου κρίνεται σκόπιμο, μέτρα για να διασφαλίζεται ότι οι προσωρινές ζώνες περιορισμένης πρόσβασης υποβάλλονται σε έλεγχο όσον αφορά την ασφάλειά τους, τόσο πριν από τη δημιουργία τους όσο και μετά. Σκοπός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης είναι:
1. η προστασία των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου, του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και των επισκεπτών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που την επισκέπτονται σε σχέση με πλοίο,
  2. η προστασία της λιμενικής εγκατάστασης,
  3. η προστασία των πλοίων που χρησιμοποιούν και εξυπηρετούν τη λιμενική εγκατάσταση,
  4. η προστασία κρίσιμων για την ασφάλεια χώρων και ζωνών εντός της λιμενικής εγκατάστασης,
  5. η προστασία του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης και
  6. η προστασία του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου από παραβιάσεις.
- 16.22 Στο ΣΑΑΜ θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι για όλες τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης έχουν οριστεί μέτρα για τον έλεγχο:
1. της πρόσβασης ατόμων,
  2. της εισόδου, της στάθμευσης, της φόρτωσης και της εκφόρτωσης οχημάτων,
  3. της μετακίνησης και της αποθήκευσης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου και
  4. των ασυνόδευτων αποσκευών ή προσωπικών αντικειμένων.
- 16.23 Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζεται ότι όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης φέρουν σαφή σήμανση η οποία υποδεικνύει ότι απαγορεύεται η είσοδος στο χώρο και ότι η μη εξουσιοδοτημένη παρουσία εντός του χώρου αποτελεί παραβίαση της ασφάλειας.
- 16.24 Οι αυτόματες συσκευές εντοπισμού εισβολέων, όταν υπάρχουν, θα πρέπει να αποστέλλουν προειδοποίηση σε ένα κέντρο ελέγχου που να μπορεί να θέτει σε λειτουργία συναγερμό.
- 16.25 Στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης μπορεί να περιλαμβάνονται:
1. οι ζώνες της ακτής και της θάλασσας σε απευθείας επαφή με το πλοίο,
  2. οι ζώνες επιβίβασης και αποβίβασης, οι ζώνες παραμονής και διενέργειας ελέγχων των επιβατών και του προσωπικού του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των σημείων έρευνας,
  3. οι ζώνες όπου λαμβάνει χώρα η φόρτωση, η εκφόρτωση ή η αποθήκευση φορτίου και εφοδίων,
  4. τα μέρη όπου φυλάσσονται κρίσιμες για την ασφάλεια πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που σχετίζονται με το φορτίο,
  5. οι ζώνες όπου φυλάσσονται επικίνδυνα είδη και επικίνδυνες ουσίες,
  6. οι χώροι ελέγχου των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων, τα κτίρια βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και ελέγχου του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των χώρων ελέγχου ασφάλειας και επιτήρησης,
  7. οι ζώνες όπου αποθηκεύεται ή βρίσκεται εξοπλισμός ασφάλειας και επιτήρησης,
  8. οι βασικές εγκαταστάσεις ηλεκτρικού εξοπλισμού, ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, ύδατος και άλλων βοηθητικών παροχών και
  9. άλλα σημεία της λιμενικής εγκατάστασης όπου πρέπει να ισχύουν περιοριστικά μέτρα για την πρόσβαση πλοίων, οχημάτων και ατόμων.
- 16.26 Τα μέτρα ασφάλειας μπορεί να επεκτείνονται, βάσει συμφωνίας με τις αρμόδιες αρχές, σε περιορισμούς σχετικά με την μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε κατασκευές από όπου είναι δυνατή η παρακολούθηση της λιμενικής εγκατάστασης.

## Επίπεδο ασφάλειας 1

- 16.27 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. ύπαρξη μόνιμων ή προσωρινών κιγκλιδωμάτων γύρω από τη ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, σύμφωνα με πρότυπο το οποίο θα εγκρίνει το συμβαλλόμενο κράτος,
  2. ύπαρξη σημείων πρόσβασης όπου μπορεί να ελέγχεται η πρόσβαση με φύλακες ασφάλειας, όταν χρησιμοποιούνται, και οι οποίοι μπορούν να ασφαλιστούν αποτελεσματικά με κλειδίωμα ή κιγκλιδίωμα, 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 εισβολών, ή εξοπλισμού ή συστημάτων επιτήρησης, για τον εντοπισμό μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή κίνησης εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και
  7. έλεγχο των κινήσεων πλοίων κοντά στα πλοία που χρησιμοποιούν τη λιμενική εγκατάσταση.

## Επίπεδο ασφάλειας 2

- 16.28 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, το ΣΑΛΜ θα πρέπει να επικεντρώνεται στην αύξηση της συχνότητας και της έντασης της παρακολούθησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και του ελέγχου της πρόσβασης σε αυτές. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των κιγκλιδωμάτων ή των περιφράξεων γύρω από τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης περιπολιών ή αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολών,
  2. μείωση του αριθμού των σημείων πρόσβασης στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και αύξηση των ελέγχων που εφαρμόζονται στα υπόλοιπα σημεία πρόσβασης,
  3. περιοριστικά μέτρα όσον αφορά τη στάθμευση δίπλα σε πλοία που είναι προσδεμένα,
  4. περαιτέρω μέτρα περιορισμού της πρόσβασης, των κινήσεων και της αποθήκευσης στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης,
  5. χρήση εξοπλισμού συνεχούς παρακολούθησης και επιτήρησης,
  6. αύξηση του αριθμού και της συχνότητας των περιπολιών, συμπεριλαμβανομένων περιπολιών στη θάλασσα, που πραγματοποιούνται στα όρια των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και εντός αυτών,
  7. καθορισμό σημείων πρόσβασης σε χώρους δίπλα στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και περιοριστικών μέτρων όσον αφορά την πρόσβαση σε αυτές και
  8. επιβολή περιοριστικών μέτρων όσον αφορά την πρόσβαση ανεξουσιοδοτητων σκαφών σε ύδατα που συνορεύουν με τα πλοία που χρησιμοποιούν τη λιμενική εγκατάσταση.

## Επίπεδο ασφάλειας 3

- 16.29 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή στη θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια, στις οποίες απαγορεύεται η είσοδος και
  2. προετοιμασία για την έρευνα των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ως μέρος της έρευνας ολόκληρης της λιμενικής εγκατάστασης ή ενός μέρους της.

**Μεταφορά φορτίου**

- 16.30 Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου θα πρέπει:
1. να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου και
  2. να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου στη λιμενική εγκατάσταση το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά.

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

#### Επίπεδο ασφαλείας 1

- 16.32 Για το επίπεδο ασφαλείας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. τυπικό έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης πριν από τις εργασίες μεταφοράς φορτίου και κατά τη διάρκειά τους,
  2. ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι το φορτίο που εισέρχεται στη λιμενική εγκατάσταση είναι σύμφωνο με το αναγραφόμενο στο δελτίο αποστολής ή σε ισοδύναμα σχετικά με το φορτίο έγγραφα,
  3. έρευνες οχημάτων και
  4. έλεγχο των σφραγίδων και των άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου μετά την είσοδο στη λιμενική εγκατάσταση και μετά την αποθήκευση σε αυτή.
- 16.33 Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με τους κατωτέρω τρόπους:
1. οπτική και υλική εξέταση και
  2. χρήση εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.
- 16.34 Όταν η κίνηση του φορτίου είναι τακτική ή επαναλαμβανόμενη, ο υπεύθυνος ασφαλείας εταιρείας (ΥΑΕ) ή ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου (ΑΑΠ) μπορεί, σε συνεννόηση με τη λιμενική εγκατάσταση, να συμφωνεί ρυθμίσεις με τους φορτωτές ή όποια άλλα άτομα είναι υπεύθυνα για το φορτίο αυτό, οι οποίες να καλύπτουν τον έλεγχο εκτός του πλοίου, τη σφράγιση, τον προγραμματισμό, τα συνοδευτικά έγγραφα κ.λπ. Οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να γνωστοποιούνται και να συμφωνούνται με τον ενδιαφερόμενο ΥΑΛΕ.

#### Επίπεδο ασφαλείας 2

- 16.35 Για το επίπεδο ασφαλείας 2, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου για ενίσχυση του ελέγχου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. λεπτομερή έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης,
  2. εντατικότερους ελέγχους, ως κρίνεται σκόπιμο, για να διασφαλίζεται ότι στη λιμενική εγκατάσταση εισέρχεται, αποθηκεύεται προσωρινά και, στη συνέχεια, φορτώνεται στο πλοίο, μόνο το φορτίο που συνοδεύεται από τα απαραίτητα έγγραφα,
  3. εντατικότερες έρευνες οχημάτων και
  4. συχνότερο και λεπτομερέστερο έλεγχο των σφραγίδων και των άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την πρόληψη παραβιάσεων.
- 16.36 Λεπτομερής έλεγχος του φορτίου μπορεί να επιτυγχάνεται με κάποιους από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:
1. με συχνότερο και λεπτομερέστερο έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης (οπτική και υλική εξέταση),
  2. αύξηση της συχνότητας χρήσης εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων και
  3. συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφαλείας με τον φορτωτή ή άλλο αρμόδιο μέρος, επιπλέον των ρυθμίσεων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται.

#### Επίπεδο ασφαλείας 3

- 16.37 Στο επίπεδο ασφαλείας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφαλεία ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφαλείας τα οποία μπορεί να λάβει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. περιορισμό ή αναστολή των μετακινήσεων φορτίου ή των σχετικών με αυτό εργασιών σε ολόκληρη τη λιμενική εγκατάσταση, ή σε ένα μέρος της, ή σε συγκεκριμένα πλοία και
  2. έλεγχο του καταλόγου απογραφής των επικινδυνών ειδών και ουσιών που υπάρχουν στη λιμενική εγκατάσταση και της θέσης τους.



**Παραλαβή εφοδίων πλοίου**

- 16.38 Τα μέτρα ασφαλείας όσον αφορά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου θα πρέπει:
1. να διασφαλίζουν τον έλεγχο των εφοδίων του πλοίου και την ακεραιότητα της συσκευασίας,
  2. να αποτρέπουν την περίπτωση αποδοχής των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση,
  3. να προλαμβάνουν τις παραβιάσεις και
  4. να αποτρέπουν την αποδοχή εφοδίων πλοίου, εκτός εάν έχουν παραγγελθεί.
  5. να διασφαλίζουν ότι το όχημα μεταφοράς υποβάλλεται σε έρευνα και
  6. να διασφαλίζουν τη συνοδεία των οχημάτων μεταφοράς εντός της λιμενικής εγκατάστασης.
- 16.39 Όσον αφορά τα πλοία που χρησιμοποιούν συχνά τη λιμενική εγκατάσταση, μπορεί να είναι σκόπιμη η θέσπιση διαδικασιών, στις οποίες να συμμετέχουν το πλοίο, οι προμηθευτές του και η λιμενική εγκατάσταση και οι οποίες να καλύπτουν τα ζητήματα της κοινοποίησης και του χρονικού προγραμματισμού των παραλαβών, καθώς και των σχετικών εγγράφων. Θα πρέπει να υπάρχει πάντοτε τρόπος να επιβεβαιώνεται ότι τα προς παράδοση εφόδια συνοδεύονται από στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι παραγγέλθηκαν από το πλοίο.

**Επίπεδο ασφαλείας 1**

- 16.40 Για το επίπεδο ασφαλείας 1, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. έλεγχο των εφοδίων του πλοίου,
  2. προηγούμενη ειδοποίηση όσον αφορά τη σύνθεση του φορτίου, τα στοιχεία του οδηγού και τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος και
- 16.41 Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με έναν από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:
1. οπτική και υλική εξέταση και
  2. χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

**Επίπεδο ασφαλείας 2**

- 16.42 Για το επίπεδο ασφαλείας 2, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται για ενίσχυση του ελέγχου κατά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. λεπτομερή έλεγχο των εφοδίων του πλοίου,
  2. λεπτομερείς έρευνες των οχημάτων μεταφοράς,
  3. συντονισμό με το προσωπικό του πλοίου για την αντιπαραβολή της παραγγελίας με το δελτίο αποστολής, πριν από την είσοδο στη λιμενική εγκατάσταση και
  4. συνοδεία του οχήματος μεταφοράς εντός της λιμενικής εγκατάστασης.
- 16.43 Λεπτομερής έλεγχος των εφοδίων του πλοίου μπορεί να πραγματοποιείται με έναν από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:
1. συχνότερες και λεπτομερέστερες έρευνες των οχημάτων μεταφοράς,
  2. αύξηση της χρήσης εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων και
  3. περιορισμό ή απαγόρευση της εισόδου εφοδίων τα οποία δεν θα φύγουν από τη λιμενική εγκατάσταση εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου.

**Επίπεδο ασφαλείας 3**

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

**Μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών**

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

**Επίπεδο ασφάλειας 1**

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

**Επίπεδο ασφάλειας 2**

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

**Επίπεδο ασφάλειας 3**

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

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

**Παρακολούθηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης**

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

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

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

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

**Επίπεδο ασφάλειας 1**

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

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

**Επίπεδο ασφάλειας 2**

- 16.53 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται για την αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης και επιτήρησης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού και του εξοπλισμού επιτήρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής πρόσθετου φωτισμού και κάλυψης επιτήρησης,
  2. αύξηση της συχνότητας των περιπολιών, πεζή, με οχήματα ή στη θάλασσα και
  3. διορισμό πρόσθετου προσωπικού για παρακολούθηση και περιπολίες.

**Επίπεδο ασφάλειας 3**

- 16.54 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η λιμενική εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
1. άναμμα όλων των φώτων στη λιμενική εγκατάσταση ή φωτισμό των περιοχών κοντά σε αυτή,
  2. θέση σε λειτουργία όλου του εξοπλισμού επιτήρησης ο οποίος μπορεί να καταγράφει δραστηριότητες μέσα ή κοντά στη λιμενική εγκατάσταση και
  3. μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης.

**Διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας**

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

**Δραστηριότητες που δεν καλύπτονται από τον κώδικα**

- 16.56 Στο ΣΑΛΜ θα πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζει η λιμενική εγκατάσταση όταν:
1. διασυνδέεται με πλοίο το οποίο βρίσκεται σε λιμένα κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος,
  2. διασυνδέεται με πλοίο στο οποίο δεν εφαρμόζεται ο παρών κώδικας και
  3. διασυνδέεται με σταθερές ή πλωτές πλατφόρμες ή κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, αγκυροβολημένες ή σταθεροποιημένες με πρόσδεση.

**Δηλώσεις ασφάλειας**

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

**Έλεγχος, επανεξέταση και τροποποίηση**

- 16.58 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ο ΥΑΛΕ ελέγχει τη διαρκή αποτελεσματικότητα του ΣΑΛΜ και η διαδικασία η οποία ακολουθείται για την επανεξέταση, ενημέρωση ή τροποποίηση του ΣΑΛΜ.
- 16.59 Η τροποποίηση του ΣΑΛΜ 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 ΣΑΛΜ από ανεξάρτητο οργανισμό ή δοκιμή της οργάνωσης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης από συμβαλλόμενο κράτος, εντοπισθούν προβλήματα στην οργάνωση ή αμφισβητηθεί η διαρκής σκοπιμότητα σημαντικών στοιχείων του εγκεκριμένου ΣΑΛΜ,
  3. ύστερα από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλές συμβάντων που θίγουν τη λιμενική εγκατάσταση και
  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 ΣΑΛΜ σχετικά με:

1. προτεινόμενες αλλαγές οι οποίες μπορεί να μεταβάλλουν ριζικά την υιοθετηθείσα προσέγγιση όσον αφορά τη διατήρηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και
2. την αφαίρεση, την τροποποίηση ή την αντικατάσταση μόνιμων κιγκλιδωμάτων, εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης κ.λπ., που κατά το παρελθόν θεωρούνταν ουσιώδη για τη διατήρηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης

θα πρέπει να υποβάλλονται στο συμβαλλόμενο κράτος το οποίο ενέκρινε το αρχικό ΣΑΛΜ προς εξέταση και έγκριση. Η έγκριση αυτή μπορεί να δίδεται από το συμβαλλόμενο κράτος ή εκ μέρους αυτού με ή χωρίς τροποποιήσεις των προτεινόμενων αλλαγών. Κατά την έγκριση του ΣΑΛΜ, το συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να υποδεικνύει ποιες διαδικαστικές ή υλικές τροποποιήσεις πρέπει να του υποβληθούν προς έγκριση.

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

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

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

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

#### **Δήλωση συμμόρφωσης λιμενικής εγκατάστασης**

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

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

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

#### **17 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

##### **Γενικά**

- 17.1 Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στις οποίες ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου δεν είναι βέβαιος σχετικά με την εγκυρότητα των εγγράφων αναγνώρισης των προσώπων που επιθυμούν να επιβιβασθούν στο πλοίο υπό την επίσημη ιδιότητά τους, θα πρέπει να τον βοηθά ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.
- 17.2 Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης δεν θα πρέπει να είναι υπεύθυνος για τη συνήθη επιβεβαίωση της ταυτότητας των προσώπων που επιθυμούν να επιβιβασθούν στο πλοίο.

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

## 18 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

**Εκπαίδευση**

- 18.1 Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να έχει γνώσεις και να έχει λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:
1. την ασφαλή διαχείριση,
  2. τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις,
  3. τη σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς,
  4. τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων οργανισμών ασφάλειας,
  5. τη μεθοδολογία διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
  6. τις μεθόδους επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων,
  7. τις εργασίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες,
  8. τα μέτρα ασφάλειας 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 ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας,
  11. το χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας,
  12. γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
  13. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων,
  14. την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
  15. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας,
  16. τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας, καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά τη λειτουργία τους,
  17. τις μεθόδους εξέτασης, επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης,
  18. τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων ή έρευνας πραγμάτων και διακριτικής επιθεώρησης,
  19. τα γυμνάσια και τις ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων γυμνασίων και ασκήσεων σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και
  20. την αξιολόγηση των γυμνασίων και ασκήσεων σχετικά με την ασφάλεια.
- 18.2 Τα μέλη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης που ασκεί συγκεκριμένα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα θα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις και να έχουν λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:
1. γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται,
  2. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων,
  3. την αναγνώριση των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια,
  4. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας,
  5. τις τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους,
  6. τις σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες,
  7. τη λειτουργία εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας,
  8. την υποβολή σε δοκιμές, τη βαθμονόμηση και τη συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας,
  9. τις τεχνικές επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης και
  10. τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων, προσωπικών ειδών, αποσκευών, φορτίου και εφοδίων πλοίου.

- 18.3 Τα λοιπά μέλη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις όσον αφορά τις διατάξεις του σχεδίου ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση, και να είναι εξοικειωμένα με αυτές:
1. τη σημασία και τις επακόλουθες απαιτήσεις των διαφόρων επιπέδων ασφαλείας,
  2. την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών,
  3. την αναγνώριση των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια και
  4. τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφαλείας.

#### **Γυμνάσια και ασκήσεις**

- 18.4 Στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι η διασφάλιση της κατάρτισης των μελών του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης όσον αφορά όλα τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα που τους ανατίθενται, σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας, και ο προσδιορισμός ενδεχόμενων αδυναμιών όσον αφορά ζητήματα ασφαλείας που πρέπει να αντιμετωπίζονται.
- 18.5 Για να εξασφαλισθεί η πραγματική εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, θα πρέπει να διενεργούνται γυμνάσια τουλάχιστον ανά τρίμηνο, εκτός αν υπαγορεύεται άλλως από ειδικές περιστάσεις. Στα γυμνάσια αυτά, θα πρέπει να δοκιμάζονται μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως οι απειλές για την ασφάλεια που απαριθμούνται στην παράγραφο 15.11.
- 18.6 Διάφοροι τύποι ασκήσεων, στις οποίες μπορεί να συμμετέχουν οι υπεύθυνοι ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, μαζί με αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων κρατών, υπεύθυνους ασφαλείας εταιρειών ή αξιωματικούς ασφαλείας πλοίων, εάν υπάρχουν, πρέπει να λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά ανά ημερολογιακό έτος, με τα διαστήματα που μεσολαβούν μεταξύ των ασκήσεων να μην υπερβαίνουν τους 18 μήνες. Οι αιτήσεις για τη συμμετοχή υπευθύνων ασφαλείας εταιρειών ή αξιωματικών ασφαλείας πλοίων σε κοινές ασκήσεις πρέπει να υποβάλλονται έχοντας υπόψη τις επιπτώσεις που συνεπάγονται για την ασφάλεια και τις εργασίες του και/ή. Στις ασκήσεις αυτές, δοκιμάζονται οι επικοινωνίες, ο συντονισμός, η διαθεσιμότητα πόρων και η ανταπόκριση. Οι ασκήσεις αυτές μπορεί να είναι:
1. πλήρους κλίμακα ή ζωντανές,
  2. επιτραπέζια προσομοίωση ή σεμινάρια, ή
  3. σε συνδυασμό με άλλες ασκήσεις που λαμβάνουν χώρα, όπως οι ασκήσεις αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης ή άλλες ασκήσεις οι οποίες προβλέπονται από την αρχή του κράτους του λιμένα.

#### **19 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ**

*Δεν παρέχονται πρόσθετες κατευθύνσεις.*

---



## Προσάρτημα στο μέρος Β

## Προσάρτημα 1

Υπόδειγμα Δήλωσης Ασφάλειας μεταξύ πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης (1)

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όνομα πλοίου:	
Λιμένας νηολόγησης:	
Αριθμός IMO:	
Όνομα λιμενικής εγκατάστασης:	

Η παρούσα Δήλωση Ασφάλειας ισχύει από ..... έως ..... , για τις ακόλουθες δραστηριότητες

.....  
(κατάλογος των δραστηριοτήτων με σχετικές λεπτομέρειες)

για τα κατωτέρω επίπεδα ασφάλειας

Επίπεδο(-α) ασφάλειας για το πλοίο:	
Επίπεδο(-α) ασφάλειας για τη λιμενική εγκατάσταση:	

Η λιμενική εγκατάσταση και το πλοίο συμφωνούν τα ακόλουθα μέτρα και ευθύνες όσον αφορά την ασφάλεια για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του μέρους Α του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

Δραστηριότητα	Η επίθεση των αρχικών του ΑΑΠ ή ΥΑΛΕ στις στήλες αυτές, υποδεικνύει ποια δραστηριότητα θα διεξάγεται, σύμφωνα με το σχετικό εγκεκριμένο σχέδιο, από	
	Λιμενική εγκατάσταση:	Πλοίο:
Διασφάλιση εκτέλεσης όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων		
Παρακολούθηση ζωνών περιορισμένης πρόσβασης για να διασφαλίζεται ότι έχει πρόσβαση σε αυτές μόνο το εξουσιοδοτημένο προσωπικό		
Έλεγχος πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση		
Έλεγχος πρόσβασης στο πλοίο		
Παρακολούθηση της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών προσόρμισης και των περιοχών γύρω από το πλοίο		
Παρακολούθηση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών προσόρμισης και των περιοχών γύρω από το πλοίο		
Μεταφορά φορτίου		
Παραλαβή εφοδίων πλοίου		
Χειρισμός ασυνόδευτων αποσκευών		
Έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους		
Διασφάλιση ότι είναι άμεσα διαθέσιμη επικοινωνία ασφαλείας μεταξύ του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης		

(1) Το παρόν υπόδειγμα Δήλωσης Ασφάλειας προορίζεται για χρήση μεταξύ πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης. Εάν η Δήλωση Ασφάλειας αφορά δύο πλοία, το παρόν υπόδειγμα θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

Οι υπογράφοντες την παρούσα πιστοποιούν ότι οι ρυθμίσεις και τα μέτρα ασφαλείας, τόσο για τη λιμενική εγκατάσταση όσο και για το πλοίο, κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων που ορίζονται ανωτέρω, πληρούν τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του κώδικα που εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται ήδη στο εγκεκριμένο σχέδιό τους ή σε ειδικές ρυθμίσεις που συμφωνούνται και ορίζονται στο προσαρτημένο παράρτημα.

Εκδοθέν ..... , ημερομηνία .....

Υπογραφή για και εκ μέρους

της λιμενικής εγκατάστασης:

του πλοίου:

(Υπογραφή υπευθύνου ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης)

(Υπογραφή πλοιάρχου ή αξιωματικού ασφαλείας πλοίου)

Όνομα και τίτλος των υπογεγραμμένων

Όνομα:

Όνομα:

Τίτλος:

Τίτλος:

**Στοιχεία επικοινωνίας**

(συμπληρώνονται κατά περίπτωση)

(σημειώνονται οι αριθμοί τηλεφώνου ή οι ραδιοσταθμοί ή οι συχνότητες που θα χρησιμοποιούνται)

για τη λιμενική εγκατάσταση:

για το πλοίο:

Λιμενική εγκατάσταση

Πλοίαρχος

Υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης

Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου

Εταιρεία

Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας

**Προσάρτημα 2**

Υπόδειγμα Δήλωσης Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης

**ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

(επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Αριθμός δήλωσης .....

Εκδοθείσα σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Β του

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

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

Όνομα της λιμενικής εγκατάστασης: .....

Διεύθυνση της λιμενικής εγκατάστασης: .....

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

Επιβατηγό πλοίο

Επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος

Φορητό ταχύπλοο σκάφος

Φορητό πλοίο μεταφοράς χύμα φορτίου

Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο

Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών ουσιών

Υγραεριοφόρο δεξαμενόπλοιο

Κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης

Φορητά πλοία εκτός των προαναφερθέντων

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

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

Ημερομηνία έκδοσης .....

.....  
(Υπογραφή του αρμόδιου υπαλλήλου που εκδίδει τη δήλωση).....  
(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής, κατά περίπτωση)

## ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

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

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

1η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία .....

2η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία .....

3η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία .....

4η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

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

Τόπος: .....

Ημερομηνία ..... »

---