

ЗАО «Центральный научно-исследовательский и
проектно-конструкторский институт морского флота»
(ЦНИИМФ)

Серия «Судовладельцам и капитанам»

Ответственный редактор серии
зав. отделом безопасности мореплавания,
капитан дальнего плавания, канд. техн. наук
Г.М.Овчинников

Выпуск № 7

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ (Кодекс ОСПС)

INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE

Санкт-Петербург • ЗАО ЦНИИМФ • 2003

№ выпуска

Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)= International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code - СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2003. - 280 с. (Серия «Судовладельцам и капитанам», вып. № 7).

Издание содержит на русском и английском языках текст резолюции 2 Дипломатической конференции по охране на море Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС-74. Конференцией приняты новая глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) (обязательный для применения), текст которого является Приложением к указанной Резолюции 2 Конференции.

Английский текст приводится в качестве одного из официальных языков этого инструмента, он является и основным рабочим языком ИМО, и по этой причине, в случае каких-либо разночтений положений текста, предпочтение должно отдаваться тексту на английском языке.

Издание подготовлено
в Отделе безопасности мореплавания (№ 30)
ЗАО ЦНИИМФ:

Перевод:
Стрелков В.П.
Малявко М.Г.
Кузнецова Т.В.

Редактирование перевода, оформление
Овчинников Г.М.

Оригинал-макет
Е.В.Зубарева

1
0
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

Библиотечка серии «Судовладельцам и капитанам»

	Год издания
ИМО — Достижения, проблемы, будущее.	1996 1996 2000
Процедуры контроля судов государством порта.	Кодекс ЛСА — 1996
кодекс по спасательным средствам.	Международный 2000
	2001
	1997
Что нужно знать капитану при посещении судна инспектором государства порта.	1996
Практическое пособие по управлению морским судном.	1997
Сборник трех кодексов ИМО (перевозка зерна насыпью; леса на палубе; размещение и крепление грузов).	2003
Международный кодекс по охране судов и портовых средств.	2000
Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (FAL-65). С поправками 2002г.	0
Стандартные фразы ИМО для общения на море.	2002
	1997
Кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море.	2002
Руководство для предотвращения контрабанды наркотиков на судах, резолюция А.872(20) ИМО.	1998
Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979г. с поправками (SAR-79).	1998
РШС-89 - Рекомендации по организации штурманской службы на судах и Правила ведения судового журнала.	1999
ИАМСАР — Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию. Книга 111 - Подвижные средства.	1999
Международная конференция 1988 г. по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA-88).	1999
Международные конвенции об ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (CLC-92).	2000
Международная конвенция о спасении имущества 1989 г., (SALVAGE-89).	1999
Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, измененная протоколом 1988 года к ней (КТМ-66/88).	1999
Руководство по расследованию человеческих факторов в авариях и инцидентах на море.	2000
Об экипаже морского судна (Конвенции и резолюции МОТ, требования ИМО и национальная нормативная база).	200
Международная конвенция по обмеру судов 1969 г. (KOC-69).	0
Руководство по ликвидации разливов нефти на морях, озерах и реках.	2000
Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта.	2002
ПРАС-90 и ИПРАС-92: Классификация, расследование и учет аварийных случаев с судами.	2002
ИМО: Расследование аварий и инцидентов на море.	2002
Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года.	

**КОНФЕРЕНЦИЯ
ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ
КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74
ПО ОХРАНЕ НА МОРЕ**

**РЕЗОЛЮЦИЯ 2 КОНФЕРЕНЦИИ
принята 12 декабря 2002 г.**

**ПРИНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА
ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ
(КОДЕКС ОСПС)**

КОНФЕРЕНЦИЯ

ПРИНЯВ поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (именуемой далее «Конвенция»), касающиеся специальных мер, способствующих повышению безопасности на море и усилению охраны на море,

УЧИТЫВАЯ, что новая глава XI-2 Конвенции ссылается на Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) и требует, чтобы в отношении судов, компаний и портовых средств выполнялись соответствующие требования части А Кодекса ОСПС (именуемого далее «Кодекс»), как указано в части А Кодекса,

ПОЛАГАЯ, что выполнение Договаривающимися правительствами вышеупомянутой главы будет в значительной степени способствовать повышению безопасности на море и усилению охраны на море, а также защите находящихся на судах и на берегу людей,

РАССМОТРЕВ проект Кодекса, подготовленный Комитетом по безопасности на море Международной морской организации (именуемой далее «Организация») на его 75-й и 76-й сессиях для рассмотрения и принятия Конференцией,

**CONFERENCE
OF CONTRACTING GOVERNMENTS
OF THE 1974 SOLAS CONVENTION
ON MARITIME SECURITY**

**RESOLUTION 2 adopted
on 12 December 2002**

**ADOPTION OF THE INTERNATIONAL SHIP
AND PORT FACILITY SECURITY
(ISPS) CODE**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as «the Convention»), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

CONSIDERING that the new chapter XI-2 of the Convention makes a reference to an International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and requires that ships, companies and port facilities to comply with the relevant requirements of part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code (hereinafter referred to as «the Code»), as specified in the part A of the Code,

BEING OF THE OPINION that the implementation by Contracting Governments of the said chapter will greatly contribute to the enhancement of maritime safety and security and safeguarding those on board and ashore,

HAVING CONSIDERED a draft of the Code prepared by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as «the Organization»), at its seventy-fifth and seventy-sixth session, for consideration and adoption by the Conference,

1. ПРИНИМАЕТ Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), текст которого представлен в Приложении к настоящей резолюции;
2. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам Конвенции принять к сведению, что Кодекс вступит в силу 1 июля 2004 года при вступлении в силу новой главы XI-2 Конвенции;
3. ОБРАЩАЕТСЯ С ПРОСЬБОЙ к Комитету по безопасности на море пересматривать Кодекс и, при необходимости, вносить в него поправки;
4. ОБРАЩАЕТСЯ С ПРОСЬБОЙ к Генеральному секретарю Организации разослать заверенные копии настоящей резолюции и представленный в Приложении текст Кодекса всем Договаривающимся правительствам Конвенции;
5. ДАЛЕЕ ОБРАЩАЕТСЯ С ПРОСЬБОЙ к Генеральному секретарю разослать заверенные копии настоящей резолюции и представленный в Приложении текст Кодекса всем государствам-членам Организации, не являющимся Договаривающимися правительствами Конвенции.

1. ADOPTS the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the Code will take effect on July 2004 upon entry into force of the new chapter XI-2 of the Convention;
3. REQUESTS the Maritime Safety Committee to keep the Code under review and amend it, as appropriate;
4. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to all Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ПРИЛОЖЕНИЕ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

Содержание

ПРЕАМБУЛА.....	12
ЧАСТЬ А	
Обязательные требования в отношении положений главы XI-2 Приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками .	20
1 Общие положения	20
1.1 Введение.....	20
1.2 Цели.....	20
1.3 Функциональные требования.....	22
2 Определения	22
3 Применение	26
4 Ответственность Договаривающихся правительств.....	28
5 Декларация об охране	30
6 Обязанности компании	32
7 Охрана судов.....	34
8 Оценка охраны судов	38
9 План охраны судна.....	38
10 Ведение записей.....	46
11 Должностное лицо компании, ответственное за охрану . .	46
12 Лицо командного состава, ответственное за охрану судна .	50
13 Подготовка персонала, учения и занятия по вопросам охраны судна	52
14 Охрана портовых средств.....	54
15 Оценка охраны портовых средств	56
16 План охраны портового средства	58
17 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану	64

ANNEX

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES

Contents

PREAMBLE	13
PART A	
Mandatory requirements regarding the provisions of chapter XI-2 of the Annex to the International convention for the safety of life at sea, 1974, as amended	21
1 General.....	21
1.1 Introduction	21
1.2 Objectives	21
1.3 Functional requirements	23
2 Definitions	21
3 Application	27
4 Responsibilities of contracting governments.....	29
5 Declaration of security	31
6 Obligations of the company.....	33
7 Ship security.....	35
8 Ship security assessment	39
9 Ship security plan	39
10 Records.....	47
11 Company security officer	47
12 Ship security officer	51
13 Training, drills and exercises on ship security	53
14 Port facility security.....	55
15 Port facility security assessment	57
16 Port facility security plan	59
17 Port facility security officer.....	65

18	Подготовка персонала, учения и занятия по охране портового средства	66
19	Проверка судов и оформление свидетельств судам	68
19.1	Проверки	68
19.2	Выдача или подтверждение Свидетельства	70
19.3	Срок действия и действительность Свидетельства. . .	72
19.4	Оформление Временного свидетельства	76
	Дополнение к части А	82

ЧАСТЬ В

	Руководство, касающееся положений главы XI-2 приложения к международной конвенции по охране человеческой жизни на море, 1974 г. с поправками, и части А данного Кодекса . . .	92
1	Введение	92
2	Определения	106
3	Применение	108
4	Ответственность Договаривающихся правительств	108
5	Декларация об охране	144
6	Обязанности Компании	146
7	Охрана судна	148
8	Оценка охраны судна	150
9	План охраны судна	162
10	Ведение записей	196
11	Должностное лицо компании, ответственное за охрану . .	196
12	Лицо командного состава, ответственное за охрану судна .	196
13	Подготовка персонала, учения и занятия по вопросам охраны судна	196
14	Охрана портовых средств	204
15	Оценка охраны портового средства	204
16	План охраны портового средства	216
17	Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану	260
18	Подготовка персонала, учения и занятия по охране портового средства	262
19	Проверка судов и оформление свидетельств судам	266
	Дополнение к части В	268

18	Training, drills and exercises on port facility security	67
19	Verification and certification of ships	69
19.1	Verifications	69
19.2	Issue or endorsement of Certificate	71
19.3	Duration and validity of Certificate	73
19.4	Interim certification	77
	Appendix to Part A	83

PART B

	Guidance regarding the provisions of chapter XI-2 of the Annex to the International convention for the safety of life at sea, 1974 as Amended and Part A of this Code	93
1	Introduction	93
2	Definitions	107
3	Application	109
4	Responsibility of contracting governments	109
5	Declaration of security	145
6	Obligations of the company	147
7	Ship security	149
8	Ship security assessment	151
9	Ship security plan	163
10	Records	197
11	Company security officer	197
12	Ship security officer	197
13	Training, drills and exercises on ship security	197
14	Port facility security	205
15	Port facility security assessment	205
16	Port facility security plan	217
17	Port facility security officer	261
18	Training, drills and exercises for Port Facilities	263
19	Verification and certification for ships	267
	Appendix to Part B	269

ПРЕАМБУЛА

1 Дипломатическая конференция по охране на море, состоявшаяся в Лондоне в декабре 2002 года, приняла новые положения для включения в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года и настоящий Кодекс с целью усиления охраны на море. Эти новые требования очерчивают международную структуру, с помощью которой возможно сотрудничество со стороны судов и портовых средств с целью обнаружения и предотвращения актов, угрожающих обеспечению охраны на морском транспорте.

2 После трагических событий 11 сентября 2001 года, на 22-й сессии Ассамблеи ИМО в ноябре 2001 года было единогласно принято решение выработать новые меры в отношении судов и портовых средств для принятия их в декабре 2002 года на Конференции Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС-74 (известной как Дипломатическая конференция по охране на море). Подготовка к Дипломатической конференции была поручена Комитету по безопасности на море (КБМ) Организации на основе документов, представленных государствами-членами, межправительственными, а так же неправительственными организациями, имеющими консультативный статус в ИМО.

3 КБМ, на своей первой внеочередной сессии, проходившей также в ноябре 2001 года, организовал Межсессионную рабочую группу по охране на море с целью ускорения разработки и принятия соответствующих мер. Первое заседание Межсессионной рабочей группы КБМ по охране на море состоялось в феврале 2002 года, результаты обсуждения были направлены на рассмотрение 75-й сессии КБМ в мае 2002 года, когда специальная Рабочая группа КБМ разработала далее эти предложения. На КБМ-75 был рассмотрен доклад этой Рабочей группы, и было рекомендовано продолжить работу в сентябре 2002 года на следующем заседании Межсессионной рабочей группы КБМ. На 76-й сессии КБМ были рассмотрены итоги сессии Межсессионной рабочей группы КБМ, заседавшей в сентябре 2002 года, итоги заседания, состоявшегося в декабре 2002 года, непосредственно перед Дипломатической конференцией, и заседания Рабочей группы КБМ в ходе КБМ-76. Была согласована окончательная версия предложенных текстов для рассмотрения на Дипломатической конференции.

PREAMBLE

1 The Diplomatic Conference on Maritime Security held in London in December 2002 adopted new provisions in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and this Code to enhance maritime security. These new requirements form the international framework through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

2 Following the tragic events of 11th September 2001, the twenty-second session of the Assembly of the International Maritime Organization (the Organization), in November 2001, unanimously agreed to the development of new measures relating to the security of ships and of port facilities for adoption by a Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (known as the Diplomatic Conference on Maritime Security) in December 2002. Preparation for the Diplomatic Conference was entrusted to the Organization's Maritime Safety Committee (MSC) on the basis of submissions made by Member States, intergovernmental organizations and non-governmental organizations in consultative status with the Organization.

3 The MSC, at its first extraordinary session, held also in November 2001, in order to accelerate the development and the adoption of the appropriate security measures established an MSC Intersessional Working Group on Maritime Security. The first meeting of the MSC Intersessional Working Group on Maritime Security was held in February 2002 and the outcome of its discussions was reported to, and considered by, the seventy-fifth session of the MSC in May 2002, when an *ad hoc* Working Group was established to further develop the proposals made. The seventy-fifth session of the MSC considered the report of that Working Group and recommended that work should be taken forward through a further MSC Intersessional Working Group, which was held in September 2002. The seventy-sixth session of the MSC considered the outcome of the September 2002 session of the MSC Intersessional Working Group and the further work undertaken by the MSC Working Group held in conjunction with the Committee's seventy-sixth session in December 2002, immediately prior to the Diplomatic Conference and agreed the final version of the proposed texts to be considered by the Diplomatic Conference.

4 Дипломатическая конференция (9—13 декабря 2002 года) приняла также поправки к существующим положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74), способствующие ускорению выполнения требования об оборудовании судов автоматическими идентификационными системами, и приняла новые правила для включения в главу XI-1 СОЛАС-74, касающиеся нанесения опознавательных номеров судов и необходимости иметь на судне Журнал непрерывной регистрации истории судна. Дипломатическая конференция приняла также несколько резолюций Конференции, включая резолюции, касающиеся внедрения и пересмотра Кодекса, технического сотрудничества и совместной работы с Международной организацией труда и Всемирной таможенной организацией. Было признано, что после завершения работы вышеупомянутых двух организаций может потребоваться пересмотр и внесение поправок в определенные новые положения, касающиеся охраны на море.

5 Положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и данного Кодекса применяются к судам и портовым средствам. Расширенное применение СОЛАС-74 в отношении портовых средств было согласовано на том основании, что в СОЛАС-74 имеются ускоренные меры, обеспечивающие скорейшее вступление в силу и результативность упомянутых положений по охране. Однако, далее было решено, что положения, касающиеся портовых средств, должны относиться только к взаимодействию судно/порт. А вопросы, касающиеся всей охраны портовых территорий, станут предметом дальнейшего обсуждения при проведении дальнейшей совместной работы Международной морской организации и Международной организации труда. Было также решено, что положения не должны распространяться на конкретные ответные действия при нападении или на какую-то бы то ни было необходимую деятельность после таких нападений.

6 При составлении проектов этих положений учтена необходимость обеспечить совместимость положений Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками, Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (МКУБ) и гармонизированной системы освидетельствований и оформления свидетельств.

4 The Diplomatic Conference (9 to 13 December 2002) also adopted amendments to the existing provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74) accelerating the implementation of the requirement to fit Automatic Identification Systems and adopted new Regulations in Chapter XI-1 of SOLAS 74 covering marking of the Ship's Identification Number and the carriage of a Continuous Synopsis Record. The Diplomatic Conference also adopted a number of Conference Resolutions including those covering implementation and revision of this Code, Technical Co-operation, and co-operative work with the International Labour Organization and World Customs Organization. It was recognised that review and amendment of certain of the new provisions regarding maritime security may be required on completion of the work of these two Organizations.

5 The provision of Chapter XI-2 of SOLAS 74 and this Code apply to ships and to port facilities. The extension of SOLAS 74 to cover port facilities was agreed on the basis that SOLAS 74 offered the speediest means of ensuring the necessary security measures entered into force and given effect quickly. However, it was further agreed that the provisions relating to port facilities should relate solely to the ship/port interface. The wider issue of the security of port areas will be the subject of further joint work between the International Maritime Organization and the International Labour Organization. It was also agreed that the provisions should not extend to the actual response to attacks or to any necessary clear-up activities after such an attack.

6 In drafting the provision care has been taken to ensure compatibility with the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping and Certification for Seafarers, 1978, as amended, the International Safety Management (ISM) Code and the harmonised system of survey and certification.

7 В положениях представлены значительные изменения в подходе международного морского сообщества к вопросу об охране на морском транспорте. Признается, что эти положения могут оказаться значительным дополнительным бременем для некоторых Договаривающихся правительств. Поэтому полностью признается важность технического сотрудничества в деле оказания помощи Договаривающимся правительствам при применении упомянутых положений.

8 Выполнение этих положений потребует постоянного эффективного сотрудничества и взаимопонимания всех вовлеченных сторон или всех тех, кто использует суда и портовые средства, включая судовой персонал, портовый персонал, пассажиров, структуры, представляющие интересы груза, управленческий персонал судна и порта и всех тех представителей национальных и местных властей, кто несет ответственность за охрану. Существующая практика и процедуры должны пересматриваться и изменяться, если они не обеспечивают адекватного уровня охраны. В интересах усиления охраны на море дополнительная ответственность ляжет на представителей судоходства и портов, а также на национальные и местные власти.

9 Руководство, представленное в части В данного Кодекса, следует учитывать при выполнении положений главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А данного Кодекса, касающихся охраны на море. Признается, однако, что сфера применения этого руководства может меняться, в зависимости от характера портового средства, судна, и особенностей выполняемых им рейсов и/или от груза.

10 Ничто в данном Кодексе не должно истолковываться или использоваться таким образом, чтобы не соответствовать основным правам и свободам личности, предусмотренным международными инструментами, особенно если это касается тружеников моря и беженцев, включая положения Декларации МОТ об основных принципах, правах и труде, также как и соответствующим международным трудовым стандартам, применимым к морякам и портовым рабочим.

7 The provisions represent a significant change in the approach of the international maritime industries to the issue of security in the maritime transport sector. It is recognised that they may place a significant additional burden on certain Contracting Governments. The importance of Technical Co-operation to assist Contracting Governments implement the provisions is fully recognised.

8 Implementation of the provisions will require continuing effective co-operation and understanding between all those involved with, or using, ships and port facilities including ship's personnel, port personnel, passengers, cargo interests, ship and port management and those in National and Local Authorities with security responsibilities. Existing practices and procedures will have to be reviewed and changed if they do not provide an adequate level of security. In the interests of enhanced maritime security additional responsibilities will have to be carried by the shipping and port industries and by National and Local Authorities.

9 The guidance given in Part B of this Code should be taken into account when implementing the security provisions set out in Chapter XI-2 of SOLAS 74 and in Part A of this Code. However, it is recognised that the extent to which the guidance applies may vary depending on the nature of the port facility and of the ship, its trade and/or cargo.

10 Nothing in this Code shall be interpreted or applied in a manner inconsistent with the proper respect of fundamental rights and freedoms as set out in international instruments, particularly those relating to maritime workers and refugees including the International Labour Organisation Declaration of Fundamental Principles and Rights at Work as well as international standards concerning maritime and port workers.

11 Признавая, что Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками обеспечивает возможность членам иностранных экипажей быть допущенными государственными властями на берег, при условии что судно, на котором они прибыли в порт, выполнило формальности по приходу, а государственные власти не имеют причин отказать в разрешении сойти на берег по причинам, связанным со здоровьем, государственной безопасностью или общественным порядком, Договаривающимся правительствам, при принятии планов охраны судов и портовых средств, следует осознавать тот факт, что судовой персонал живет и работает на судне, и людям необходимо сходиться на берег и иметь доступ к расположенным на берегу и предназначенным для моряков учреждениям, включая медицинские.

И Recognizing that the Convention on the Facilitation of Maritime Traffic, 1965, as amended, provides that foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order, Contracting Governments when approving ship and port facility security plans should pay due cognisance to the fact that ship's personnel live and work on the vessel and need shore leave and access to shore based seafarer welfare facilities, including medical care.

ЧАСТЬ А

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ГЛАВЫ XI-2 ПРИЛОЖЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 Г. С ПОПРАВКАМИ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Введение

Данная часть Международного кодекса по охране судов и портовых средств содержит обязательные положения, на которые делается ссылка в главе XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками.

1.2 Цели

Целями данного Кодекса являются:

- .1 создание международной структуры, использующей сотрудничество между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов для выявления угрозы и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с нарушением охраны судов или портовых средств, используемых в международной торговле;
- .2 распределение соответствующих ролей и ответственности между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов на национальном и международном уровнях для обеспечения охраны на море;

PART A

MANDATORY REQUIREMENTS REGARDING THE PROVISIONS OF CHAPTER XI-2 OF THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 GENERAL

1.1 Introduction

This part of the International Code for the Security of Ships and Port Facilities contains mandatory provisions to which reference is made in chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

1.2 Objectives

The objectives of this Code are:

- .1 to establish an international framework involving co-operation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries to detect security threats and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade;
- .2 to establish the respective roles and responsibilities of the Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries, at the national and international level for ensuring maritime security;

- .3 обеспечение заблаговременного и эффективного сбора и обмена информацией, связанной с охраной;
- .4 предоставление методологии оценок охраны, так чтобы иметь готовые планы и процедуры реагирования на изменяющиеся уровни охраны; и
- .5 обеспечение уверенности в том, что в наличии имеются адекватные и надлежащие меры обеспечения охраны на море.

1.3 Функциональные требования

Для достижения своих целей, данный Кодекс объединяет большое количество функциональных требований. Не ограничиваясь перечисленным ниже, они включают:

- .1 сбор и оценку информации в отношении угроз охране и обмен такой информацией с соответствующими Договаривающимися правительствами;
- .2 требование соблюдения протоколов связи для судов и портовых средств;
- .3 предотвращение неразрешенного доступа на суда, портовые средства и в их районы с ограниченным доступом;
- .4 предотвращение доставки на суда или на портовые средства неразрешенных предметов (оружие, зажигательные устройства) или взрывчатых веществ;
- .5 обеспечение средствами подачи сигналов оповещения в случае происшествия или угрозы происшествия;
- .6 требование наличия планов охраны судов и портовых средств, основанных на оценках охраны; и
- .7 требование о подготовке персонала, учениях и занятиях для освоения планов охраны и процедур.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Для целей данной части, если специально не оговорено иное:

- .1 *Конвенция* означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками.
- .2 *Правило* означает правило Конвенции. .3 *Глава* означает главу Конвенции.

- .3 to ensure the early and efficient collection and exchange of security-related information;
- .4 to provide a methodology for security assessments so as to have in place plans and procedures to react to changing security levels; and
- .5 to ensure confidence that adequate and proportionate maritime security measures are in place.

1.3 Functional requirements

In order to achieve its objectives, this Code embodies a number of functional requirements. These include, but are not limited to:

- .1 gathering and assessing information with respect to security threats and exchanging such information with appropriate Contracting Governments;
- .2 requiring the maintenance of communication protocols for ships and port facilities;
- .3 preventing unauthorized access to ships, port facilities and their restricted areas;
- .4 preventing the introduction of unauthorized weapons, incendiary devices or explosives to ships or port facilities;
- .5 providing means for raising the alert in reaction to security threats or security incidents;
- .6 requiring ship and port facility security plans based upon security assessments; and
- .7 requiring training, drills and exercises to ensure familiarity with security plans and procedures.

2 DEFINITIONS

2.1 For the purpose of this part, unless expressly provided otherwise:

- .1 *Convention* means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.
- .2 *Regulation* means a regulation of the Convention. .3 *Chapter* means a chapter of the Convention.

- .4 *План охраны судна* означает план, выработанный для обеспечения применения мер на судне, предназначенных для защиты людей, груза, грузовых транспортных единиц или судна от рисков нарушения охраны.
- .5 *План охраны портового средства* означает план, выработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, их грузов, грузовых транспортных единиц, людей и судовых запасов от рисков нарушения охраны на территории портового средства.
- .6 *Лицо командного состава, ответственное за охрану судна* означает лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану.
- .7 *Должностное лицо компании, ответственное за охрану* означает лицо, назначенное компанией для обеспечения проведения оценки охраны судов, выработки, представления на одобрение и последующего выполнения планов охраны судов и для связи с должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицом командного состава, ответственным за охрану судна.
- .8 *Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану* означает лицо, назначенное ответственным за выработку, выполнение и пересмотр плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава, ответственными за охрану судов, и с должностными лицами компании, ответственными за охрану.
- .9 *Уровень охраны 1* означает уровень, при котором постоянно должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.
- .10 *Уровень охраны 2* означает уровень, при котором, из-за повышенного риска происшествия, в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.

- .4 *Ship security plan* means a plan developed to ensure the application of measures on board the ship designed to protect persons on board, cargo, cargo transport units, ship's stores or the ship from the risks of a security incident.
- .5 *Port facility security plan* means a plan developed to ensure the application of measures designed to protect the port facility and ships, persons, cargo, cargo transport units and ship's stores within the port facility from the risks of a security incident.
- .6 *Ship security officer* means the person on board the ship, accountable to the master, designated by the Company as responsible for the security of the ship, including implementation and maintenance of the ship security plan and for liaison with the company security officer and port facility security officers.
- .7 *Company security officer* means the person designated by the Company for ensuring that a ship security assessment is carried out; that a ship security plan is developed, submitted for approval, and thereafter implemented and maintained and for liaison with port facility security officers and the ship security officer.
- .8 *Port facility security officer* means the person designated as responsible for the development, implementation, revision and maintenance of the port facility security plan and for liaison with the ship security officers and company security officers.
- .9 *Security level 1* means the level for which minimum appropriate protective security measures shall be maintained at all times.
- .10 *Security level 2* means the level for which appropriate additional protective security measures shall be maintained for a period of time as a result of heightened risk of a security incident.

.11 *Уровень охраны 3* означает уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться дальнейшие особые меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.

2.2 Термин *судно*, когда он используется в данном Кодексе, включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда, определенные в правиле XI-2/1.

2.3 Термин *Договаривающееся правительство*, в связи с любой ссылкой на портовое средство, когда он используется в разделах 14—18, включает в себя ссылку на *Назначенный властный орган*.

2.4 Термины, не определенные иначе в данной части Кодекса, имеют то же самое значение, которое придается им в главах I и XI-2 Конвенции.

3 ПРИМЕНЕНИЕ

3.1 Данный Кодекс применяется к:

.1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

.1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;

.2 грузовые суда, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 и более; и .3 морские передвижные буровые установки; и

.2 портовым средствам, обслуживающим такие суда, совершающие международные рейсы.

3.2 Несмотря на положение пункта 3.1.2, Договаривающиеся правительства решают вопрос об объеме применения данной части Кодекса к тем портовым средствам на их территории, которые, хотя и используются главным образом судами, не совершающими международные рейсы, вынуждены иногда обслуживать суда, приходящие из международного рейса или уходящие в международный рейс.

3.2.1 Договаривающиеся правительства основывают свои решения по пункту 3.2 на оценке охраны портового средства, выполненной в соответствии с данной частью Кодекса.

3.2.2 Любое решение, принимаемое Договаривающимися правительствами по пункту 3.2, не должно вести к снижению уровня охраны, предусмотренного главой XI-2 или данной частью Кодекса.

.11 *Security level 3* means the level for which further specific protective security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target.

2.2 The term «*ship*», when used in this Code, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft as defined in regulation XI-2/1.

2.3 The term «*Contracting Government*» in connection with any reference to a port facility, when used in sections 14 to 18, includes a reference to the «*Designated Authority*».

2.4 Terms not otherwise defined in this part shall have the same meaning as the meaning attributed to them in chapters I and XI-2.

3 APPLICATION

3.1 This Code applies to:

.1 the following types of ships engaged on international voyages:

.1 passenger ships, including high-speed passenger craft;

.2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and .3 mobile offshore drilling units; and

.2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

3.2 Notwithstanding the provisions of paragraph 3.1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this part of the Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

3.2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under paragraph 3.2, on a port facility security assessment carried out in accordance with this part of the Code.

3.2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under paragraph 3.2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by chapter XI-2 or by this part of the Code.

3.3 Данный Кодекс не применяется в военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота и другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

3.4 Разделы с 5 по 13 и раздел 19 данной части Кодекса применяются к судам и компаниям, как указано в правиле XI-2/4.

3.5 Раздел 5 и разделы с 14 по 18 данной части Кодекса применяются к портовым средствам, как указано в правиле XI-2/10.

3.6 Ничто в данном Кодексе не предопределяет права и обязанности государств по международному праву.

4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ

4.1 При условии соблюдения положений правил XI-2/3 и XI-2/7, Договаривающиеся правительства устанавливают уровни охраны и предоставляют руководство по защите от происшествий, связанных с охраной. Более высокие уровни охраны предполагают наличие большей вероятности происшествия. Для установления соответствующего уровня охраны принимаются к рассмотрению следующие факторы:

- .1 степень доверия к информации об угрозе;
- .2 степень обоснованности информации об угрозе;
- .3 степень конкретности информации об угрозе или степень неизбежности угрозы; и .4 потенциальные последствия такого происшествия.

4.2 Договаривающиеся правительства, если они устанавливают уровень охраны 3, издают, при необходимости, соответствующие инструкции и обеспечивают относящейся к охране информацией суда и портовые средства, к которым может относиться этот уровень.

4.3 Договаривающиеся правительства могут передавать признанной в области охраны организации определенные свои обязанности по охране, предусмотренные главой XI-2 и данной частью Кодекса, за исключением следующих:

- .1 установление применимого уровня охраны; .2 одобрение оценки охраны портового средства и последующих поправок к одобренной оценке;

3.3 This Code does not apply to warships, naval auxiliaries and other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

3.4 Sections 5 to 13 and 19 of this part apply to Companies and ships as specified in regulation XI-2/4.

3.5 Sections 5 and 14 to 18 of this part apply to port facilities as specified in regulation XI-2/10.

3.6 Nothing in this Code shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

4 RESPONSIBILITIES OF CONTRACTING GOVERNMENTS

4.1 Subject to the provisions of regulations XI-2/3 and XI-2/7, Contracting Governments shall set security levels and provide guidance for protection from security incidents. Higher security levels indicate greater likelihood of occurrence of a security incident. Factors to be considered in setting the appropriate security level include:

- .1 the degree that the threat information is credible; .2 the degree that the threat information is corroborated; .3 the degree that the threat information is specific or imminent; and .4 the potential consequences of such a security incident.

4.2 Contracting Governments, when they set security level 3, shall issue, as necessary, appropriate instructions and shall provide security related information to the ships and port facilities that may be affected.

4.3 Contracting Governments may delegate to a recognized security organization certain of their security related duties under chapter XI-2 and this part of the Code with the exception of:

- .1 setting of the applicable security level; .2 approving a Port Facility Security Assessment and subsequent amendments to an approved assessment;

- .3 определение тех портовых средств, для которых требуется назначение должностного лица, ответственного за охрану портового средства;
 - .4 одобрение плана охраны портового средства и последующих поправок к одобренному плану;
 - .5 проведение мероприятий по контролю и выполнению в соответствии с правилом XI-2/9; и .6
- установление требований к Декларации об охране.

4.4 Договаривающиеся правительства должны, в том объеме, какой они считают соответствующим, проверять эффективность планов охраны судна или портового средства или поправок к таким планам, которые они одобрили; то же относится к конкретным судам, планы которых были одобрены от их имени.

5 ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ С

5.1 Договаривающиеся правительства, оценив риск для людей, имущества или окружающей среды, происходящий от взаимодействия судно/порт или деятельности судно-судно, должны определить наличие необходимости в оформлении Декларации об охране.

5.2 Судно может потребовать заполнения Декларации об охране, если:

- .1 судно эксплуатируется с более высоким уровнем охраны, чем портовое средство или другое судно, с которым оно взаимодействует;
- .2 между Договаривающимися правительствами имеется соглашение о Декларации об охране, охватывающее определенные международные рейсы, или специфические суда, занятые в этих рейсах;
- .3 существует угроза нарушения охраны или был инцидент, связанный с нарушением охраны судна или портового средства, — в зависимости от случая;
- .4 судно находится в таком порту, где не требуется наличие одобренного плана охраны портового средства; или
- .5 судно осуществляет деятельность судно-судно, причем от другого судна не требуется наличие одобренного плана охраны.

- .3 determining the port facilities which will be required to designate a Port Facility Security Officer;
- .4 approving a Port Facility Security Plan and subsequent amendments to an approved plan;
- .5 exercising control and compliance measures pursuant to regulation XI-2/9; and
- .6 establishing the requirements for a Declaration of Security.

4.4 Contracting Governments shall, to the extent they consider appropriate, test the effectiveness of the Ship or the Port Facility Security Plans, or of amendments to such plans, they have approved, or, in the case of ships, of plans which have been approved on their behalf.

5 DECLARATION OF SECURITY

5.1 Contracting Governments shall determine when a Declaration of Security is required by assessing the risk the ship/port interface or ship-to-ship activity poses to people, property or the environment.

5.2 A ship can request completion of a Declaration of Security when:

- .1 the ship is operating at a higher security level than the port facility or another ship it is interfacing with;
- .2 there is an agreement on Declaration of Security between Contracting Governments covering certain international voyages or specific ships on those voyages;
- .3 there has been a security threat or a security incident involving the ship or involving the port facility, as applicable;
- .4 the ship is at a port which is not required to have and implement an approved port facility security plan; or
- .5 the ship is conducting ship-to-ship activities with another ship not required to have and implement an approved ship security plan.

5.3 Требования по оформлению Декларации об охране, выставленные в соответствии с положениями данного раздела одной стороной, должны подтверждаться другой стороной — портовым средством или судном.

5.4 Декларация об охране должна заполняться:

- .1 от имени судна — капитаном или лицом командного состава, ответственным за охрану; и, если применимо,
- .2 от имени портового средства - должностным лицом портового средства, ответственным за охрану, или, если Договаривающееся правительство решит иначе, любым другим органом на берегу, ответственным за охрану.

5.5 Предметом Декларации об охране должны быть требования к обеспечению охраны, которые разделены между портом и судном (или между судами), а также область ответственности каждой стороны.

5.6 Договаривающиеся правительства устанавливают, принимая во внимание положения правила XI-2/9.2.3, минимальный период времени, в течение которого Декларации об охране должны храниться на портовых средствах, находящихся на их территории.

5.7 Администрации устанавливают, принимая во внимание положения правила XI-2/9.2.3, минимальный период времени, в течение которого Декларации об охране должны храниться на судах, имеющих право плавания под их флагом.

6 ОБЯЗАННОСТИ КОМПАНИИ

6.1 Компания должна обеспечить, чтобы план охраны судна содержал ясную формулировку, подчеркивающую полномочия капитана. Компания должна определить в плане охраны судна, что капитан имеет верховную власть и ответственность за принятие решений в отношении обеспечения охраны судна, и имеет право обращаться за помощью к компании или какому бы то ни было Договаривающемуся правительству, если понадобится.

6.2 Компания должна обеспечить, чтобы должностному лицу компании, ответственному за охрану, капитану и лицу командного состава, ответственному за охрану судна, оказывалась необходимая поддержка в выполнении ими своих обязанностей и ответственности в соответствии с положениями главы XI-2 и данной частью Кодекса.

5.3 Requests for the completion of a Declaration of Security, under this section, shall be acknowledged by the applicable port facility or ship.

5.4 The Declaration of Security shall be completed by:

- .1 the master or the ship security officer on behalf of the ship(s); and, if appropriate,
- .2 the port facility security officer or, if the Contracting Government determines otherwise, by any other body responsible for shore-side security, on behalf of the port facility.

5.5 The Declaration of Security shall address the security requirements that could be shared between a port facility and a ship (or between ships) and shall state the responsibility for each.

5.6 Contracting Governments shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by the port facilities located within their territory.

5.7 Administrations shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by ships entitled to fly their flag.

6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY

6.1 The Company shall ensure that the ship security plan contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company shall establish in the ship security plan that the master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the security of the ship and to request the assistance of the Company or of any Contracting Government as may be necessary.

6.2 The Company shall ensure that the company security officer, the master and the ship security officer are given the necessary support to fulfil their duties and responsibilities in accordance with chapter XI-2 and this part of the Code.

3 Заказ

7 ОХРАНА СУДОВ

7.1 Судно должно действовать согласно уровню охраны, установленному Договаривающимися правительствами, как указано ниже.

7.2 При уровне охраны 1, с целью выявления и принятия предупреждающих мер, на всех судах должны осуществляться, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса, меры, направленные на следующее:

- .1 обеспечение исполнения всех судовых обязанностей по обеспечению охраны;
- .2 контроль доступа на судно;
- .3 контроль посадки людей на судно и контроль доставки их имущества;
- .4 наблюдение за участками ограниченного доступа для исключения доступа не уполномоченных на то лиц;
- .5 наблюдение за палубой и районом вокруг судна;
- .6 надзор над грузовыми операциями и операциями с судовыми запасами; и
- .7 обеспечение того, чтобы находились под рукой средства связи в целях охраны.

7.3 При уровне охраны 2 должны быть приняты дополнительные к каждой из обозначенных в пункте 7.2 меры, предусмотренные планом охраны судна, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

7.4 При уровне охраны 3 должны быть приняты дальнейшие, особые меры, предусмотренные планом охраны судна для каждой из обозначенных в пункте 7.2, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

7.5 При установлении Администрацией уровней охраны 2 или 3, судно должно подтверждать получение инструкций относительно изменения уровня охраны.

7.6 До захода в порт или во время стоянки в порту, находясь на территории Договаривающегося правительства, установившего уровень охраны 2 или 3, судно должно подтвердить получение инструкции и должно подтвердить должностному лицу портового средства, что оно начало принимать соответствующие меры и выполнять процедуры, изложенные в судовом плане охраны, а в случае уровня охраны 3 — инструкции, выданные Договаривающимся правительст-

7 SHIP SECURITY

7.1 A ship is required to act upon the security levels set by Contracting Governments as set out below.

7.2 At security level 1, the following activities shall be carried out, through appropriate measures, on all ships, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

- .1 ensuring the performance of all ship security duties;
- .2 controlling access to the ship;
- .3 controlling the embarkation of persons and their effects;
- .4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- .5 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
- .6 supervising the handling of cargo and ship's stores; and
- .7 ensuring that security communication is readily available.

7.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.5 Whenever security level 2 or 3 is set by the Administration, the ship shall acknowledge receipt of the instructions on change of the security level.

7.6 Prior to entering a port, or whilst in a port within the territory of a Contracting Government that has set security level 2 or 3, the ship shall acknowledge receipt of this instruction and shall confirm to the port facility security officer the initiation of the implementation of the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3 in instructions issued by the Contracting Government which has set security level 3. The ship shall report any difficul-

вом, установившим уровень охраны 3. Судно должно сообщать о любых трудностях выполнения инструкций. В таких случаях должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны связаться и координировать соответствующие действия.

7.7 Если, по требованию Администрации, от судна требуется установить более высокий уровень охраны, чем уровень, установленный в предполагаемом порту захода или в порту, где судно уже находится, или если такой уровень на судне уже установлен, тогда судно без задержки сообщает об этой ситуации компетентному органу Договаривающегося правительства, на территории которого находится портовое средство, и должностному лицу портового средства, ответственному за охрану.

7.7.1 В таких случаях лицо командного состава, ответственное за охрану судна, и должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должны связаться и координировать, при необходимости, соответствующие действия.

7.8 Администрация, требующая от судов под ее флагом установления уровня охраны 2 или 3 в порту другого Договаривающегося правительства, должна без задержки информировать об этом такое Договаривающееся правительство.

7.9 Когда Договаривающиеся правительства устанавливают уровни охраны и обеспечивают предоставление информации об уровне охраны судам, находящимся в их территориальном море или сообщившим о своем намерении войти в их территориальное море, таким судам должно быть рекомендовано быть бдительными и незамедлительно сообщать своей Администрации и всем соседним прибрежным государствам любую информацию, которая привлекла внимание и может касаться охраны на море в этом районе.

7.9.1 Рекомендую таким судам применимый уровень охраны, Договаривающееся правительство, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса, должно также рекомендовать этим судам те или иные мероприятия по охране, которые они должны провести и, если необходимо, сообщить им о мерах, принятых Договаривающимся правительством для обеспечения защиты от угрозы.

ties in implementation. In such cases, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and co-ordinate the appropriate actions.

7.7 If a ship is required by the Administration to set, or is already at, a higher security level than that set for the port it intends to enter or in which it is already located, then the ship shall advise, without delay, the competent authority of the Contracting Government within whose territory the port facility is located and the port facility security officer of the situation.

7.7.1 In such cases, the ship security officer shall liaise with the port facility security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

7.8 An Administration requiring ships entitled to fly its flag to set security level 2 or 3 in a port of another Contracting Government shall inform that Contracting Government without delay.

7.9 When Contracting Governments set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, such ships shall be advised to maintain vigilance and report immediately to their Administration and any nearby coastal States any information that comes to their attention that might affect maritime security in the area.

7.9.1 When advising such ships of the applicable security level, a Contracting Government shall, taking into account the guidance given in the part B of this Code, also advise those ships of any security measure that they should take and, if appropriate, of measures that have been taken by the Contracting Government to provide protection against the threat.

8 ОЦЕНКА ОХРАНЫ СУДОВ

8.1 Оценка охраны судна является важной и неотъемлемой частью процесса разработки и приведения на уровень современности плана охраны судна.

8.2 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно обеспечить чтобы оценка охраны судна выполнялась лицами, имеющими соответствующие навыки оценки охраны судна, в соответствии с данным разделом, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

8.3 При условии соблюдения положений пункта 9.2.1, признанная в области охраны организация может выполнять оценку охраны конкретного судна.

8.4 Оценка охраны судна должна включать освидетельствование охраны на месте и, по меньшей мере, следующее:

- .1 выявление существующих мер, процедур и действий;
- .2 выявление и оценку ключевых судовых операций, защита которых важна;
- .3 выявление возможных угроз ключевым судовым операциям, определение их вероятности с целью принятия мер по обеспечению охраны и установлению порядка их проведения; и
- .4 выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

8.5 Оценка охраны судна должна оформляться документом, рассматриваться, приниматься и храниться в компании.

9 ПЛАН ОХРАНЫ СУДНА

9.1 Каждое судно должно иметь на борту одобренный Администрацией план охраны судна. План должен содержать положения, касающиеся трех уровней охраны, как они определены в данной части Кодекса.

9.1.1 При условии соблюдения положений пункта 9.2.1, признанная в области охраны организация может подготовить план охраны для конкретного судна.

9.2 Администрация может поручить признанным в области охраны организациям рассмотрение и одобрение планов охраны судна или поправок к ранее одобренным планам.

9.2.1 В таких случаях, признанная в области охраны организация, осуществляющая рассмотрение и одобрение

8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

8.1 The ship security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the ship security plan.

8.2 The company security officer shall ensure that the ship security assessment is carried out by persons with appropriate skills to evaluate the security of a ship, in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

8.3 Subject to the provisions of paragraph 9.2.1, a recognised security organisation may carry out the ship security assessment of a specific ship.

8.4 The ship security assessment shall include an on-scene security survey and, at least, the following elements:

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

8.5 The ship security assessment shall be documented, reviewed, accepted and retained by the Company.

9 SHIP SECURITY PLAN

9.1 Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in this part of the Code.

9.1.1 Subject to the provisions of paragraph 9.2.1, a recognised security organisation may prepare the ship security plan for a specific ship.

9.2 The Administration may entrust the review and approval of ship security plans, or of amendments to a previously approved plan, to recognised security organisations.

9.2.1 In such cases the recognised security organisation, undertaking the review and approval of a ship security plan, or its

плана охраны конкретного судна или поправок к плану, не должна быть вовлечена ни в подготовку оценки охраны этого конкретного судна, ни в подготовку плана его охраны, ни в подготовку рассматриваемых поправок.

9.3 Представление на одобрение плана охраны судна или поправок к ранее одобренному плану должно сопровождаться оценкой охраны, на основании которой были выработаны план или поправки к нему.

9.4 Такой план должен разрабатываться, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса, он должен быть на языке или языках, являющихся рабочими на судне. Если используемый язык или языки не являются английским, французским или испанским, то в план включается перевод на один из этих языков. План должен включать, по меньшей мере, следующее:

- .1 меры по предотвращению того, чтобы на судне не оказались предназначенные для применения против людей, судов или портов оружие, опасные вещества и устройства, на перевозку которых нет разрешения;
- .2 определение участков ограниченного доступа и мер по предотвращению несанкционированного доступа к ним;
- .3 меры по предотвращению несанкционированного доступа на судно;
- .4 процедуры ответных действий при угрозе происшествия или нарушении охраны, включая положения по поддержанию критически важных операций на судне или во взаимодействии судно/порт;
- .5 процедуры выполнения любых инструкций по охране, которые могут отдавать Договаривающиеся правительства при уровне охраны 3;
- .6 порядок эвакуации в случаях угрозы или при нарушении охраны;
- .7 обязанности персонала судна, имеющего ответственность в области охраны, а также другого персонала судна по вопросам охраны;
- .8 процедуры аудиторской проверки деятельности по охране;
- .9 процедуры проведения процесса обучения, тренировок и учений по плану;
- .10 процедуры взаимодействия с охраной портового средства;

amendments, for a specific ship shall not have been involved in either the preparation of the ship security assessment or of the ship security plan, or of the amendments, under review.

9.3 The submission of a ship security plan, or of amendments to a previously approved plan, for approval shall be accompanied by the security assessment on the basis of which the plan, or the amendments, have been developed.

9.4 Such a plan shall be developed, taking into account the guidance given in part B of this Code and shall be written in the working language or languages of the ship. If the language or languages used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included. The plan shall address, at least, the following:

- .1 measures designed to prevent weapons, dangerous substances and devices intended for use against people, ships or ports and the carriage of which is not authorized from being taken on board the ship;
- .2 identification of the restricted areas and measures for the prevention of unauthorized access to them;
- .3 measures for the prevention of unauthorized access to the ship;
- .4 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or ship/port interface;
- .5 procedures for responding to any security instructions Contracting Governments may give at security level 3;
- .6 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;
- .7 duties of shipboard personnel assigned security responsibilities and of other shipboard personnel on security aspects;
- .8 procedures for auditing the security activities;
- .9 procedures for training, drills and exercises associated with the plan;
- .10 procedures for interfacing with port facility security activities;

- .11 процедуры периодического пересмотра плана и приведения его на уровень современности;
- .12 процедуры сообщений о происшествиях, связанных с охраной;
- .13 сведения о лице командного состава, ответственном за охрану судна;
- .14 сведения о должностном лице компании по охране, включая его контактный адрес, который доступен круглосуточно;
- .15 процедуры проведения проверки, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования охраны, если оно имеется;
- .16 периодичность испытаний или калибровки любого судового оборудования охраны, если оно имеется;
- .17 указание мест размещения точек запуска судовой системы оповещения*; и
- .18 процедуры, инструкции и руководство по использованию судовой системы оповещения, включая испытания, включение, выключение и возврат в исходное положение*, и по ограничению ложных сигналов тревоги.

9.4.1 Лица, проводящие внутреннюю аудиторскую проверку деятельности по обеспечению охраны, указанной в плане, или оценивающие выполнение плана, должны быть независимыми от проверяемой деятельности, если только это не является практически неосуществимым из-за размеров и характера деятельности компании или судна. 9.5 Администрация должна определить, какие изменения одобренного плана охраны судна или любого охранного оборудования, указанного в одобренном плане, не должны задействоваться, до тех пор пока соответствующие поправки к плану не будут одобрены Администрацией. Любые такие изменения должны быть, по крайней мере, так же эффективны, как мероприятия, предписываемые главой XI-2 и данной частью Кодекса.

* Администрации могут позволять, чтобы, во избежание снижения эффективности судовой системы оповещения, эта информация хранилась отдельно от Плана, в документе, известном капитану, лицу командного состава, ответственному за охрану, а также другим лицам из старшего комсостава, по усмотрению компании.

- .11 procedures for the periodic review of the plan and for updating; .12 procedures for reporting security incidents;
- .13 identification of the ship security officer;
- .14 identification of the company security officer including with 24-hour contact details;
- .15 procedures to ensure the inspection, testing, calibration, and maintenance of any security equipment provided on board, if any;
- .16 frequency for testing or calibration any security equipment provided on board, if any;
- .17 identification of the locations where the ship security alert system activation points are provided*; and
- .18 procedures, instructions and guidance on the use of the ship security alert system, including the testing, activation, deactivation and resetting and to limit false alerts*.

9.4. 1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company or of the ship.

9.5 The Administration shall determine which changes to an approved ship security plan or to any security equipment specified in an approved plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by the Administration. Any such changes shall be at least as effective as those measures prescribed in chapter XI -2 and this part of the Code.

Administrations may allow, in order to avoid any compromising of the objective of providing on board the ship security alert system, this information to be kept elsewhere on board in a document known to the master, the ship security officer and other senior shipboard personnel as may be decided by the Company.

9.5.1 Характер изменений плана охраны судна или охранного оборудования, которые были специально одобрены Администрацией в соответствии с пунктом 9.5, должны оформляться документом таким образом, чтобы было ясно видно, что они были одобрены. Такой документ с одобрением должен находиться на судне и предъявляться вместе с Международным свидетельством об охране судна (или Временным международным свидетельством об охране судна). В хранении этой документации на судне нет необходимости, если эти изменения носят временный характер, после того как вновь задействуются первоначально одобренные меры или оборудование.

9.6 План можно хранить в электронном виде. В таком случае, он должен быть защищен процедурами, нацеленными на предотвращение несанкционированного стирания информации, ее уничтожения или внесения изменений.

9.7 План должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

9.8 Планы охраны судна не являются объектом проверки должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными Договаривающимся правительством на осуществление мер контроля и проверки в соответствии с правилом XI-2/9, кроме обстоятельств, предусмотренных в пункте 9.8.1.

9.8.1 Если должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, имеют явные основания полагать, что судно не соответствует требованиям главы XI-2 или части А Кодекса, а единственно возможным средством проверить или исправить несоответствие является ознакомление с соответствующими требованиями плана охраны судна, то в исключительных случаях, и только при согласии Договаривающегося правительства или капитана этого судна, допускается ограниченный доступ к специфичным разделам плана, касающимся несоответствия. Тем не менее, положения плана, касающиеся подпунктов .2, .4, .5, .7, .15, .17 и .18 пункта 9.4 данной части Кодекса, считаются конфиденциальной информацией и не могут быть объектом проверки, если на это не получено согласие заинтересованных Договаривающихся правительств.

9.5.1 The nature of the changes to the ship security plan or the security equipment that have been specifically approved by the Administration, pursuant to paragraph 9.5, shall be documented in a manner that clearly indicates such approval. This approval shall be available on board and shall be presented together with the International Ship Security Certificate or the Interim International Ship Security Certificate. If these changes are temporary, once the original approved measures or equipment are reinstated, this documentation no longer needs to be retained by the ship.

9.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorised deletion, destruction or amendment.

9.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

9.8 Ship security plans are not subject to inspection by officers duly authorised by a Contracting Government to carry out control and compliance measures in accordance with regulation XI-2/9, save in circumstances specified in paragraph 9.8.1.

9.8.1 If the officers duly authorised by a Contracting Government have clear grounds to believe that the ship is not in compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, and the only means to verify or rectify the non-compliance is to review the relevant requirements of the ship security plan, limited access to the specific sections of the plan relating to the non-compliance is exceptionally allowed, but only with the consent of the Contracting Government of, or the master of, the ship concerned. Nevertheless, the provisions in the plan relating to paragraph 9.4 subsections .2, .4, .5, .7, .15, .17 and .18 of this part of the Code are considered as confidential information, and cannot be subject to inspection unless otherwise agreed by the Contracting Governments concerned.

10 ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

10.1 На судне должны храниться, по крайней мере в течение минимального периода, установленного Администрацией, записи о следующей деятельности, упомянутой в плане охраны судна, учитывая положения правила XI-2/9.2.3:

- .1 подготовка, учения и занятия;
- .2 угрозы нарушения охраны и происшествия, связанные с охраной;
- .3 нарушения охраны;
- .4 изменения уровня охраны;
- .5 сообщения, имеющие отношение непосредственно к охране судна, такие как о конкретной угрозе судну или портовым средствам, на которых судно находится или находилось;
- .6 внутренние аудиторские проверки и пересмотр деятельности по охране;
- .7 периодический пересмотр оценки охраны судна;
- .8 периодический пересмотр плана охраны судна;
- .9 задействие каких-либо поправок к плану; и
- .10 техническое обслуживание, калибровка и проверки охранного оборудования, если оно имеется, включая проверки судовой системы оповещения;

10.2 Записи должны вестись на рабочем языке или языках судна. Если используемым языком или языками судна является какой-то другой, в отличие от английского, французского или испанского, то должен быть перевод на один из этих языков.

10.3 Записи можно хранить в электронном виде. В таком случае, они должны быть защищены процедурами, нацеленными на предотвращение несанкционированного стирания информации, ее искажения или внесения изменений.

10.4 Записи должны быть защищены от несанкционированного доступа или разглашения.

11 ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ

11.1 Компания должна назначить должностное лицо компании, ответственное за охрану. Это лицо может выполнять свои обязанности в отношении одного или более судов, в зависимости от количества или типов судов компании, при этом суда, за которые данное лицо отвечает,

10 RECORDS

10.1 Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3;

- .1 training, drills and exercises;
- .2 security threats and security incidents;
- .3 breaches of security;
- .4 changes in security level;
- .5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been;
- .6 internal audits and reviews of security activities;
- .7 periodic review of the ship security assessment;
- .8 periodic review of the ship security plan;
- .9 implementation of any amendments to the plan; and
- .10 maintenance, calibration and testing of security equipment, if any, including testing of the ship security alert system.

10.2 The records shall be kept in the working language or languages of the ship. If the language or languages used are not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

10.3 The records may be kept in an electronic format. In such a case, they shall be protected by procedures aimed at preventing their unauthorised deletion, destruction or amendment.

10.4 The records shall be protected from unauthorized access or disclosure.

11 COMPANY SECURITY OFFICER

11.1 The Company shall designate a company security officer. A person designated as the company security officer may act as the company security officer for one or more ships, depending on the number or types of ships the Company operates provided it is clearly identified for which ships this person is re-

должны быть четко определены. Компания, в зависимости от количества или типов эксплуатируемых ею судов, может назначить нескольких должностных лиц компании ответственными за охрану, при этом должно быть четко определено, за какие суда отвечает каждое из них. 11.2 Кроме оговоренных где-либо в данной части Кодекса, обязанности и ответственность должностного лица компании, ответственного за охрану, должны включать, не ограничиваясь этим, следующее:

- .1 совет относительно уровней угрозы, с которыми может столкнуться судно, на основе соответствующей оценки риска и иной информации по данному вопросу;
- .2 обеспечение проведения оценки охраны судна; .3 обеспечение разработки, представление на одобрение и последующее применение и поддержку плана охраны судна;
- .4 обеспечивать внесения в план охраны судна соответствующих изменений для исправления недостатков и для удовлетворения требований, предъявляемых к охране конкретного судна;
- .5 проведение внутренних аудиторских проверок и пересмотров деятельности по обеспечению охраны;
- .6 проведение первоначальной и последующих проверок судна Администрацией или признанной в области охраны организацией;
- .7 обеспечение того, чтобы в ходе внутренних аудиторских проверок, периодических пересмотров, проверок охраны и проверок выполнения требований были быстро выявлены и устранены недостатки и несоответствия;
- .8 повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности;
- .9 обеспечение адекватной подготовки лиц, ответственных за охрану судна;
- .10 обеспечение эффективной связи и сотрудничества лица командного состава с соответствующими должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану;
- .11 обеспечение совместимости требований охраны с требованиями безопасности на море;

sponsible. A Company may, depending on the number or types of ships they operate designate several persons as company security officers provided it is clearly identified for which ships each person is responsible.

11.2 In addition to those specified elsewhere in this part of the Code, the duties and responsibilities of the company security officer shall include, but are not limited to:

- .1 advising the level of threats likely to be encountered by the ship, using appropriate security assessments and other relevant information;
- .2 ensuring that ship security assessments are carried out;
- .3 ensuring the development, the submission for approval, and thereafter the implementation and maintenance of the ship security plan;
- .4 ensuring that the ship security plan is modified, as appropriate, to correct deficiencies and satisfy the security requirements of the individual ship;
- .5 arranging for internal audits and reviews of security activities;
- .6 arranging for the initial and subsequent verifications of the ship by the Administration or the recognised security organisation;
- .7 ensuring that deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance are promptly addressed and dealt with;
- .8 enhancing security awareness and vigilance;
- .9 ensuring adequate training for personnel responsible for the security of the ship;
- .10 ensuring effective communication and co-operation between the ship security officer and the relevant port facility security officers;
- .11 ensuring consistency between security requirements and safety requirement;

- .12 обеспечение того, чтобы планы охраны, используемые однотипными судами или группой судов, верно учитывали специфику каждого судна; и
- .13 обеспечение того, чтобы постоянно выполнялись любые альтернативные или эквивалентные системы обеспечения охраны, одобренные для конкретного судна или группы судов.

12 ЛИЦО КОМАНДНОГО СОСТАВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ СУДНА

12.1 На каждом судне назначается лицо командного состава, ответственное за охрану.

12.2 Кроме оговоренных где-либо в данной части Кодекса, обязанности и ответственность лица командного состава, ответственного за охрану, должны включать, не ограничиваясь этим, следующее:

- .1 проведение регулярных проверок охраны судна с целью обеспечения выполнения соответствующих мер по охране;
- .2 помощь и руководство в выполнении плана охраны судна, включая любые поправки к плану;
- .3 координация аспектов охраны при обработке груза и судовых запасов с другими членами экипажа судна и соответствующими должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану;
- .4 выдвижение предложений о внесении изменений в план охраны судна;
- .5 доклады должностному лицу компании, ответственному за охрану, о любых недостатках и несоответствиях, выявленных в ходе внутренних аудиторских проверок, периодических пересмотров, проверок охраны и проверок выполнения требований, и проведение действий по устранению недостатков;
- .6 повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности на судне;
- .7 обеспечение предоставления надлежащей подготовки членам экипажа судна, при необходимости;
- .8 подготовка докладов обо всех происшествиях, связанных с охраной;

í €

- .12 ensuring that, if sister-ship or fleet security plans are used, the plan for each ship reflects the ship-specific information accurately; and
- .13 ensuring that any alternative or equivalent arrangements approved for a particular ship or group of ships are implemented and maintained.

12 SHIP SECURITY OFFICER

12.1 A ship security officer shall be designated on each ship.

12.2 In addition to those specified elsewhere in this part of the Code, the duties and responsibilities of the ship security officer shall include, but are not limited to:

- .1 undertaking regular security inspections of the ship to ensure that appropriate security measures are maintained;
- .2 maintaining and supervising the implementation of the ship security plan, including any amendments to the plan;
- .3 co-ordinating the security aspects of the handling of cargo and ship's stores with other shipboard personnel and with the relevant port facility security officers;
- .4 proposing modifications to the ship security plan;
- .5 reporting to the Company Security Officer any deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance and implementing any corrective actions;
- .6 enhancing security awareness and vigilance on board;
- .7 ensuring that adequate training has been provided to shipboard personnel, as appropriate;
- .8 reporting all security incidents;

- .9 координация вопросов, связанных с выполнением плана охраны судна, с должностным лицом компании, ответственным за охрану, и с соответствующим должностным лицом портового средства, ответственным за охрану; и
- .10 обеспечение того, чтобы охранное оборудование, если оно имеется, надлежащим образом эксплуатировалось, проверялось, калибровалось и обслуживалось.

13 ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА, УЧЕНИЯ И ЗАНЯТИЯ ПО ВОПРОСАМ ОХРАНЫ СУДНА

13.1 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, и соответствующий береговой персонал должны обладать знаниями и пройти подготовку, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

13.2 Лицо командного состава судна, ответственное за охрану, должно обладать знаниями и пройти подготовку, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

13.3 Члены экипажа судна, имеющие специальные обязанности и несущие ответственность по охране, должны осознавать свою роль в соответствии с планом охраны судна, а также должны обладать достаточными знаниями и способностями для выполнения своих назначенных обязанностей, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

13.4 Принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса, для обеспечения эффективного исполнения плана охраны судна, учения должны проводиться через определенные периоды времени с учетом типа судна, замен персонала судна, портовых средств, в которые придется заходить судну, и других соответствующих обстоятельств.

13.5 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, своим участием в тренировках, проводимых через соответствующие периоды времени, должно обеспечивать эффективную координацию и внедрение судовых планов охраны, принимая во внимание руководство, представленное в части В Кодекса.

co-ordinating implementation of the ship security plan with the company security officer and the relevant port facility security officer; and

- .10 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any.

13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY

13.1 The company security officer and appropriate shore-based personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.2 The ship security officer shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.3 Shipboard personnel having specific security duties and responsibilities shall understand their responsibilities for ship security as described in the ship security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.4 To ensure the effective implementation of the ship security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the ship type, ship personnel changes, port facilities to be visited and other relevant circumstances, taking into account guidance given in part B of this Code.

13.5 The company security officer shall ensure the effective coordination and implementation of ship security plans by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14 ОХРАНА ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

14.1 Требуется, чтобы на портовом средстве персонал действовал, исходя из уровней охраны, установленных Договаривающимся правительством для портов на его территории. Меры и процедуры охраны должны осуществляться на портовом средстве так, чтобы приносить как можно меньше неудобств пассажирам и судам, судовому персоналу и гостям судна, чтобы не мешать обработке грузов и обслуживанию во избежание задержек.

14.2 При уровне охраны 1, для того чтобы определить меры по предотвращению происшествий, связанных с охраной, на всех портовых средствах, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса, проводится следующая деятельность:

- .1 обеспечение исполнения всех обязанностей портового средства по охране;
- .2 контроль доступа на портовое средство;
- .3 наблюдение за территорией портового средства, включая районы швартовки и якорной стоянки;
- .4 наблюдение за участками ограниченного доступа, чтобы убедиться, что доступ имеют только уполномоченные на то лица;
- .5 надзор за грузовыми операциями;
- .6 надзор за операциями с судовыми запасами; и
- .7 обеспечение доступности и готовности охраной связи.

14.3 При уровне охраны 2 должны быть приняты меры, дополнительные к каждой из обозначенных в пункте 14.2, предусмотренные планом охраны портового средства, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

14.4 При уровне охраны 3 должны быть приняты дальнейшие особые защитные меры, предусмотренные планом охраны судна для каждого из обозначенных в пункте 14.2, принимая во внимание руководство, представленного в части В данного Кодекса.

14.4.1 Кроме того, при уровне охраны 3 портовые средства должны выполнять все инструкции по охране, отданные Договаривающимся правительством, на территории которого расположено это портовое средство, и сообщить ему об этом.

14 PORT FACILITY SECURITY

14.1 A port facility is required to act upon the security levels set by the Contracting Government within whose territory it is located. Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference with, or delay to, passengers, ship, ship's personnel and visitors, goods and services.

14.2 At security level 1, the following activities shall be carried out through appropriate measures in all port facilities, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

- .1 ensuring the performance of all port facility security duties;
- .2 controlling access to the port facility;
- .3 monitoring of the port facility, including anchoring and berthing area(s);
- .4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- .5 supervising the handling of cargo; .6 supervising the handling of ship's stores; and .7 ensuring that security communication is readily available.

14.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4.1 In addition, at security level 3, port facilities are required to respond to and implement any security instructions given by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

14.5 При получении должностным лицом портового средства, ответственным за охрану, сведений о затруднении судна в выполнении требований главы XI-2 или данной части Кодекса, или же при проведении должных мероприятий по плану охраны судна, или, в случае уровня охраны 3, при выполнении инструкций по охране, отданных Договаривающимся правительством, на территории которого расположено это портовое средство, он должен связаться с лицом командного состава, ответственным за охрану судна, и координировать соответствующие действия.

14.6 Если должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, получит сообщение о том, что судно имеет более высокий уровень охраны, чем портовое средство, ему надлежит сообщить об этом компетентному органу и, связавшись с лицом командного состава, ответственным за охрану судна, при необходимости, координировать соответствующие действия.

15 ОЦЕНКА ОХРАНЫ ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

15.1 Оценка охраны портовых средств является важной и неотъемлемой частью процесса разработки и приведения на уровень современности плана охраны портового средства.

15.2 Оценка охраны портового средства выполняется Договаривающимся правительством, на территории которого расположено это портовое средство. Договаривающееся правительство может уполномочить признанную в области охраны организацию провести оценку охраны конкретного портового средства, расположенного на его территории.

15.2.1 Если оценка охраны портового средства выполнена признанной в области охраны организацией, то оценка охраны должна быть рассмотрена и одобрена Договаривающимся правительством, на территории которого находится портовое средство, на предмет соответствия положениям данного раздела.

15.3 Лица, выполняющие эту оценку, должны иметь соответствующие навыки оценки охраны портового средства в соответствии с положениями данного раздела, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

15.4 Оценки охраны портового средства периодически пересматриваются и приводятся на уровень современности, с учетом меняющегося характера угроз и/или незначитель-

14.5 When a port facility security officer is advised that a ship encounters difficulties in complying with the requirements of chapter XI-2 or this part or in implementing the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3 following any security instructions given by the Contracting Government within whose territory the port facility is located, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and co-ordinate appropriate actions.

14.6 When a port facility security officer is advised that a ship is at a security level, which is higher than that of the port facility, shall report the matter to the competent authority and shall liaise with the ship security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

15.1 The port facility security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the port facility security plan.

15.2 The port facility security assessment shall be carried out by the Contracting Government within whose territory the port facility is located. A Contracting Government may authorise a recognised security organisation to carry out the port facility security assessment of a specific port facility located within its territory.

15.2.1 When the port facility security assessment has been carried out by a recognised security organisation, the security assessment shall be reviewed and approved for compliance with this section by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

15.3 The persons carrying out the assessment shall have appropriate skills to evaluate the security of the port facility in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

15.4 The port facility security assessments shall periodically be reviewed and updated, taking account of changing threats and/or minor changes in the port facility and shall always be

ных изменений в портовом средстве; они всегда должны пересматриваться и приводиться на уровень современности при значительных изменениях в портовом средстве.

15.5 Оценка охраны портового средства включает, по меньшей мере, следующие элементы:

- .1 определение и оценка важного имущества и инфраструктуры, защита которых важна;
- .2 определение возможных угроз имуществу и инфраструктуре, и вероятности их реализации, с целью принятия мер по обеспечению охраны и очередности проведения этих мер;
- .3 выявление, выбор контрмер и очередности контрмер и процедурных изменений, и определение уровней их эффективности для снижения уязвимости; и
- .4 выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

15.6 Договаривающееся правительство может допустить, чтобы оценка охраны портового средства охватывала более одного портового средства, если оператор, местоположение, эксплуатация, оборудование и устройство этих портовых средств подобны. Любое Договаривающееся правительство, которое допускает такое решение, сообщает в Организацию об этой особенности.

15.7 По завершении оценки охраны портового средства, должен быть подготовлен отчет, включающий краткие сведения о том, как проводилась оценка, описание каждого выявленного уязвимого звена и контрмер, которые могут быть приняты относительно каждого уязвимого звена. Отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

16 ПЛАН ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

16.1 Каждое портовое средство должно иметь план охраны портового средства, адекватный по плану взаимодействия судно/порт. Он разрабатывается и выполняется на основе оценки охраны портового средства. Планом предусматриваются три уровня охраны, определенные в данной части Кодекса.

16.1.1 При условии соблюдения положений пункта 16.2, признанная в области охраны организация может подготовить план охраны портового средства, имеющего специфические особенности.

reviewed and updated when major changes to the port facility take place.

15.5 The port facility security assessment shall include, at least, the following elements:

- .1 identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect;
- .2 identification of possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritize security measures;
- .3 identification, selection and prioritization of counter measures and procedural changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability; and
- .4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

15.6 The Contracting Government may allow a port facility security assessment to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an arrangement shall communicate to the Organization particulars thereof.

15.7 Upon completion of the port facility security assessment, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

16.1 A port facility security plan shall be developed and maintained, on the basis of a port facility security assessment, for each port facility, adequate for the ship/port interface. The plan shall make provisions for the three security levels, as defined in this part of the Code.

16.1.1 Subject to the provisions of paragraph 16.2, a recognized security organization may prepare the port facility security plan of a specific port facility.

16.2 План охраны портового средства должен быть одобрен Договаривающимся правительством, на территории которого расположено это портовое средство.

16.3 Такой план разрабатывается, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса. Он составляется на языке, являющемся рабочим для персонала портового средства. Планом должно охватываться, по меньшей мере, следующее:

- .1 меры для предотвращения того, чтобы на территории средства или на судне не оказались предназначенные для применения против людей, судов или портов оружие и любые другие опасные вещества, на перевозку которых нет разрешения;
- .2 меры для предотвращения неразрешенного доступа на территорию средства, на ошвартованные суда и на участки ограниченного доступа на территории средства;
- .3 процедуры реагирования на угрозы или нарушение охраны, включая положения по поддержанию выполнения критически важных операций портового средства или взаимодействия судно/порт;
- .4 процедуры реагирования по инструкциям об охране, отданные Договаривающимся правительством портовому средству, расположенному на его территории, при уровне охраны 3;
- .5 процедуры эвакуации в случае угрозы или нарушения охраны;
- .6 обязанности по охране, вмененные лицам, обеспечивающим охрану, и остальному персоналу портового средства;
- .7 процедуры взаимодействия с судами в вопросах охраны;
- .8 процедуры периодического пересмотра плана и приведения его на уровень современности;
- .9 процедуры докладов о происшествиях, связанных с охраной;
- .10 сведения о должностном лице портового средства, ответственном за охрану, включая его контактный адрес, доступный круглосуточно;
- .11 меры по обеспечению защиты информации, содержащейся в плане;

16.2 The port facility security plan shall be approved by the Contracting Government in whose territory the port facility is located.

16.3 Such a plan shall be developed taking into account the guidance given in Part B of this Code and shall be in the working language of the port facility. The plan shall address, at least, the following:

- .1 measures designed to prevent weapons or any other dangerous substances and devices intended for use against people, ships or ports and the carriage of which is not authorized, from being introduced into the port facility or on board a ship;
- .2 measures designed to prevent unauthorized access to the port facility, to ships moored at the facility, and to restricted areas of the facility;
- .3 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the port facility or ship/port interface;
- .4 procedures for responding to any security instructions the Contracting Government, in whose territory the port facility is located, may give at security level 3;
- .5 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;
- .6 duties of port facility personnel assigned security responsibilities and of other facility personnel on security aspects;
- .7 procedures for interfacing with ship security activities;
- .8 procedures for the periodic review of the plan and updating;
- .9 procedures for reporting security incidents;
- .10 identification of the port facility security officer including 24-hour contact details;
- .11 measures to ensure the security of the information contained in the plan;

- .12 меры по обеспечению эффективной охраны груза и средств грузоперевозки на территории портового средства;
- .13 процедуры аудиторской проверки плана охраны портового средства;
- .14 процедуры реагирования в случае приведения в действие судовой системы оповещения при стоянке судна; и
- .15 процедуры для облегчения схода судового персонала на берег или кадровые замены, а также доступ на судно гостей, включая представителей попечительских организаций и организаций, проявляющих заботу об условиях труда моряков.

16.3.1 Лица, проводящие внутренние аудиторские проверки деятельности по обеспечению охраны, указанной в плане, или оценивающие его выполнение, должны быть независимыми от деятельности проверяемого субъекта, если только это невыполнимо с практической точки зрения из-за размеров и характера портового средства.

16.4 План охраны портового средства может быть объединен с планом охраны порта или с любым другим планом или планами порта на случай чрезвычайной ситуации, или же быть их частью.

16.5 Договаривающееся правительство, на территории которого находится портовое средство, должно определить, какие именно изменения плана охраны портового средства, не должны задействоваться, до тех пор пока они не будут одобрены им.

16.6 План может содержаться в электронном виде. В таком случае он должен быть защищен процедурами, направленными на предотвращение несанкционированного стирания информации, ее искажения или внесения изменений.

16.7 План должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

16.8 Договаривающиеся правительства могут позволить, чтобы план охраны портового средства охватывал более одного портового средства, если оператор, местоположение, эксплуатация, оборудование и устройство этих портовых средств подобны. Любое Договаривающееся правительство, допускающее такое альтернативное решение, подробно сообщает Организации об этой особенности.

- .12 measures designed to ensure effective security of cargo and the cargo handling equipment at the port facility;
- .13 procedures for auditing the port facility security plan;
- .14 procedures for responding in case the ship security alert system of a ship at the port facility has been activated; and
- .15 procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers' welfare and labour organizations.

16.3.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the port facility.

16.4 The port facility security plan may be combined with, or be part of, the port security plan or any other port emergency plan or plans.

16.5 The Contracting Government in whose territory the port facility is located shall determine which changes to the port facility security plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by them.

16.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorised deletion, destruction or amendment.

16.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16.8 Contracting Governments may allow a port facility security plan to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an alternative arrangement, shall communicate to the Organization particulars thereof.

17 ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО ПОРТОВОГО СРЕДСТВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ

17.1 На каждое портовое средство назначается должностное лицо, ответственное за охрану. Один человек может быть назначен должностным лицом, ответственным за охрану одного портового средства или более.

17.2 Кроме оговоренных где-либо в данной части Кодекса, обязанности и ответственность должностного лица, ответственного за охрану портового средства, включают, не ограничиваясь этим, следующее:

- .1 проведение первоначального исчерпывающего освидетельствования охраны портового средства, с учетом соответствующей оценки охраны портового средства;
- .2 обеспечение выработки и поддержки плана охраны портового средства;
- .3 внедрение и выполнение плана охраны портового средства;
- .4 проведение регулярных проверок охраны портового средства для непрерывного поддержания должного уровня мер охраны;
- .5 выработка и внедрение, по мере необходимости, предложений об изменениях в плане охраны портового средства для исправления недостатков и приведения плана на уровень современности, принимая во внимание соответствующие изменения в портовом средстве;
- .6 повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности персонала портового средства;
- .7 обеспечение того, чтобы персоналу, ответственному за охрану портового средства, предоставлялась надлежащая подготовка;
- .8 доклады соответствующим властям и письменная регистрация случаев угрозы защищенности портового средства;
- .9 координация действий по выполнению плана охраны портового средства с соответствующими должностными лицами компании и с лицами командного состава, ответственными за охрану судов;

17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

17.1 A port facility security officer shall be designated for each port facility. A person may be designated as the port facility security officer for one or more port facilities.

17.2 In addition to those specified elsewhere in this part of the Code, the duties and responsibilities of the port facility security officer shall include, but are not limited to:

- .1 conducting an initial comprehensive security survey of the port facility taking into account the relevant port facility security assessment;
- .2 ensuring the development and maintenance of the port facility security plan;
- .3 implementing and exercising the port facility security plan;
- .4 undertaking regular security inspections of the port facility to ensure the continuation of appropriate security measures;
- .5 recommending and incorporating, as appropriate, modifications to the port facility security plan in order to correct deficiencies and to update the plan to take into account of relevant changes to the port facility;
- .6 enhancing security awareness and vigilance of the port facility personnel;
- .7 ensuring adequate training has been provided to personnel responsible for the security of the port facility;
- .8 reporting to the relevant authorities and maintaining records of occurrences which threaten the security of the port facility;
- .9 co-ordinating implementation of the port facility security plan with the appropriate Company and ship security officer(s);

- .10 обеспечение, при необходимости, согласованного взаимодействия со службами безопасности;
- .11 обеспечение того, чтобы охраняющий портовое средство персонал отвечал установленным стандартам;
- .12 обеспечение того, чтобы охранное оборудование, если оно имеется, надлежащим образом эксплуатировалось, проверялось, калибровалось и обслуживалось; и
- .13 оказание помощи, когда это необходимо, лицам командного состава, ответственным за охрану судна, при идентификации лиц, добивающихся доступа на судно.

17.3 Должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, должна оказываться необходимая поддержка в выполнении обязанностей и реализации ответственности, налагаемых главой XI-2 Конвенции и данной частью Кодекса.

18 ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА, УЧЕНИЯ И ЗАНЯТИЯ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

18.1 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и соответствующий персонал охраны должны обладать знаниями и пройти подготовку, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

18.2 Персонал, обеспечивающий охрану портового средства, имеющий специфичные обязанности по охране, должен понимать их и нести ответственность за охрану портового средства, как описано в плане охраны портового средства. Он должен иметь достаточно знаний и способностей для выполнения предписанных обязанностей, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

18.3 Для обеспечения эффективного выполнения плана охраны портового средства, учения должны проводиться через соответствующие периоды времени, принимая во внимание типы операций на портовом средстве, кадровые замены на портовом средстве, тип судна, которое обслуживается портовым средством, и другие соответствующие обстоятельства, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

18.4 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, участвуя в занятиях через соответствующие

- .10 co-ordinating with security services, as appropriate;
- .11 ensuring that standards for personnel responsible for security of the port facility are met;
- .12 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any; and
- .13 assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested.

17.3 The port facility security officer shall be given the necessary support to fulfil the duties and responsibilities imposed by chapter XI-2 and this part of the Code.

18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON PORT FACILITY SECURITY

18.1 The port facility security officer and appropriate port facility security personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.2 Port facility personnel having specific security duties shall understand their duties and responsibilities for port facility security, as described in the port facility security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.3 To ensure the effective implementation of the port facility security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the types of operations of the port Facility, port facility personnel changes, the type of ship the port facility is serving and other relevant circumstances, taking into account guidance given in part B of this Code.

18.4 The port facility security officer shall ensure the effective co-ordination and implementation of the port facility secu-

периоды времени, должно обеспечивать эффективную координацию и выполнение плана охраны портового средства, принимая во внимание руководство, представленное в части В Кодекса.

19 ПРОВЕРКА СУДОВ И ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ СУДАМ

19.1 Проверки

19.1.1 Каждое судно, к которому применяется данная часть Кодекса, подлежит указанным ниже проверкам:

- .1 первоначальная проверка до ввода судна в эксплуатацию или до того как Свидетельство, требуемое пунктом 19.2, выдается впервые; она включает полную проверку системы охраны судна и любого связанного с ней оборудования охраны, охваченных соответствующими положениями главы XI-2 Конвенции, данной частью Кодекса и одобренным планом охраны судна. Эта проверка должна удостоверить, что система охраны и любое связанное с ней оборудование охраны судна полностью отвечают применимым требованиям главы XI-2 Конвенции и данной части Кодекса, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;
- .2 проверка на возобновление Свидетельства с периодичностью, установленной Администрацией, но не превышающей пяти лет, за исключением случаев применения пункта 19.3.1 или 19.3.4. Эта проверка должна удостоверить, что система охраны и любое связанное с ней оборудование охраны судна полностью отвечают применимым требованиям главы XI-2 Конвенции, данной части Кодекса и одобренного плана охраны судна, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;
- .3 по меньшей мере одна промежуточная проверка. Если проводится только одна промежуточная проверка, она должна проводиться между второй и третьей ежегодными датами Свидетельства, определение которых дано в правиле 1/2(п). Промежуточная проверка должна включать инспекцию системы охраны и любого связанного с ней оборудования охраны

рity plan by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

19 VERIFICATION AND CERTIFICATION OF SHIPS

19.1 Verifications

19.1.1 Each ship to which this part of the Code applies shall be subject to the verifications specified below:

- .1 an initial verification before the ship is put in service or before the Certificate required under paragraph 19.2 is issued for the first time, which shall include a complete verification of its security system and any associated security equipment covered by the relevant provisions of chapter XI-2, this part of the Code and the approved ship security plan. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2 and this part of the Code, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;

a renewal verification at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where paragraph 19.3.1 or 19.3.4 is applicable. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2, this part of the Code and the approved Ship Security Plan, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;

at least one intermediate verification. If only one intermediate verification is carried out it shall take place between the second and third anniversary date of the Certificate as defined in regulation 1/2(n). The intermediate verification shall include inspection of the security system and any associated security equipment of the ship to ensure that it remains satisfactory for the

судна, чтобы удостовериться в том, что они остаются в удовлетворительном состоянии, пригодном для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Проведение такой промежуточной проверки должно быть подтверждено в Свидетельстве;

- .4 дополнительные проверки, определенные Администрацией.

19.1.2 Проверки судов проводятся должностными лицами Администрации. Администрация, однако, может поручить проведение проверок признанной в области охраны организации, упомянутой в правиле XI-2/1 Конвенции.

19.1.3 В каждом случае заинтересованная Администрация полностью гарантирует полноту и эффективность проверки и предпринимает действия по обеспечению необходимых мер для выполнения этого обязательства.

19.1.4 Система охраны и любое связанное с ней оборудование судна после проверки поддерживаются в состоянии, отвечающем положениям правил XI-2/4.2 и XI-2/6 Конвенции, данной части Кодекса и одобренному плану охраны судна. После завершения любой проверки в соответствии с пунктом 19.1.1, без разрешения Администрации не должно вноситься каких-либо изменений в систему охраны и в любое связанное с ней оборудование.

19.2 Выдача или подтверждение Свидетельства

19.2.1 Международное свидетельство об охране судна выдается после первоначальной проверки или проверки для возобновления Свидетельства в соответствии с положениями пункта 19.1.

19.2.2 Такое Свидетельство выдается или подтверждается либо Администрацией, либо признанной в области охраны организацией, действующей от имени Администрации.

19.2.3 Другое Договаривающееся правительство, по просьбе Администрации, может подвергнуть судно проверке и, убедившись, что судно отвечает положениям пункта 19.1.1, - выдать Международное свидетельство об охране судна или, где это применимо, уполномочить выдачу и подтвердить или уполномочить подтверждение этого Свидетельства в соответствии с данным Кодексом.

19.2.3.1 Экземпляр Свидетельства и экземпляр Акта проверки должны направляться как можно скорее запрашивающей Администрации.

service for which the ship is intended. Such intermediate verification shall be endorsed on the Certificate;

- .4 any additional verifications as determined by the Administration.

19.1.2 The verifications of ships shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the verifications to a recognized security organization referred to in regulation XI-2/1.

19.1.3 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the verification and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

19.1.4 The security system and any associated security equipment of the ship after verification shall be maintained to conform with the provisions of regulations XI-2/4.2 and XI-2/6, this part of the Code and the approved ship security plan. After any verification under paragraph 19.1.1 has been completed, no changes shall be made in security system and in any associated security equipment or the approved ship security plan without the sanction of the Administration.

19.2 Issue or endorsement of Certificate

19.2.1 An International Ship Security Certificate shall be issued after the initial or renewal verification in accordance with the provisions of paragraph 19.1.

19.2.2 Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by the a recognized security organization acting on behalf of the Administration.

19.2.3 Another Contracting Government may, at the request of the Administration, cause the ship to be verified and, if satisfied that the provisions of paragraph 19.1.1 are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Ship Security Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Code.

19.2.3.1 A copy of the Certificate and a copy of the verification report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

19.2.3.2 Выданное таким образом Свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации; оно имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное на основании пункта 19.2.2

19.2.4 Международное свидетельство об охране судна составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении к данному Кодексу. Если используемый в Свидетельстве язык не является английским, французским или испанским, то его текст должен иметь перевод на один из этих языков.

19.3 Срок действия и действительность Свидетельства

19.3.1 Международное свидетельство об охране судна выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет.

19.3.2 Если проверка для возобновления Свидетельства закончена в течение трех месяцев до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания проверки для возобновления Свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.

19.3.2.1 Если проверка для возобновления Свидетельства закончена после даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания проверки для возобновления Свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.

19.3.2.2 Если проверка для возобновления Свидетельства закончена более чем за три месяца до истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания проверки для возобновления Свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания проверки для возобновления Свидетельства.

19.3.3 Если Свидетельство выдается на срок менее пяти лет, Администрация может продлить действительность Свидетельства путем переноса даты истечения срока его действия до максимального срока, установленного в пункте 19.3.1, при условии что проведены соответствующие проверки, упомянутые в разделе 19.1.1, применяемые когда Свидетельство выдается на пятилетний срок.

19.2.3.2 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under paragraph 19.2.2.

19.2.4 The International Ship Security Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in the appendix to this Code. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

19.3 Duration and validity of certificate

19.3.1 An International Ship Security Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

19.3.2 When the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

19.3.2.1 When the renewal verification is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

19.3.2.2 When the renewal verification is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

19.3.3 If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 19.3.1, provided that the verifications referred to in paragraph 19.1.1 applicable when a Certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

19.3.4 Если проверка для возобновления Свидетельства была закончена, а новое Свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, Администрация или признанная в области охраны организации, действующая от имени Администрации, могут подтвердить существующее Свидетельство; такое Свидетельство должно признаваться действительным на срок, который не должен быть более пяти месяцев с даты истечения указанного в нем срока действия.

19.3.5 Если в момент истечения срока Свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть проверено, срок действия Свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть проверено, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое Свидетельство не должно продлеваться на срок более трех месяцев, а судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть проверено, покинуть этот порт без нового Свидетельства, в силу этого продления. Когда закончена проверка для возобновления Свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

19.3.6 Свидетельство, выданное судну, занятому на коротких рейсах, которое не было продлено в соответствии с вышеуказанными положениями данного раздела, может быть продлено Администрацией на срок до одного месяца с даты истечения срока, указанной в Свидетельстве. Когда закончена проверка для возобновления Свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

19.3.7 Если промежуточная проверка закончена до срока, указанного в пункте 19.1.1, то:

- .1 дата истечения срока, указанная в Свидетельстве, должна быть изменена путем подтверждения на дату, которая не должна быть более чем на три года более поздней, чем дата, на которую была завершена промежуточная проверка;

19.3.4 If a renewal verification has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the Administration or recognized security organization acting on behalf of the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

19.3.5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is verified, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and the ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be verified, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal verification is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the expiry date of the existing Certificate before the extension was granted.

19.3.6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this section may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal verification is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

19.3.7 If an intermediate verification is completed before the period specified in paragraph 19.1.1, then:

- .1 the expiry date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three years later than the date on which the intermediate verification was completed;

дата истечения срока может оставаться без изменения, при условии что проведена одна дополнительная проверка или более, так чтобы не превышались максимальные интервалы между проверками, предписываемыми пунктом 19.1.1. Свидетельство, выданное в соответствии с пунк-

19.3.8

том 19.2, должно терять силу в любом из следующих случаев:

- .1 если соответствующие проверки не завершены в сроки, указанные в пункте 19.1.1;
- .2 если Свидетельство не имеет подтверждения в соответствии с пунктом 19.1.1.3 и, если применимо, — в соответствии с пунктом 19.3.7.2;
- .3 если компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, не эксплуатируемого ранее этой компанией; и
- .4 если судно передано под флаг другого государства.

19.3.9 В случае если:

- .1 судно передается под флаг другого Договаривающегося правительства, то Договаривающееся правительство государства, под флагом которого судно прежде дано было право плавания, должно как можно скорее передать принимающей Администрации экземпляры Свидетельств или всю информацию, относящуюся к Международному свидетельству об охране судна, которые были на судне до его передачи под другой флаг, и экземпляры соответствующих актов проверки; или
- .2 компания, принявшая на себя ответственность за эксплуатацию судна, не эксплуатируемого ранее этой компанией, то передающая ответственность компания должна как можно скорее передать принимающей ответственность компании экземпляры всей информации, относящейся к Международному свидетельству об охране судна, или облегчить проверки, упомянутые в пункте 19.4.2.

19.4 Оформление Временного свидетельства

19.4.1 Свидетельства, упомянутые в пункте 19.2, выдаются, только если Администрация, выдающая Свидетельство, полностью удовлетворена тем, что судно выполняет требования пункта 19.1. Однако, после 1 июля 2004 г., по причине:

- .2 the expiry date may remain unchanged provided one or more additional verifications are carried out so that the maximum intervals between the verifications prescribed by paragraph 19.1.1 are not exceeded.

19.3.8 A Certificate issued under paragraph 19.2 shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant verifications are not completed within the periods specified under paragraph 19.1.1;
- .2 if the Certificate is not endorsed in accordance with paragraph 19.1.1.3 and 19.3.7.2 if applicable;
- .3 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company; and
- .4 upon transfer of the ship to the flag of another State.

19.3.9 In the case of:

- .1 a transfer of a ship to the flag of another Contracting Government, the Contracting Government whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the receiving Administration copies of, or all information relating to, the International Ship Security Certificate carried by the ship before the transfer and copies of available verification reports, or
- .2 a Company that assumes responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company, the previous Company shall as soon as possible, transmit to the receiving Company copies of any information related to the International Ship Security Certificate or to facilitate the verifications described in paragraph 19.4.2.

19.4 Interim certification

19.4.1 The Certificates specified in paragraph 19.2 shall be issued only when the Administration issuing the Certificate is fully satisfied that the ship complies with the requirements of paragraph 19.1. However, after July 2004, for the purposes of:

- .1 того, что судно не имеет Свидетельства при поставке судна или перед его вводом в эксплуатацию, или при повторном вводе в эксплуатацию; .2 передачи судна из под флага одного Договаривающегося правительства под флаг другого Договаривающегося правительства; .3 передачи судна под флаг Договаривающегося правительства из под флага государства, не являющегося Договаривающейся стороной; или .4 когда компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое ранее не эксплуатировалось этой компанией;

до тех пор пока не выдано упомянутое в пункте 19.2 Свидетельство, Администрация может разрешить выдачу Временного международного свидетельства об охране судна по форме, представленной в Дополнении к данной части Кодекса.

19.4.2 Временное международное свидетельство об охране судна должно выдаваться, только когда Администрация или признанная в области охраны организация, от имени Администрации, проверила и убедилась, что:

- .1 выполнена оценка охраны судна, требуемая данной частью Кодекса;
- .2 экземпляр плана охраны судна, удовлетворяющего требованиям главы XI-2 Конвенции и части А данного Кодекса, находится на борту, был представлен для рассмотрения и одобрения и задействован на судне;
- .3 имеется судовая система оповещения, удовлетворяющая требованиям правила XI-2/6, если она требуется;
- .4 должностное лицо компании, ответственное за охрану, .1 обеспечило:
 - .1 рассмотрение плана охраны судна на соответствие данной части Кодекса; .2 представление плана на одобрение; и
 - .3 задействование плана на судне; и
- .2 определило необходимые мероприятия, включая учения, тренировки, промежуточные проверки, дающие основания должностному лицу компа-

- .1 a ship without a Certificate, on delivery or prior to its entry or re-entry into service;
- .2 transfer of a ship from the flag of a Contracting Government to the flag of another Contracting Government;
- .3 transfer of a ship to the flag of a Contracting Government from a State which is not a Contracting Government; or
- .4 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company;

until the certificate referred to in paragraph 19.2 is issued, the Administration may cause an Interim International Ship Security Certificate to be issued, in a form corresponding to the model given in the Appendix to this part of the Code. 19.4.2 An Interim International Ship Security Certificate shall only be issued when the Administration or recognized security organization, on behalf of the Administration, has verified that:

- .1 the ship security assessment required by this part of the Code has been completed;
- .2 a copy of the ship security plan meeting the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code is provided on board, has been submitted for review and approval, and is being implemented on the ship;
- .3 the ship is provided with a ship security alert system meeting the requirements of regulation XI-2/6, if required,
- .4 the Company Security Officer:
 - .1 has ensured:
 - .1 the review of the ship security plan for compliance with this part of the Code,
 - .2 that the plan has been submitted for approval, and
 - .3 that the plan is being implemented on the ship, and
 - .2 has established the necessary arrangements, including arrangements for drills, exercises and internal audits, through which the Company Security Officer

нии, ответственному за охрану, быть уверенным в том, что в течение 6 месяцев судно успешно пройдет проверку в соответствии с положениями пункта 19.1.1.1; .5 проведены мероприятия по выполнению требуемых

проверок по пункту 19.1.1.1;

.6 капитан, лицо командного состава, ответственное за охрану судна, и другой персонал судна, имеющий специфичные обязанности по охране, знают свои обязанности и ответственность, указанные в данной части Кодекса, и соответствующие положения плана охраны судна, имеющегося на борту; обеспечены такой информацией на рабочем или понятном для персонала судна языке или языках; и

.7 лицо командного состава, ответственное за охрану судна, удовлетворяет требованиям данной части Кодекса.

19.4.3 Временное международное свидетельство об охране судна может быть выдано Администрацией или признанной в области охраны организацией, уполномоченной действовать от ее имени.

19.4.4 Временное международное свидетельство об охране судна выдается на шесть месяцев или до даты выдачи Свидетельства, предусмотренного пунктом 19.2, смотря по тому, какая из дат наступит раньше; такое Свидетельство не может продлеваться.

19.4.5 Никакое Договаривающееся правительство не может уполномочить выдачу судну последующего Временного международного свидетельства об охране, если, по мнению Администрации или признанной в области охраны организации, одной из целей судна или компании, требующей наличия такого Свидетельства, является стремление избежать полного соответствия главе XI-2 Конвенции и данной части Кодекса после периода, охватываемого первоначальным Временным свидетельством, как указано в пункте 19.4.4.

19.4.6 Для целей правила XI-2/9, Договаривающиеся правительства могут, до принятия Временного международного свидетельства об охране судна в качестве действительного Свидетельства, убедиться в том, что требования пунктов 19.4.2.4 - 19.4.2.6 выполнены.

is satisfied that the ship will successfully complete the required verification in accordance with paragraph 19.1.1.1, within 6 months;

.5 arrangements have been made for carrying out the required verifications under paragraph 19.1.1.1;

.6 the master, the ship's security officer and other ship's personnel with specific security duties are familiar with their duties and responsibilities as specified in this part of the Code; and with the relevant provisions of the ship security plan placed on board; and have been provided such information in the working language of the ship's personnel or languages understood by them; and

.7 the ship security officer meets the requirements of this part of the Code.

19.4.3 An Interim International Ship Security Certificate may be issued by the Administration or by a recognized security organization authorized to act on its behalf.

19.4.4 An Interim International Ship Security Certificate shall be valid for 6 months, or until the Certificate required by paragraph 19.2 is issued, whichever comes first, and may not be extended.

19.4.5 No Contracting Government shall cause a subsequent, consecutive Interim International Ship Security Certificate to be issued to a ship if, in the judgment of the Administration or the recognized security organization, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such Certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and this part of the Code beyond the period of the initial interim certificate as specified in paragraph 19.4.4.

19.4.6 For the purposes of regulation XI-2/9, Contracting Governments may, prior to accepting an Interim International Ship Security Certificate as a valid Certificate, ensure that the requirements of paragraphs 19.4.2.4 to 19.4.2.6 have been met.

ДОПОЛНЕНИЕ К ЧАСТИ А

ДОПОЛНЕНИЕ 1

Форма Международного свидетельства об охране судна

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОХРАНЕ СУДНА

(Герб государства)
Свидетельство №

(Государство)

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ (Кодекс ОСПС)

По уполномочию Правительства _____

(Название государства)

(Уполномоченные лица или организация)

Название судна:

Регистровый номер или позывной сигнал:

Порт приписки:

Тип судна:

Валовая вместимость:

Номер ИМО:

Название и адрес компании:

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 что система охраны и любое оборудование, относящееся к охране судна, было проверено в соответствии с пунктом 19.1 части А Кодекса ОСПС;

2 что проверкой установлено, что система охраны и любое оборудование, относящееся к охране судна, находятся во всех отношениях в удовлетворительном состоянии и что судно удовлетворяет применимым требованиям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС;

3 что на судне имеется одобренный план охраны судна.

Дата первоначальной проверки / проверки для возобновления

Свидетельства, на которой это Свидетельство основано,

Настоящее Свидетельство действительно до, при условии проведения проверок в соответствии с пунктом 19.1.1 части А Кодекса ОСПС.

Выдано в (Место выдачи Свидетельства)

Дата выдачи

(Подпись надлежащим образом уполномоченного
лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

APPENDIX TO PART A

APPENDIX 1

Form of the International Ship Security Certificate

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(Official seal)
Certificate No.

(State)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)

Under the authority of the Government of _____

(Name of State)

by

(Persons or organization authorized)

Name of ship:

Distinctive number or letters:

Port of registry:

Type of ship:

Gross tonnage:

IMO Number:

Name and address of the Company:

THIS IS TO CERTIFY:

1 that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with paragraph 19.1 of part A of the ISPS Code;

2 that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;

3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which

this Certificate is based

This Certificate is valid untilsubject to verifications in accordance with paragraph 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at (Place of issue of the Certificate)

Date of issue

(Signature of the duly authorized official
issuing the Certificate)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ ПРОВЕРКИ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проведении промежуточной проверки, требуемой пунктом 19.1.1 части А Кодекса ОСПС, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС.

Промежуточная проверка

Подписано
(Подпись уполномоченного лица)

Место
Дата ..

(Печать или штамп организации)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПРОВЕРОК*

Дополнительная проверка

Подписано
(Подпись уполномоченного лица)

Место
Дата ..

(Печать или штамп организации)

Дополнительная проверка

Подписано
(Подпись уполномоченного лица)

Место
Дата ..

(Печать или штамп организации)

Дополнительная проверка

Подписано
(Подпись уполномоченного лица)

Место
Дата ..

(Печать или штамп организации)

Эта часть Свидетельства должна быть адаптирована Администрацией, и должно быть указано, установлены ли дополнительные проверки, как предусмотрено в пункте 19.1.1.4.

ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION

THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate verification required by paragraph 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Intermediate verification

Signed
(Signature of authorized official)

Place .
Date ..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL VERIFICATIONS*

Additional verification

Signed
(Signature of authorized official)

Place
Date .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional verification

Signed
(Signature of authorized official)

Place .
Date ..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional verification

Signed
(Signature of authorized official)

Place .
Date ..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

This part of the certificate shall be adapted by the Administration to indicate whether it has established additional verifications as provided for in paragraph 19.1.1.4.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА В
СООТВЕТСТВИИ С РАЗДЕЛОМ А/19.3.7.2 КОДЕКСА ОСПС

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проведении дополнительной проверки, требуемой пунктом 19.3.7.2 части А Кодекса ОСПС, установлено, что судно полностью отвечает соответствующим положениям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС.

Подписано
(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата ..

(Печать или штамп организации)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ
СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА,
ВЫДАННОГО НА СРОК МЕНЕЕ ПЯТИ ЛЕТ В СЛУЧАЕ
ПРИМЕНЕНИЯ РАЗДЕЛА А/19.3.3 КОДЕКСА ОСПС

Судно отвечает соответствующим положениям части А Кодекса ОСПС, а Свидетельство, в соответствии с пунктом 19.3.3 части А Кодекса ОСПС, считается действительным до

Подписано
(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата ..

(Печать или штамп организации)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОВЕДЕНИЯ
ПРОВЕРКИ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА
И ПРИМЕНЕНИЯ РАЗДЕЛА А/19.3.4 КОДЕКСА ОСПС

Судно отвечает соответствующим положениям части А Кодекса ОСПС, а Свидетельство, в соответствии с пунктом 19.3.4 части А Кодекса ОСПС, считается действительным до

Подписано
(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата ..

(Печать или штамп организации)

ADDITIONAL VERIFICATION IN
ACCORDANCE WITH SECTION A/19.3.7.2 OF
THE ISPS CODE

THIS IS TO CERTIFY that at an additional verification required by paragraph 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Signed
(Signature of authorized official)

Place ..

Date ..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT
TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID
FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE SECTION A/19.3.3
OF THE ISPS CODE APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with paragraph 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL
VERIFICATION HAS BEEN COMPLETED
AND SECTION A/19.3.4 OF THE ISPS CODE APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with paragraph 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ
ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА
ДО ПРИБЫТИЯ В ПОРТ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ
В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ РАЗДЕЛА А/19.3.5 КОДЕКСА ОСПС
ИЛИ НА СПЕЦИАЛЬНО РАЗРЕШЕННЫЙ СРОК -В СЛУЧАЕ
ПРИМЕНЕНИЯ РАЗДЕЛА А/19.3.6 КОДЕКСА ОСПС

В соответствии с пунктом 19.3.5 / 19.3.6 части А Кодекса ОСПС,
Свидетельство считается действительным до

Подписано
(Подпись уполномоченного лица)
Место Дата ..
..(Печать или штамп организации)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ
ПЕРЕНЕСЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА В СЛУЧАЕ
ПРИМЕНЕНИЯ РАЗДЕЛА А/19.3.7.1 КОДЕКСА ОСПС

В соответствии с пунктом 19.3.7.1 части А Кодекса ОСПС,
новая дата истечения срока Свидетельства

Подписано
(Печать или штамп организации)

Место Дата ..
(Подпись уполномоченного лица)

Ненужное зачеркнуть.

В случае заполнения этой части Свидетельства, дата истечения срока действия,
указанная на лицевой стороне, также должна быть соответственно изменена.

ENDORSEMENT
TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE
PORT OF VERIFICATION WHERE SECTION A/19.3.5 OF THE ISPS CODE
APPLIES OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE SECTION A/19.3.6 OF THE
ISPS CODE APPLIES

This Certificate shall, in accordance with paragraph 19.3.5 /19.3.6 of part A of
the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)
Place .. Date ..
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT
FOR ADVANCEMENT OF EXPIRY DATE WHERE SECTION
A/19.3.7.1 OF THE ISPS CODE APPLIES

In accordance with paragraph 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new ex
piry date is

Signed ..
(Signature of authorized official)

Place ... Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

** In case of completion of this part of the certificate the expiry date shown on the front of the
certificate shall also be amended accordingly.

ДОПОЛНЕНИЕ 2

Форма Временного международного свидетельства об охране судна

ВРЕМЕННОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОХРАНЕ СУДНА

(Герб государства) Свидетельство №

(Государство)

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ПО ОХРАНЕ СУДОВ
И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ
(Кодекс ОСПС)

По уполномочию Правительства _____
(Название государства)

(Уполномоченные лица или организация)

Название судна:
Регистровый номер или позывной сигнал:
Порт приписки:
Тип судна:
Валовая вместимость:
Номер ИМО:
Название и адрес компании:
Настоящее Свидетельство является последующим временным свидетель-
ством? - ДА/НЕТ
Если ДА, то:
Дата выдачи первоначального временного свидетельства

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО требования раздела А/19.4.2
Кодекса ОСПС удовлетворены полностью.

Настоящее Свидетельство выдано в соответствии с разделом А/19.4*
Кодекса ОСПС.

Настоящее Свидетельство действительно до

Выдано в (Место выдачи Свидетельства)

Дата выдачи

(Подпись надлежащим образом уполномоченного
лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

* Ненужное зачеркнуть.

APPENDIX 2

Form of the Interim International Ship Security Certificate

INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Certificate No.

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY
OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

Under the authority of the Government of

(Name of State)

by _____
(Persons or organization authorized)

Name of ship :

Distinctive number or letters :

Port of registry:

Type of ship:

Gross tonnage:

IMO Number:

Name and address of company :

Is this a subsequent, consecutive interim certificate? Yes/ No*

If Yes,
date of issue of initial interim certificate

THIS IS TO CERTIFY THAT the requirements of section A/19.4.2 of the ISPS
Code have been complied with.

This Certificate is issued pursuant to section A/19.4* of the ISPS Code.

This Certificate is valid until

Issued at (Place of issue of the certificate)

Date of issue

(Signature of the duly authorized official
issuing the Certificate)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Delete as appropriate.

ЧАСТЬ В

РУКОВОДСТВО, КАСАЮЩЕЕСЯ ПОЛОЖЕНИЙ ГЛАВЫ XI-2 ПРИЛОЖЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ, 1974 Г. С ПОПРАВКАМИ, И ЧАСТИ А ДАННОГО КОДЕКСА

1 ВВЕДЕНИЕ

Общие положения

1.1 В преамбуле данного Кодекса указывается, что главой XI-2 и частью А данного Кодекса устанавливается новая международная система мер, направленная на усиление охраны на море и обеспечивающая взаимодействие судов и портовых средств в деле выявления и отражения действий, несущих угрозу защищенности в секторе морского транспорта.

1.2 В данном введении излагаются, в общих чертах и в сжатой форме, предусматриваемые процессы претворения в жизнь мер и организационных подходов, необходимых для достижения и поддержания соответствия требованиям положений главы XI-2 и части А данного Кодекса, а также указываются основные вопросы, относительно которых здесь даются рекомендации. Рекомендации даются в разделах 2—19. В данном введении излагаются также существенные соображения, которые следует принимать во внимание при выработке подхода к применению положений, касающихся судов и портовых средств.

1.3 Тем, кого интересуют только суда, тем не менее настоятельно рекомендуется прочитать данную часть Кодекса полностью, в особенности разделы, относящиеся к портовым средствам. То же самое относится и к тем, кого преимущественно интересуют портовые средства — они должны прочитать также и разделы, касающиеся судов.

PART B

GUIDANCE REGARDING THE PROVISIONS OF CHAPTER XI-2 OF THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED AND PART A OF THIS CODE

1 INTRODUCTION

General

1.1 The preamble of this Code indicates that chapter XI-2 and part A of this Code establish the new international framework of measures to enhance maritime security and through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

1.2 This introduction outlines, in a concise manner, the processes envisaged in establishing and implementing the measures and arrangements needed to achieve and maintain compliance with the provisions of chapter XI-2 and of part A of this Code and identifies the main elements on which guidance is offered. The guidance is provided in sections 2 through to 19. It also sets down essential considerations, which should be taken into account when considering the application of the guidance relating to ships and port facilities.

1.3 If the reader's interest relates to ships alone, it is strongly recommended that this part of the Code is still read as a whole, particularly the sections relating to port facilities. The same applies to those whose primary interest are port facilities; they should also read the sections relating to ships.

1.4 Рекомендательные положения, изложенные в последующих разделах, преимущественно относятся к защите судна, находящегося в пределах портового средства. Возможны, однако, ситуации, когда само судно может представлять собой угрозу портовому средству, например, находясь в пределах портового средства, оно может быть использовано в качестве базы для нападения. При рассмотрении надлежащих охранных мер реагирования на угрозу, исходящую со стороны судна, лица, проводящие оценку портового средства на предмет охраны или разрабатывающие план охраны портового средства, должны подумать о соответствующей адаптации к своим условиям положений, предлагаемых в последующих разделах Руководства.

1.5 Ничто в данной части Кодекса не должно восприниматься или истолковываться в противоречии с какими бы то ни было положениями главы XI-2 или части А данного Кодекса, положениям которых всегда должно отдаваться предпочтение в случае любого непреднамеренного противоречия, которое может содержаться в данной части Кодекса. Положения, содержащиеся в данной части Кодекса, всегда должны восприниматься, истолковываться и применяться в согласии с намерениями, целями и принципами, определяемыми главой XI-2 и частью А данного Кодекса.

Ответственность Договаривающихся правительств

1.6 В соответствии с положениями главы XI-2 и части А данного Кодекса, Договаривающиеся правительства несут ответственность, включающую, среди прочего, следующее:

- установление соответствующего уровня охраны;
- одобрение плана охраны судна и соответствующих поправок к ранее одобренному плану;
- проверку соответствия судов положениям главы XI-2 и части А данного Кодекса, а также выдачу судам Международного свидетельства об охране судна;
- определение тех портовых средств на своей территории, где требуется назначение должностного лица портового средства, ответственного за охрану, которое бы отвечало за разработку плана охраны портового средства;
- обеспечение проведения оценки портового средства на предмет охраны и ее одобрения, как и любых последующих изменений относительно результатов ранее проводившихся оценок;

1.4 The guidance provided in the following sections relates primarily to protection of the ship when it is at a port facility. There could, however, be situations when a ship may pose a threat to the port facility, e.g. because, once within the port facility, it could be used as a base from which to launch an attack. When considering the appropriate security measures to respond to ship-based security threats, those completing the Port Facility Security Assessment or preparing the Port Facility Security Plan should consider making appropriate adaptations to the guidance offered in the following sections.

1.5 The reader is advised that nothing in this Part of the Code should be read or interpreted in conflict with any of the provisions of either chapter XI-2 or part A of this Code and that the aforesaid provisions always prevail and override any unintended inconsistency which may have been inadvertently expressed in this Part of the Code. The guidance provided in this Part of the Code should always be read, interpreted and applied in a manner which is consistent with the aims, objectives and principles established in chapter XI-2 and part A of this Code.

Responsibilities of Contracting Governments

1.6 Contracting Governments have, under the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code, various responsibilities which, amongst others, include:

- setting the applicable security level;
- approving the Ship Security Plan and relevant amendments to a previous approved plan;
- verifying the compliance of ships with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code and issuing to ships the International Ship Security Certificate;
- determining which of the port facilities located within their territory are required to designate a Port Facility Security Officer who will be responsible for the preparation of the Port Facility Security Plan;
- ensuring completion and approval of the Port Facility Security Assessment and of any subsequent amendment to a previously approved assessment;

- одобрение плана охраны портового средства и соответствующих поправок к ранее одобренному плану;
- осуществление мер по контролю и проверке соответствия требованиям;
- испытание одобренных планов; и
- передача информации в Международную морскую организацию, а также в отрасли судоходства и портов.

1.7 Договаривающиеся правительства, для выполнения своих, предусмотренных главой XI-2 и частью А данного Кодекса, обязанностей в области охраны портовых средств, могут назначить или учредить «назначенные властные органы» в рамках государственного аппарата, а также разрешить признанным в области охраны организациям выполнение определенной работы в отношении портовых средств, при условии, что окончательное решение относительно принятия и одобрения такой работы должно принадлежать Договаривающемуся правительству или назначенному властному органу. Администрации могут также поручать признанным в области охраны организациям исполнение определенных обязанностей в отношении охраны судов. Следующие обязанности или виды деятельности не могут поручаться признанной в области охраны организации:

- установление соответствующего обстановке уровня охраны;
- определение тех портовых средств, расположенных на территории Договаривающегося правительства, где требуется назначение должностного лица портового средства, ответственного за охрану, и разработка плана охраны портового средства;
- одобрение оценки портового средства на предмет охраны или любых последующих изменений относительно результатов ранее одобренной оценки;
- одобрение плана охраны портового средства или последующих поправок к ранее одобренному плану;
- осуществление мер по контролю и проверке соответствия требованиям; и
- установление требований, относящихся к Декларации об охране.

Установление уровня охраны

1.8 За установление в любое конкретное время уровня охраны, который может относиться к судам и портовым сред-

- approving the Port Facility Security Plan and any subsequent amendments to a previously approved plan; and
- exercising control and compliance measures;
- testing approved plans; and
- communicating information to the International Maritime Organization and to the shipping and port industries.

1.7 Contracting Governments can designate, or establish, Designated Authorities within Government to undertake, with respect to port facilities, their security duties under chapter XI-2 and Part A of this Code and allow Recognised Security Organizations to carry out certain work with respect to port facilities but the final decision on the acceptance and approval of this work should be given by the Contracting Government or the Designated Authority. Administrations may also delegate the undertaking of certain security duties, relating to ships, to Recognised Security Organizations. The following duties or activities cannot be delegated to a Recognized Security Organization:

- setting of the applicable security level;
- determining which of the port facilities located within the territory of a Contracting Government are required to designate a Port Facility Security Officer and to prepare a Port Facility Security Plan;
- approving a Port Facility Security Assessment or any subsequent amendments to a previously approved assessment;
- approving a Port Facility Security Plan or any subsequent amendments to a previously approved plan;
- exercising control and compliance measures; and
- establishing the requirements for a Declaration of Security.

Setting the security level

1.8 The setting of the security level applying at any particular time is the responsibility of Contracting Governments and can

ствам, отвечает Договаривающееся правительство. В части А данного Кодекса определены для международного применения три следующих уровня охраны:

- уровень охраны 1, обычный, при котором суда и портовые средства эксплуатируются в обычном режиме;
- уровень охраны 2, повышенный, объявляемый на промежуток времени, в течение которого существует повышенный риск влияющего на защищенность происшествия; и
- уровень охраны 3, исключительный, объявляемый на промежуток времени, когда происшествие вероятно или неминуемо.

Компания и судно

1.9 Любая компания, эксплуатирующая суда, подпадающие под действие главы XI-2 и части А данного Кодекса, должна назначить у себя должностное лицо компании, ответственное за охрану, а на каждом из своих судов — лицо командного состава, ответственное за охрану. Обязанности, область ответственности и требования к подготовке этих лиц, как и требования в отношении тренировок и учений, определены в части А данного Кодекса.

1.10 Область ответственности должностного лица компании, ответственного за охрану, в кратком изложении включает, среди прочего, обеспечение надлежащего проведения оценки охраны тех судов, на которые распространяются его должностные полномочия и которые подпадают под действие части А данного Кодекса, обеспечение подготовки для каждого такого судна плана охраны судна и его представления на одобрение Администрацией или организацией, действующей от ее имени, а также обеспечение того, чтобы план находился на каждом таком судне.

1.11 В плане охраны судна указываются меры охраны, как в области организации эксплуатации судна, так и материального характера*, которые следует принимать на судне для постоянного поддержания уровня охраны 1.

Под мерами «материального характера» подразумеваются, например, выставление охраны, применение заграждений, заборов, технических средств наблюдения и пр. — *Примеч. перев.*

apply to ships and port facilities. Part A of this Code defines three security levels for international use. These are:

- Security Level 1, normal; the level at which ships and port facilities normally operate;
- Security Level 2, heightened; the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and
- Security Level 3, exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

The Company and the ship

1.9 Any Company operating ships to which chapter XI-2 and part A of this Code apply has to designate a Company Security Officer for the Company and a Ship Security Officer for each of its ships. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills, and exercises are defined in part A of this Code.

1.10 The Company Security Officer's responsibilities include, in brief amongst others, ensuring that a Ship Security Assessment is properly carried out, that a Ship Security Plan is prepared and submitted for approval by, or on behalf of, the Administration and thereafter is placed on board each ship to which part A of this Code applies and in respect of which that person has been appointed as the Company Security Officer.

1.11 The Ship Security Plan should indicate the operational and physical security measures the ship itself should take to ensure it always operates at security level 1.

Планом предусматриваются также дополнительные или усиленные меры охраны, которые, при получении распоряжения об этом, могли бы быть приняты на судне для перехода на уровень охраны 2 и обеспечения эксплуатации судна при таком уровне охраны.

Кроме того, в плане следует предусматривать действия по подготовке судна к быстрому реагированию на вероятные указания, могущие поступить от тех, кто, в связи с влияющим на защищенность происшествием или его угрозой, ввел уровень охраны 3 и принимает контрмеры.

1.12 От судов, подпадающих под действие требований главы XI-2 и части А данного Кодекса, требуется чтобы они имели одобренный Администрацией, или от ее имени, план охраны судна и эксплуатировались в соответствии с ним. Ответственные за охрану должностное лицо компании и лицо командного состава судна следят за тем, чтобы план постоянно отвечал своему назначению и был эффективен, что включает проведение внутренних аудиторских проверок. Поправки к любой из тех частей одобренного плана, изменение которых требует, по определению Администрации, одобрения, представляются на рассмотрение и одобрение до того как они могут быть внесены в ранее одобренный план и приняты к исполнению на судне.

1.13 На судне должно находиться Международное свидетельство об охране судна, удостоверяющее его соответствие требованиям главы XI-2 Конвенции и части А данного Кодекса. Часть А данного Кодекса включает положения по проведению первоначальной проверки соответствия судна требованиям и оформлению свидетельства, проверки для возобновления свидетельства и промежуточной проверки.

1.14 Если судно находится в порту Договаривающегося правительства или на пути к нему, то, в соответствии с положениями правила XI-2/9, Договаривающееся правительство имеет право осуществления в отношении такого судна различных мер по контролю и проверке соответствия требованиям.

Такое судно является объектом проверок в рамках контроля судов государством порта, однако эти проверки обычно не распространяются непосредственно на план охраны судна, за исключением особых обстоятельств.

Такое судно может стать объектом дополнительных мер контроля, если у Договаривающегося правительства, осуществляющего меры по контролю и проверки соответствия

The plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the ship itself can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so.

Furthermore, the plan should indicate the possible preparatory actions the ship could take to allow prompt response to the instructions that may be issued to the ship by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

1.12 The ships to which the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code apply are required to have, and operated in accordance with, a Ship Security Plan approved by, or on behalf of, the Administration. The Company and Ship Security Officer should monitor the continuing relevance and effectiveness of the plan, including the undertaking of internal audits. Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Administration has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved plan and their implementation by the ship.

1.13 The ship has to carry an International Ship Security Certificate indicating that it complies with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code. Part A of this Code includes provisions relating to the verification and certification of the ship's compliance with the requirements on an initial, renewal and intermediate verification basis.

1.14 When a ship is at a port or is proceeding to a port of a Contracting Government, the Contracting Government has the right, under the provisions of regulation XI-2/9, to exercise various control and compliance measures with respect to that ship.

The ship is subject to port State control inspections but such inspections will not normally extend to examination of the Ship Security Plan itself except in specific circumstances.

The ship may, also, be subject to additional control measures if the Contracting Government exercising the control and compliance measures has reason to believe that the security of

требованиям, есть основания полагать, что защищенность судна или портовых средств, куда заходило судно, ослабла.

1.15 Требуется, чтобы на судне присутствовали сведения о том, кто отвечает за принятие решений о найме экипажа судна, а также за принятие решений по различным аспектам использования судна, чтобы они могли быть представлены Договаривающемуся правительству по его требованию.

Портовое средство

1.16 Каждому Договаривающемуся правительству следует обеспечить проведение оценки каждого из портовых средств, расположенных на его территории и обслуживающих суда, совершающие международные рейсы, на предмет охраны. Такую оценку может провести Договаривающееся правительство, назначенный властный орган или признанная в области охраны организация. По проведении оценки портового средства, она подлежит одобрению соответствующим Договаривающимся правительством или назначенным властным органом. Одобрение не может быть перепоручено. Периодически должны проводиться повторные оценки портовых средств.

1.17 Оценка портового средства на предмет охраны в своей основе является анализом риска всех сторон деятельности портового средства, проводимым с целью выявления наиболее уязвимых областей его деятельности и/или областей, могущих быть наиболее вероятным объектом нападения. Риск для защищенности определяется как функция угрозы нападения, уязвимости объекта нападения, а также последствий нападения.

Оценка должна включать следующие составные части:

- определение предполагаемой угрозы для портовых объектов и инфраструктуры портового средства;
- выявленные потенциально уязвимые области;
- расчет последствий происшествий.

По завершении этого анализа станет возможным произвести общую оценку уровня риска. Проведение оценки охраны портового средства поможет выявить, для каких портовых средств требуется назначение должностного лица, ответственного за охрану, и разработка плана охраны портового средства.

1.18 Портовые средства, которым надлежит отвечать требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса, должны

the ship has, or the port facilities it has served have, been compromised.

1.15 The ship is also required to have onboard information, to be made available to Contracting Governments upon request, indicating who is responsible for deciding the employment of the ship's personnel and for deciding various aspects relating to the employment of the ship.

Port facility

1.16 Each Contracting Government has to ensure completion of a Port Facility Security Assessment for each of the port facilities, located within its territory, serving ships engaged on international voyages. The Contracting Government, a Designated Authority or a Recognized Security Organization may carry out this assessment. The completed Port Facility Security Assessment has to be approved by the Contracting Government or the Designated Authority concerned. This approval cannot be delegated. Port Facility Security Assessments should be periodically reviewed.

1.17 The Port Facility Security Assessment is fundamentally a risk analysis of all aspects of a port facility's operation in order to determine which part(s) of it are more susceptible, and/or more likely, to be the subject of attack. Security risk is a function of the threat of an attack coupled with the vulnerability of the target and the consequences of an attack.

The assessment must include the following components: -

- the perceived threat to port installations and infrastructure must be determined;
- the potential vulnerabilities identified; and
- the consequences of incidents calculated.

On completion of the analysis, it will be possible to produce an overall assessment of the level of risk. The Port Facility Security Assessment will help determine which port facilities are required to appoint a Port Facility Security Officer and prepare a Port Facility Security Plan.

1.18 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are required

назначать должностное лицо портового средства, ответственное за охрану. Обязанности, область ответственности и требования к подготовке этих лиц, как и требования в отношении тренировок и занятий, определены в части А данного Кодекса.

1.19 В плане охраны портового средства указываются меры охраны, как в области организации эксплуатации портового средства, так и материального характера, которые портовому средству следует принимать для постоянного поддержания уровня охраны 1. Планом предусматриваются также дополнительные или усиленные меры охраны, которые, при получении распоряжения об этом, могли бы быть приняты портовым средством для перехода на уровень охраны 2 и работы при таком уровне охраны.

Кроме того, в плане следует предусматривать действия по подготовке портового средства к быстрому реагированию на указания, могущие поступить от тех, кто, в связи с влияющим на защищенность происшествием или его угрозой, ввел уровень охраны 3 и принимает контрмеры.

1.20 Портовые средства, которым надлежит отвечать требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса, должны иметь одобренный соответствующим Договаривающимся правительством или назначенным властным органом план охраны портового средства и осуществлять свою деятельность в соответствии с ним.

Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, проводит в жизнь положения плана и следит за тем, чтобы план всегда отвечал своему назначению и был эффективен, что включает назначение внутренних аудиторских проверок применения плана.

Поправки к любой из тех частей одобренного плана, изменение которых требует, по определению Договаривающегося правительства или назначенного властного органа, одобрения, представляются на рассмотрение и одобрение до того как они могут быть внесены в ранее одобренный план и приняты к исполнению портовым средством.

Соответствующее Договаривающееся правительство или назначенный властный орган может подвергнуть план проверке на предмет его эффективности. Оценка портового средства на предмет охраны, явившаяся основой для разработки плана охраны портового средства, должна регулярно проводиться вновь. В результате всей этой деятельности может возникнуть необходимость внесения поправок в

to designate a Port Facility Security Officer. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills and exercises are defined in part A of this Code.

1.19 The Port Facility Security Plan should indicate the operational and physical security measures the port facility should take to ensure that it always operates at security level 1. The plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the port facility can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so.

Furthermore, the plan should indicate the possible preparatory actions the port facility could take to allow prompt response to the instructions that may be issued by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

1.20 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are required to have, and operate in accordance with, a Port Facility Security Plan approved by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned.

The Port Facility Security Officer should implement its provisions and monitor the continuing effectiveness and relevance of the plan, including commissioning internal audits of the application of the plan.

Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Contracting Government or the Designated Authority concerned has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved plan and their implementation at the port facility.

The Contracting Government or the Designated Authority concerned may test the effectiveness of the plan. The Port Facility Security Assessment covering the port facility or on which the development of the plan has been based should be regularly reviewed. All these activities may lead to amendment of the approved plan. Any amendments to specified elements of an approved plan will have to be submitted for approval by the Con-

одобренный план. Любые поправки к определенным элементам ранее одобренного плана представляются на одобрение Договаривающемуся правительству или назначенному властному органу.

1.21 Суда использующие портовые средства, могут подвергаться проверкам в рамках контроля судов государством порта, а также дополнительным мерам контроля, в общих чертах оговоренным в правиле XI-2/9.

До входа судна в порт соответствующие власти могут потребовать от него предоставления информации, касающейся судна, перевозимого груза, пассажиров и экипажа.

При определенных обстоятельствах судну может быть не разрешен заход в порт.

Информация и связь

1.22 Глава XI-2 и часть А данного Кодекса содержат требование к Договаривающимся правительствам о предоставлении определенной информации Международной морской организации и о предоставлении информации, которая бы позволяла осуществлять эффективную связь между Договаривающимися правительствами, а также между ответственными за охрану должностными лицами компаний или лицами командного состава судов, с одной стороны, и должностными лицами, ответственными за охрану тех портовых средств, которые посещаются этими судами, с другой.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Относительно определений, приведенных в главе XI-2 или в части А данного Кодекса, рекомендаций не предлагается.

2.2 В целях данной части Кодекса:

- 1 *раздел* означает раздел части А этого Кодекса и называется как «раздел А/номер раздела»;
- 2 *пункт* означает пункт данной части этого Кодекса и указывается как «пункт <номер пункта>»; и
- 3 *Договаривающееся правительство*, когда используется в пунктах 14-18, означает Договаривающееся правительство, на чьей территории находится портовое средство и подразумевает также *Назначенный властный орган*.

tracting Government or by the Designated Authority concerned.

1.21 Ships using port facilities may be subject to the port State control inspections and additional control measures outlined in regulation XI-2/9.

The relevant authorities may request the provision of information regarding the ship, its cargo, passengers and ship's personnel prior to the ship's entry into port.

There may be circumstances in which entry into port could be denied.

Information and communication

1.22 Chapter XI-2 and part A of this Code require Contracting Governments to provide certain information to the International Maritime Organization and for information to be made available to allow effective communication between Contracting Governments and between Company/Ship Security Officers and the Port Facility Security Officers responsible for the port facility their ships visit.

2 DEFINITIONS

2.1 No guidance is provided with respect to the definitions set out in chapter XI-2 or part A of this Code.

2.2 For the purpose of this Part of the Code:

- 1 «*section*» means a section of part A of the Code and is indicated as «section A/<followed by the number of the section>»;
- 2 «*paragraph*» means a paragraph of this Part of the Code and is indicated as «paragraph <followed by the number of the paragraph>»; and
- 3 «*Contracting Government*», when used in paragraphs 14 to 18, means the «Contracting Government within whose territory the port facility is located» and includes a reference to the «*Designated Authority*».

3 ПРИМЕНЕНИЕ

Общие положения

3.1 Рекомендации данной части Кодекса, следует принимать во внимание при проведении в жизнь требований главы XI-2 и части А данного Кодекса.

3.2 Тем не менее, следует учитывать, что степень применимости рекомендаций к различным судам зависит от их типа, перевозимых грузов и/или категорий пассажиров, характера рейсов и от характеристик посещаемых портовых средств.

3.3 Аналогичным образом, применимость рекомендаций, касающихся портовых средств, зависит от конкретных портовых средств, типов судов, использующих конкретное портовое средство, груза и/или категорий пассажиров, а также характера рейсов посещающих это портовое средство судов.

3.4 Положения главы XI-2 и части А данного Кодекса не применяются к портовым средствам, предназначенным и используемым преимущественно в военных целях.

4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ

Защита отчетов о проведении оценки и планов

4.1 Договаривающиеся правительства должны обеспечить принятие надлежащих мер во избежание несанкционированного доступа к конфиденциальным материалам, относящимся к оценкам охраны судов, планам охраны судов, оценкам охраны портовых средств и планам охраны портовых средств, или разглашения таких материалов.

Назначенные властные органы

4.2 Для исполнения своих обязанностей в области охраны портовых средств, изложенных в главе XI-2 или в части А данного Кодекса, Договаривающееся правительство может определить назначенный властный орган в рамках государственного аппарата.

Признанные в области охраны организации

4.3 Договаривающееся правительство может уполномочить признанную в области охраны организацию на выполнение определенных, относящихся к охране, видов деятельности, включая:

3 APPLICATION

General

3.1 The guidance given in this Part of the Code should be taken into account when implementing the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code.

3.2 However, it should be recognized that the extent to which the guidance on ships applies will depend on the type of ship, its cargoes and/or passengers, its trading pattern and the characteristics of the port facilities visited by the ship.

3.3 Similarly, in relation to the guidance on port facilities, the extent to which this guidance applies will depend on the port facilities, the types of ships using the port facility, the types of cargo and/or passengers and the trading patterns of visiting ships.

3.4 The provisions of chapter XI-2 and part A of this Code are not intended to apply to facilities designed and used primarily for military purposes.

4 RESPONSIBILITY OF CONTRACTING GOVERNMENTS

Security of assessments and plans

4.1 Contracting Governments should ensure that appropriate measures are in place to avoid unauthorized disclosure of, or access to, security sensitive material relating to Ship Security Assessments, Ship Security Plans, Port Facility Security Assessments and Port Facility Security Plans, and to individual assessments or plans.

Designated authorities

4.2 Contracting Governments may identify a Designated Authority within Government to undertake their security duties relating to port facilities as set out in chapter XI-2 or part A of this Code.

Recognized security organizations

4.3 Contracting Governments may authorize a Recognized Security Organization (RSO) to undertake certain security related activities, including:

- .1 одобрение планов охраны судна или поправок к ним от имени Администрации;
- .2 проверку судов и оформление, от имени Администрации, свидетельств об их соответствии требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса; и
- .3 проведение требуемых Договаривающимся правительством оценок охраны портовых средств.

4.4 Признанная в области охраны организация может также предоставлять рекомендации или оказывать помощь компаниям или портовым средствам по вопросам охраны, включая вопросы, относящиеся к оценке охраны судов, планам охраны судов, оценке портовых средств на предмет охраны и планам охраны портовых средств. Сюда может входить проведение оценки охраны судна или разработка плана, а также проведение оценки портового средства на предмет охраны или разработка плана.

Если признанная в области охраны организация выполняла такую деятельность в отношении оценки охраны судна или в отношении плана его охраны, то полномочий на одобрение плана охраны этого судна такая организация иметь не должна.

4.5 Давая признанной в области охраны организации полномочия, Договаривающееся правительство учитывает уровень ее компетентности. Признанная в области охраны организация должна быть в состоянии показать:

- .1 квалификацию в соответствующих аспектах охраны;
- .2 надлежащее знание судовых и портовых операций, включая знание, если речь идет о работе с судами, конструкции и устройства судов, и, если речь идет о работе с портовыми средствами, концепции и структуры порта;
- .3 способность к оценке вероятных видов риска для защищенности, которые могут возникнуть при эксплуатации судна и портового средства, включая взаимодействие судно/порт, и к отысканию путей сведения к минимуму этих видов риска;
- .4 способность к поддержанию и повышению квалификации своих работников;
- .5 способность контролировать своих работников на предмет их постоянной надежности;
- .6 способность к поддержанию надлежащих мер, направленных на предотвращение разглашения кон-

- .1 approval of Ship Security Plans, or amendments thereto, on behalf of the Administration;
- .2 verification and certification of compliance of ships with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code on behalf of the Administration; and
- .3 conducting Port Facility Security Assessments required by the Contracting Government.

4.4 An RSO may also advise or provide assistance to Companies or port facilities on security matters, including Ship Security Assessments, Ship Security Plans, Port Facility Security Assessments and Port Facility Security Plans. This can include completion of a Ship Security Assessment or Plan or Port Facility Security Assessment or Plan.

If an RSO has done so in respect of a ship security assessment or plan that RSO should not be authorised to approve that ship security plan.

4.5 When authorizing an RSO, Contracting Governments should give consideration to the competency of such an organization. An RSO should be able to demonstrate:

- .1 expertise in relevant aspects of security;
- .2 appropriate knowledge of ship and port operations, including knowledge of ship design and construction if providing services in respect of ships and port design and construction if providing services in respect of port facilities;
- .3 their capability to assess the likely security risks that could occur during ship and port facility operations including the ship/port interface and how to minimise such risks;
- .4 their ability to maintain and improve the expertise of their personnel;
- .5 their ability to monitor the continuing trustworthiness of their personnel;
- .6 their ability to maintain appropriate measures to avoid unauthorised disclosure of, or access to, security sensi-

фиденциальных материалов охраны или несанкционированного доступа к ним;

- .7 знание требований главы XI-2 Конвенции и части A данного Кодекса, а также соответствующих национального и международного законодательства и требований к охране;
 - .8 знание текущих видов угрозы и их характера;
 - .9 осведомленность в вопросах распознания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
 - .10 осведомленность в вопросах распознания, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
 - .11 знание уловок, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;
 - .12 знание оборудования и систем охраны и обнаружения и их эксплуатационных ограничений. Договаривающемуся правительству, включая Администрацию, когда оно передает признанной в области охраны организации конкретные функции, следует убедиться в том, что признанная в области охраны организация обладает необходимой для выполнения задачи компетентностью.
- 4.6 Признанная организация, соответствующая определению, данному в правиле 1/6, и отвечающая требованиям правила XI-1/1, может быть назначена в качестве признанной в области охраны организации, при условии наличия у нее надлежащей квалификации в вопросах охраны, в соответствии с перечисленным в пункте 4.5.
- 4.7 Власти порта, гавани или оператор портового средства, могут быть назначены в качестве признанных в области охраны организаций, при условии наличия у них надлежащей квалификации в вопросах охраны, в соответствии с перечисленным в пункте 4.5.

Введение уровня охраны

4.8 При введении определенного уровня охраны Договаривающиеся правительства принимают во внимание информацию об угрозе как общего, так и конкретного характера. Договаривающиеся правительства вводят для судов и портовых средств один из трех уровней охраны:

- уровень охраны 1, обычный, при котором суда и портовые средства действуют в обычном режиме;

tive material;

- .7 their knowledge of the requirements chapter XI-2 and Part A of this Code and relevant national and international legislation and security requirements;
- .8 their knowledge of current security threats and patterns;
- .9 their knowledge on recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .10 their knowledge on recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- .11 their knowledge on techniques used to circumvent security measures; and
- .12 their knowledge of security and surveillance equipment and systems and their operational limitations.

When delegating specific duties to an RSO, Contracting Governments, including Administrations, should ensure that the RSO has the competencies needed to undertake the task.

4.6 A Recognized Organization, as defined in regulation 1/6 and fulfilling the requirements of regulation XI-1/1, may be appointed as a RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

4.7 A Port or Harbour Authority or Port Facility operator may be appointed as an RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

Setting the security level

4.8 In setting the security level Contracting Governments should take account of general and specific threat information. Contracting Governments should set the security level applying to ships or port facilities at one of three levels:

- Security level 1: normal, the level at which the ship or port facility normally operates;

- уровень охраны 2, повышенный, объявляемый на промежуток времени, в течение которого существует повышенный риск влияющего на защищенность происшествия; и
- уровень охраны 3, исключительный, объявляемый на промежуток времени, когда влияющее на защищенность происшествие вероятно или неминуемо.

4.9 Введение уровня охраны 3 является исключительной мерой, применяемой только когда есть достоверная информация о том, что влияющее на защищенность происшествие вероятно или неминуемо.

Уровень охраны 3 вводится только на время наличия выявленной угрозы или на время фактического происшествия.

Уровень охраны может изменяться последовательно (1, 2 и затем 3), но возможно также введение уровня 3 непосредственно после уровня 1.

4.10 Капитан судна всегда несет наибольшую ответственность за безопасность судна. Даже при уровне охраны 3 капитан может требовать разъяснений или изменений указаний от органов, принимающих меры реагирования на влияющее на защищенность происшествие или на его угрозу, если имеются основания полагать, что исполнение какого-либо указания может нанести ущерб безопасности судна.

4.11 Должностному лицу компании, ответственному за охрану, или лицу командного состава, ответственному за охрану судна, следует, при первой возможности, связаться с должностным лицом, ответственным за охрану портового средства, куда судно направляется, и выяснить уровень охраны для этого судна при его нахождении в пределах портового средства. Установив связь с судном, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно сообщать на судно о любом последующем изменении действующего в пределах портового средства уровня охраны и предоставлять всевозможную, имеющую отношение к охране, информацию.

4.12 Возможны такие обстоятельства, при которых на судне может действовать более высокий уровень охраны чем тот, который введен для портового средства, куда судно заходит, однако, ни при каких обстоятельствах судно не может иметь уровень охраны ниже установленного в таком портовом средстве. Если на судне действует более высокий уровень охраны чем в портовом средстве, куда оно направ-

- Security level 2: heightened, the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and

- Security level 3: exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

4.9 Setting security level 3 should be an exceptional measure applying only when there is credible information that a security incident is probable or imminent.

Security level 3 should only be set for the duration of the identified security threat or actual security incident.

While the security levels may change from security level 1, through security level 2 to security level 3, it is also possible that the security levels will change directly from security level 1 to security level 3.

4.10 At all times the Master of a ship has the ultimate responsibility for the safety of the ship. Even at security level 3 a Master may seek clarification or amendment of instructions issued by those responding to a security incident, or threat thereof, if there are reasons to believe that compliance with any instruction may imperil the safety of the ship.

4.11 The Company Security Officer (CSO) or the Ship Security Officer (SSO) should liaise at the earliest opportunity with the Port Facility Security Officer (PESO) of the port facility the ship is intended to visit to establish the security level applying for that ship at the port facility. Having established contact with a ship, the PESO should advise the ship of any subsequent change in the port facility's security level and should provide the ship with any relevant security information.

4.12 While there may be circumstances when an individual ship may be operating at a higher security level than the port facility it is visiting, there will be no circumstances when a ship can have a lower security level than the port facility it is visiting. If a ship has a higher security level than the port facility it intends to use, the CSO or SSO should advise the PESO without delay. The PESO should undertake an assessment of

ляется, то должностному лицу компании, ответственному за охрану, или лицу командного состава, ответственному за охрану судна, следует незамедлительно поставить в известность об этом должностное лицо портового средства, ответственное за охрану. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно оценить конкретную ситуацию, во взаимодействии с должностным лицом компании, ответственным за охрану, или с лицом командного состава, ответственным за охрану судна, и согласовать надлежащие меры охраны для данного судна, что может включать заполнение и подписание Декларации об охране.

4.13 Договаривающимся правительствам следует продумать вопрос быстрого доведения информации об изменениях уровня охраны. Администрации могут выбрать службу НАВТЕКС или извещения мореплавателям для доведения информации об изменениях уровня охраны до судов, должностных лиц компании, ответственных за охрану и лиц командного состава, ответственных за охрану судов. Либо они могут обдумать возможность применения других способов, которые обеспечивают те же или лучшие скорость доведения информации и географический охват. Договаривающимся правительствам следует учредить средства оповещения должностных лиц портовых средств, ответственных за охрану, об изменениях уровня охраны.

Договаривающимся правительствам следует создать и поддерживать на уровне современности информацию для связи с теми адресатами, которым требуется сообщать об изменениях уровня охраны. В то время как сведения об уровне охраны не являются информацией, нуждающейся в засекречивании, сведения об угрозе, обуславливающей уровень охраны, могут иметь в высшей степени закрытый характер. Договаривающимся правительствам следует тщательно продумать способы передачи информации в адрес лица командного состава, ответственного за охрану судна, должностного лица компании, ответственного за охрану, и должностного лица портового средства, ответственного за охрану, в зависимости от типа и степени подробности такой информации.

Информация для связи и сведения о планах охраны портовых средств

4.14 Если портовое средство имеет план охраны, то сведения об этом факте подлежат передаче Организации, а также должны быть предоставлены должностным лицам

the particular situation in consultation with the CSO or SSO and agree on appropriate security measures with the ship, which may include completion and signing of a Declaration of Security.

4.13 Contracting Governments should consider how information on changes in security levels should be promulgated rapidly. Administrations may wish to use NAVTEX messages or Notices to Mariners as the method for notifying such changes in security levels to ship and CSO and SSO. Or, they may wish to consider other methods of communication that provide equivalent or better speed and coverage. Contracting Governments should establish means of notifying PFSOs of changes in security levels.

Contracting Governments should compile and maintain the contact details for a list of those who need to be informed of changes in security levels. Whereas the security level need not be regarded as being particularly sensitive, the underlying threat information may be highly sensitive. Contracting Governments should give careful consideration to the type and detail of the information conveyed and the method by which it is conveyed, to SSOs, CSOs and PFSOs.

Contact points and information on port facility security plans

4.14 Where a port facility has a PFSP that fact has to be communicated to the Organization and that information must also be made available to Company and Ship Security Officers.

компаний, ответственным за охрану, и лицам командного состава, ответственным за охрану судов. Никакой другой информации о плане охраны портового средства, кроме той, что он существует, распространяться не должно. Договаривающимся правительствам следует обдумать вопрос учреждения центрального или региональных органов для связи, или же иных средств для предоставления приведенных на уровень современности сведений о том, какие портовые средства имеют планы охраны, а также о том, как связаться с должностным лицом, ответственным за охрану соответствующего портового средства. Следует обеспечивать широкое распространение сведений о таких органах для связи. Они могут также предоставлять сведения о признанных в области охраны организациях, назначенных действовать от имени Договаривающегося правительства, включая сведения об их конкретной области ответственности и о том, на каких условиях им переданы полномочия.

4.15 В случае порта, не имеющего плана охраны портового средства (а поэтому и должностного лица портового средства, ответственного за охрану), центральный или региональный орган для связи должен быть способен выявить достаточно квалифицированное лицо на берегу, способное организовать, при необходимости, принятие надлежащих мер охраны в течение стоянки судна.

4.16 Договаривающиеся правительства предоставляют также сведения для связи с государственными должностными лицами, которым лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должностное лицо компании, ответственное за охрану и должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, могли бы докладывать о вызывающих беспокойство вопросах охраны.

Этим государственным должностным лицам следует анализировать такие доклады перед тем как предпринять надлежащие действия. Такие докладываемые вопросы могут относиться к мерам охраны, находящимся под юрисдикцией другого Договаривающегося правительства. В таком случае, данному Договаривающемуся правительству следует рассмотреть целесообразность обсуждения с соответствующим органом другого Договаривающегося правительства вопроса о том, требуется ли принятие мер по исправлению ситуации. В целях этого, сведения для связи с соответствующими должностными лицами Договаривающихся правительств должны быть доведены до Международной морской организации.

No further details of the PFSP have to be published other than that it is in place. Contracting Governments should consider establishing either central or regional points of contact, or other means of providing up to date information on the locations where PFSPs are in place, together with contact details for the relevant PFSP. The existence of such contact points should be publicised. They could also provide information on the recognized security organizations appointed to act on behalf of the Contracting Government, together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such recognised security organizations.

4.15 In the case of a port that does not have a PFSP (and therefore does not have a PFSP) the central or regional point of contact should be able to identify a suitably qualified person ashore who can arrange for appropriate security measures to be in place, if needed, for the duration of the ship's visit.

4.16 Contracting Governments should also provide the contact details of Government officers to whom an SSO, a CSO and a PFSP can report security concerns.

These Government officers should assess such reports before taking appropriate action. Such reported concerns may have a bearing on the security measures falling under the jurisdiction of another Contracting Government. In that case, the Contracting Governments should consider contacting their counterpart in the other Contracting Government to discuss whether remedial action is appropriate. For this purpose, the contact details of the Government officers should be communicated to the International Maritime Organization.

4.17 Договаривающимся правительствам следует также предоставлять, по запросам других Договаривающихся правительств, информацию, указанную в пунктах 4.14—4.16.

Документы, удостоверяющие личность

4.18 Договаривающиеся правительства призываются к тому, чтобы государственным должностным лицам, уполномоченным, когда они находятся при исполнении служебных обязанностей, на посещение судов или портовых средств, выдавались надлежащие документы, удостоверяющие личность, а также чтобы был установлен порядок проверки подлинности таких документов.

Стационарные, плавучие платформы и морские передвижные буровые установки на месте разработки

4.19 Договаривающимся правительствам следует продумать введение надлежащих мер охраны для стационарных, плавучих платформ и морских передвижных буровых установок, находящихся на месте разработки, чтобы сделать возможным их взаимодействие с судами, которые должны отвечать положениям главы XI-2 и части А данного Кодекса*.

Суда, от которых не требуется отвечать положениям части А данного Кодекса

4.20 Договаривающимся правительствам следует ввести надлежащие меры усиления охраны судов, к которым глава XI-2 и часть А данного Кодекса не применяются, и обеспечить чтобы все положения об охране таких судов предусматривали возможность взаимодействия с судами, к которым применяется часть А данного Кодекса.

Угроза для судов и иные происшествия при нахождении в море

4.21 Договаривающиеся правительства обеспечивают суда под их флагами общими руководящими указаниями относительно мер, принятие которых сочтено уместным в целях снижения риска для защищенности этих судов в море.

См. принятое резолюцией 7 Конференции по охране на море «Введение надлежащих мер по усилению охраны судов, портовых средств, морских передвижных буровых установок на месте разработки, а также стационарных и плавучих платформ, не охваченных главой XI-2 Конвенции СОЛАС 1974».

4.17 Contracting Governments should also make the information indicated in paragraphs 4.14 to 4.16, available to other Contracting Governments on request.

Identification documents

4.18 Contracting Governments are encouraged to issue appropriate identification documents to Government officials entitled to board ships or enter port facilities when performing their official duties and to establish procedures whereby the authenticity of such documents might be verified.

Fixed and floating platforms and mobile drilling units on location

4.19 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures for fixed and floating platforms and mobile offshore drilling units on location to allow interaction with ships which are required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code*.

Ships which are not required to comply with part A of this Code

4.20 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures to enhance the security of ships to which this chapter XI-2 and part A of this Code does not apply and to ensure that any security provisions applying to such ships allow interaction with ships to which part A of this Code applies.

Threats to ships and other incidents at sea

4.21 Contracting Governments should provide general guidance on the measures considered appropriate to reduce the security risk to ships flying their flag when at sea. They should provide specific advice on the action to be taken in accordance

Refer to Establishment of Appropriate Measures to Enhance the Security of Ships, Port Facilities, Mobile Offshore Drilling Units on location and Fixed and Floating Platforms Not Covered by Chapter XI-2 of 1974 SOLAS Convention, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution.

Они дают конкретные рекомендации относительно действий, которые должны предприниматься при уровнях охраны 1—3, в случаях:

- .1 изменения уровня охраны для находящегося в море судна, например, до установленного по данному географическому району, или же по причине, относящейся только к этому конкретному судну; и
- .2 происшествия, затрагивающего судно в море и влияющего на защищенность, или угрозы такого происшествия.

Договаривающиеся правительства устанавливают наилучшие методы и процедуры в этих целях. Если нападение неизбежно, то судно должно стремиться установить прямую связь с теми, кто в государстве флага отвечает за ответные меры при происшествии, связанном с охраной.

4.22 Договаривающееся правительство учреждает также информационный орган для выдачи рекомендаций по вопросам охраны любому судну, которое:

- Л уполномочено нести флаг этого государства; или
- .2 находится в территориальном море этого государства или сообщило о намерении войти в его территориальное море.

4.23 Договаривающиеся правительства должны предлагать судам, находящимся в их территориальном море или сообщившим о намерении войти в их территориальное море, рекомендации, которые могут включать:

- .1 рекомендации об изменении маршрута или отсрочке намеченного прохода; .2 рекомендации о плавании конкретным курсом или о следовании в конкретную точку;
- .3 сведения относительно наличия какого бы то ни было персонала или оборудования, которые могут быть приданы судну;
- .4 рекомендации по координации прохода, прибытия в порт или отхода из порта, чтобы сделать возможным сопровождение патрульным судном или воздушным судном (самолетом или вертолетом).

Договаривающимся правительствам следует напоминать находящимся в территориальном море их государств судам или судам, сообщившим о намерении войти в территориальное море, о любых объявленных этими правительствами районах с временными ограничениями плавания.

with security levels 1 to 3, if:

- .1 there is a change in the security level applying to the ship while it is at sea, e.g. because of the geographical area in which it is operating or relating to the ship itself; and
- .2 there is a security incident or threat thereof involving the ship while at sea.

Contracting Governments should establish the best methods and procedures for these purposes. In the case of an imminent attack the ship should seek to establish direct communication with those responsible in the flag State for responding to security incidents.

4.22 Contracting Governments should also establish a point of contact for advice on security for any ship:

- .1 entitled to fly their flag; or
- .2 operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

4.23 Contracting Governments should offer advice to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea, which could include advice:

- .1 to alter or delay their intended passage;
- .2 to navigate on a particular course or proceed to a specific location;
- .3 on the availability of any personnel or equipment that could be placed on the ship;
- .4 to co-ordinate the passage, arrival into port or departure from port, to allow escort by patrol craft or aircraft (fixed-wing or helicopter).

Contracting Governments should remind ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, of any temporary restricted areas that they have published.

4.24 Договаривающемуся правительству следует рекомендовать находящимся в территориальном море его государства судам или судам, сообщившим о намерении войти в него, чтобы любые меры охраны, которые могут быть рекомендованы для защиты данного судна и других находящихся поблизости судов, выполнялись быстро.

4.25 В планы, подготовленные Договаривающимися правительствами, в целях, указанных в пункте 4.22, следует включать сведения о круглосуточно доступном для связи соответствующем информационном органе в составе данного Договаривающегося правительства, включая Администрацию. Эти планы также должны включать сведения о том, при каких обстоятельствах, по мнению Администрации, судно должно обращаться за содействием со стороны находящихся поблизости прибрежных государств, а также сведения о порядке связи между должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицами командного состава, ответственными за охрану судов.

Альтернативные соглашения об охране

4.26 В порядке выполнения требований главы XI-2 и части А данного Кодекса, Договаривающееся правительство может заключить от одного и более соглашений с одним и более Договаривающимся правительством. Соглашение ограничивается охватом коротких международных рейсов на постоянных маршрутах между портовыми средствами, расположенными на территориях сторон соглашения.

В ходе выработки соглашения и по его заключении, Договаривающемуся правительству следует консультироваться с другими Договаривающимися правительствами и Администрациями, интересы которых затрагиваются действием соглашения. Эксплуатация судна под флагом государства, не являющегося стороной соглашения, на постоянных маршрутах, охваченных этим соглашением, разрешается только если его Администрация согласна, что судно должно отвечать положениям соглашения и выдвигает к нему это требование. Такое соглашение ни в коем случае не должно отрицательно сказываться на степени защищенности других судов и портовых средств, на которые оно не распространяется и, как характерная деталь, ни одно из судов, на которые распространяется соглашение, не может осуществлять операций типа судно—судно с судами, на которые соглашение не распространяется. Любое рабочее взаимодействие судов, на которое распространяется соглашение, осуществляется в соответствии с этим соглашением. 124

4.24 Contracting Governments should recommend that ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, implement expeditiously, for the ship's protection and for the protection of other ships in the vicinity, any security measure the Contracting Government may have advised.

4.25 The plans prepared by the Contracting Governments for the purposes given in paragraph 4.22 should include information on an appropriate point of contact, available on a 24-hour basis, within the Contracting Government including the Administration. These plans should also include information on the circumstances in which the Administration considers assistance should be sought from nearby coastal States, and a procedure for liaison between port facility security officers and ship security officers.

Alternative security agreements

4.26 Contracting Governments, in considering how to implement chapter XI-2 and part A of this Code, may conclude one or more agreements with one or more Contracting Governments. The scope of an agreement is limited to short international voyages on fixed routes between port facilities in the territory of the parties to the agreement.

When concluding an agreement, and thereafter, the Contracting Governments should consult other Contracting Governments and Administrations with an interest in the effects of the agreement. Ships flying the flag of a State that is not party to the agreement should only be allowed to operate on the fixed routes covered by the agreement if their Administration agrees that the ship should comply with the provisions of the agreement and requires the ship to do so. In no case can such an agreement compromise the level of security of other ships and port facilities not covered by it, and specifically, all ships covered by such an agreement may not conduct ship-to-ship activities with ships not so covered. Any operational interface undertaken by ships covered by the agreement should be covered by it.

Должно проводиться непрерывное наблюдение за функционированием каждого соглашения, в него, по мере необходимости, должны вноситься поправки и, в любом случае, оно должно пересматриваться через каждые 5 лет.

Равноценные системы охраны портовых средств

4.27 Применительно к некоторым, обладающим особыми свойствами портовым средствам, объем портовых операций которых ограничен или специализирован, но посещаемость которых превышает спорадическую, может оказаться целесообразным обеспечение их соответствия требованиям по охране посредством принятия мер охраны, отличающихся от предписанных главой XI-2 и частью А данного Кодекса, но равноценных им. В частности, это может иметь место в случае фабричных терминалов или причалов, где операции осуществляются не часто.

Уровень укомплектованности экипажей судов

4.28 При установлении минимального безопасного состава экипажа судна Администрации следует принять во внимание*, что положения о минимальном безопасном составе экипажей судов, изложенные в правиле V/14**, обращены только к вопросу безопасности мореплавания. Администрациям следует также принять во внимание дополнительную рабочую нагрузку разного рода, которая может стать следствием внедрения плана охраны судна, и обеспечить укомплектование судна экипажем достаточной численности и должной квалификации. При этом Администрациям следует проверить, с учетом всех вмененных различным членам экипажа обязанностей, способность судов к выполнению требований о времени отдыха и принятию иных, предусмотренных национальным законодательством мер, обращенных к вопросу усталости экипажа.

См. резолюцию № 3 «Дальнейшая работа Международной морской организации в области усиления охраны на море», принятую Конференцией по охране на море, которая призывает, среди прочих, также и Организацию, к пересмотру резолюции Ассамблеи А.890(21) о принципах безопасного укомплектования экипажей судов. Такой пересмотр может привести также к внесению поправок в правило V/14 Конвенции СОЛАС.

В том виде, в каком оно действовало на дату принятия данного Кодекса.

The operation of each agreement must be continually monitored and amended when the need arises and in any event should be reviewed every 5 years.

Equivalent arrangements for port facilities

4.27 For certain specific port facilities with limited or special operations but with more than occasional traffic, it may be appropriate to ensure compliance by security measures equivalent to those prescribed in chapter XI-2 and in part A of this Code. This can, in particular, be the case for terminals such as those attached to factories, or quaysides with no frequent operations.

Manning level

4.28 In establishing the minimum safe manning of a ship the Administration should take into account* that the minimum safe manning provisions established by regulation V/14** only address the safe navigation of the ship. The Administration should also take into account any additional workload which may result from the implementation of the ship's security plan and ensure that the ship is sufficiently and effectively manned. In doing so the Administration should verify that ships are able to implement the hours of rest and other measures to address fatigue which have been promulgated by national law, in the context of all shipboard duties assigned to the various shipboard personnel.

Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution 3, inviting, amongst others, the Organisation to review Assembly Resolution A.890(21) on Principles of Safe Manning. This review may also lead to amendments of regulation V/14.

As was in force on the date of adoption of this Code.

Меры контроля выполнения требований*

Общие положения

4.29 В правиле XI-2/9 приведены меры контроля, применяемые к судам, подпадающим под действие главы XI-2. В нем отчетливо выделяются три раздела: контроль судов, уже находящихся в порту, контроль судов, намеревающихся войти в порт другого Договаривающегося правительства, и дополнительные положения, применимые к обоим ситуациям.

4.30 Правило XI-2/9.1, о контроле судов в порту, устанавливает систему мер по контролю судов в иностранном порту, в соответствии с чем должным образом уполномоченные должностные лица Договаривающегося правительства (должным образом уполномоченные должностные лица) имеют право прохода на судно для проверки того, находятся ли требующиеся свидетельства в надлежащем порядке. Затем, если есть явные основания полагать, что судно не отвечает требованиям, могут приниматься такие меры контроля как дополнительные проверки или задержание. Это совпадает с действующими сейчас системами контроля судов**.

Правило XI-2/9.1 основано на таком же подходе, но дает возможность принятия дополнительных мер (включая выдворение судна из порта как меру контроля), когда у должным образом уполномоченных должностных лиц имеются явные основания полагать, что судно не отвечает требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса. В правиле XI-2/9.3 изложены положения, имеющие целью способствовать беспристрастному и соразмерному принятию этих дополнительных мер.

См. резолюцию № 3 «Дальнейшая работа Международной морской организации в области усиления охраны на море», принятую Конференцией по охране на море, которая призывает, среди прочих, также и Организацию, к пересмотру резолюций Ассамблеи А.787(19) и А.882(21).

См. правило 1/19 и правило IX/6.2 Конвенции СОЛАС 74, с поправками, статью 21 Конвенции о грузовой марке, измененной Протоколом 1988 года к ней, статьи 5 и 6 правила 8А Приложения I, правило 15 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками, статью X Конвенции ПДМНВ-78 с поправками, и резолюции Ассамблеи ИМО А.787(19) и А.882(21).

Control and compliance measures*

General

4.29 Regulation XI-2/9 describes the control and compliance measures applicable to ships under chapter XI-2. It is divided into three distinct sections; control of ships already in a port, control of ships intending to enter a port of another Contracting Government, and additional provisions applicable to both situations.

4.30 Regulation XI-2/9.1, control of ships in port, implements a system for the control of ships while in the port of a foreign country where duly authorised officers of the Contracting Government (duly authorized officers) have the right to go on board the ship to verify that the required certificates are in proper order. Then if there are clear grounds to believe the ship does not comply, control measures such as additional inspections or detention may be taken. This reflects current control systems**.

Regulation XI-2/9.1 builds on such systems and allows for additional measures (including expulsion of a ship from a port to be taken as a control measure) when duly authorized officers have clear grounds for believing that a ship is in non-compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code. Regulation XI-2/9.3 describes the safeguards that promote fair and proportionate implementation of these additional measures.

Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution 3, inviting, amongst others, the Organisation to review Assembly Resolutions A.787(19) and A.882(21).

See regulation 1/19 and regulation IX/6.2 of SOLAS 74 as amended, article 21 of LOADLINE 66 as modified by the 1988 LOADLINE Protocol, articles 5 and 6, regulation 8A of Annex I, regulation 15 of Annex II of MARPOL 73/78 as amended, article X of STCW 78 as amended and IMO Assembly Resolutions A.787(19) and A.882(21).]

4.31 В правиле XI-2/9.2 излагаются меры контроля судов, намеревающихся войти в порт другого Договаривающегося правительства, направленные на обеспечение их соответствия требованиям, и, в рамках главы XI-2, вводится совершенно не типичная концепция контроля, применяющаяся только в области охраны. В соответствии с этим правилом, в целях лучших гарантий охраны, меры могут применяться до захода судна в порт. Как и в правиле XI-2/9.1, эта дополнительная система мер контроля основана на применении концепции, заключающейся в том, имеются ли явные основания полагать, что судно не отвечает требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса, и включает серьезные ограничительные оговорки, изложенные в правилах XI-2/9.2.2, XI-2/9.2.5 и XI-2/9.3.

4.32 Явные основания полагать, что судно не отвечает требованиям, означает, что имеется доказательство или достоверная информация о том, что судно не отвечает требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса, принимая также во внимание руководство, приведенное в данной части Кодекса. Такое доказательство или достоверная информация могут иметь источником профессиональное суждение или наблюдения должным образом уполномоченного должностного лица, сделанные при проверке Международного свидетельства об охране судна или Международного временного свидетельства об охране судна, выданного в соответствии с требованиями части А данного Кодекса (Свидетельство), или же поступить из других источников. Даже если на судне имеется действительное Свидетельство, у должным образом уполномоченного должностного лица, на основании его профессионального суждения, могут быть явные основания полагать, что судно не отвечает требованиям.

4.33 Примерами возможных, в зависимости от обстоятельств, явных оснований в рамках правил XI-2/9.1 и XI-2/9.2, могут быть:

- .1 полученное в ходе проверки Международного свидетельства об охране судна доказательство, что оно недействительно или у него истек срок действия;
- .2 доказательство или достоверная информация о том, что имеются серьезные недостатки, относящиеся к оборудованию охраны, документации или организационным мероприятиям, которые требуются главой XI-2 и частью А данного Кодекса;

4.31 Regulation XI-2/9.2 applies control measures to ensure compliance to ships intending to enter a port of another Contracting Government and introduces an entirely different concept of control within chapter XI-2, applying to security only. Under this regulation measures may be implemented prior to the ship entering port, to better ensure security. Just as in regulation XI-2/9.1, this additional control system is based on the concept of clear grounds for believing the ship does not comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and includes significant safeguards in regulations XI-2/9.2.2 and XI-2/9.2.5 as well as in regulation XI-2/9.3.

4.32 Clear grounds that the ship is not in compliance means evidence or reliable information that the ship does not correspond with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, taking into account the guidance given in this part of the Code. Such evidence or reliable information may arise from the duly authorized officer's professional judgement or observations gained while verifying the ship's International Ship Security Certificate or Interim International Ship Security Certificate issued in accordance with part A of this Code (Certificate) or from other sources. Even if a valid certificate is on board the ship, the duly authorized officers may still have clear grounds for believing that the ship is not in compliance based on their professional judgment.

4.33 Examples of possible clear grounds under regulations XI-2/9.1 and XI-2/9.2 may include, when relevant:

- .1 evidence from a review of the certificate that it is not valid or it has expired;
- .2 evidence or reliable information that serious deficiencies exist in the security equipment, documentation or arrangements required by chapter XI-2 and part A of this Code;

- .3 получение донесения или жалобы, которые, по профессиональному суждению должным образом уполномоченного должностного лица, содержат достоверную информацию, ясно указывающую на то, что судно не отвечает требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса;
- .4 доказательство, полученное должным образом уполномоченным лицом, использующим свое профессиональное суждение, или его наблюдение, свидетельствующее о незнании капитаном или экипажем судна существенных, относящихся к вопросам охраны, процедур, об их неспособности к проведению учений по охране судна или же о том, что такие процедуры или учения не выполнялись;
- .5 доказательство, полученное должным образом уполномоченным лицом, использующим свое профессиональное суждение, или его наблюдение, свидетельствующее о том, что ключевые члены экипажа судна не способны к обмену информацией с любыми другими ключевыми членами экипажа, имеющими обязанности по охране судна;
- .6 доказательство или достоверные сведения, свидетельствующие о том, что на данное судно приняты люди, запасы или груз в портовом средстве или с другого судна, причем портовое средство или другое судно не отвечают требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса, а данное судно не оформило Декларацию об охране и не приняло надлежащих специальных или дополнительных мер охраны или не выполняло надлежащих процедур охраны;
- .7 доказательство или достоверные сведения, свидетельствующие о том, что на данное судно приняты люди, запасы или груз в портовом средстве или из другого источника (например, от другого судна или вертолета), причем от этого портового средства или другого источника не требуется отвечать требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса, а данное судно не приняло надлежащих специальных или дополнительных мер охраны или не выполняло надлежащих процедур охраны; и

receipt of a report or complaint which, in the professional judgment of the duly authorized officer, contains reliable information clearly indicating that the ship does not comply with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code;

evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that the master or ship's personnel is not familiar with essential shipboard security procedures or cannot carry out drills related to the security of the ship or that such procedures or drills have not been carried out;

evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that key members ship's personnel are not able to establish proper communication with any other key members of ship's personnel with security responsibilities on board the ship;

- .6 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another ship where either the port facility or the other ship is in violation of chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship in question has not completed a Declaration of Security, nor taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate ship security procedures;
- .7 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another source (e.g., another ship or helicopter transfer) where either the port facility or the other source is not required to comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship has not taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate security procedures; and

.8 если судно имеет очередное, последовательно выданное Международное временное свидетельство об охране судна, как оно описано в разделе A/19.4, и если, по профессиональному суждению должным образом уполномоченного должностного лица, одной из целей, преследуемых судном или компанией при обращении за таким свидетельством, является цель продления периода неполного соответствия требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса за пределы срока действия первоначального временного свидетельства, оговоренного в разделе A/19.4.4.

4.34 Правило XI-2/9 имеет особую причастность к международному праву и, поскольку возможны ситуации, когда будут либо приниматься меры, выпадающие из рамок главы XI-2, либо потребуются учесть определяемые вне рамок главы XI-2 права затрагиваемых судов, то при выполнении правила XI-2/9 следует помнить правило XI-2/2.4. Таким образом, правило XI-2/9 не препятствует Договаривающимся правительствам в принятии основанных на международном праве и отвечающих его нормам мер по обеспечению безопасности или охраны людей, судов, портовых средств и иной собственности в случаях, когда судно, хотя и отвечает требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса, но тем не менее считается представляющим риск для защищенности.

4.35 Если Договаривающееся правительство применяет к судну меры контроля, то ему следует без промедления предоставить имеющей отношение к данному судну Администрации информацию, достаточную для того, чтобы она могла в полном объеме поддерживать связь с Договаривающимся правительством.

Контроль судов в порту

4.36 Если несоответствие заключается в неисправности единицы оборудования или погрешностях документации, дающих основание для задержания, и несоответствие не может быть устранено в порту, где проведена проверка, то Договаривающееся правительство может разрешить судну следовать в другой порт по выполнении им всех условий, согласованных между государствами соответствующих портов и Администрацией или капитаном судна.

if the ship holds a subsequent, consecutively issued Interim International Ship Security Certificate as described in section A/19.4, and if, in the professional judgment of an officer duly authorized, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and part A of this Code beyond the period of the initial interim certificate as described in section A/19.4.4.

4.34 The international law implications of regulation XI-2/9 are particularly relevant, and the regulation should be implemented with regulation XI-2/2.4 in mind, as the potential exists for situations where either measures will be taken which fall outside the scope of chapter XI-2, or where rights of affected ships, outside chapter XI-2, should be considered. Thus, regulation XI-2/9 does not prejudice the Contracting Government from taking measures having a basis in, and consistent with, international law, to ensure the safety or security of people, ships, port facilities and other property in cases where the ship, although in compliance with chapter XI-2 and part A of this Code, is still considered to present a security risk.

4.35 When a Contracting Government imposes control measures on a ship, the Administration should, without delay, be contacted with sufficient information to enable the Administration to fully liaise with the Contracting Government.

Control of ships in port

4.36 Where the non-compliance is either a defective item of equipment or faulty documentation leading to the ship's detention and the non-compliance cannot be remedied in the port of inspection, the Contracting Government may allow the ship to sail to another port provided that any conditions agreed between the port States and the Administration or master are met.

Суда, намеревающиеся зайти в порт другого Договаривающегося правительства

4.37 В правиле XI-2/9.2.1 перечисляются сведения, которые Договаривающееся правительство может потребовать от судна в качестве условия захода в порт. В одном из пунктов перечня речь идет о подтверждении любых специальных или дополнительных мер, которые судно принимало во время десяти последних посещений портовых средств. Примерами такого подтверждения могут быть:

- .1 записи о мерах, принятых при посещении портового средства, расположенного на территории государства, правительство которого не является Договаривающимся правительством, особенно о таких мерах, принятие которых обычно было бы обеспечено портовыми средствами, расположенными на территории Договаривающихся правительств; и
- .2 какие бы то ни было Декларации об охране, оформлявшиеся с портовыми средствами или с другими судами.

4.38 В другом пункте перечня сведений, предоставление которых может потребоваться как условие захода в порт, идет речь о подтверждении того, что при проведении деятельности судно-судно в пределах отрезка времени, в течение которого совершены последние 10 заходов в портовые средства, поддерживалось выполнение надлежащих процедур охраны судна. Для такого подтверждения обычно не требуется включать в него записи о приеме и передаче лоцмана, представителей таможенных, иммиграционных властей, должностных лиц по вопросам охраны, а также о бункеровке, погрузке с лихтеров и разгрузке с них, погрузке запасов и выгрузке отходов, осуществлявшихся судном в пределах портовых средств, поскольку эти действия обычно попадают в рамки действия плана охраны портового средства. Примерами таких сведений могут быть:

- .1 записи о мерах, принятых при осуществлении деятельности судно-судно с судном под флагом государства, правительство которого не является Договаривающимся правительством, особенно о таких мерах, принятие которых обычно было бы обеспечено этим другим судном, если бы оно было под флагом Договаривающегося правительства;

Ships intending to enter the port of another Contracting Government

4.37 Regulation XI-2/9.2.1 lists the information Contracting Governments may require from a ship as a condition of entry into port. One item of information listed is confirmation of any special or additional measures taken by the ship during its last ten calls at a port facility. Examples could include:

- .1 records of the measures taken while visiting a port facility located in the territory of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by port facilities located in the territories of Contracting Governments; and
- .2 any Declarations of Security that were entered into with port facilities or other ships.

4.38 Another item of information listed, that may be required as a condition of entry into port, is confirmation that appropriate ship security procedures were maintained during ship-to-ship activity conducted within the period of the last 10 calls at a port facility. It would not normally be required to include records of transfers of pilots, customs, immigration, security officials nor bunkering, lightering, loading of supplies and unloading of waste by ship within port facilities as these would normally fall within the auspices of the Port Facility Security Plan. Examples of information that might be given include:

- . 1 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship flying the flag of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by ships flying the flag of Contracting Governments;

.2 записи о мерах, принятых при осуществлении деятельности судно-судно с судном под флагом государства, правительство которого является Договаривающимся правительством, но от которого не требуется отвечать требованиям положений главы XI-2 и части А данного Кодекса, таких как копия какого бы то ни было свидетельства об охране, выданного этому судну на основании других положений*; и

.3 в случае, если на судне находятся спасенные в море люди или груз, то все известные сведения об этих людях или грузе, включая удостоверяющие личность данные и маркировочные данные груза, если они известны, а также результаты любых проверок, проведенных на судне для установления статуса спасенных людей и груза с точки зрения задач охраны. Причинение задержек доставке потерпевших бедствие на море в безопасное место или предотвращение такой доставки не являются целью главы XI-2 и части А данного Кодекса. Единственной целью главы XI-2 и части А данного Кодекса является обеспечение того, чтобы государствам в достаточном объеме предоставлялась информация, способствующая полноте их защищенности.

4.39 Примерами других сведений, имеющих практическое отношение к вопросам охраны, предоставление которых, в целях обеспечения безопасности и охраны людей, портовых средств, судов и иной собственности, может потребоваться как условие захода в порт, могут быть:

.1 сведения, содержащиеся в журнале непрерывной регистрации истории судна;

Здесь — погрешность оригинала на английском языке, делающая смысл не вполне ясным. Фактически имеется в виду, что, если имели место передача людей или груза с судна или на судно, от которого не требуется отвечать требованиям положений главы XI-2 и части А данного Кодекса, то следует сделать запись о принятых мерах предосторожности (охраны), например, в судовой журнал или в специальный журнал по вопросам охраны, а также получить у этого судна копию свидетельства о его охране, выданного на основании иных требований чем те, которые изложены в главе XI-2 и в части А данного Кодекса. Договаривающееся правительство порта, куда направляется судно, взаимодействовавшее упомянутым образом с судном, от которого не требуется отвечать положениям главы XI-2 и части А данного Кодекса, может потребовать, чтобы ему были сообщены как содержание записи, так и содержание упомянутого свидетельства об охране, а по приходе судна в порт эти сведения могут быть подвергнуты проверке. — *Примеч. перев.*

records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship that is flying the flag of a Contracting Government but is not required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code such as a copy of any security certificate issued to that ship under other provisions; and

in the event that persons or goods rescued at sea are on board, all known information about such persons or goods, including their identities when known and the results of any checks run on behalf of the ship to establish the security status of those rescued. It is not the intention of chapter XI-2 or part A of this Code to delay or prevent the delivery of those in distress at sea to a place of safety. It is the sole intention of chapter XI-2 and part A of this Code to provide States with enough appropriate information to maintain their security integrity.

4.39 Examples of other practical security related information that may be required as a condition of entry into port in order to assist with ensuring the safety and security of persons, port facilities, ships and other property include:

.1 information contained in the Continuous Synopsis Record;

- .2 координаты судна во время подачи сведений; .3 ожидаемое время прибытия судна в порт; .4 судовая роль;
- .5 общее описание груза на борту судна; .6 список пассажиров; и
- .7 сведения, которые требуется иметь на судне в соответствии с правилом XI-2/10*.

4.40 Правило XI-2/9.2.5 позволяет капитану судна, по получении информации о том, что прибрежное государство или государство порта применит к его судну меры контроля, предусмотренные правилом XI-2/9.2, отказаться от захода в порт. Если капитан судна отказывается от захода, то правило XI-2/9 становится не применимым и любые дальнейшие предпринимаемые шаги должны основываться на международном праве и соответствовать ему.

Дополнительные положения

4.41 Всегда, когда судну отказано в заходе или оно выдворено из порта, властям соответствующих государств должны быть сообщены все известные факты. Такое сообщение должно содержать следующие сведения, если они известны:

- .1 название судна, его флаг, опознавательный номер, позывной, тип судна и груз;
- .2 причина отказа в заходе или выдворения из порта или районов порта;
- .3 характер какого бы то ни было несоответствия в области охраны, если это имеет отношение к делу;
- .4 если это соответствует ситуации, то сведения о любых сделанных попытках устранения какого бы то ни было несоответствия, включая сведения о любых условиях, поставленных судну применительно к данному рейсу;
- .5 порт(-ы), куда заходило судно, и следующий объявленный порт захода;
- .6 время отхода и ожидаемое время прибытия в эти порты;

- .2 location of the ship at the time the report is made;
- .3 expected time of arrival of the ship in port;
- .4 crew list;
- .5 general description of cargo aboard the ship;
- .6 passenger list; and
- .7 information required to be carried under regulation XI-2/10.

4.40 Regulation XI-2/9.2.5 allows the master of a ship, upon being informed that the coastal or port State will implement control measures under regulation XI-2/9.2, to withdraw the intention 4 for the ship to enter port. If the master withdraws that intention, regulation XI-2/9 no longer applies, and any other steps that are taken must be based on, and consistent with, international law.

Additional provisions

4.41 In all cases where a ship is denied entry or expelled from a port, all known facts should be communicated to the authorities of relevant States. This communication should consist of the following when known:

- .1 name of ship, its flag, the ship's identification number, call sign, ship type and cargo; .2 reason for denying entry or expulsion from port or port areas; .3 if relevant, the nature of any security non-compliance;
- .4 if relevant, details of any attempts made to rectify any non-compliance, including any conditions imposed on the ship for the voyage;
- .5 past port(s) of call and next declared port of call;
- .6 time of departure and likely estimated time of arrival at those ports;

Ссылка на правило XI-2/10 ошибочна. По всей вероятности, имеется в виду правило XI-2/9. — *Примеч. перев.*

- .7 любые указания, которые были даны судну, например, о донесениях на переходе;
- .8 предоставленные сведения о текущем уровне охраны на судне;
- .9 сведения о любых сообщениях, которыми государство порта обменивалось с Администрацией;
- .10 орган для связи государства порта, готовящего отчет, для получения дальнейшей информации;
- .11 судовая роль; и
- .13 любая иная, относящаяся к делу, информация.

4.42 В число соответствующих государств, с которыми следует установить связь, должны включаться государства, расположенные по намеченному пути судна в следующий порт, в особенности те, через территориальные воды которых проходит намеченный маршрут. Другими соответствующими государствами могут быть те, где находятся предыдущие порты захода, чтобы можно было получить от них дополнительные сведения и разрешить связанные с охраной вопросы, относящиеся к предыдущим портам захода.

4.43 При принятии мер контроля должным образом уполномоченным должностным лицам следует обеспечивать соразмерность предпринимаемых мер или шагов. Такие меры или шаги должны быть благоразумными и иметь минимально необходимую для устранения несоответствия или уменьшения его степени жесткость и продолжительность.

4.44 Термин «отсрочка отхода» в правиле XI-2/9.3.5.1 относится также к ситуациям, когда, вследствие осуществления действий в рамках данного правила, судну безосновательно отказывается в заходе в порт или оно безосновательно выдворяется из порта.

Суда государств, не являющихся Договаривающимися сторонами, и суда с размерами ниже конвенционных.

4.45 Договаривающимся правительствам не следует предоставлять более благоприятных условий судам под флагами государств, не являющихся Договаривающимися правительствами Конвенции СОЛАС и Сторонами Протокола 1988 г. к ней*. Соответственно, к таким судам должны при-

- .7 any instructions given to ship, e.g., reporting on route;
- .8 available information on the security level at which the ship is currently operating;
- .9 information regarding any communications the port State has had with the Administration;
- .10 contact point within the port State making the report for the purpose of obtaining further information;
- .11 crew list; and
- .12 any other relevant information.

4.42 Relevant States to contact should include those along the ship's intended passage to its next port, particularly if the ship intends to enter the territorial sea of that coastal State. Other relevant States could include previous ports of call, so that further information might be obtained and security issues relating to the previous ports resolved.

4.43 In exercising control and compliance measures, the duly authorized officers should ensure that any measures or steps imposed are proportionate. Such measures or steps should be reasonable and of the minimum severity and duration necessary to rectify or mitigate the non-compliance.

4.44 The word «delay» in regulation XI-2/9.3.5.1 also refers to situations where, pursuant to actions taken under this regulation, the ship is unduly denied entry into port or the ship is unduly expelled from port.

Non-party ships and ships below convention size

4.45 With respect to ships flying the flag of a State which is not a Contracting Government to the Convention and not a Party to the 1988 SOLAS Protocol*, Contracting Governments should give name favourable treatment to such ships. Accordingly, the requirements of regulation XI-2/9 and the guidance

Протокол 1988 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea. 1974.

меняться требования правила XI-2/9 и рекомендательных указаний, изложенных в этой части данного Кодекса. 4.46 Суда с размерами ниже конвенционных являются объектом мер охраны, поддерживаемых государствами. Такие меры следует принимать с должным учетом требований главы XI-2 и рекомендательных указаний, изложенных в этой части данного Кодекса.

5 ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ

Общие положения

5.1 Декларацию об охране следует оформлять тогда, когда это считает необходимым Договаривающееся правительство, к которому относится данное портовое средство, или когда это считает необходимым судно.

5.1.1 На необходимость в Декларации об охране могут указывать результаты проведения оценки портового средства на предмет охраны, а соображения и обстоятельства, в связи с которыми Декларация требуется, должны быть изложены в плане охраны портового средства.

5.1.2 Администрация может дать общее указание, что суда, имеющие право нести флаг ее государства, должны оформлять Декларацию, или же может поставить это требование в зависимость от результатов проведения оценки охраны судна; необходимость в оформлении Декларации должна быть отражена в плане охраны судна.

5.2 Вероятно, что оформление Декларации об охране будет требоваться при высших уровнях охраны, когда у судна уровень охраны выше чем у портового средства или у другого судна, с которым оно взаимодействует, а также при взаимодействии судно/порт или деятельности судно-судно, обуславливающих повышенный риск для людей, собственности или окружающей среды по характерным для данного судна причинам, включая его груз или пассажиров, или же в связи с обстановкой в портовом средстве или по причине сочетания этих факторов.

5.2.1 В случае, если судно или Администрация, действующая от имени судов, имеющих право нести флаг данного государства, обращается с запросом об оформлении Декларации об охране, то должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, или должностное лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должно подтвердить получение запроса и обсудить соответствующие меры охраны.

provided in this Part of the Code should be applied to those ships. 4.46 Ships below Convention size are subject to measures by which States maintain security. Such measures should be taken with due regard to the requirements in chapter XI-2 and the guidance provided in this Part of the Code.

5 DECLARATION OF SECURITY

General

5.1 A Declaration of Security (DoS) should be completed when the Contracting Government of the port facility deems it to be necessary or when a ship deems it necessary.

5.1.1 The need for a DoS may be indicated by the results of the Port Facility Security Assessment (PFSA) and the reasons and circumstances in which a DoS is required should be set out in the Port Facility Security Plan (PFSP).

5.1.2 The need for a DoS may be indicated by an Administration for ships entitled to fly its flag or as a result of a ship security assessment and should be set out in the ship security plan.

5.2 It is likely that a DoS will be requested at higher security levels, when a ship has a higher security level than the port facility, or another ship with which it interfaces, and for ship/port interface or ship to ship activities that pose a higher risk to persons, property or the environment for reasons specific to that ship, including its cargo or passengers or the circumstances at the port facility or a combination of these factors.

5.2.1 In the case that a ship or an Administration, on behalf of ships entitled to fly its flag, requests completion of a DoS, the Port Facility Security Officer (PFSO) or Ship Security Officer (SSO) should acknowledge the request and discuss appropriate security measures.

5.3 Должностное лицо, ответственное за охрану портового средства, может также инициировать оформление Декларации об охране до наступления таких видов взаимодействия судно/порт, которые, по одобренным результатам оценки портового средства на предмет охраны, определены как вызывающие особую озабоченность. Примерами таких видов взаимодействия могут быть посадка или высадка пассажиров и перегрузка, погрузка или разгрузка опасных грузов или вредных материалов.

Основанием для оформления Декларации об охране может также быть факт выявления, по результатам оценки портового средства на предмет охраны, портового оборудования или построек в плотно населенных районах или вблизи них, или же экономически важных операций.

5.4 Главной целью Декларации об охране является гарантированное достижение соглашения между судном и портовым средством или другим судном, с которым происходит взаимодействие, относительно мер охраны, которые каждая сторона, соответственно, предпримет в соответствии с положениями своего одобренного плана охраны.

5.4.1 Согласованная Декларация об охране должна, для указания на соответствие требованиям главы XI-2 и части A данного Кодекса, быть подписана и датирована как портовым средством, так и судном или судами, в зависимости от случая, и должна включать сведения о сроке действия, соответствующем уровню охраны или уровнях охраны, а также информацию для связи.

5.4.2 Изменение уровня охраны может потребовать оформления новой или пересмотренной Декларации об охране.

5.5 Декларация об охране должна оформляться на английском, французском или испанском языке или на языке, общем для портового средства и судна или судов, в зависимости от случая.

5.6 Образец Декларации об охране представлен в Дополнении 1 к данной части Кодекса.

6 ОБЯЗАННОСТИ КОМПАНИИ

6.1 Правило XI-2/5 требует, чтобы компания предоставляла капитану судна информацию, которая бы отвечала требованиям положений этого правила к компании. Эта информация должна включать следующее:

- .1 сведения о сторонах, ответственных за назначение судового персонала, таких как судовые компании,

5.3 A PFSO may also initiate a DoS prior to ship/port interfaces that are identified in the approved PFSA as being of particular concern. Examples may include the embarking or disembarking passengers, and the transfer, loading or unloading of dangerous goods or hazardous substances.

The PFSA may also identify facilities at or near highly populated areas or economically significant operations that warrant a DoS.

5.4 The main purpose of a DoS is to ensure agreement is reached between the ship and the port facility or with other ships with which it interfaces as to the respective security measures each will undertake in accordance with the provisions of their respective approved security plans.

5.4.1 The agreed DoS should be signed and dated by both the port facility and the ship(s), as applicable, to indicate compliance with chapter XI-2 and part A of this Code and should include its duration, the relevant security level, or levels and the contact points.

5.4.2 A change in the security level may require that a new or revised DoS be completed.

5.5 The DoS should be completed in English, French or Spanish or in a language common to both the port facility and the ship or the ships, as applicable.

5.6 A model DoS is included in Appendix 1 to this Part of the Code.

6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY

6.1 Regulation XI-2/5 requires the company to provide the master of the ship with information to meet the requirements of the Company under the provisions of this regulation. This information should include items such as:

- .1 parties responsible for appointing shipboard personnel, such as ship management companies, manning agents,

агентства по найму моряков, подрядчики, концессионеры как, например, предприятия розничной торговли, развлечений и т.д.;

.2 сведения о сторонах, ответственных за принятие решений об эксплуатации судна, включая фрахтователей по тайм-чартеру или бэрбоут-чартеру, или же любое иное юридическое лицо, действующее в таком качестве; и

.3 в случаях эксплуатации судна на условиях договоров фрахтования, сведения для связи со сторонами договоров, включая фрахтователей по тайм-чартеру или рейсовому чартеру.

6.2 В соответствии с правилом XI-2/5, компания обязана корректировать эту информацию по мере появления изменений и поддерживать ее на уровне современности.

6.3 Эта информация должна быть представлена на английском, французском или испанском языке.

6.4 В отношении судов, построенных до 1 июля 2004 г., эта информация должна отражать фактическое положение дел на эту дату.

6.5 В отношении судов, построенных 1 июля 2004 г. или позже, а также в отношении тех судов, из построенных до 1 июля 2004 г., которые по состоянию на 1 июля 2004 г. были выведены из эксплуатации, эта информация должна предоставляться с даты введения судна в эксплуатацию и должна отражать фактическое положение дел на эту дату.

6.6 Если судно выводится из эксплуатации после 1 июля 2004 г., то эта информация должна предоставляться с даты возобновления эксплуатации судна и должна отражать фактическое положение дел на эту дату.

6.7 Хранить на судне предыдущую информацию, не имеющую отношения к фактическому положению дел на данную дату, не требуется.

6.8 Если ответственность за эксплуатацию судна переходит к другой компании, то хранить на судне информацию о компании, эксплуатировавшей судно ранее, не требуется.

Кроме того, прочие соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 19.

7 ОХРАНА СУДНА

Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.

contractors, concessionaries, for example, retail sales outlets, casinos etc;

.2 parties responsible for deciding the employment of the ship including, time or bareboat charterer(s) or any other entity acting in such capacity; and

.3 in cases when the ship is employed under the terms of a charter party, the contact details of those parties including time or voyage charterers.

6.2 In accordance with regulation XI-2/5 the Company is obliged to update and keep this information current as and when changes occur.

6.3 This information should be in English, French or Spanish language.

6.4 With respect to ships constructed before 1 July 2004, this information should reflect the actual condition on that date.

6.5 With respect to ships constructed on or after 1 July 2004 and for ships constructed before 1 July 2004 which were out of service on 1 July 2004, the information should be provided as from the date of entry of the ship into service and should reflect the actual condition on that date.

6.6 After 1 July 2004 when a ship is withdrawn from service the information should be provided as from the date of re-entry of the ship into service and should reflect the actual condition on that date.

6.7 Previously provided information that does not relate to the actual condition on that date need not be retained on board.

6.8 When the responsibility for the operation of the ship is assumed by another Company, the information relating to the Company, which operated the ship, are not required to be left on board.

In addition other relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

7 SHIP SECURITY

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

8 ОЦЕНКА ОХРАНЫ СУДНА

Оценка на предмет охраны

8.1 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, отвечает за то, чтобы в отношении тех из закрепленных за этим лицом судов компании, от которых требуется отвечать положениям главы XI-2 и части А данного Кодекса, была проведена оценка охраны судна. От должностного лица компании не требуется лично выполнять всю работу, связанную с исполнением этих должностных обязанностей, однако оно несет главную ответственность за ее надлежащее выполнение.

8.2 Перед тем как приступить к выполнению оценки охраны судна, должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно обеспечить, чтобы были привлечены имеющиеся сведения о результатах оценки угрозы в тех портах, куда судно будет заходить или где производится посадка или высадка пассажиров, а также о портовых средствах и мерах их защиты. Должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно изучить предыдущие отчеты об аналогичных охранных потребностях.

Если это возможно, должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно встретиться с соответствующими лицами на судне и в портовом средстве для обсуждения целей и методологии оценки.

Должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно следовать всем отвечающим его специфике рекомендательным указаниям, исходящим от Договаривающихся правительств.

8.3 Оценка охраны судна должна быть обращена на следующие элементы на судне:

- .1 охрану материального характера*;
- .2 конструкционная целостность;
- .3 системы защиты экипажа;
- .4 подход к порядку действий;
- .5 радиосистемы и другие системы связи, включая компьютерные системы и сети;

8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

Security assessment

8.1 The Company Security Officer (CSO) is responsible for ensuring that a Ship Security Assessment (SSA) is carried out for each of the ships in the Company's fleet which is required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code for which the CSO is responsible. While the CSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post, the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual CSO.

8.2 Prior to commencing the SSA, the CSO should ensure that advantage is taken of information available on the assessment of threat for the ports at which the ship will call or at which passengers embark or disembark and about the port facilities and their protective measures. The CSO should study previous reports on similar security needs.

Where feasible, the CSO should meet with appropriate persons on the ship and in the port facilities to discuss the purpose and methodology of the assessment.

The CSO should follow any specific guidance offered by the Contracting Governments.

8.3 A SSA should address the following elements on board or within the ship:

- 1 physical security;
- 2 structural integrity;
- 3 personnel protection systems;
- 4 procedural policies;
- 5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks*;

- .6 прочее, что, будучи повреждено или использовано для незаконного наблюдения, создает риск для людей, собственности или судовых операций или операций в пределах портового средства.

8.4 У лиц, участвующих в проведении оценки охраны судна, должна быть возможность пользоваться помощью экспертов в отношении:

- .1 знания современных видов и вариантов угрозы для защищенности;
- .2 распознавания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавания, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .4 уловок, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;
- .5 методов подготовки происшествий, влияющих на защищенность;
- .6 воздействия взрывчатых веществ на судовые конструкции и оборудование;
- .7 охраны судна;
- .8 принятых вариантов подхода к осуществлению взаимодействия судно/порт;
- .9 прогнозирования возможных ситуаций, готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них;
- .10 охраны материального характера*;
- .11 радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;
- .12 судовых механизмов; и
- .13 судовых и портовых операций.

8.5 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно получить и записать сведения, необходимые для проведения оценки, включая:

- .1 общее устройство судна;

- .6 other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to people, property, or operations on board the ship or within a port facility.

8.4 Those involved in a SSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:

- .1 knowledge of current security threats and their patterns;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- .4 techniques used to circumvent security measures;
- .5 methods used to cause a security incident;
- .6 effects of explosives on ship's structures and equipment;
- .7 ship security;
- .8 ship/port interface business practices;
- .9 contingency planning, emergency preparedness and response;
- .10 physical security;
- .11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
- .12 marine engineering; and
- .13 ship and port operations.

8.5 The CSO should obtain and record the information required to conduct an assessment, including:

- .1 the general layout of the ship;

- .2 расположение зон, доступ в которые должен быть ограничен, таких как ходовой мостик, машинные помещения категории А и иные посты управления, в соответствии с тем, как они определены в главе Г1-2, и т.д.;
 - .3 расположение и назначение каждого фактического или потенциального места доступа на судно;
 - .4 изменения уровня воды при приливо-отливных явлениях, что может оказывать воздействие на уязвимость или защищенность судна;
 - .5 грузовые помещения и организацию размещения груза; .6 места хранения судовых запасов и существенно необходимых средств технического обслуживания и ремонта; .7 места хранения несопровождаемого багажа;
 - .8 имеющееся аварийное и дежурное оборудование, обеспечивающее выполнение существенно необходимых функций;
 - .9 количественный состав экипажа, его существующие обязанности по охране судна, а также какая бы то ни было существующая практика компании по его обучению;
 - .10 имеющиеся в наличии средства охраны и безопасности, предназначенные для защиты пассажиров и экипажа судна;
 - .11 средства выхода наружу, эвакуации и места сбора, которые должны содержаться так, чтобы в чрезвычайной ситуации обеспечить порядок и безопасность оставления судна;
 - .12 имеющиеся договоры с частными охранными компаниями, предоставляющими услуги по охране судна и прилегающей водной акватории; и
 - .13 уже введенные в действие меры и порядок охраны, включая проверки и процедуры контроля, системы идентификации, средства обнаружения и слежения, документы, удостоверяющие личность, связь, сигнализация, освещение, системы контроля доступа и иные системы подобного назначения.
- 8.6 При проведении оценки охраны судна следует осмотреть каждое выявленное место доступа, включая открытые палубы, и оценить потенциальные возможности его исполь-

- .2 the location of areas which should have restricted access, such as navigation bridge, machinery spaces category A and other control stations as defined in chapter II-2, etc.;
 - .3 the location and function of each actual or potential access point to the ship;
 - .4 changes in the tide which may have an impact on the vulnerability or security of the ship;
 - .5 the cargo spaces and stowage arrangements;
 - .6 the locations where the ship's stores and essential maintenance equipment is stored;
 - .7 the locations where unaccompanied baggage is stored;
 - .8 the emergency and stand-by equipment available to maintain essential services;
 - .9 the number of ship's personnel, any existing security duties and any existing training requirement practised by the Company;
 - .10 existing security and safety equipment for the protection of passengers and ship's personnel;
 - .11 escape and evacuation routes and assembly stations which have to be maintained to ensure the orderly and safe emergency evacuation of the ship;
 - .12 existing agreements with private security companies providing ship/waterside security services; and
 - .13 existing security measures and procedures in effect, including inspection and control procedures, identification systems, surveillance and monitoring equipment, personnel identification documents and communication, alarms, lighting, access control and other appropriate systems.
- 8.6 The SSA should examine each identified point of access, including open weather decks, and evaluate its potential for use by individuals who might seek to breach security. This includes

зования теми, кто стремится к преодолению охраны. В число мест доступа входят такие, которые используются для пропуска лиц, имеющих законное право доступа, но которыми могут воспользоваться также не обладающие таким правом лица, стремящиеся проникнуть на судно.

8.7 При проведении оценки охраны судна следует рассмотреть, продолжают ли отвечать своей цели существующие меры охраны и руководство по охране, процедуры и операции, предусмотренные как для обычных, так и для чрезвычайных условий, а также определить руководящие указания по охране, включая следующее:

- .1 участки ограниченного доступа;
- .2 порядок действий при пожаре или иных чрезвычайных обстоятельствах;
- .3 уровень надзора за экипажем судна, пассажирами, посетителями, продавцами, ремонтным техническим составом, портовыми рабочими и пр.;
- .4 частота и эффективность обходов в целях охраны;
- .5 системы контроля доступа, включая пропускные системы;
- .6 системы и процедуры охранной связи;
- .7 используемые в интересах охраны двери, ограждения и освещение; и
- .8 оборудование и системы охраны и обнаружения, если имеются.

8.8 При проведении оценки охраны судна следует рассмотреть, какие лица, виды деятельности, услуги и операции являются важными объектами защиты. Рассмотрение включает:

- .1 экипаж судна;
- .2 пассажиров, посетителей, продавцов, ремонтный технический состав, персонал портового средства и пр.;
- .3 способность к поддержанию безопасности плавания и принятию контрмер в чрезвычайной обстановке;
- .4 груз, в особенности опасные грузы или опасные вещества;
- .5 судовые запасы;
- .6 судовое оборудование и системы охранной связи, если имеется; и
- .7 судовое оборудование и системы обнаружения, если имеются.

points of access available to individuals having legitimate access as well as those who seek to obtain unauthorized entry.

8.7 The SSA should consider the continuing relevance of the existing security measures and guidance, procedures and operations, under both routine and emergency conditions and should determine security guidance including:

- .1 the restricted areas;
- .2 the response procedures to fire or other emergency conditions;
- .3 the level of supervision of the ship's personnel, passengers, visitors, vendors, repair technicians, dock workers, etc.;
- .4 the frequency and effectiveness of security patrols;
- .5 the access control systems, including identification systems;
- .6 the security communications systems and procedures;
- .7 the security doors, barriers and lighting; and
- .8 the security and surveillance equipment and systems, if any.

8.8 The SSA should consider the persons, activities, services and operations that it is important to protect. This includes:

- .1 the ship's personnel;
- .2 passengers, visitors, vendors, repair technicians, port facility personnel, etc.;
- .3 the capacity to maintain safe navigation and emergency response;
- .4 the cargo, particularly dangerous goods or hazardous substances;
- .5 the ship's stores;
- .6 the ship security communication equipment and systems, if any; and
- .7 the ship's security surveillance equipment and systems, if any.

8.9 При проведении оценки охраны судна следует рассмотреть всякую возможную угрозу, что может включать следующие типы влияющих на защищенность происшествий:

- .1 повреждение или разрушение судна или портового средства, например, посредством применения взрывных устройств, поджога, саботажа или как результат вандализма;
- .2 похищение или захват судна или находящихся на нем людей;
- .3 подозрительные действия с грузом, важным судовым оборудованием, системами или судовыми запасами;
- .4 несанкционированный доступ или использование чего-либо, включая присутствие безбилетных пассажиров;
- .5 контрабандный провоз оружия или оборудования, включая оружие массового поражения;
- .6 использование судна для перевозки лиц, намеревающихся учинить влияющее на защищенность происшествие, и/или их оборудования;
- .7 использование самого судна в качестве оружия или средства поражения или причинения ущерба;
- .8 нападения со стороны моря при стоянке у причала или на якоре; и
- .9 нападения при нахождении в море.

8.10 При проведении оценки охраны судна следует учесть все возможные факторы уязвимости, что может включать:

- .1 противоречия между мерами безопасности и мерами охраны;
- .2 противоречия между обязанностями по охране и другими обязанностями членов экипажа;
- .3 обязанности по несению вахты, количественный состав экипажа судна, в особенности, как это влияет на усталость экипажа, бдительность и способность исполнять обязанности;
- .4 любые выявленные недочеты обучения; и .5 любое оборудование и системы охраны, включая системы связи.

8.11 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны постоянно и со вниманием относиться к

8.9 The SSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:

- .1 damage to, or destruction of, the ship or of a port facility, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
- .2 hijacking or seizure of the ship or of persons on board;
- .3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;
- .4 unauthorized access or use, including presence of stowaways;
- .5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;
- .6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and/or their equipment;
- .7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;
- .8 attacks from seaward whilst at berth or at anchor; and
- .9 attacks whilst at sea.

8.10 The SSA should take into account all possible vulnerabilities, which may include:

- .1 conflicts between safety and security measures;
- .2 conflicts between shipboard duties and security assignments;
- .3 watch-keeping duties, number of ship's personnel, particularly with implications on crew fatigue, alertness and performance;
- .4 any identified security training deficiencies; and
- .5 any security equipment and systems, including communication systems.

8.11 The CSO and SSO should always have regard to the effect that security measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing se-

воздействию, которое, возможно, оказывают меры охраны на членов экипажа, находящихся на судне в течение длительных периодов времени. При разработке мер охраны особое внимание следует обращать на удобство, комфорт и соблюдение интересов личной жизни членов экипажа и на их способность к сохранению профессиональной годности в течение продолжительных периодов времени.

8.12 По завершении процесса оценки охраны судна следует подготовить отчет, состоящий из краткого изложения того, каким образом проводилась оценка, описания каждой уязвимой стороны, выявленной в ходе проведения оценки, а также описания контрмер, которые могут быть приняты в отношении каждой уязвимой стороны. Отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

8.13 Отчет о проведении оценки охраны судна должен рассматриваться и утверждаться должностным лицом компании, ответственным за охрану, если только эта оценка не проводилась его компанией самостоятельно.

Освидетельствование охраны на месте

8.14 Освидетельствование охраны на месте является неотъемлемой частью любой оценки охраны судна. В ходе освидетельствования охраны на месте должны быть изучены и оценены действующие на судне меры защиты, процедуры и операции, направленные на:

- .1 обеспечение исполнения всех обязанностей по охране судна;
- .2 слежение за участками ограниченного доступа для обеспечения того, чтобы доступ туда имели только уполномоченные на это лица;
- .3 контроль доступа на судно, включая пропускные системы;
- .4 слежение за участками палубы и прилегающими к судну участками;
- .5 контролирование посадки людей и погрузки их имущества (сопровождаемый и несопровождаемый багаж и личное имущество членов экипажа);
- .6 надзор за грузовыми операциями и доставкой судовых запасов; и
- .7 обеспечение легкости доступа к судовой охранной связи, информации и оборудованию охраны.

curity measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods.

8.12 Upon completion of the SSA, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

8.13 If the SSA has not been carried out by the Company the report of the SSA should be reviewed and accepted by the CSO.

On-scene security survey

8.14 The on-scene security survey is an integral part of any SSA. The on-scene security survey should examine and evaluate existing shipboard protective measures, procedures and operations for:

- .1 ensuring the performance of all ship security duties;
- .2 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- .3 controlling access to the ship, including any identification systems;
- .4 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
- .5 controlling the embarkation of persons and their effects (accompanied and unaccompanied baggage and ship's personnel personal effects);
- .6 supervising the handling of cargo and the delivery of ship's stores; and
- .7 ensuring that ship security communication, information, and equipment are readily available.

9 ПЛАН ОХРАНЫ СУДНА

Общие положения

9.1 За обеспечение разработки плана охраны судна и его представление на одобрение отвечает должностное лицо компании, ответственное за охрану. Содержание каждого отдельно взятого плана должно отличаться от прочих, в зависимости от конкретного судна, к которому относится данный план. В результате проведения оценки охраны судна должны быть выявлены характерные особенности судна и потенциальные виды угрозы и уязвимости. В ходе разработки плана охраны судна требуется подробная проработка этих характерных особенностей. Администрации могут подготовить рекомендации относительно разработки планов охраны судна и их содержания.

9.2 Каждый план охраны судна должен:

- .1 содержать подробное изложение организационной структуры охраны судна;
- .2 содержать подробное изложение взаимоотношений судна с компанией, портовыми средствами, другими судами и соответствующими властями, несущими ответственность за охрану;
- .3 содержать подробное описание систем для обеспечения эффективной и непрерывной внутрисудовой связи, а также связи между судном и внешними адресатами, включая портовые средства;
- .4 содержать подробное изложение мер охраны, предусмотренных для уровня охраны 1, как материального характера, так и предусмотренных организацией эксплуатации судна, которые должны действовать постоянно;
- .5 содержать подробное изложение дополнительных мер охраны, которые должны обеспечивать незамедлительный переход судна на уровень охраны 2 и, при необходимости, на уровень охраны 3;
- .6 предусматривать регулярное рассмотрение плана на предмет его соответствия своему назначению или проведение аудиторской проверки, а также внесение изменений в него на основании опыта или изменившихся обстоятельств.
- .7 предусматривать порядок докладов в органы для связи с соответствующими Договаривающимися правительствами.

9 SHIP SECURITY PLAN

General

9.1 The Company Security Officer (CSO) has the responsibility of ensuring that a Ship Security Plan (SSP) is prepared and submitted for approval. The content of each individual SSP should vary depending on the particular ship it covers. The Ship Security Assessment (SSA) will have identified the particular features of the ship and the potential threats and vulnerabilities. The preparation of the SSP will require these features to be addressed in detail. Administrations may prepare advice on the preparation and content of a SSP.

9.2 All SSPs should:

- .1 detail the organizational structure of security for the ship;
- .2 detail the ship's relationships with the Company, port facilities, other ships and relevant authorities with security responsibility;
- .3 detail the communication systems to allow effective continuous communication within the ship and between the ship and others, including port facilities;
- .4 detail the basic security measures for security level 1, both operational and physical, that will always be in place;
- .5 detail the additional security measures that will allow the ship to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;
- .6 provide for regular review, or audit, of the SSP and for its amendment in response to experience or changing circumstances; and
- .7 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

9.3 В основе разработки эффективного плана охраны судна должен лежать тщательный анализ всех относящихся к охране судна вопросов, включая, в частности, тщательное принятие в расчет материальных и эксплуатационных характеристик отдельно взятого судна, включая типы совершаемых им рейсов.

9.4 Все планы охраны судна должны одобряться Администрацией или от ее имени. Если Администрация использует признанную в области охраны организацию для анализа или одобрения плана, то такая признанная организация не должна быть связана с какой-нибудь другой признанной организацией, подготовившей или оказавшей помощь в подготовке плана.

9.5 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны разработать порядок для:

- .1 проведения оценок того, продолжает ли план охраны судна оставаться эффективным; и
- .2 подготовки поправок к уже одобренному плану.

9.6 Предусмотренные в плане охраны судна меры охраны должны быть уже приведены в действие ко времени проведения первоначальной проверки соответствия требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса. В ином случае процесс выдачи судну Международного свидетельства об охране не может быть начат.

Если впоследствии охранное оборудование или системы отказывают в работе или, по любой причине, приостанавливается действие меры охраны, то следует принимать временные равноценные меры охраны, которые доводятся до Администрации и подлежат ее одобрению.

Организация выполнения и выполнение обязанностей по охране судна

9.7 Дополнительно к рекомендациям, изложенным в пункте 9.2, и применительно к вопросам, относящимся ко всем уровням охраны, план охраны судна должен предусматривать следующее:

- .1 обязанности и область ответственности всех членов экипажа судна, привлеченных к охране;
- .2 необходимые процедуры или предосторожности, гарантирующие постоянное поддержание непрерывной связи;

9.3 Preparation of an effective SSP should rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the ship, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics, including the voyage pattern, of the individual ship.

9.4 All SSPs should be approved by, or on behalf of, the Administration. If an Administration uses a Recognised Security Organisation (RSO) to review or approve the SSP the RSO should not be associated with any other RSO that prepared, or assisted in the preparation of, the plan.

9.5 CSOs and Ship Security Officers (SSOs) should develop procedures to:

- .1 assess the continuing effectiveness of the SSP; and
- .2 prepare amendments of the plan subsequent to its approval.

9.6 The security measures included in the SSP should be in place when the initial verification for compliance with the requirements of chapter XI-2 and Part A of this Code will be carried out. Otherwise the process of issue the ship of the required International Ship Security Certificate cannot be carried out.

If there is any subsequent failure of security equipment or systems, or suspension of a security measure for whatever reason, equivalent temporary security measures should be adopted, notified to, and agreed by, the Administration.

Organization and performance of ship security duties

9.7 In addition to the guidance given in paragraph 9.2, the SSP should establish the following which relate to all security levels:

- .1 the duties and responsibilities of all shipboard personnel with a security role;
- .2 the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;

- .3 действия по оценке того, продолжают ли быть эффективными процедуры охраны и какие бы то ни было оборудование и системы охраны и обнаружения, включая процедуры выявления отказа или неисправности оборудования и систем и принятия контрмер;
- .4 подход и принятый порядок действий, направленные на защиту конфиденциальной информации по вопросам охраны, хранимой на бумажных или электронных носителях;
- .5 сведения о типах оборудования и систем охраны и обнаружения, если они имеются, и требования к их техническому обслуживанию;
- .6 порядок, который бы обеспечивал своевременное представление и рассмотрение докладов о возможном наличии незащищенных охраной участков или выражающих обеспокоенность по вопросам охраны; и
- .7 порядок составления, ведения и корректуры перечня каких бы то ни было опасных грузов или веществ на борту, включая указание их местоположения.

9.8 Оставшаяся часть данного раздела обращена на меры безопасности, которые могут приниматься применительно к каждому конкретному уровню охраны, и которые охватывают:

- .1 доступ на судно членов экипажа, пассажиров, посетителей и т.д.;
- .2 участки ограниченного доступа на судне;
- .3 обработка груза;
- .4 доставка судовых запасов;
- .5 обращение с несопровождаемым багажом; и
- .6 контроль защищенности судна.

Доступ на судно

9.9 Планом охраны судна должны быть предусмотрены меры охраны, относящиеся ко всем средствам доступа на судно, выявленным в ходе оценки охраны судна. В их число включаются:

- .1 штурмтрапы;
- .2 посадочные трапы;
- .3 посадочные аппарели;

- .3 the procedures needed to assess the continuing effectiveness of security procedures and any security and surveillance equipment and systems, including procedures for identifying and responding to equipment or systems failure or malfunction;
- .4 the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;
- .5 the type and maintenance requirements, of security and surveillance equipment and systems, if any;
- .6 the procedures to ensure the timely submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns; and
- .7 procedures to establish, maintain and up-date an inventory of any dangerous goods or hazardous substances carried on board, including their location.

9.8 The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering:

- .1 access to the ship by ship's personnel, passengers, visitors, etc;
- .2 restricted areas on the ship;
- .3 handling of cargo;
- .4 delivery of ship's stores;
- .5 handling unaccompanied baggage; and
- .6 monitoring the security of the ship.

Access to the ship

9.9 The SSP should establish the security measures covering all means of access to the ship identified in the SSA. This should include any:

- .1 access ladders; .2 access gangways; .3 access ramps;

- .4 посадочные двери, бортовые иллюминаторы, окна и лацпорты;
- .5 швартовные тросы и якорные цепи; и .6 краны и подъемные устройства;

9.10 Для каждого из них, применительно к каждому уровню охраны, планом должны быть определены соответствующие места, где должны применяться меры, обеспечивающие ограничение или запрет доступа. Планом охраны судна должны быть установлены типы ограничений или запретов, которые должны действовать при каждом из уровней охраны, а также средства приведения этих ограничений и запретов в действие.

9.11 Для каждого уровня охраны планом охраны судна должно быть установлено, какие средства должны применяться чтобы удостовериться в личности в целях допуска на судно и для того, чтобы допущенные лица могли беспрепятственно оставаться на судне. Это может включать разработку соответствующей пропускной системы, которая бы предусматривала постоянные пропуска для экипажа судна и временные — для посетителей.

Любая судовая пропускная система должна, когда это осуществимо, приводиться в соответствие с системой, применяющейся в портовом средстве.

Пассажиры должны иметь возможность подтвердить свою личность с помощью посадочных пропусков, билетов и т.д., но они не должны без надзора допускаться в зоны ограниченного доступа.

В плане должны быть предусмотрены положения, которые бы обеспечивали регулярное приведение пропускных систем к уровню текущих требований и принятие дисциплинарных мер при нарушении установленного порядка.

9.12 Лица, не желающие или неспособные удостоверить свою личность и/или обосновать цель своего посещения, когда от них этого требуют, не должны допускаться на судно, а об их попытке проникновения на судно должно быть доложено лицу командного состава, ответственному за охрану судна, должностному лицу компании, ответственному за охрану, должностному лицу портового средства, ответственному за охрану и национальным или местным органам, ответственным за охрану.

- .4 access doors, side scuttles, windows and ports;
- .5 mooring lines and anchor chains; and
- .6 cranes and hoisting gear.

9.10 For each of these the SSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the SSP should establish the type of restriction or prohibition to be applied and the means of enforcing them.

9.11 The SSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the ship and for individuals to remain on the ship without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for ship's personnel and visitors respectively.

Any ship identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to the port facility.

Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised.

The SSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.

9.12 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested to do so should be denied access to the ship and their attempt to obtain access should be reported, as appropriate, to the SSOs, the CSOs, the Port Facility Security Officer (PFSO) and to the national or local authorities with security responsibilities.

9.13 Планом должна быть установлена повторяемость применения каких бы то ни было мер контроля при посадке*, в особенности, если имеется в виду, что они будут при меняться по случайному выбору.

Уровень охраны 1

9.14 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны быть определены меры по контролю доступа на судно, среди которых могут быть следующие:

- .1 проверка личности всех лиц, желающих пройти на судно, и обоснованности их намерения посредством проверки, например, предписаний о включении в экипаж, пассажирских билетов, посадочных пропусков, предписаний на выполнение работ и пр.;
- .2 судно, во взаимодействии с портовым средством, должно обеспечить чтобы были определены огражденные участки для проведения проверки и досмотра людей, багажа (включая переносимые на себе предметы), личных вещей, транспортных средств и их содержимого;
- .3 судно, во взаимодействии с портовым средством, должно обеспечить чтобы перевозочные средства, подлежащие погрузке на предназначенное для перевозки автомобилей судно, ро-ро и иные пассажирские суда, до погрузки подвергались досмотру с повторяемостью, требуемой планом;
- .4 отделение прошедших проверку лиц и их личных вещей от еще не прошедших проверки;
- .5 отделение пассажиров, осуществляющих посадку, от пассажиров, осуществляющих высадку;
- .6 указание мест доступа, которые должны быть перекрыты или охраняться для предотвращения несанкционированного доступа;
- .7 перекрытие, посредством запираания либо другими средствами, доступа на неохраемые участки, примыкающие к участкам, на которые имеют доступ пассажиры и посетители; и

Например, если мерой контроля является досмотр, то повторяемость ее применения означает досмотр только лиц, вызывающих подозрение, досмотр каждого десятого и т.д. — *Примеч. перев.*

9.13 The SSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

Security Level 1

9.14 At security level 1, the SSP should establish the security measures to control access to the ship, where the following may be applied:

- .1 checking the identity of all persons seeking to board the ship and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders etc;
- .2 in liaison with the port facility the ship should ensure that designated secure areas are established in which inspections and searching of people, baggage (including carry on items), personal effects, vehicles and their contents can take place;
- .3 in liaison with the port facility the ship should ensure that vehicles destined to be loaded on board car carriers, ro-ro and other passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP;
- .4 segregating checked persons and their personal effects from unchecked persons and their personal effects; .5 segregating embarking from disembarking passengers;
- .6 identification of access points that should be secured or attended to prevent unauthorized access;
- .7 securing, by locking or other means, access to unattended spaces adjoining areas to which passengers and visitors have access; and

- .8 проведение со всем экипажем судна инструктажей по вопросам охраны, касающихся возможных видов угрозы, порядка докладов о подозрительных лицах, объектах либо действиях, а также необходимости проявлять бдительность.

9.15 При уровне охраны 1 все желающие пройти на судно должны рассматриваться как потенциальные объекты досмотра. Повторяемость такого досмотра, включая досмотр по случайному выбору, должна быть оговорена в одобренном плане и должна одобряться Администрацией особо. Лучше всего, когда такие досмотры могут быть предприняты портовым средством в тесном сотрудничестве с судном и в непосредственной близости к нему.

Члены экипажа судна не должны привлекаться к досмотру других членов экипажа и их личного имущества, за исключением ситуаций, когда для этого есть явные основания, имеющие отношение к охране.

Любой такой досмотр должен проводиться так, чтобы полностью принимались в расчет права человека и не наносился ущерб основам человеческого достоинства.

Уровень охраны 2

9.16 Для уровня охраны 2 планом должны устанавливаться меры охраны, подлежащие применению для противодействия повышенному риску происшествия, влияющего на защищенность, и направленные на обеспечение повышенной бдительности и более тесного контроля, которые могут включать:

- .1 назначение дополнительных людей для обхода участков палубы в нерабочее время, с целью предотвращения несанкционированного доступа;
- .2 ограничение количества мест доступа на судно, определение тех, которые должны быть закрыты и средств их надлежащего закрытия;
- .3 принятие мер противодействия проникновению на судно со стороны воды, включая, например, организацию шлюпочного дозора во взаимодействии с портовым средством;
- .4 установление, в тесном сотрудничестве с портовым средством, зоны ограниченного доступа со стороны борта, обращенного к берегу;

providing security briefings to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance.

9.15 At security level 1, all those seeking to board a ship should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved SSP and should be specifically approved by the Administration. Such searches may best be undertaken by the port facility in close co-operation with the ship and in close proximity to it.

Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects.

Any such search shall be undertaken in a manner which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.

Security Level 2

9.16 At security level 2, the SSP should establish the security measures to be applied to protect against a heightened risk of a security incident to ensure higher vigilance and tighter control, which may include:

- .1 assigning additional personnel to patrol deck areas during silent hours to deter unauthorised access;
- .2 limiting the number of access points to the ship, identifying those to be closed and the means of adequately securing them;
- .3 deterring waterside access to the ship, including, for example, in liaison with the port facility, provision of boat patrols;
- .4 establishing a restricted area on the shore-side of the ship, in close co-operation with the port facility;

- .5 увеличение частоты и тщательности досмотра людей, личных вещей и транспортных средств, приносимых на судно;
- .6 сопровождение посетителей судна; и
- .7 проведение дополнительных, целенаправленных инструктажей всего экипажа, обращенных на какие бы то ни было выявленные виды угрозы, и вновь акцентирующих внимание на порядке докладов о подозрительных лицах, объектах или действиях и подчеркивающих необходимость повышенной бдительности; и
- .8 выполнение полного или частичного обыска судна.

Уровень охраны 3

9.17 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 уменьшение количества мест доступа до одного контролируемого места;
- .2 предоставление доступа только лицам, проводящим ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой;
- .3 указания людям на борту;
- .4 приостановку посадки или высадки;
- .5 приостановку грузовых операций, доставок и пр.;
- .6 эвакуацию людей с судна;
- .7 перестановку судна; и
- .8 подготовку к полному или частичному обыску судна.

Участки ограниченного доступа на судне

9.18 В плане охраны судна должны быть определены участки ограниченного доступа, которые должны вводиться на судне, указаны их границы, время применения ограничений, меры, которые должны приниматься для контроля доступа на них, а также меры, которые должны приниматься для контроля деятельности внутри этих участков. Назначением участков ограниченного доступа является:

- .1 предотвращение несанкционированного доступа на судно;

- .5 increasing the frequency and detail of searches of people, personal effects, and vehicles being embarked or loaded onto the ship;
- .6 escorting visitors on the ship;
- .7 providing additional specific security briefings to all ship personnel on any identified threats, re-emphasising the procedures for reporting suspicious persons, objects, or activities and the stressing the need for increased vigilance; and
- .8 carrying out a full or partial search of the ship.

Security Level 3

9.17 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 limiting access to a single, controlled, access point;
- .2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;
- .3 directions of persons on board;
- .4 suspension of embarkation or disembarkation;
- .5 suspension of cargo handling operations, deliveries etc;
- .6 evacuation of the ship;
- .7 movement of the ship; and
- .8 preparing for a full or partial search of the ship.

Restricted areas on the ship

9.18 The SSP should identify the restricted areas to be established on the ship, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control access to them and those to be taken to control activities within them. The purpose of restricted areas are to:

prevent unauthorised access;

- .2 защита пассажиров, экипажа судна и персонала портового средства или иных органов, уполномоченных находиться на судне;
- .3 защита важных с точки зрения охраны участков на судне; и
- .4 защита груза и судовых запасов от самовольных действий.

9.19 Для всех участков ограниченного доступа планом охраны судна должны предусматриваться ясные установки и практические действия по контролю доступа на них;

9.20 Планом охраны судна должно предусматриваться, чтобы все участки ограниченного доступа маркировались, ясно указывая на то, что доступ на участок ограничен и что несанкционированное нахождение в пределах участка является нарушением режима охраны.

9.21 В число участков ограниченного доступа могут включаться:

- .1 ходовой мостик, машинные помещения категории А и иные посты управления, в соответствии с их определениями, данными в главе II-2;
- .2 помещения, где находится оборудование и системы охраны и обнаружения, а также органы управления ими и системой освещения;
- .3 помещения вентиляционной системы и системы кондиционирования воздуха, а также иные аналогичные помещения;
- .4 помещения, откуда есть доступ к цистернам питьевой воды, насосам или клапанным коробкам;
- .5 помещения, содержащие опасные грузы или опасные вещества;
- .6 помещения, где находятся грузовые насосы и органы управления ими;
- .7 грузовые помещения и помещения для судовых запасов;
- .8 жилые помещения экипажа; и
- .9 любые другие участки, куда должен быть ограничен доступ в целях поддержания защищенности судна, установленные должностным лицом компании, ответственным за охрану, на основании проведения оценки охраны судна;

- .2 protect passengers, ship's personnel, and personnel from port facilities or other agencies authorised to be on board the ship;
- .3 protect sensitive security areas within the ship; and
- .4 protect cargo and ship's stores from tampering.

9.19 The SSP should ensure that there are clearly established policies and practices to control access to all restricted areas.

9.20 The SSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorised presence within the area constitutes a breach of security.

9.21 Restricted areas may include:

- .1 navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2;
- .2 spaces containing security and surveillance equipment and systems and their controls and lighting system controls;
- .3 ventilation and air-conditioning systems and other similar spaces;
- .4 spaces with access to potable water tanks, pumps, or manifolds;
- .5 spaces containing dangerous goods or hazardous substances;
- .6 spaces containing cargo pumps and their controls;
- .7 cargo spaces and spaces containing ship's stores;
- .8 crew accommodation; and
- .9 any other areas as determined by the CSO, through the SSA to which access must be restricted to maintain the security of the ship.

Уровень охраны 1

9.22 Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть указаны меры охраны, предусмотренные для участков ограниченного доступа, которые могут включать:

- .1 запираание или перекрытие мест доступа;
- .2 использование средств обнаружения для контролирования этих участков;
- .3 выставление постов охраны или использование обходов;
- .4 использование автоматических устройств обнаружения вторжения для подачи сигнала экипажу судна о несанкционированном проникновении;

Уровень охраны 2

9.23 При уровне охраны 2 повторяемость и интенсивность слежения за участками ограниченного доступа и действий по контролированию доступа туда должна быть увеличена, чтобы гарантировать, что доступ имеют только уполномоченные на это лица. Планом охраны судна должно предусматриваться применение дополнительных мер охраны, которые могут включать:

- .1 установление участков ограниченного доступа, примыкающих к местам доступа;
- .2 непрерывное слежение за данными, поступающими от средств обнаружения; и
- .3 выделение дополнительных людей для охраны и обхода участков ограниченного доступа.

Уровень охраны 3

9.24 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 установление на судне, вблизи места происшествия или места, где, предположительно, существует угроза происшествия, дополнительных участков ограниченного доступа, с прекращением доступа в них; и
- .2 проведение обыска участков ограниченного доступа как части обыска судна.

Security Level 1

9.22 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:

- .1 locking or securing access points;
- .2 using surveillance equipment to monitor the areas;
- .3 using guards or patrols; and
- .4 using automatic intrusion detection devices to alert the ship's personnel of unauthorized access.

Security Level 2

9.23 At security level 2, the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to restricted areas should be increased to ensure that only authorized persons have access. The SSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:

- .1 establishing restricted areas adjacent to access points; .2 continuously monitoring surveillance equipment; and
- .3 dedicating additional personnel to guard and patrol restricted areas.

Security Level 3

9.24 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operations with those responding and the port facility, which may include:

- . 1 setting up of additional restricted areas on the ship in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied; and
- .2 searching of restricted areas as part of a search of the ship.

Обработка груза

9.25 Меры охраны, относящиеся к обработке груза, должны быть направлены на:

- .1 предотвращение самовольных действий с грузом; .2 предотвращение приема и хранения на судне груза, не намеченного к перевозке.

9.26 Меры охраны, некоторые из которых может оказать ся необходимым применять во взаимодействии с портовым средством, должны включать процедуры контроля грузов, осуществляемые по спискам грузов в местах доступа на судно. С того момента, когда груз находится на судне, должна существовать возможность распознавания того, что он был одобрен к погрузке. Кроме того, должны быть разработаны меры охраны, которые бы исключали самовольные действия с грузом после его погрузки на судно.

Уровень охраны 1

9.27 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны устанавливаться меры охраны, подлежащие применению во время обработки груза, которые могут включать:

- .1 проверку в обычном порядке груза, средств транспортировки груза и грузовых помещений до и во время операций обработки груза;
- .2 проведение проверок на соответствие груза грузовым документам;
- .3 совместное с портовым средством обеспечение того, чтобы транспортные средства, подлежащие погрузке на суда для перевозки автомобилей, суда ро-ро и пассажирские суда, перед погрузкой подвергались досмотру с повторяемостью, требуемой планом охраны судна; и
- .4 проверку пломб или применение иных методов предотвращения самовольных действий с грузом.

9.28 Проверка груза может выполняться следующим образом:

- .1 посредством визуального и контактного обследования; и
- .2 посредством применения сканирующих/детекторных устройств, механических устройств или собак.

Handling of cargo

9.25 The security measures relating to cargo handling should:

- .1 prevent tampering, and
- .2 prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored on board the ship.

9.26 The security measures, some of which may have to be applied in liaison with the port facility, should include inventory control procedures at access points to the ship. Once on board the ship, cargo should be capable of being identified as having been approved for loading onto the ship. In addition, security measures should be developed to ensure that cargo, once on board, is not tampered with.

Security Level 1

9.27 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- .1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces prior to, and during, cargo handling operations;
- .2 checks to ensure that cargo being loaded matches the cargo documentation;
- .3 ensuring, in liaison with the port facility, that vehicles to be loaded on board car-carriers, ro-ro and passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP; and
- .4 checking of seals or other methods used to prevent tampering.

9.28 Checking of cargo may be accomplished by the following means:

- .1 visual and physical examination; and
- .2 using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.

9.29 В случае регулярных или повторяющихся перевозок груза, должностное лицо компании, ответственное за охрану, или лицо командного состава, ответственное за охрану судна, могут, с ведома портового средства, вступить с грузоотправителями или с другими, кто отвечает за этот груз, в такое соглашение о его проверке, опломбировании, установлении графика транспортирования, обеспечении необходимой документацией и т.д., которое предусматривало бы совершение этих действий вне портового средства. Такое соглашение должно направляться соответствующему должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, для получения его согласия.

Уровень охраны 2

9.30 Для уровня охраны 2 планом охраны судна должны устанавливаться дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обработке груза, которые могут включать:

- .1 тщательную проверку груза, средств транспортировки груза и грузовых помещений;
- .2 проведение усиленных проверок в целях обеспечения того, чтобы был погружен только предназначенный для этого груз;
- .3 усиленный досмотр транспортных средств, подлежащие погрузке на суда для перевозки автомобилей, суда ро-ро и пассажирские суда; и
- .4 повышенную повторяемость и тщательность проверки пломб или применения иных методов предотвращения самовольных действий с грузом.

9.31 Тщательность проверки груза может достигаться следующими средствами:

- .1 увеличением частоты и тщательности визуального и контактного обследования;
- .2 увеличением частоты применения сканирующих детекторных устройств, механических устройств или собак; и
- .3 координацией усиленных мер охраны с грузоотправителем или иной ответственной стороной, в соответствии с договором и предусмотренным в нем порядком действий.

9.29 When there are regular, or repeated, cargo movement the CSO or SSO may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off-site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSO concerned.

Security Level 2

9.30 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- .1 detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces;
- .2 intensified checks to ensure that only the intended cargo is loaded;
- .3 intensified searching of vehicles to be loaded on car-carriers, ro-ro and passenger ships; and
- .4 increased frequency and detail in checking of seals or other methods used to prevent tampering.

9.31 Detailed checking of cargo may be accomplished by the following means:

- .1 increasing the frequency and detail of visual and physical examination;
- .2 increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
- .3 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in accordance with an established agreement and procedures.

Уровень охраны 3

9.32 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать: .1 приостановку погрузки или выгрузки груза; и .2 сверку опасных грузов и веществ на судне, если они есть, с их описью и проверку их местоположения.

Доставка судовых запасов

9.33 Меры охраны, относящиеся к доставке судовых запасов, должны:

- .1 обеспечивать проверку неповрежденности судовых запасов и их упаковки; .2 предотвращать прием судовых запасов без проверки;
- .3 предотвращать самовольные действия с запасами; и
- .4 предотвращать прием судовых запасов, которые не заказывались.

9.34 Применительно к судам, регулярно пользующимся данным портовым средством, может оказаться целесообразным установить порядок для судна, поставщиков судовых запасов и для данного портового средства, охватывающий оповещение о доставке, расписание доставки и соответствующую документацию. Всегда следует предусматривать некий способ, который бы позволял убедиться в наличии свидетельства того, что судно действительно заказывало представленные запасы.

Уровень охраны 1

9.35 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению при доставке судовых запасов, которые могут включать:

- .1 проверку, до погрузки запасов на судно, того, что запасы соответствуют заказу; и
- .2 обеспечение немедленного, безопасного размещения судовых запасов;

Security Level 3

9.32 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 suspension of the loading or unloading of cargo; and .2 verification of the inventory of dangerous goods and hazardous substances carried on board, if any, and their location.

Delivery of ship's stores

9.33 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:

- .1 ensure checking of ship's stores and package integrity;
- .2 prevent ship's stores from being accepted without inspection;
- .3 prevent tampering; and
- .4 prevent ship's stores from being accepted unless ordered.

9.34 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

Security Level 1

9.35 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during delivery of ship's stores, which may include:

- .1 checking to ensure stores match the order prior to being loaded on board; and
- .2 ensuring immediate secure stowage of ship's stores.

Уровень охраны 2

9.36 Для уровня охраны 2 планом охраны судна должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению во время доставки судовых запасов, и заключающиеся в повышении тщательности проверок до принятия запасов на судно.

Уровень охраны 3

9.37 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 проведение более тщательных проверок судовых запасов;
- .2 приготовление к введению ограничений на действия с судовыми запасами или к приостановке этих действий; и
- .3 отказ от принятия запасов на судно.

Обращение с несопровождаемым багажом

9.38 Планом охраны судна должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению с целью гарантирования того, чтобы несопровождаемый багаж (т.е. любой багаж, включая личное имущество, который не находится при соответствующем пассажире или члене экипажа судна в месте, где проводится проверка или досмотр) идентифицировался и подвергался проверке, включая досмотр, до его принятия на судно.

Не предполагается, чтобы такой багаж подвергался проверке как судном, так и портовым средством, поэтому, если оба оборудованы соответствующим образом, то проверку следует производить портовому средству.

Необходимо тесное взаимодействие с портовым средством и должны предприниматься шаги для гарантирования сохранного обращения с несопровождаемым багажом после его проверки.

Security Level 2

9.36 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during delivery of ship's stores by exercising checks prior to receiving stores on board and intensifying inspections.

Security Level 3

9.37 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 subjecting ship's stores to more extensive checking;
- .2 preparation for restriction or suspension of handling of ship's stores; and
- .3 refusal to accept ship's stores on board the ship.

Handling unaccompanied baggage

9.38 The SSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before it is accepted on board the ship.

It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the ship and the port facility, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility.

Close co-operation with the port facility is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

Уровень охраны 1

9.39 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению при действиях с несопровождаемым багажом, в целях гарантирования проверки или досмотра вплоть до 100% несопровождаемого багажа, что может включать рентгеновское просвечивание.

Уровень охраны 2

9.40 Для уровня охраны 2 планом охраны судна должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению при действиях с несопровождаемым багажом, что должно включать рентгеновское просвечивание всего несопровождаемого багажа.

Уровень охраны 3

9.41 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 более тщательную проверку такого багажа, например, просвечивание рентгеновскими лучами по меньшей мере под двумя различными углами;
- .2 приготовление к введению ограничений на действия с несопровождаемым багажом или к приостановке этих действий; и
- .3 отказ от принятия на судно несопровождаемого багажа.

Контроль защищенности судна

9.42 Судно должно быть способно следить за обстановкой на борту в целом, за участками ограниченного доступа на судне, и за участками вокруг судна. Слагаемые такой способности могут включать:

- .1 освещение;
- .2 вахтенных, охранников и палубных дозорных, включая дозорные обходы;

Security Level 1

9.39 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied when handling unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 percent, which may include use of x-ray screening.

Security Level 2

9.40 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 percent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

Security Level 3

9.41 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at least two different angles;
- .2 preparation for restriction or suspension of handling of unaccompanied baggage; and
- .3 refusal to accept unaccompanied baggage on board the ship.

Monitoring the security of the ship

9.42 The ship should have the capability to monitor the ship, the restricted areas on board and ' areas surrounding the ship. Such monitoring capabilities may include use of:

- .1 lighting;
- .2 watch-keepers, security guards and deck watches including patrols, and

.3 автоматические устройства обнаружения вторжения и средства обнаружения.

9.43 При их использовании, автоматические устройства обнаружения вторжения должны запускать звуковой и/или визуальный сигнал тревоги в месте, где постоянно присутствуют люди или которое постоянно наблюдается и прослушивается.

9.44 Планом охраны судна должны быть определены процедуры и оборудование, необходимые при каждом уровне охраны, а также средства, гарантирующие, что оборудование для слежения за обстановкой будет способно действовать непрерывно, с учетом возможного воздействия погодных условий или перерывов в подаче электропитания.

Уровень охраны 1

9.45 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны предусматриваться подлежащие применению меры охраны, которые могут представлять собой сочетание освещения, вахтенных, охранников и средств охраны и обнаружения, чтобы дать возможность личному составу охраны судна наблюдать судно в целом и заграждения и участки ограниченного доступа, в частности.

9.46 В темное время суток и в периоды пониженной видимости палуба судна и места доступа на судно должны быть освещены при осуществлении взаимодействия судно/порт или, по необходимости, при стоянке в портовом средстве или на якорной стоянке.

Будучи на ходу, судно должно, когда это необходимо, использовать имеющиеся средства освещения в максимальной степени, ограничиваемой соображениями безопасности плавания, с учетом положений действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

При определении надлежащего уровня освещения и мест установки средств освещения следует принять во внимание следующее:

- .1 у экипажа судна должна быть возможность обнаруживать то, что делается вне судна, как на берегу, так и на воде;
- .2 освещаемая площадь должна включать судно и зону вокруг него;
- .3 освещение должно облегчать установление личности людей в местах доступа; и

.3 automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.

9.43 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.

9.44 The SSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather conditions or of power disruptions.

Security Level 1

9.45 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, watch keepers, security guards or use of security and surveillance equipment to allow ship's security personnel to observe the ship in general, and barriers and restricted areas in particular.

9.46 The ship's deck and access points to the ship should be illuminated during hours of darkness and periods of low visibility while conducting ship/port interface activities or at a port facility or anchorage when necessary.

While underway, when necessary, ships should use the maximum lighting available consistent with safe navigation, having regard to the provisions of the International Regulation for the Prevention of Collisions at Sea in force.

The following should be considered when establishing the appropriate level and location of lighting:

- .1 the ship's personnel should be able to detect activities beyond the ship, on both the shore side and the water-side;
- .2 coverage should include the area on and around the ship;
- .3 coverage should facilitate personnel identification at access points; and

- .4 необходимая площадь освещения может быть достигнута во взаимодействии с портовым средством.

Уровень охраны 2

9.47 Для уровня охраны 2 планом охраны судна должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению с целью повышения способности слежения за обстановкой и обнаружения, которые могут включать:

- .1 увеличение частоты сторожевых обходов и их тщательности;
- .2 увеличение площади и яркости освещения или применение оборудования охраны и обнаружения;
- .3 выделение дополнительных дозорных охраны; и .4 обеспечение координированных действий со шлюпочным дозором со стороны воды и пешим или моторизованным патрулем со стороны берега, если они введены.

9.48 Дополнительное освещение может понадобиться как мера защиты при повышенном риске влияющего на защищенность происшествия. При необходимости, потребности в дополнительном освещении могут удовлетворяться по средством согласования с портовым средством вопроса о предоставлении дополнительных береговых средств освещения.

Уровень охраны 3

9.49 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 включение всего освещения судна или освещение зоны, прилегающей к судну;
- .2 задействование всех судовых средств обнаружения, способных регистрировать деятельность на судне и в прилегающей зоне;
- .3 максимальное использование возможностей аппаратуры обнаружения по продолжительности ведения регистрации;

- .4 coverage may be provided through coordination with the port facility.

Security Level 2

9.47 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capabilities, which may include:

- .1 increasing the frequency and detail of security patrols;
- .2 increasing the coverage and intensity of lighting or the use of security and surveillance equipment; .3 assigning additional personnel as security lookouts; and
- .4 ensuring coordination with waterside boat patrols, and foot or vehicle patrols on the shore-side, when provided.

9.48 Additional lighting may be necessary to protect against a heightened risk of a security incidents. When necessary, the additional lighting requirements may be accomplished by coordinating with the port facility to provide additional shore side lighting.

Security Level 3

9.49 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 switching on of all lighting on, or illuminating the vicinity of, the ship;
- .2 switching on of all on board surveillance equipment capable of recording activities on, or in the vicinity of, the ship;
- .3 maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record;

- .4 подготовка к осмотру подводной части корпуса судна; и
- .5 принятие мер, направленных на затруднение доступа к подводной части корпуса судна, включая медленную работу винтами, если это осуществимо.

Различающиеся уровни охраны

9.50 Планом охраны судна должны предусматриваться подробные процедуры и меры охраны, которые судно могло бы применить в ситуации, когда на нем действует более высокий уровень охраны чем тот, который действует в портовом средстве.

Деятельность, не охваченная Кодексом

9.51 Планом охраны судна должны предусматриваться процедуры и меры охраны, которые судну следует применять, если:

- .1 оно находится в порту государства, не являющегося Договаривающимся правительством;
- .2 оно взаимодействует с судном, к которому данный Кодекс не применяется*;
- .3 оно взаимодействует со стационарными или плавучими платформами или с морской передвижной буровой установкой, находящейся на месте разработки; и
- .4 оно взаимодействует с портом или портовым средством, от которого не требуется отвечать требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса.

Декларации об охране

9.52 Планом охраны судна должно быть предусмотрено, каким образом следует действовать при поступлении от портового средства запроса об оформлении Декларации об охране, и при каких обстоятельствах самому судну следует требовать оформления Декларации об охране.

См. резолюцию № 3 «Дальнейшая работа Международной морской организации в области усиления охраны на море», принятую Конференцией по охране на море.

- .4 preparation for underwater inspection of the hull of the ship; and .5 initiation of measures, including the slow revolution of the ship's propellers, if practicable, to deter underwater access to the hull of the ship.

Differing security levels

9.50 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship could adopt if the ship is at a higher security level than that applying to a port facility.

Activities not covered by the Code

9.51 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship should apply when:

- .1 it is at a port of a State which is not a Contracting Government;
- .2 it is interfacing with a ship to which this Code does not apply*;
- .3 it is interfacing with fixed or floating platforms or a mobile drilling unit on location; or
- .4 it is interfacing with a port or port facility which is not required to comply with chapter XI-2 and part A of this Code.

Declarations of Security

9.52 The SSP should detail how requests for DoS from a port facility will be handled and the circumstances under which the ship itself should request a DoS.

Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution 3.

Аудиторская проверка и пересмотр

9.53 Планом охраны судна должен предусматриваться порядок, в соответствии с которым должностное лицо компании, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, будут проводить аудиторские проверки в целях контроля непрерывной действенности плана охраны судна, а также порядок пересмотра плана, его приведения на уровень современности или внесения изменений в него.

10 ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

10.1 Записи должны предоставляться должным образом уполномоченным должностным лицам Договаривающихся правительств для проверки ими того, что положения планов охраны судов выполняются.

10.2 Записи могут храниться в любой форме, однако они должны быть защищены от несанкционированного доступа или разглашения.

11 ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ

Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.

12 ЛИЦО КОМАНДНОГО СОСТАВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ СУДНА

Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.

13 ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА, УЧЕНИЯ И ЗАНЯТИЯ ПО ВОПРОСАМ ОХРАНЫ СУДНА

13.1 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, соответствующий береговой персонал компании и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны знать и пройти обучение по всем или части из перечисленных ниже пунктов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 связанная с охраной административная работа;
- .2 соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
- .3 соответствующие государственное законодательство и правила;

Audit and review

9.53 The SSP should establish how the CSO and the SSO intend to audit the continued effectiveness of the SSP and the procedure to be followed to review, update or amend the SSP.

10 RECORDS

10.1 Records should be available to duly authorized officers of Contracting Governments to verify that the provisions of ship security plans are being implemented.

10.2 Records may be kept in any format but should be protected from unauthorized access or disclosure.

11 COMPANY SECURITY OFFICER

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

12 SHIP SECURITY OFFICER

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY

13.1 The Company Security Officer (CSO) and appropriate shore based Company personnel, and the Ship Security Officer (SSO), should have knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 security administration;
- .2 relevant international conventions, codes and recommendations;
- .3 relevant Government legislation and regulations;

- .4 область ответственности и функции других имеющих отношение к охране организаций;
 - .5 методология оценки охраны судна;
 - .6 методы проведения освидетельствований охраны судна и проверок;
 - .7 судовые и портовые операции и условия;
 - .8 меры охраны судна и портового средства;
 - .9 готовность к чрезвычайным обстоятельствам, принятие ответных мер и прогнозирование возможных ситуаций;
 - .10 приемы обучения по охранной тематике, включающей меры и процедуры охраны;
 - .11 обращение с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к вопросам охраны;
 - .12 знание современных видов и вариантов угрозы для защищенности;
 - .13 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
 - .14 распознавание, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
 - .15 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
 - .16 оборудование и системы охраны и их эксплуатационные ограничения;
 - .17 методы проведения аудиторских проверок, инспекций, контроля и надзора за состоянием охраны;
 - .18 методы проведения контактных досмотров и бесконтактных проверок;
 - .19 тренировки и учения охраны, включая проводимые совместно с портовыми средствами; и
 - .20 разбор тренировок и учений охраны.
- 13.2 Кроме того, лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должно обладать адекватными знаниями и пройти обучение по всем или части из перечисленных ниже вопросов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 устройство судна;

- .4 responsibilities and functions of other security organisations;
 - .5 methodology of ship security assessment;
 - .6 methods of ship security surveys and inspections;
 - .7 ship and port operations and conditions;
 - .8 ship and port facility security measures;
 - .9 emergency preparedness and response and contingency planning;
 - .10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;
 - .11 handling sensitive security related information and security related communications;
 - .12 knowledge of current security threats and patterns;
 - .13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
 - .14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
 - .15 techniques used to circumvent security measures;
 - .16 security equipment and systems and their operational limitations;
 - .17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;
 - .18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;
 - .19 security drills and exercises, including drills and exercises with port facilities; and
 - .20 assessment of security drills and exercises.
- 13.2 In addition the SSO should have adequate knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 the layout of the ship;

- .2 план охраны судна и относящиеся к нему процедуры (включая обучение принятию контрмер по вводным);
- .3 приемы обращения и управления людскими массами;
- .4 эксплуатация оборудования и систем охраны; и
- .5 испытание, калибровка и, при нахождении в море, техническое обслуживание оборудования и систем охраны.

13.3 Члены экипажа судна, имеющие обязанности специально по охране, должны обладать достаточным знанием и способностью выполнять вмененные им обязанности, включая, в зависимости от требований^ящих обстоятельств, следующее:

- .1 знание современных видов угрозы и ее вариантов;
- .2 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавание характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .4 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
- .5 приемы обращения и управления людскими массами;
- .6 охранная связь;
- .7 порядок реагирования на чрезвычайные обстоятельства и планы действий в спрогнозированных ситуациях;
- .8 эксплуатация оборудования и систем охраны;
- .9 испытание, калибровка и, при нахождении в море, техническое обслуживание оборудования и систем охраны;
- .10 приемы проведения проверок, контроля и наблюдения за обстановкой; и
- .11 методы контактного досмотра людей, личного имущества, багажа, груза и судовых запасов.

13.4 Все остальные члены экипажа судна должны обладать достаточным знанием соответствующих положений плана охраны судна, включая:

- .1 смысл различных уровней охраны и вытекающие отсюда требования;

- .2 the ship security plan and related procedures (including scenario-based training on how to respond);
- .3 crowd management and control techniques;
- .4 operations of security equipment and systems; and .5 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems.

13.3 Shipboard personnel having specific security duties should have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, including, as appropriate:

- .1 knowledge of current security threats and patterns;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- .4 techniques used to circumvent security measures; .5

crowd management and control techniques;

- .6 security related communications;
- .7 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
- .8 operations of security equipment and systems; .9 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems,

.10 inspection, control, and monitoring techniques; and

- .11 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.

13.4 All other shipboard personnel should have sufficient knowledge of and be familiar with relevant provisions of the SSP, including:

- .1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;

- .2 порядок действий при чрезвычайных обстоятельствах и планы действий в прогнозированных ситуациях;
- .3 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .4 распознавание на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности; и
- .5 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны.

13.5 Целью тренировок и учений является обеспечение сноровки экипажа судна в выполнении всех обязанностей по охране при всех уровнях охраны, а также умения выявлять любые, относящиеся к защищенности, недостатки, требующие внимания.

13.6 Для обеспечения действенного выполнения положений плана охраны судна, тренировки должны проводиться по меньшей мере раз в три месяца. Дополнительно к этому, в случаях единовременной замены более 25% экипажа лицами, в течение 3-х последних месяцев не принимавшими участия в каких-либо тренировках на данном судне, тренировка должна проводиться в недельный срок от даты такой замены. На этих тренировках должны отрабатываться отдельные элементы плана, обращенные на такие типы угрозы защищенности как те, что перечислены в пункте 8.9.

13.7 Различного типа учения, с возможным участием в них должностных лиц компании, ответственных за охрану, должностных лиц портовых средств, ответственных за охрану, соответствующих властей Договаривающихся правительств, а также лиц командного состава, ответственных за охрану судов, следует проводить по меньшей мере однажды в течение календарного года, причем промежуток между последовательными учениями не должен превышать 18 месяцев. На этих учениях должны отрабатываться связь, координация действий, обеспечение силами и средствами и принятие контрмер. Эти учения могут быть:

- .1 полномасштабными или с фактическим привлечением сил и средств;
- .2 кабинетными, с использованием настольного макета или в виде семинара; или
- .3 совместными с другими учениями, такими как учения по поиску и спасанию или принятию контрмер при чрезвычайных ситуациях.

- .2 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
- .3 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .4 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security; and
- .5 techniques used to circumvent security measures.

13.5 The objective of drills and exercises is to ensure that shipboard personnel are proficient in all assigned security duties at all security levels and the identification of any security related deficiencies, which need to be addressed.

13.6 To ensure the effective implementation of the provisions of the ship security plan, drills should be conducted at least once every three months. In addition, in cases where more than 25 percent of the ship's personnel has been changed, at any one time, with personnel that has not previously participated in any drill on that ship, within the last 3 months, a drill should be conducted within one week of the change. These drills should test individual elements of the plan such as those security threats listed in paragraph 8.9.

13.7 Various types of exercises which may include participation of company security officers, port facility security officers, relevant authorities of Contracting Governments as well as ship security officers, if available, should be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. These exercises should test communications, coordination, resource availability, and response. These exercises may be:

- .1 full scale or live;
- .2 tabletop simulation or seminar; or
- .3 combined with other exercises held such as search and rescue or emergency response exercises.

13.8 Участие компании в учении, проводимом Договаривающимся правительством другого государства, Администрацией должно признаваться.

14 ОХРАНА ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

Соответствующие рекомендации даны в разделах 15, 16 и 18.

15 ОЦЕНКА ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

Общие положения

15.1 Оценка портового средства на предмет охраны может проводиться признанной в области охраны организацией.

Однако, одобрение результатов оценки должно быть делом соответствующего Договаривающегося правительства.

15.2 Если Договаривающееся правительство использует признанную в области охраны организацию для проведения анализа или проверки выполненной оценки портового средства, на предмет ее соответствия требованиям, то такая организация не должна быть связана с какой-либо иной признанной в области охраны организацией, проводившей или участвовавшей в проведении этой оценки.

15.3 Оценка портового средства на предмет охраны должна быть обращена на следующие элементы в пределах портового средства:

- .1 охрану материального характера*;
- .2 структурную целостность;
- .3 системы защиты персонала;
- .4 подход к порядку действий;
- .5 радиосистемы и другие системы связи, включая компьютерные системы и сети;
- .6 имеющую отношение к делу транспортную инфраструктуру;
- .7 объекты общественного пользования; и
- .8 прочее, что, будучи повреждено или использовано для незаконного наблюдения, создает риск для людей, собственности или операций в пределах портового средства.

См. сноску на стр. 98. — *Примеч. перев.*

13.8 Company participation in an exercise with another Contracting Government should be recognised by the Administration.

14 PORT FACILITY SECURITY

Relevant guidance is provided under section 15, 16 and 18.

15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

General

15.1 The Port Facility Security Assessment (PFSA) may be conducted by a Recognized Security Organization (RSO).

However, approval of a completed PFSA should only be given by the relevant Contracting Government.

15.2 If a Contracting Government uses a RSO, to review or verify compliance of the PFSA, the RSO should not be associated with any other RSO that prepared or assisted in the preparation of that assessment.

15.3 A PFSA should address the following elements within a port facility:

- .1 physical security;
- .2 structural integrity;
- .3 personnel protection systems;
- .4 procedural policies;
- .5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks;
- .6 relevant transportation infrastructure;
- .7 utilities; and
- .8 other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to people, property, or operations within the port facility.

15.4 Улиц, участвующих в проведении оценки портового средства на предмет охраны, должна быть возможность пользоваться помощью экспертов в отношении:

- .1 знания современных видов и вариантов угрозы для защищенности;
- .2 распознавания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавания, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .4 уловок, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;
- .5 методов подготовки происшествий, влияющих на защищенность;
- .6 воздействия взрывчатых веществ на строения, структуры и функционирование портового средства;
- .7 охраны портового средства;
- .8 принятого порядка работы порта;
- .9 прогнозирования возможных ситуаций, готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них;
- .10 мер охраны объектов материального характера, например, заборов, ограждений;
- .11 радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;
- .12 транспорта и гражданского строительства; и
- .13 судовых и портовых операций.

Выявление и оценка важного имущества и инфраструктуры, защита которых является первоочередной

15.5 Выявление и оценка важного имущества и инфраструктуры является процессом, посредством которого устанавливается сравнительная важность строений, структур и оборудования для функционирования портового средства.

Процесс выявления и оценки важен, потому что он дает основу для фокусирования стратегии охраны на том имуществе и структурах, защита которых от влияющего на защищенность происшествия наиболее важна.

В процессе выявления важного имущества и инфраструктуры следует учитывать потенциальные возможности гибели людей, экономическое значение порта, символическую стоимость и присутствие правительственных объектов.

15.4 Those involved in a PFSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:

- .1 knowledge of current security threats and patterns;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- .4 techniques used to circumvent security measures;
- .5 methods used to cause a security incident;
- .6 effects of explosives on structures and port facility services;
- .7 port facility security;
- .8 port business practices;
- .9 contingency planning, emergency preparedness and response;
- .10 physical security measures e.g. fences;
- .11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
- .12 transport and civil engineering; and
- .13 ship and port operations.

Identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect

15.5 The identification and evaluation of important assets and infrastructure is a process through which the relative importance of structures and installations to the functioning of the port facility can be established.

This identification and evaluation process is important because it provides a basis for focusing mitigation strategies on those assets and structures which it is more important to protect from a security incident.

This process should take into account potential loss of life, the economic significance of the port, symbolic value, and the presence of Government installations.

15.6 Выявление и оценка имущества и инфраструктуры должна использоваться для того, чтобы установить приоритеты соотносительной важности защиты тех или иных объектов имущества и инфраструктуры.

Главной задачей следует считать избежание гибели или ранений людей. Также важным является рассмотрение того, сможет ли портовое средство, структура или объект продолжать функционировать в условиях отсутствия конкретного имущества, а также того, в какой степени возможно быстрое восстановление нормальной работы.

15.7 Имущество и инфраструктура, которые следует считать важными объектами защиты, могут включать:

- .1 входы, подходы и районы якорной стоянки, районы причалов и маневрирования;
- .2 грузовые устройства, терминалы, районы складирования, оборудование для обработки грузов;
- .3 системы и сети, такие как электросети, радиосистемы и другие системы связи, компьютерные системы и сети;
- .4 портовые системы управления движением судов и средства навигационного оборудования;
- .5 электростанции, грузовые трубопроводы и водоснабжение; мосты, железнодорожные пути и дороги; суда портового флота, включая лоцманские суда, буксиры, лихтеры и т.д.;
- .8 оборудование и системы охраны и обнаружения; и
- .9 примыкающие к портовому средству воды.

15.8 Отчетливое выявление объектов имущества и инфраструктуры необходимо для оценки потребностей портового средства в охране, установления приоритетности мер защиты и принятия решений относительно такого распределения ресурсов, которое бы наилучшим образом способствовало защите портового средства.

Данный процесс может включать проведение консультаций с соответствующими властями, имеющими отношение к таким примыкающим к портовому средству строениям и структурам, которые могут грозить ущербом для объектов на территории портового средства или могут быть использованы в целях причинения ущерба портовому средству, недозволенного наблюдения за портовым средством или отвлечения внимания.

15.6 Identification and evaluation of assets and infrastructure should be used to prioritise their relative importance for protection.

The primary concern should be avoidance of death or injury. It is also important to consider whether the port facility, structure or installation can continue to function without the asset, and the extent to which rapid re-establishment of normal functioning is possible.

15.7 Assets and infrastructure that should be considered important to protect may include:

- .1 accesses, entrances, approaches, and anchorages, manoeuvring and berthing areas;
- .2 cargo facilities, terminals, storage areas, and cargo handling equipment;
- .3 systems such as electrical distribution systems, radio and telecommunication systems and computer systems and networks;
- .4 port vessel traffic management systems and aids to navigation;
- .5 power plants, cargo transfer piping, and water supplies;
- .6 bridges, railways, roads;
- .7 port service vessels, including pilot boats, tugs, lighters etc;
- .8 security and surveillance equipment and systems; and .9 the waters adjacent to the port facility.

15.8 The clear identification of assets and infrastructure is essential to the evaluation of the port facility's security requirements, the prioritisation of protective measures, and decisions concerning the allocation of resources to better protect the port facility.

The process may involve consultation with the relevant authorities relating to structures adjacent to the port facility which could cause damage within the facility or be used for the purpose of causing damage to the facility or for illicit observation of the facility or for diverting attention.

Выявление возможных разновидностей угрозы имуществу и инфраструктуре и их вероятности, с тем, чтобы учредить меры охраны и определить их приоритетность

15.9 В целях оценки уязвимости отдельного объекта или его участка при влияющем на защищенность происшествии, а также чтобы установить требования к охране и определить их приоритетность в интересах создания возможностей для планирования и распределения ресурсов, следует выявить возможные действия, могущие угрожать сохранности имущества и инфраструктуры, и методы осуществления этих действий.

Выявление и оценка каждого такого потенциального действия и его метода должны основываться на учете различных факторов, включая оценки угрозы, проведенные правительственными органами.

При выявлении угрозы, ее оценке и определении ориентиров для планирования и распределения сил и средств проводящие такую оценку лица не* должны полагаться на варианты наихудшего развития событий.

15.10 Оценка портового средства на предмет охраны включает оценку, предпринимаемую на основе консультаций с соответствующими национальными охранными организациями, имеющую целью определить:

- .1 какие бы то ни было характерные свойства данного портового средства, включая использующие его суда, которые делают его возможной целью атаки;
- .2 возможные последствия нападения на портовое средство или его объекты, в виде гибели людей, ущерба собственности, экономической дезорганизации, включая нарушение систем транспортировки;
- .3 возможности и намерения лиц, которые могут совершить такое нападение; и
- .4 возможный тип или типы нападения.

В результате вырабатывается общая оценка уровня риска, в противовес которому должны разрабатываться меры охраны.

Identification of the possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures

15.9 Possible acts that could threaten the security of assets and infrastructure, and the methods of carrying out those acts, should be identified to evaluate the vulnerability of a given asset or location to a security incident, and to establish and prioritise security requirements to enable planning and resource allocations.

Identification and evaluation of each potential act and its method should be based on various factors, including threat assessments by Government agencies.

By identifying and assessing threats those conducting the assessment do not have to rely on worst-case scenarios to guide planning and resource allocations.

15.10 The PFSA should include an assessment undertaken in consultation with the relevant national security organizations to determine:

- .1 any particular aspects of the port facility, including the vessel traffic using the facility, which make it likely to be the target of an attack;
- .2 the likely consequences in terms of loss of life, damage to property, economic disruption, including disruption to transport systems, of an attack on, or at, the port facility;
- .3 the capability and intent of those likely to mount such an attack; and
- .4 the possible type, or types, of attack.

producing an overall assessment of the level of risk against which security measures have to be developed.

15.11 При проведении оценки портового средства на предмет охраны следует рассмотреть всякую возможную угрозу, что может включать следующие типы влияющих на защищенность происшествий:

- .1 повреждение или разрушение портового средства или судна, например, посредством применения взрывных устройств, поджога, саботажа или как результат вандализма;
- .2 похищение или захват судна или находящихся на нем людей;
- .3 подозрительные действия с грузом, важным судовым оборудованием, системами или судовыми запасами;
- .4 несанкционированный доступ или использование чего-либо, включая присутствие безбилетных пассажиров;
- .5 контрабандный провоз оружия или оборудования, включая оружие массового поражения;
- .6 использование судна для перевозки лиц, намеревающихся учинить влияющее на защищенность происшествие, и/или их оборудования;
- .7 использование самого судна в качестве оружия или средства поражения или причинения ущерба;
- .8 загромождение входов в порт, шлюзов, подходов и т.д.; и .9 ядерное, биологическое или химическое нападение.

15.12 Данный процесс должен содержать проведение консультаций с соответствующими властями, имеющими отношение к таким примыкающим к портовому средству строениям, которые могут грозить ущербом для объектов на территории портового средства или могут быть использованы в целях причинения ущерба портовому средству, недозволённого наблюдения за портовым средством или отвлечения внимания.

Определение и выбор контрмер и организационных изменений, установление их приоритетности, а также степень их действенности в снижении уязвимости

15.13 Определение контрмер и установление их приоритетности имеет целью обеспечить применение наиболее действенных мер охраны для снижения уязвимости портового средства или взаимодействия судно/порт при возможных видах угрозы.

15.11 The PFSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:

- .1 damage to, or destruction of, the port facility or of the ship, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
- .2 hijacking or seizure of the ship or of persons on board;
- .3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;
- .4 unauthorised access or use including presence of stowaways;
- .5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;
- .6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and their equipment;
- .7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;
- .8 blockage; of port entrances, locks, approaches etc; and

.9 nuclear, biological and chemical attack. 15.12 The process should involve consultation with the relevant authorities relating to structures adjacent to the port facility which could cause damage within the facility or be used for the purpose of causing damage to the facility or for illicit observation of the facility or for diverting attention.

Identification, selection, and prioritisation of countermeasures and procedural changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability

15.13 The identification and prioritisation of countermeasures is designed to ensure that the most effective security measures are employed to reduce the vulnerability of a port facility or ship/port interface to the possible threats.

15.14 Меры охраны должны отбираться на основе принятия в расчет таких факторов, как способность этих мер понижать вероятность нападения, и должны оцениваться с использованием информации, которая включает:

- .1 информацию, полученную в результате освидетельствований охраны;
- .2 информацию, полученную при консультациях с владельцами или операторами портовых средств и, если соответствует случаю, с владельцами или операторами прилегающих к портовому средству строений и структур;
- .3 информацию об имевших место в прошлом происшествиях, влияющих на защищенность; и
- .4 информацию об операциях, проводящихся в портовом средстве.

Выявление уязвимости

15.15 Выявление уязвимости строений, систем защиты персонала, процессов или уязвимости в других областях, могущей привести к происшествию, может использоваться для выработки путей ликвидации или уменьшения этой уязвимости. Например, в результате анализа могут раскрыться уязвимые стороны систем охраны портового средства или незащищенность инфраструктуры, как водоснабжение, мосты и т.д. которые могут быть компенсированы посредством принятия мер материального характера, например, путем установки постоянных заграждений, сигнализации, оборудования обнаружения и т.д.

15.16 Выявление уязвимых сторон включает рассмотрение следующего:

- .1 доступ к портовому средству и судам в портовом средстве со стороны воды и со стороны берега;
- .2 конструктивная целостность пирсов, оборудования и связанных с ним строений;
- .3 действующие меры охраны и ее структурные и организационные элементы, включая пропускные системы;
- .4 действующие меры охраны и ее структурные и организационные элементы в части, касающейся портовых услуг и объектов общественного пользования;

15.14 Security measures should be selected on the basis of factors such as whether they reduce the probability of an attack and should be evaluated using information that includes:

- .1 security surveys, inspections and audits;
- .2 consultation with port facility owners and operators, and owners/operators of adjacent structures if appropriate;
- .3 historical information on security incidents; and .4 operations within the port facility.

Identification of vulnerabilities

15.15 Identification of vulnerabilities in physical structures, personnel protection systems, processes, or other areas that may lead to a security incident can be used to establish options to eliminate or mitigate those vulnerabilities. For example, an analysis might reveal vulnerabilities in a port facility's security systems or unprotected infrastructure such as water supplies, bridges etc that could be resolved through physical measures, e.g. permanent barriers, alarms, surveillance equipment etc.

15.16 Identification of vulnerabilities should include consideration of:

- .1 waterside and shore-side access to the port facility and ships berthing at the facility;
- .2 structural integrity of the piers, facilities, and associated structures;
- .3 existing security measures and procedures, including identification systems;
- .4 existing security measures and procedures relating to port services and utilities;

- .5 меры защиты оборудования радиосвязи и других видов связи, портовых услуг и объектов общественного пользования, включая компьютерные системы и сети;
- .6 прилегающие участки, которые могут быть использованы для нападения или во время нападения;
- .7 действующие договоры с частными охранными организациями, предоставляющими услуги по охране со стороны воды и берега;
- .8 любые противоречия между мерами и организацией обеспечения безопасности и мерами и организацией обеспечения охраны;
- .9 любые противоречия между возложенными на портовое средство обязанностями по обеспечению безопасности и обеспечению охраны;
- .10 любое принуждение и стесняющие персонал факторы;
- .11 любые выявленные во время обучения и тренировок недостатки; и
- .12 любые недостатки, выявленные во время повседневной работы, в результате происшествий или действий по тревогам, получения доклада о недостатках охраны, выполнения мер контроля, аудиторских проверок и т.д.

16 ПЛАН ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

Общие положения

16.1 За разработку плана охраны портового средства отвечает должностное лицо портового средства, ответственное за охрану. От должностного лица портового средства, ответственного за охрану, не требуется лично выполнять всю работу, связанную с исполнением этих должностных обязанностей, однако он несет главную ответственность за ее надлежащее выполнение.

16.2 Содержание каждого отдельно взятого плана охраны портового средства должно отличаться от прочих, в зависимости от конкретных обстоятельств, присущих данному портовому средству или портовым средствам, к которому(-ым) относится данный план.

- .5 measures to protect radio and telecommunication equipment, port services and utilities, including computer systems and networks;
- .6 adjacent areas that may be exploited during, or for, an attack;
- .7 existing agreements with private security companies providing waterside/shore-side security services;
- .8 any conflicting policies between safety and security measures and procedures;
- .9 any conflicting port facility safety and security duty assignments;
- .10 any enforcement and personnel constraints;
- .11 any deficiencies identified during training and drills; and
- .12 any deficiencies identified during daily operation, following incidents or alerts, the report of security concerns, the exercise of control measures, audits etc.

16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

General

16.1 Preparation of the Port Facility Security Plan (PFSP) is the responsibility of the Port Facility Security Officer (PFSO). While the PFSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual PFSO.

16.2 The content of each individual PFSP should vary depending on the particular circumstances of the port facility, or facilities, it covers.

Особые для данного портового средства характерные свойства и виды потенциального риска, обуславливающие необходимость в назначении должностного лица портового средства, ответственного за охрану, и в разработке плана охраны портового средства, выявляются в результате проведения оценки портового средства на предмет охраны.

При разработке плана охраны портового средства требуется принятие в расчет этих характерных свойств, а также соображений охраны местного или национального масштаба, и введение надлежащих мер охраны для сведения к минимуму вероятности наличия незащищенных областей и последствий связанного с этой вероятностью потенциального риска.

Договаривающиеся правительства могут предложить рекомендации по разработке и содержанию плана охраны портового средства.

16.3 Каждый план охраны портового средства должен:

- .1 содержать подробное описание службы охраны портового средства;
- .2 содержать подробное описание связей службы охраны с соответствующими другими властями и необходимыми системами связи, предназначенных для обеспечения действенной и непрерывной деятельности службы охраны и ее контакта с другими, включая находящиеся в порту суда;
- .3 содержать подробное изложение мер охраны, предусмотренных для уровня охраны 1, как предусмотренных организацией работы портового средства, так и материального характера, которые должны действовать постоянно;
- .4 содержать подробное изложение дополнительных мер охраны, которые должны обеспечивать незамедлительный переход портового средства на уровень охраны 2 и, при необходимости, на уровень охраны 3;
- .5 предусматривать регулярное рассмотрение плана на предмет его соответствия своему назначению или проведение аудиторской проверки, а также внесение изменений в него на основании опыта или изменившихся обстоятельств;
- .6 предусматривать порядок докладов в органы для связи с соответствующими Договаривающимися правительствами.

Port Facility Security assessment (PFSA) will have identified the particular features of the port facility, and of the potential security risks, that have led to the need to appoint a PFSO and to prepare a PFSP.

The preparation of the PFSP will require these features, and other local or national security considerations, to be addressed in the PFSP and for appropriate security measures to be established so as to minimise the likelihood of a breach of security and the consequences of potential risks.

Contracting Governments may prepare advice on the preparation and content of a PFSP.

16.3 All PFSPs should:

- .1 detail the security organisation of the port facility;
- .2 the organisation's links with other relevant authorities and the necessary communication systems to allow the effective continuous operation of the organisation and its links with others, including ships in port;
- .3 detail the basic security level 1 measures, both operational and physical, that will always be in place;
- .4 detail the additional security measures that will allow the port facility to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;
- .5 provide for regular review, or audit, of the PFSP and for its amendments in response to experience or changing circumstances; and
- .6 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

16.4 Разработка действенного плана охраны портового средства зависит от тщательности проведения оценки всех вопросов, имеющих отношение к делу охраны данного портового средства, включая, в частности, тщательный учет характеристик этого портового средства, как материального характера, так и относящихся к организации его работы.

16.5 Планы охраны портовых средств подлежат одобрению Договаривающегося правительства, под чьей юрисдикцией находятся эти портовые средства.

Договаривающиеся правительства должны разработать порядок проведения оценок планов охраны портовых средств, направленный на обеспечение их непрерывной действенности, и могут потребовать внесения поправок в план как до его первоначального одобрения, так и после этого.

План охраны портового средства должен предусматривать хранение записей об имевших место происшествиях, влияющих на защищенность, аудиторских проверках, учебных занятиях, тренировках и учениях, для использования этих записей в качестве доказательства соответствия требованиям.

16.6 Предусмотренные планом охраны портового средства меры охраны должны быть отработаны в пределах приемлемого срока после одобрения плана, в соответствии с последовательностью, которая должна быть предусмотрена планом.

Если существует вероятность задержки готовности мер к применению, то этот вопрос должен быть обсужден с Договаривающимся правительством, которому план охраны портового средства представляется на одобрение, и должны быть согласованы альтернативные временные меры охраны, которые бы обеспечивали равноценный уровень охраны в течение любого промежуточного периода времени.

16.7 Вопрос применения огнестрельного оружия на судах или возле них, а также в портовых средствах, должен быть рассмотрен с большой тщательностью, так-так это может быть связано с особым и значительным риском, в частности, в случае присутствия определенных опасных веществ.

В случае, если Договаривающееся правительство приходит к решению о необходимости использования вооруженного персонала на судах или возле них, или в портовых средствах, то оно должно обеспечить, чтобы такой персонал был должным образом уполномочен на применение своего оружия и обучен этому, а также сознавал характерный для упомянутых участков риск для безопасности.

16.4 Preparation of an effective PFSP will rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the port facility, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics of the individual port facility.

16.5 Contracting Government should approve the PFSPs of the port facilities under their jurisdiction.

Contracting Governments should develop procedures to assess the continuing effectiveness of each PFSP and may require amendment of the PFSP prior to its initial approval or subsequent to its approval.

The PFSP should make provision for the retention of records of security incidents and threats, reviews, audits, training, drills and exercises as evidence of compliance with those requirements.

16.6 The security measures included in the PFSP should be in place within a reasonable period of the PFSP's approval and the PFSP should establish when each measure will be in place.

If there is likely to be any delay in their provision this should be discussed with the Contracting Government responsible for approval of the PFSP and satisfactory alternative temporary security measures that provide an equivalent level of security should be agreed to cover any interim period.

16.7 The use of firearms on or near ships and in port facilities may pose particular and significant safety risks, in particular in connection with certain dangerous or hazardous substances and should be considered very carefully.

In the event that a Contracting Government decides that it is necessary to use armed personnel in these areas, that Contracting Government should ensure that these personnel are duly authorised and trained in the use of their weapons and that they are aware of the specific risks to safety that are present in these areas.

Если Договаривающееся правительство разрешает применение огнестрельного оружия, то оно должно выпустить специальное руководство по безопасному применению этого оружия.

План охраны портового средства должен содержать специальные указания по этому вопросу, в особенности, применительно к судам, перевозящим опасные грузы и вещества.

Служба охраны и выполнение обязанностей по охране портового средства

16.8 Дополнительно к изложенному в пункте 16.3, планом охраны портового средства должны быть определены следующие вопросы, относящиеся ко всем уровням охраны:

- .1 роль и структура службы охраны портового средства;
- .2 обязанности, области ответственности и требования к обучению всего персонала портового средства, привлеченного к охране, а также меры контроля эффективности каждого.
- .3 связи службы охраны портового средства с другими, национальными или местными, властями, имеющими обязанности по охране;
- .4 системы связи, предусмотренные для обеспечения действенной и непрерывной связи между персоналом охраны портового средства, судами в порту и, при необходимости, с национальными или местными властями, имеющими обязанности по охране;
- .5 образ действий или предосторожности, необходимые для обеспечения такой непрерывной связи в любое время;
- .6 подход и принятый порядок действий, направленные на защиту конфиденциальной информации по вопросам охраны, хранимой на бумажных и электронных носителях;
- .7 действия по оценке того, продолжают ли быть эффективными меры, процедуры и оборудование охраны, включая выявление отказа или неисправности оборудования и принятие контрмер;
- .8 порядок представления и рассмотрения докладов о возможном наличии незащищенных охраной участков или выражающих обеспокоенность по вопросам охраны;

If a Contracting Government authorizes the use of firearms they should issue specific safety guidelines on their use.

The PFSP should contain specific guidance on this matter in particular with regard its application to ships carrying dangerous goods or hazardous substances.

Organization and performance or port facility security duties

16.8 In addition to the guidance given under paragraph 16.3, the PFSP should establish the following which relate to all security levels:

- .1 the role and structure of the port facility security organisation;
- .2 the duties, responsibilities and training requirements of all port facility personnel, with a security role and the performance measures needed to allow their individual effectiveness to be assessed;
- .3 the port facility security organisation's links with other national or local authorities with security responsibilities;
- .4 the communication systems provided to allow effective and continuous communication between port facility security personnel, ships in port and, when appropriate, with national or local authorities with security responsibilities;
- .5 the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;
- .6 the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;

the procedures to assess the continuing effectiveness of security measures, procedures and equipment, including identification of, and response to, equipment failure or malfunction;

the procedures to allow the submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns;

- .9 порядок грузообработки;
 - .10 порядок доставки судовых запасов;
 - .11 порядок ведения и корректуры записей об опасных грузах и веществах и местах их расположении на территории портового средства;
 - .12 средства подачи сигнала тревоги и вызова групп водного дозора и специализированных поисковых групп, включая специализирующиеся на поиске бомб и подводном поиске;
 - .13 порядок оказания помощи лицам командного состава, ответственным за охрану судов, по их запросам, в подтверждении личности лиц, желающих попасть на борт судна; и
 - .14 порядок, обеспечивающий облегчение схода на берег членов экипажа судна, замен экипажа, доступа на судно посетителей, включая представителей социальных и трудовых организаций моряков.
- 16.9 Оставшаяся часть данного раздела обращена на меры безопасности, которые могут приниматься применительно к каждому конкретному уровню охраны, и которые охватывают:
- .1 доступ в портовое средство;
 - .2 участки ограниченного доступа в пределах портового средства;
 - .3 обработка груза;
 - .4 доставка судовых запасов;
 - .5 обращение с несопровождаемым багажом; и
 - .6 контроль защищенности портового средства.

Доступ в портовое средство

16.10 Планом охраны портового средства должны быть предусмотрены меры охраны, относящиеся ко всем средствам доступа в портовое средство, выявленным в ходе проведения оценки портового средства на предмет охраны.

16.11 Для каждого из них, применительно к каждому уровню охраны, планом должны быть определены соответствующие места, где должны применяться меры, обеспечивающие ограничение или запрет доступа. Планом охраны портового средства должны быть установлены типы ограничений или запретов, которые должны действовать при каждом из уровней охраны, а также средства приведения этих ограничений и запретов в действие.

- .9 procedures relating to cargo handling;
 - .10 procedures covering the delivery of ship's stores;
 - .11 the procedures to maintain, and update, records of dangerous goods and hazardous substances and their location within the port facility;
 - .12 the means of alerting and obtaining the services of waterside patrols and specialist search teams, including bomb searches and underwater searches;
 - .13 the procedures for assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested; and
 - .14 the procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers' welfare and labour organisations.
- 16.9 The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering:
- .1 access to the port facility;
 - .2 restricted areas within the port facility;
 - .3 handling of cargo;
 - .4 delivery of ship's stores;
 - .5 handling unaccompanied baggage; and
 - .6 monitoring the security of the port facility.

Access to the port facility

16.10 The PFSP should establish the security measures covering all means of access to the port facility identified in the PFSA.

16.11 For each of these the PFSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the PFSP should specify the type of restriction or prohibition to be applied and the means of enforcing them.

15 Заказ №86

16.12 Для каждого уровня охраны планом охраны портового средства должно быть установлено, какие средства должны применяться, чтобы удостовериться в личности в целях допуска на территорию портового средства и для того, чтобы допущенные лица могли беспрепятственно оставаться в пределах портового средства. Это может включать разработку соответствующей пропускной системы, которая бы предусматривала постоянные пропуска для персонала портового средства и временные — для посетителей.

Любая пропускная система портового средства должна, когда это осуществимо, согласовываться с системой, применяющейся на судах, регулярно посещающих данное портовое средство.

Пассажиры должны иметь возможность подтвердить свою личность с помощью посадочных пропусков, билетов и т.д., но они не должны без надзора допускаться на участки ограниченного доступа.

В плане должны быть предусмотрены положения, которые бы обеспечивали регулярное приведение пропускных систем к уровню текущих требований и принятие дисциплинарных мер при нарушении установленного порядка.

16.13 Лица, не желающие или неспособные удостоверить свою личность и/или обосновать цель своего посещения, когда от них этого требуют, не должны допускаться на территорию портового средства, а об их попытке проникновения на территорию должно быть доложено должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, и национальным или местным органам, ответственным за охрану.

16.14 Планом охраны портового средства должны быть определены места проведения досмотра людей, личного имущества и транспортных средств. Такие места должны быть защищены от воздействия погодных явлений, чтобы способствовать непрерывности проведения досмотра в соответствии с повторяемостью*, предусмотренной планом охраны портового средства. Прошедшие досмотр люди, личное имущество и транспортные средства должны направляться непосредственно на специально предназначенную площадку, к месту посадки или на участки погрузки транспортных средств.

Повторяемость досмотра означает, например, досмотр только лиц, вызывающих подозрение, досмотр каждого десятого и т.д. — *Примеч. перев.*

16.12 The PFSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the port facility and for individuals to remain within the port facility without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for port facility personnel and for visitors respectively.

Any port facility identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to ships that regularly use the port facility.

Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised.

The PFSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.

16.13 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested to do so should be denied access to the port facility and their attempt to obtain access should be reported to the PFSO and to the national or local authorities with security responsibilities.

16.14 The PFSP should identify the locations where people, personal effects, and vehicle searches are to be undertaken. Such locations should be covered to facilitate continuous operation regardless of prevailing weather conditions, in accordance with the frequency laid down in the PFSP. Once subjected to search people, personal effects and vehicles should proceed directly to the restricted holding, embarkation or car loading areas.

16.15 Планом охраны портового средства должны быть определены отдельные места для прошедших и не прошедших проверку лиц и их личного имущества и, если это возможно, отдельные участки для осуществляющих посадку или высадку пассажиров, членов экипажа судна и их личного имущества с тем, чтобы не проходившие проверку лица не могли находиться в контакте с лицами, прошедшими проверку.

16.16 Планом должна быть установлена повторяемость применения каких бы то ни было мер контроля при посадке, в особенности, если имеется в виду, что они будут применяться по случайному выбору.

Уровень охраны 1

16.17 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны быть определены места контроля, в которых могли бы осуществляться следующие меры охраны:

- .1 устанавливаться участки ограниченного доступа, которые должны быть ограждены забором или другими средствами ограждения, в соответствии с одобренными Договаривающимся правительством стандартами;
- .2 проверка личности всех желающих быть пропущенными на территорию портового средства по причине, связанной с судном, включая пассажиров, членов экипажа судна и посетителей, и обоснованности их намерения, посредством проверки, например, предписаний о включении в экипаж, пассажирских билетов, посадочных пропусков, предписаний на выполнение работ и пр.;
- .3 проверка транспортных средств, используемых лицами, желающими быть пропущенными на территорию портового средства по причине, связанной с судном;
- .4 проверка личности персонала портового средства и тех, кто нанят для работы в пределах портового средства, а также их транспортных средств;
- .5 ограничение доступа, в целях недопущения тех, кто не относится к персоналу портового средства или к числу выполняющих работы в пределах портового средства, если невозможно установить их личность;
- .6 проведение досмотра людей, личного имущества, транспортных средств и того, что в них находится; и

16.15 The PFSP should establish separate locations for checked and unchecked persons and their effects and if possible separate areas for embarking/disembarking passengers, ship's personnel and their effects to ensure that unchecked persons are not able to come in contact with checked persons.

16.16 The PFSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

Security Level 1

16.17 At security level 1, the PFSP should establish the control points where the following security measures may be applied:

- .1 restricted areas which should be bound by fencing or other barriers to a standard which should be approved by the Contracting Government;
- .2 checking identity of all persons seeking entry to the port facility in connection with a ship, including passengers, ship's personnel and visitors and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders, etc;
- .3 checking vehicles used by those seeking entry to the port facility in connection with a ship;
- .4 verification of the identity of port facility personnel and those employed within the port facility and their vehicles;
- .5 restricting access to exclude those not employed by the port facility or working within it, if they are unable to establish their identity;
- .6 undertaking searches of people, personal effects, vehicles and their contents; and

- .7 определение тех мест доступа, которые не используются регулярно и должны быть постоянно закрыты и заперты.

16.18 При уровне охраны 1 все желающие быть пропущенными на территорию портового средства должны рассматриваться как потенциальные объекты досмотра. Повторяемость такого досмотра, включая досмотр по случайному выбору, должна быть оговорена в одобренном плане охраны портового средства и должна одобряться Администрацией особо.

Члены экипажа судна не должны привлекаться к досмотру других членов экипажа и их личного имущества, за исключением ситуаций, когда для этого есть явные основания, имеющие отношение к охране.

Любой такой досмотр должен проводиться так, чтобы полностью принимались в расчет права человека и не наносился ущерб основам человеческого достоинства.

Уровень охраны 2

16.19 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны устанавливаться дополнительные меры охраны, которые могут включать:

- .1 назначение дополнительных людей для охраны мест доступа и патрулирования ограды портового средства по его периметру;
- .2 ограничение количества мест доступа на территорию портового средства, определение тех из них, которые должны быть закрыты и средств их надлежащего закрытия;
- .3 предусмотрение средств затруднения движения через остающиеся места доступа, например, охраняемых заграждений;
- .4 увеличение частоты досмотра людей, личных вещей и транспортных средств;
- .5 отказ в доступе на территорию портового средства посетителям, которые не могут представить такого обоснования своему желанию, которое можно было бы проверить; и
- .6 применение патрульных судов для усиления охраны со стороны воды.

- .7 identification of any access points not in regular use which should be permanently closed and locked.

16.18 At security level I, all those seeking access to the port facility should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved PFSP and should be specifically approved by the Contracting Government.

Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects.

Any such search shall be undertaken in a manner which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.

Security Level 2

16.19 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:

- .1 assigning additional personnel to guard access points and patrol perimeter barriers;
- .2 limiting the number of access points to the port facility, and identify those to be closed and the means of adequately securing them;
- .3 providing for means of impeding movement through the remaining access points, e.g. security barriers;
- .4 increasing the frequency of searches of persons, personal effects, and vehicle;
- .5 deny access to visitors who are unable to provide a verifiable justification for seeking access to the port facility; and
- .6 using of patrol vessels to enhance waterside security;

Уровень охраны 3

16.20 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; такие меры могут включать:

- .1 приостановление доступа на всю территорию портового средства или ее часть;
- .2 предоставление доступа только тем, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой;
- .3 приостановление пешеходного движения и движения транспорта на всей территории портового средства или на ее части;
- .4 усиление патрулей охраны на территории портового средства, если целесообразно;
- .5 приостановление портовых операций в портовом средстве или его части;
- .6 указания по движению судов, относящиеся ко всему портовому средству или его части; и
- .7 эвакуацию с территории всего портового средства или с ее части.

Участки ограниченного доступа в пределах портового средства

16.21 В плане охраны портового средства должны быть определены участки ограниченного доступа, которые должны вводиться на территории портового средства, указаны их границы, время применения ограничений, меры, которые должны приниматься для контроля доступа на них, а также меры, которые должны приниматься для контроля деятельности внутри этих участков. Такие меры должны также включать, когда это целесообразно, обеспечение того, чтобы в целях охраны обследовались временные участки ограниченного доступа, как до, так и после их установления. Назначением участков ограниченного доступа является:

- .1 защита пассажиров, экипажа судна, персонала портового средства и посетителей, включая тех, кто является посетителем по причине, связанной с судном;

Security Level 3

16.20 At security level 3, the port facility should comply with instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 suspension of access to all, or part of, the port facility;
- .2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;
- .3 suspension of pedestrian or vehicular movement within all, or part, of the port facility;
- .4 increased security patrols within the port facility, if appropriate;
- .5 suspension of port operations within all, or part, of the port facility;
- .6 direction of vessel movements relating to all, or part, of the port facility; and
- .7 evacuation of all, or part of, the port facility.

Restricted areas within the port facility

16.21 The PFSP should identify the restricted areas to be established within the port facility, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control access to them and those to be taken to control activities within the port facility. This should also include, in appropriate circumstances, measures to ensure that temporary restricted areas are security swayed both before and after that area is established. The purpose of restricted areas is to:

- .1 protect passengers, ship's personnel, port facility personnel and visitors, including those visiting in connection with a ship;

- .2 защита портового средства;
- .3 защита судов, использующих и обслуживающих портовое средство;
- .4 защита важных с точки зрения охраны мест и участков на территории портового средства;
- .5 защита оборудования и систем охраны и обнаружения; и
- .6 защита груза и судовых запасов от самовольных действий.

16.22 Для всех участков ограниченного доступа планом охраны портового средства должны предусматриваться ясные установки относительно мер охраны, направленных на контроль следующего:

- .1 доступа людей;
- .2 въезда, парковки, погрузки и выгрузки транспортных средств;
- .3 перемещения и складирования грузов и судовых запасов; и
- .4 несопровождаемого багажа или личных вещей.

16.23 Планом охраны портового средства должно предусматриваться, чтобы все участки ограниченного доступа маркировались, ясно указывая на то, что доступ на участок ограничен и что несанкционированное нахождение в пределах участка является нарушением режима охраны.

16.24 Если установлены автоматические устройства обнаружения вторжения, то сигнал тревоги должен подаваться в центре управления, способном реагировать на это.

16.25 Участки или районы ограниченного доступа могут включать:

- .1 участки воды и суши, непосредственно примыкающие к судну;
- .2 участки посадки и высадки, участки накопления и обработки пассажиров и членов экипажа судна, включая места досмотра;
- .3 участки погрузки, разгрузки или складирования груза или запасов;
- .4 места хранения конфиденциальной, с точки зрения интересов охраны, информации, включая грузовые документы;
- .5 участки хранения опасных грузов и веществ;

- .2 protect the port facility;
- .3 protect ships using, and serving, the port facility;
- .4 protect sensitive security locations and areas within the port facility,
- .5 to protect security and surveillance equipment and systems; and
- .6 protect cargo and ship's stores from tampering.

16.22 The PFSP should ensure that all restricted areas have clearly established security measures to control:

- .1 access by individuals;
- .2 the entry, parking, loading and unloading of vehicles;
- .3 movement and storage of cargo and ship's stores, and
- .4 unaccompanied baggage or personal effects.

16.23 The PFSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorised presence within the area constitutes a breach of security.

16.24 When automatic intrusion detection devices are installed they should alert a control centre which can respond to the triggering of an alarm.

16.25 Restricted areas may include:

- .1 shore and waterside areas immediately adjacent to the ship;
- .2 embarkation and disembarkation areas, passenger and ship's personnel holding and processing areas including search points;
- .3 areas where loading, unloading or storage of cargo and stores is undertaken;
- .4 locations where security sensitive information, including cargo documentation, is held;
- .5 areas where dangerous goods and hazardous substances are held;

- .6 помещения системы управления движением судов, из которых производится управление, строения управления порта, включая помещения управления охраной и обнаружением;
- .7 участки хранения оборудования охраны и средств обнаружения;
- .8 важные объекты электроэнергетики, радиосвязи и других видов связи, водоснабжения и т.д.; и
- .9 другие места на территории портового средства, куда должен быть ограничен доступ для судов, транспортных средств и людей.

16.26 С согласия соответствующих властей, меры охраны могут простираться до наложения ограничений на несанкционированный доступ в строения, откуда можно вести наблюдение за портовым средством.

Уровень охраны 1

16.27 Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть указаны меры охраны, предусмотренные для участков ограниченного доступа, которые могут включать:

- .1 предусмотрение постоянного или временного ограждения, соответствующего принятому Договаривающимся правительством стандарту, для охвата участка ограниченного доступа по периметру;
- .2 предусмотрение мест доступа, доступ через которые может контролироваться охранниками, когда участок ограниченного доступа используется, и которые могут эффективно закрываться или перекрываться, когда участок не используется;
- .3 обеспечение пропусками для подтверждения права того или иного лица на пребывание в пределах участка ограниченного доступа;
- .4 обеспечение ясно различимыми знаками транспортных средств, которым разрешен въезд на участок ограниченного доступа;
- .5 выделение личного состава охраны и патрулей;
- .6 обеспечение устройствами автоматического обнаружения вторжения или оборудованием или системами обнаружения, для обнаружения несанкционированного проникновения на участки ограниченного доступа или передвижения внутри них; и

vessel traffic management system control rooms, aids to navigation and port control buildings, including security and surveillance control rooms;

areas where security and surveillance equipment are stored or located;

- .8 essential electrical, radio and telecommunication, water and other utility installations; and
- .9 other locations in the port facility where access by vessels, vehicles and individuals should be restricted.

16.26 The security measures may extend, with the agreement of the relevant authorities, to restrictions on unauthorised access to structures from which the port facility can be observed.

Security Level 1

16.27 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:

- .1 provision of permanent or temporary barriers to surround the restricted area whose standard should be accepted by the Contracting Government;
- .2 provision of access points where access can be controlled by security guards when in operation and which can be effectively locked or barred when not in use;
- .3 providing passes which must be displayed to identify individuals entitlement to be within the restricted area;
- .4 clearly marking vehicles allowed access to restricted areas;
- .5 providing guards and patrols;
- .6 providing automatic intrusion detection devices, or surveillance equipment or systems to detect unauthorised access into, or movement within restricted areas; and

- .7 контроль за перемещением плавсредств вблизи судов, использующих портовое средство.

Уровень охраны 2

16.28 Для уровня охраны 2 план охраны портового средства должен устанавливать увеличенную повторяемость и интенсивность слежения за участками ограниченного доступа и действий по контролированию доступа на эти участки. Планом охраны портового средства должно предусматриваться применение дополнительных мер охраны, которые могут включать:

- .1 усиление действенности заграждений или оград, окружающих участок ограниченного доступа, за счет применения мер, включающих использование патрулей или устройств автоматического обнаружения вторжения;
- .2 снижение количества мест доступа на участки ограниченного доступа и усиление контроля в остающихся местах доступа;
- .3 введение ограничений на парковку автомобилей вблизи стоящих у причала судов;
- .4 введение дальнейших ограничений доступа на участки ограниченного доступа, а также на перемещение и складирование в их пределах;
- .5 применение оборудования обнаружения в режиме непрерывной записи и непрерывного слежения за его показаниями;
- .6 увеличение количества патрулей и частоты патрулирования, включая водное патрулирование, на границах участков ограниченного доступа и внутри них;
- .7 установление участков, примыкающих к участкам ограниченного доступа, и введение ограничения на доступ в них; и
- .8 введение ограничений на несанкционированный доступ плавсредств на участки водной акватории, примыкающие к судам, использующим портовое средство.

Уровень охраны 3

16.29 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его

- .7 control of the movement of vessels in the vicinity of ships using the port facility.

Security Level 2

16.28 At security level 2, the PFSP should establish the enhancement of the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to, restricted areas. The PFSP should establish the additional security measures, which may include:

- .1 enhancing the effectiveness of the barriers or fencing surrounding restricted areas, including the use of patrols or automatic intrusion detection devices;
- .2 reducing the number of access points to restricted areas and enhancing the controls applied at the remaining accesses;
- .3 restrictions on parking adjacent to berthed ships;
- .4 further restricting access to the restricted areas and movements and storage within them;
- .5 use of continuously monitored recording surveillance equipment;
- .6 enhancing the number and frequency of patrols including waterside patrols undertaken on the boundaries of the restricted areas and within the areas;
- .7 establishing and restricting access to areas adjacent to the restricted areas; and
- .8 enforcing restrictions on access by unauthorised craft to the waters adjacent to ships using the port facility.

Security Level 3

16.29 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security

угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; такие меры могут включать:

- .1 установление в пределах портового средства, вблизи места происшествия или места, где, предположительно, существует угроза происшествия, дополнительных участков ограниченного доступа, с прекращением доступа в них; и
- .2 подготовку к проведению обыска участков ограниченного доступа как части обыска всего портового средства или его отдельного объекта.

Обработка груза

16.30 Меры охраны, относящиеся к обработке груза должны:

- .1 предотвращать самовольные действия с грузом; и
- .2 предотвращать прием и хранение в пределах портового средства груза, не намеченного к перевозке.

16.31 Меры охраны должны включать процедуры контроля провозимых грузов, осуществляемые по их спискам в местах доступа на территорию портового средства. С того момента, когда груз находится на территории портового средства, должна существовать возможность распознавания того, что он был проверен и принят к погрузке на судно или для временного хранения на участке ограниченного доступа, в ожидании погрузки. Может оказаться целесообразным ограничить ввоз на территорию портового средства такого груза, который не имеет подтвержденной даты погрузки на судно.

Уровень охраны 1

16.32 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны устанавливаться меры охраны, подлежащие применению во время обработки груза, которые могут включать:

- .1 проверку в обычном порядке груза, средств транспортировки груза и участков хранения груза, расположенных в пределах портового средства, до и во время операций обработки груза;
- .2 проведение проверок на соответствие груза, поступающего на территорию портового средства, накладной или равнозначным грузовым документам;

measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 setting up of additional restricted areas within the port facility in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied; and
- .2 preparing for the searching of restricted areas as part of a search of all, or part, of the port facility.

Handling of cargo

16.30 The security measures relating to cargo handling should:

- .1 prevent tampering; and
- .2 prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored within the port facility.

16.31 The security measures should include inventory control procedures at access points to the port facility. Once within the port facility cargo should be capable of being identified as having been checked and accepted for loading onto a ship or for temporary storage in a restricted area while awaiting loading. It may be appropriate to restrict the entry of cargo to the port facility that does not have a confirmed date for loading.

Security Level 1

16.32 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- .1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility prior to, and during, cargo handling operations;
- .2 checks to ensure that cargo entering the port facility matches the delivery note or equivalent cargo documentation;

- .3 проведение досмотра транспортных средств; и
- .4 проверку пломб или применение иных методов предотвращения самовольных действий с грузом после его поступления на территорию портового средства и складирования там.

16.33 Проверка груза может выполняться посредством выполнения следующих действий или части из них:

- .1 посредством визуального и контактного обследования; и
- .2 посредством применения сканирующих детекторных устройств, механических устройств или собак.

16.34 В случае регулярных или повторяющихся перевозок груза, должностное лицо компании, ответственное за охрану, или лицо командного состава, ответственное за охрану судна, могут, с ведома портового средства, вступить с грузоотправителями или с другими, кто отвечает за этот груз, в такое соглашение о его проверке, опломбировании, установлении графика транспортирования, обеспечении необходимой документацией и т.д., которое предусматривало бы совершение этих действий вне портового средства. Такое соглашение должно отправляться в соответствующее портовое средство для получения его согласия.

Уровень охраны 2

16.35 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны устанавливаться дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обработке груза для усиления контроля, которые могут включать:

- .1 тщательную проверку груза, средств транспортировки груза и участков складирования груза на территории портового средства;
- .2 проведение усиленных проверок в целях обеспечения того, чтобы на территорию портового средства поступал, временно хранился там и затем был погружен на судно только обеспеченный документацией груз;
- .3 усиленный досмотр транспортных средств; и
- .4 повышенную повторяемость и тщательность проверки пломб или применения иных методов предотвращения самовольных действий с грузом.

16.36 Тщательность проверки груза может достигаться посредством выполнения следующих действий или части из них:

- .3 searches of vehicles; and
- .4 checking of seals and other methods used to prevent tampering upon entering the port facility and upon storage within the port facility.

16.33 Checking of cargo may be accomplished by some or all of the following means:

- .1 visual and physical examination; and
- .2 using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.

16.34 When there are regular, or repeated, cargo movement the Company Security Officer (CSO) or the Ship Security Officer (SSO) may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off-site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSO concern.

Security Level 2

16.35 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied during cargo handling to enhance control, which may include:

- .1 detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility;
- .2 intensified checks, as appropriate, to ensure that only the documented cargo enters the port facility, is temporarily stored there and then loaded onto the ship;
- .3 intensified searches of vehicles; and
- .4 increased frequency and detail in checking of seals and other methods used to prevent tampering.

16.36 Detailed checking of cargo may be accomplished by some or all of the following means:

- .1 увеличением частоты и тщательности проверки груза, средств транспортировки груза и участков хранения груза на территории портового средства (визуальное и контактное обследование);
- .2 увеличением частоты применения сканирующих детекторных устройств, механических устройств или собак; и
- .3 координацией усиленных мер охраны с грузоотправителем или иной ответственной стороной, дополнительно к тем, которые определены действующим договором и предусмотренным в нем порядком действий.

Уровень охраны 3

16.37 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; эти меры могут включать:

- .1 ограничение или приостановку перемещения грузов или работ во всем портовом средстве, в его части или применительно к конкретным судам; и
- .2 сверку опасных грузов и веществ, находящихся на территории портового средства, с их описью и проверку их местоположения.

Доставка судовых запасов

16.38 Меры охраны, относящиеся к доставке судовых запасов, должны:

- .1 обеспечивать проверку неповрежденности судовых запасов и их упаковки; .2 предотвращать прием судовых запасов без проверки;
- .3 предотвращать самовольные действия с запасами;
- .4 предотвращать прием судовых запасов, которые не заказывались;
- .5 обеспечивать проведение досмотра доставляющего запасы транспортного средства; и

- .1 increasing the frequency and detail of checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility (visual and physical examination);
- .2 increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
- .3 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in addition to an established agreement and procedures.

Security Level 3

16.37 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 restriction or suspension of cargo movements or operations within all, or part, of the port facility or specific ships; and
- .2 verifying the inventory of dangerous goods and hazardous substances held within the port facility and their location.

Delivery of ship's stores

16.38 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:

- .1 ensure checking of ship's stores and package integrity;
- .2 prevent ship's stores from being accepted without inspection;
- .3 prevent tampering;
- .4 prevent ship's stores from being accepted unless ordered;
- .5 ensure searching the delivery vehicle; and

- .6 обеспечивать сопровождение доставляющих запасы транспортных средств на территории портового средства.

16.39 Применительно к судам, регулярно пользующимся данным портовым средством, может оказаться целесообразным установить порядок для судна, поставщиков судовых запасов и для данного портового средства, охватывающий оповещение о доставке, расписание доставки и соответствующую документацию. Всегда следует предусматривать некий способ, который бы позволял убедиться в наличии доказательства того, что судно действительно заказывало представленные запасы.

Уровень охраны 1

16.40 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению при доставке судовых запасов, которые могут включать:

- .1 проверку судовых запасов;
- .2 заблаговременную подачу сведений о составе груза, водителе и регистрационных данных транспортного средства; и
- .3 досмотр доставляющего запасы транспортного средства.

16.41 Проверка судовых запасов может осуществляться посредством выполнения следующих действий или части из них:

- .1 проведением визуального и контактного осмотра; и
- .2 применением сканирующих/детекторных устройств, механических устройств или собак.

Уровень охраны 2

16.42 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению для усиления контроля за доставкой судовых запасов, которые могут включать:

- .1 тщательную проверку судовых запасов; .2 тщательный досмотр осуществляющих доставку транспортных средств;

- .6 ensure escorting delivery vehicles within the port facility.

16.39 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

Security Level 1

16.40 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied to control the delivery of ship's stores, which may include:

- .1 checking of ship's stores;
- .2 advance notification as to composition of load, driver details and vehicle registration; and
- .3 searching the delivery vehicle.

16.41 Checking of ship's stores may be accomplished by some or all of the following means:

- .1 visual and physical examination; and
- .2 using scanning/detection equipment, mechanical devices or dogs.

Security Level 2

16.42 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the control of the delivery of ship's stores, which may include:

- .1 detailed checking of ship's stores;
- .2 detailed searches of the delivery vehicles;

.3 взаимодействие с судном в вопросе сверки, до того как доставляемые запасы будут пропущены на территорию портового средства, судового заказа с накладной доставки; и

.4 сопровождение доставляющего запасы транспортного средства на территории портового средства.

16.43 Тщательная проверка судовых запасов может осуществляться посредством выполнения следующих действий или части из них:

.1 увеличением частоты и тщательности досмотра осуществляющих доставку транспортных средств;

.2 применение сканирующих детекторных устройств, механических устройств и собак в усиленном режиме; и

.3 ограничение или запрещение поступления на территорию портового средства запасов, которые не покинут ее до некой определенной даты.

Уровень охраны 3

16.44 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в порту, и которые могут включать подготовительные действия к введению ограничений или приостановке доставки судовых запасов во всем портовом средстве или в его части.

Обращение с несопровождаемым багажом

16.45 Планом охраны портового средства должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению с целью гарантирования того, чтобы несопровождаемый багаж (т.е. любой багаж, включая личное имущество, который не находится при соответствующем пассажире или члене экипажа судна в месте, где проводится проверка или досмотр) идентифицировался и подвергался проверке, включая досмотр, до того как разрешить его поступление на территорию портового средства и, в зависимости от соглашения о его хранении, перед тем как транспортировать его из портового средства на судно.

.3 co-ordination with ship personnel to check the order against the delivery note prior to entry to the port facility; and

.4 escorting the delivery vehicle within the port facility.

16.43 Detailed checking of ship's stores may be accomplished by some or all of the following means:

.1 increasing the frequency and detail of searches of delivery vehicles;

.2 increasing the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and

.3 restricting, or prohibiting, entry of stores that will not leave the port facility within a specified period.

Security Level 3

16.44 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close cooperation with those responding and the ships at the port facility which may include preparation for restriction, or suspension, of the delivery of ship's stores within all, or part, of the port facility.

Handling unaccompanied baggage

16.45 The PFSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before is allowed in the port facility and, depending on the storage arrangements, before it is transferred between the port facility and the ship.

Не предполагается, чтобы такой багаж подвергался проверке как судном, так и портовым средством, поэтому, если оба оборудованы соответствующим образом, то проверку следует производить портовому средству.

Необходимо тесное взаимодействие с судном и должны также предприниматься шаги для гарантирования сохранного обращения с несопровождаемым багажом после его проверки.

Уровень охраны 1

16.46 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению при действиях с несопровождаемым багажом, в целях гарантирования проверки или досмотра вплоть до 100% несопровождаемого багажа, что может включать рентгеновское просвечивание.

Уровень охраны 2

16.47 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению при действиях с несопровождаемым багажом, что должно включать рентгеновское просвечивание всего несопровождаемого багажа.

Уровень охраны 3

16.48 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; эти меры могут включать:

- .1 более тщательную проверку такого багажа, например, просвечивание рентгеновскими лучами по меньшей мере под двумя различными углами;
- .2 приготовление к введению ограничений на действия с несопровождаемым багажом или к приостановке этих действий; и
- .3 отказ от принятия на территорию портового средства несопровождаемого багажа.

It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the port facility and the ship, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility.

Close co-operation with the ship is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

Security Level 1

16.46 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied when handling unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 percent, which may include use of x-ray screening.

Security Level 2

16.47 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 percent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

Security Level 3

16.48 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at least two different angles;
- .2 preparations for restriction or suspension of handling or unaccompanied baggage; and
- .3 refusal to accept unaccompanied baggage into the port facility.

Контроль защищенности портового средства

16.49 Служба охраны портового средства должна быть способна постоянно, включая ночное время и периоды ограниченной видимости, осуществлять слежение за обстановкой в портовом средстве и на близких подходах к нему на суше и на воде, в участках ограниченного доступа в пределах портового средства, на судах в портовом средстве и вокруг них. Такое слежение может включать использование:

- .1 освещения;
- .2 охранников, включая пешие, моторизованные и водные патрули; и
- .3 автоматических устройств обнаружения вторжения и оборудования обнаружения.

16.50 При их использовании, автоматические устройства обнаружения вторжения должны запускать звуковой и/или визуальный сигнал тревоги в месте, где постоянно присутствуют люди или которое постоянно наблюдается и прослушивается.

16.51 Планом охраны портового средства должны быть определены процедуры и оборудование, необходимые при каждом уровне охраны, а также средства, гарантирующие, что оборудование для слежения за обстановкой будет способно действовать непрерывно, с учетом возможного воздействия погодных условий или перерывов в подаче электропитания.

Уровень охраны 1

16.52 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны предусматриваться подлежащие применению меры охраны, которые могут представлять собой сочетание освещения, охранников и оборудования охраны и обнаружения, чтобы личный состав службы охраны портового средства мог осуществлять следующее:

- .1 вести общее наблюдение за территорией портового средства, включая подступы к нему с суши и воды;
- .2 вести наблюдение за местами доступа, заграждениями и участками ограниченного доступа; и
- .3 следить за участками, примыкающими к судам, находящимся в портовом средстве и перемещениями в них, с помощью принятия мер, включающих усиление обеспечиваемого судном освещения за счет применения средств порта.

Monitoring the security of the port facility

16.49 The port facility security organization should have the capability to monitor the port facility and its nearby approaches, on land and water, at all times, including the night hours and periods of limited visibility, the restricted areas within the port facility, the ships at the port facility and areas surrounding ships. Such monitoring can include use of:

- .1 lighting;
- .2 security guards, including foot, vehicle and waterborne patrols, and .3 automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.

16.50 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.

16.51 The PFSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather or of power disruptions.

Security Level 1

16.52 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, security guards or use of security and surveillance equipment to allow port facility security personnel to:

- .1 observe the general port facility area, including shore and water-side accesses to it; .2 observe access points, barriers and restricted areas, and
- .3 allow port facility security personnel to monitor areas and movements adjacent to ships using the port facility, including augmentation of lighting provided by the ship itself.

Уровень охраны 2

16.53 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению с целью повышения способности слежения за обстановкой и обнаружения, которые могут включать:

- .1 увеличение площади и яркости освещения, а также охвата и интенсивности использования оборудования обнаружения, включая выделение дополнительных средств освещения и оборудования обнаружения;
- .2 увеличение частоты пешего, моторизованного или водного патрулирования; и .3 выделение дополнительного состава охраны для слежения за обстановкой и патрулирования.

Уровень охраны 3

16.54 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; эти меры могут включать:

- .1 включение всего освещения внутри портового средства или освещение прилегающей к портовому средству зоны;
- .2 задействование всего оборудования обнаружения, способного регистрировать деятельность внутри портового средства и в прилегающей к нему зоне; и
- .3 максимальное использование возможностей оборудования обнаружения по продолжительности ведения регистрации.

Различающиеся уровни охраны

16.55 Планом охраны портового средства должны предусматриваться подробные процедуры и меры охраны, которые портовое средство могло бы применить в ситуации, когда в нем действует более низкий уровень охраны чем тот, который действует на судне.

Security Level 2

16.53 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capability, which may include:

- .1 increasing the coverage and intensity of lighting and surveillance equipment, including the provision of additional lighting and surveillance coverage;
- .2 increasing the frequency of foot, vehicle or waterborne patrols, and .3 assigning additional security personnel to monitor and patrol.

Security Level 3

16.54 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close cooperation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 switching on all lighting within, or illuminating the vicinity of, the port facility;
- .2 switching on all surveillance equipment capable of recording activities within, or adjacent to, the port facility; and
- .3 maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record.

Differing security levels

16.55 The PFSP should establish details of the procedures and security measures the port facility could adopt if the port facility is at a lower security level than that applying to a ship.

Деятельность, не охваченная Кодексом

16.56 Планом охраны портового средства должны предусматриваться процедуры и меры охраны, которые портовому средству следует применять, если:

- .1 оно взаимодействует с судном, которое заходило в порт государства, правительство которого не является Договаривающимся правительством;
- .2 оно взаимодействует с судном, к которому данный Кодекс не применяется; и
- .3 оно взаимодействует со стационарными или плавучими платформами или с морскими передвижными буровыми установками, находящимися на месте разработки.

Декларации об охране

16.57 Планом охраны портового средства должен быть предусмотрен порядок действий по оформлению Декларации об охране, когда ее оформления требует, в соответствии с указаниями Договаривающегося правительства, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, или когда требование о ее оформлении поступает от судна.

Аудиторская проверка и пересмотр

16.58 Планом охраны портового средства должен предусматриваться порядок, в соответствии с которым должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, будет проводить аудиторские проверки в целях контроля непрерывной действенности плана охраны портового средства, а также порядок пересмотра плана, его приведения на уровень современности или внесения изменений в него.

16.59 План охраны портового средства должен пересматриваться по усмотрению должностного лица портового средства, ответственного за охрану. Кроме того, он должен пересматриваться:

- .1 если результаты проведения новой оценки защищенности отличаются от предыдущих;
- .2 если независимой аудиторской проверкой плана охраны портового средства или проведенной Договаривающимся правительством проверкой службы

Activities not covered by the Code

16.56 The PFSP should establish details of the procedures and security measures the port facility should apply when:

- .1 it is interfacing with a ship which has been at a port of a State which not a Contracting Government;
- .2 it is interfacing with a ship to which this Code does not apply; and
- .3 it is interfacing with fixed or floating platforms or mobile offshore drilling units on location.

Declarations of Security

16.57 The PFSP should establish the procedures to be followed when on the instructions of the Contracting Government the PFSO requests a Declaration of Security or when a DoS is requested by a ship.

Audit, review and amendment

16.58 The PFSP should establish how the PFSO intends to audit the continued effectiveness of the PFSP and the procedure to be followed to review, update or amend the PFSP.

16.59 The PFSP should be reviewed at the discretion of the PFSO. In addition it should be reviewed:

- .1 if the PFSA relating to the port facility is altered;
- .2 if an independent audit of the PFSP or the Contracting Government's testing of the port facility security organization identifies failings in the organization or ques-

охраны портового средства выявлены недостатки службы охраны или ставится под сомнение, что важная составная часть одобренного плана охраны портового средства продолжает отвечать своей цели; .3 вслед за влияющими на защищенность портового средства происшествиями или случаями их угрозы; и

.4 вслед за сменой владельца или управленческого состава портового средства.

16.60 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, на основании анализа ранее одобренного плана охраны портового средства может давать рекомендации о внесении в него поправок. Поправки должны представляться для рассмотрения и одобрения Договаривающемуся правительству, одоббившему первоначальный вариант плана, в следующих случаях:

.1 если они предполагают изменения, которые могут коренным образом изменить принятый подход к охране портового средства; и

.2 если они касаются снятия, изменения или замены постоянного ограждения, оборудования и систем охраны и обнаружения и т.д., ранее сочтенных необходимыми для охраны портового средства. Такое одобрение может даваться Договаривающимся правительством или от его имени с поправками в предложенные изменения или же без них.

Одоблив план охраны портового средства, Договаривающееся правительство должно указать, какого рода изменения в организационной или материально-технической области должны представляться ему для одобрения.

Одобрение планов охраны портовых средств

16.61 Планы охраны портовых средств подлежат одобрению соответствующим Договаривающимся правительством, которое должно установить порядок, который бы обеспечивал:

- .1 представление ему планов охраны портовых средств;
- .2 рассмотрение планов охраны портовых средств;
- .3 одобрение планов охраны портовых средств, с изменениями или без них;

tions the continuing relevance of significant element of the approved PFSP;

.3 following security incidents or threats thereof involving the port facility; and

.4

following changes in ownership or operational control of the port facility.

16.60 The PFSP can recommend appropriate amendments to the approved plan following any review of the plan. Amendments to the PFSP relating to:

.1 proposed changes which could fundamentally alter the approach adopted to maintaining the security of the port facility; and

.2 the removal, alteration or replacement of permanent barriers, security and surveillance equipment and systems etc., previously considered essential in maintaining the security of the port facility; should be submitted to the Contracting Government that approved the original PFSP for their consideration and approval. Such approval can be given by, or on behalf of, the Contracting Government with, or without, amendments to the proposed changes.

On approval of the PFSP the Contracting Government should indicate which procedural or physical alterations have to be submitted to it for approval.

Approval of port facility security plans

16.61 PFSPs have to be approved by the relevant Contracting Government which should establish appropriate procedures to provide for:

- .1 the submission of PFSPs to them;
- .2 the consideration of PFSPs;
- .3 the approval of PFSPs, with or without amendments;

- .4 рассмотрение поправок, представляемых после одобрения плана; и
- .5 определение порядка инспектирования или проведения аудиторских проверок на предмет того, что одобренный план охраны портового средства продолжает отвечать своему назначению. На всех этапах должны предприниматься шаги, направленные на обеспечение секретности плана охраны портового средства.

Заявление о соответствии портового средства

16.62 Договаривающееся правительство государства, на территории которого находится портовое средство, может выпустить соответствующее Заявление о соответствии портового средства, содержащее:

- .1 наименование портового средства; .2 указание на соответствие портового средства положениям главы XI-2 и части А данного Кодекса;
- .3 указание срока действия заявления о соответствии портового средства, который конкретизируется Договаривающимся правительством, но не должен превышать пяти лет; и
- .4 сведения об установленных Договаривающимся правительством сроках последующих проверок и записи, подтверждающие их проведение.

16.63 Заявление о соответствии портового средства должно исполняться по форме, приведенной в Дополнении к данной части Кодекса. Если заявление исполнено не на испанском, французском или английском языке, Договаривающееся правительство может, если считает это целесообразным, приложить перевод на один из этих языков.

17 ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО ПОРТОВОГО СРЕДСТВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ

17.1 В тех исключительных случаях, когда у лица командного состава, ответственного за охрану судна, возникают вопросы относительно достоверности документов у лиц, желающих пройти на судно в официальных целях, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно оказать ему помощь.

- .4 consideration of amendments submitted after approval, and
- .5 procedures for inspecting or auditing the continuing relevance of the approved PFSP.

At all stages steps should be taken to ensure that the contents of the PFSP remains confidential.

Statement of compliance of a port facility

16.62 The Contracting Government within whose territory a port facility is located may issue an appropriate Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF) indicating:

- .1 the port facility;
- .2 that the port facility complies with the provisions of chapter XI-2 and part A of the Code;
- .3 the period of validity of the SoCPF which should be specified by the Contracting Governments but should not exceed five years; and
- .4 the subsequent verification arrangements established by the Contracting Government and a confirmation when these are carried out.

16.63 The Statement of Compliance for Port Facility should be in form set out in the Appendix to this Part of the Code. If the language used is not Spanish, French or English, the Contracting Government, if it considers it appropriate may also include a translation into one of these languages.

17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

17.1 In those exceptional instances where the ship security officer has questions about the validity of credentials of those seeking to board the ship for official purposes, the port facility security officer should assist.

17.2 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, не должно отвечать за подтверждение в обычном порядке личности лиц, желающих пройти на судно.

Дополнительные, имеющие отношение к данному вопросу рекомендации, даны в разделах 15, 16 и 18.

18 ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА, УЧЕНИЯ И ЗАНЯТИЯ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

18.1 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно знать и пройти обучение по всем или части из перечисленных ниже пунктов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 связанная с охраной административная работа;
- .2 соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
- .3 соответствующие государственное законодательство и правила;
- .4 область ответственности и функции других имеющих отношение к охране организаций;
- .5 методология оценки портового средства на предмет охраны;
- .6 методы проведения освидетельствований и проверок охраны судна и портового средства;
- .7 судовые и портовые операции и условия;
- .8 меры охраны судна и портового средства;
- .9 готовность к чрезвычайным обстоятельствам, принятие ответных мер и планирование действий в возможных ситуациях;
- .10 приемы обучения по охранной тематике, включающей меры и процедуры охраны;
- .11 обращение с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к вопросам охраны;
- .12 знание текущих видов и вариантов угрозы для защищенности;
- .13 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .14 распознавание, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .15 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;

17.2 The port facility security officer should not be responsible for routine confirmation of the identity of those seeking to board the ship.

In addition relevant guidance is provided under sections 15, 16 and 18.

18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES FOR PORT FACILITIES

18.1 The Port Facility Security Officer should have knowledge and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 security administration;
- .2 relevant international conventions, codes and recommendations;
- .3 relevant Government legislation and regulations;
- .4 responsibilities and functions of other security organisations;
- .5 methodology of port facility security assessment;
- .6 methods of ship and port facility security surveys and inspections;
- .7 ship and port operations and conditions;
- .8 ship and port facility security measures;
- .9 emergency preparedness and response and contingency planning;
- .10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;
- .11 handling sensitive security related information and security related communications;
- .12 knowledge of current security threats and patterns;
- .13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security;
- .15 techniques used to circumvent security measures;

- .16 оборудование и системы охраны и их эксплуатационные ограничения;
- .17 методы проведения аудиторских проверок, инспекций, контроля и надзора за состоянием охраны;
- .18 методы проведения контактных досмотров и бесконтактных проверок;
- .19 тренировки и учения охраны, включая проводимые совместно с судами; и
- .20 разбор тренировок и учений охраны.

18.2 Персонал портового средства, имеющий обязанности специально по охране, должен обладать знаниями и пройти обучение по всем или части из перечисленных ниже вопросов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 знание современных видов угрозы и ее вариантов;
- .2 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавание характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .4 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
- .5 приемы обращения и управления людскими массами;
- .6 охранная связь;
- .7 эксплуатация оборудования и систем охраны;
- .8 испытание, калибровка и техническое обслуживание оборудования и систем охраны;
- .9 приемы проведения проверок, контроля и слежения за обстановкой; и
- .10 методы контактного досмотра людей, личного имущества, багажа, груза и судовых запасов.

18.3 Весь остальной персонал портового средства должен обладать знанием соответствующих положений плана охраны портового средства по всем или части из перечисленных ниже вопросов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 смысл различных уровней охраны и вытекающие отсюда требования;
- .2 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавание характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности; и

- .16 security equipment and systems, and their operational limitations;
- .17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;
- .18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;
- .19 security drills and exercises, including drills and exercises with ships; and
- .20 assessment of security drills and exercises.

18.2 Port facility personnel having specific security duties should have knowledge and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 knowledge of current security threats and patterns;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- .4 techniques used to circumvent security measures;
- .5 crowd management and control techniques; .6 security related communications; .7 operations of security equipment and systems; .8 testing, calibration and maintenance of security equipment and systems; .9 inspection, control, and monitoring techniques; and
- .10 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.

18.3 All other port facility personnel should have knowledge of and be familiar with relevant provisions of the PFSP, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security; and

.4 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны.

18.4 Целью тренировок и учений является обеспечение сноровки персонала портового средства в выполнении всех штатных обязанностей по охране при всех уровнях охраны, а также умения выявлять любые, относящиеся к защищенности, недостатки, требующие внимания.

18.5 Для обеспечения действенного выполнения положений плана охраны портового средства, тренировки должны проводиться по меньшей мере раз в три месяца, если только особые обстоятельства не диктуют иного подхода. На этих тренировках должны отрабатываться отдельные элементы плана, обращенные на такие типы угрозы защищенности как те, что перечислены в пункте 15.11.

18.6 Различного типа учения, в которых могут участвовать должностные лица портовых средств, ответственные за охрану, совместно с соответствующими властями Договаривающегося правительства, ответственными за охрану должностными лицами компаний, а также лицами командного состава, ответственными за охрану судов, если они могут быть привлечены, следует проводить по меньшей мере однажды в течение календарного года, причем промежуток между последовательными учениями не должен превышать 18 месяцев. Запросы на участие в совместных учениях ответственных за охрану должностных лиц компаний или лиц командного состава, ответственных за охрану судов, должны делаться с учетом того, как это скажется на охране и работе судна. На этих учениях должны отрабатываться связь, координация действий, обеспечение силами и средствами и принятие контрмер. Эти учения могут быть:

- .1 полномасштабными или с фактическим привлечением сил и средств;
- .2 кабинетными, с использованием настольного макета или в виде семинара;
- .3 совместными с другими учениями, такими как учения по принятию контрмер при чрезвычайных ситуациях или иные учения, проводимые властями государства порта.

19 ПРОВЕРКА СУДОВ И ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ СУДАМ

Дополнительных рекомендаций нет.

.4 techniques used to circumvent security measures.

18.4 The objective of drills and exercises is to ensure that port facility personnel are proficient in all assigned security duties, at all security levels, and to identify any security related deficiencies, which need to be addressed.

18.5 To ensure the effective implementation of the provisions of the port facility security plan, drills should be conducted at least every three months unless the specific circumstances dictate otherwise. These drills should test individual elements of the plan such as those security threats listed in paragraph 15.11.

18.6 Various types of exercises which may include participation of port facility security officers, in conjunction with relevant authorities of Contracting Governments, company security officers, or ship security officers, if available, should be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. Requests for the participation of company security officers or ships security officers in joint exercise should be made bearing in mind the security and work implications for the ship. These exercises should test communication, coordination, resource availability and response. These exercises may be:

- .1 full scale or live;
- .2 tabletop simulation or seminar; or
- .3 combined with other exercises held such as emergency response or other port State authority exercises.

19 VERIFICATION AND CERTIFICATION OF SHIPS

No additional guidance.

**ДОПОЛНЕНИЕ К ЧАСТИ В
ДОПОЛНЕНИЕ 1**

Форма Декларации об охране

ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ

Название судна:

Порт приписки:

Номер ИМО: _

Наименование портового средства:

Данная Декларация об охране действительна с _____ до _____ в отноше-
нии следующей деятельности

*(перечислите виды деятельности,
сопроводив их имеющим отношение к делу описанием)*

при следующих уровнях охраны

Уровень(-ни) охраны для судна:

Уровень(-ни) охраны для портового средства:

Портовое средство и судно договорились о принятии следующих мер охраны и следующей ответственности, с целью обеспечения соответствия требованиям части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств:

	Данные меры будут приняты в соответствии с одобренным планом, как указано ниже посредством проставления в соответствующих ячейках инициалов лица командного состава, ответственного за охрану судна, или должностного лица портового средства, ответственного за охрану:	
Меры	Портовое средство:	Судно:
Обеспечение выполнения всех обязанностей по охране		
Слежение за участками ограниченного доступа для обеспечения того, чтобы доступ туда имел только имеющий на это право персонал		
Контролирование доступа в портовое средство		
Контролирование доступа на судно		
Слежение за территорией портового средства, включая районы швартовки и окружающие судно участки		

**APPENDIX TO PART B
APPENDIX 1**

Form of a Declaration of Security

DECLARATION OF SECURITY

Name of Ship:

Port of Registry:

IMO Number:

Name of Port Facility:

This Declaration of Security is valid from _____ until _____ for
the following activities

(list the activities with relevant details)

under the following security levels

Security level(s) for the ship:

Security level(s) for the port facility:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

	The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by	
Activity	The port facility:	The ship:
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship		

Слежение за обстановкой на судне, включая районы швартовки и окружающие судно участки		
Обработка груза		
Доставка судовых запасов		
Работа с несопровождаемым багажом		
Контролирование людей и их личных вещей при посадке на судно		
Обеспечение охранной связи между судном и портовым средством и ее готовности		

Стороны, подписавшие данный договор, свидетельствуют, что меры охраны и организационные мероприятия, предусмотренные для принятия как портовым средством, так и судном во время проведения оговоренных видов деятельности, отвечают положениям главы XI-2 и части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств и будут реализованы в соответствии с положениями, уже присутствующими в одобренном плане сторон или в согласованном перечне специальных организационных мероприятий, приведенном в приложении.

(место подписания)

(дата подписания)

Подписано	
за портовое средство и от его имени:	за судно и от его имени:

(Подпись должностного лица портового средства, ответственного за охрану)

(Подпись капитана или лица командного состава, ответственного за охрану судна)

Имя и должность подписавшего	
Имя:	Имя:
Должность:	Должность:

Информация для связи

(заполняется соответствующим образом) (укажите номера телефонов или радиоканалы, или частоты)

с портовым средством:

Портовое средство

Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану

с судном:

Капитан

Лицо командного состава, ответственное за охрану судна

Компания

Должностное лицо компании, ответственное за охрану

Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		
Handling unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of the Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Dated aton the

Signed for and on behalf of	
the port facility:	the ship:

(Signature of Port Facility Security Officer)

(Signature of Master or Ship Security Officer)

Name and title of person who signed	
Name:	Name:
Title:	Title:

Contact Details

(to be completed as appropriate)
(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)

for the port facility:

for the ship:

Port Facility

Master

Port Facility Security Officer

Ship Security Officer

Company

Company Security Officer

ДОПОЛНЕНИЕ 2

Форма Заявления о соответствии портового средства

ЗАЯВЛЕНИЕ О СООТВЕТСТВИИ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

(Герб государства)

(Государство)

Номер документа

**Выдано на основании положений части В
МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ОХРАНЫ СУДОВ
И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ
(КОДЕКС ОСПС)**

Правительство _____
(Название государства)

Наименование портового средства:

Адрес портового средства: _____

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное портовое средство соответствует положениям главы XI-2 и части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС); это соответствие было проверено и данное портовое средство действует согласно одобренному плану охраны. Этот план был одобрен в отношении следующего <укажите типы операций, типы судов или деятельности или приведите иную, относящуюся к вопросу, информацию>: (вычеркните ненужное):

Пассажирское судно
Пассажирское высокоскоростное судно
Грузовое высокоскоростное судно
Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Морские передвижные буровые установки
Иные чем вышеуказанные грузовые суда

Настоящее Заявление о соответствии действительно до, при условии проведения проверок (как указано на обороте)

Выдано в

(Место выдачи документа)

Дата выдачи ...

(Подпись должным образом уполномоченного
должностного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп выдавшей организации)

APPENDIX 2

Form of a Statement of Compliance of a Port Facility

STATEMENT OF COMPLIANCE OF PORT FACILITY

(Official seal)

(State)

Statement Number

**Issued under the provisions of Part B of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY
OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)**

The Government of _____
(Name of the State)

Name of the Port Facility:

Address of the Port Facility:

THIS IS TO CERTIFY that the compliance of this port facility with the provisions of chapter XI-2 and part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) has been verified and that this port facility operates in accordance with the approved Port Facility Security Plan. This plan has been approved for the following <specify the types of operations, types of ship or activities or other relevant information>: (delete as appropriate):

Passenger ship
Passenger high speed craft
Cargo high speed craft
Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Mobile offshore Drilling Units
Cargo ships other than those referred to above

This Statement of Compliance is valid until verifications (as indicated overleaf) subject to

Issued at

(Place of issue of the statement)

Date of issue.

(Signature of the duly authorized
official issuing the document)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОВЕРОК

Правительство <название государства> установило, что действительность данного Заявления о соответствии подлежит <вставьте сведения о проверках (например, обязательных ежегодных или внеплановых)>.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что во время проверки, выполненной в соответствии с пунктом В/16.62.4 Кодекса ОСПС, установлено, что портовое средство отвечает соответствующим положениям главы Х1-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС.

1-я ПРОВЕРКА

Подпись:
(Подпись уполномоченного должностного лица)
Место:
Дата:

2-я ПРОВЕРКА

Подпись:
(Подпись уполномоченного должностного лица)
Место:
Дата:

3-я ПРОВЕРКА

Подпись:
(Подпись уполномоченного должностного лица)
Место:
Дата:

4-я ПРОВЕРКА

Подпись:
(Подпись уполномоченного должностного лица)
Место:
Дата:

ENDORSEMENT FOR VERIFICATIONS

The Government of <insert name of the State> has established that the validity of this Statement of Compliance is subject to <insert relevant details of the verifications (e.g. mandatory annual or unscheduled)>.

THIS IS TO CERTIFY that, during a verification carried out in accordance with paragraph B/16.62.4 of the ISPS Code, the Port Facility was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code.

1st VERIFICATION

Signed: ..
(Signature of authorized official)
Place: ..
Date: ...

2nd VERIFICATION

Signed: ..
(Signature of authorized official)
Place: ..
Date: ...

3rd VERIFICATION

Signed: ..
(Signature of authorized official)
Place: ..
Date: ...

4th VERIFICATION

Signed: ..
(Signature of authorized official)
Place: ..
Date: ...

ЛИЧНЫЕ ЗАПИСИ
ДОЛЖНОСТНОГО ЛИЦА,
ОТВЕТСТВЕННОГО ЗА ОХРАНУ