



## THE NAUTICAL INSTITUTE



The Nautical Institute (NI) is now a thriving international professional body for qualified mariners with 43 branches world wide and over 7000 members in over 70 countries.

*If you are looking for:*

- Career development.
- Support of good working practices.
- A means to keep up-to-date with developments.
- An opportunity to influence industrial standards.
- Fellowship amongst colleagues.
- Professional recognition.

*Then you should seriously think about becoming part of NI.*

Membership in grades appropriate qualifications is available to all individuals of any nationality.

**Full Membership (FNI)** is awarded to holders of an unlimited foreign going master's certificate from a recognized marine administration, coastal masters with five years in command, pilots with a first class license and three years as first class pilot and those holding naval command qualifications.

**Associate Membership (AMNI)** is awarded to those who hold foreign going watchkeeping certificates.

**Companion (CNI)** is the grade awarded to anybody who has an interest in activities of the Institute but who does not hold nautical qualifications.

**Student membership** is available to those studying to become Associate Members or Companions.

For additional information or more detailed specification of membership grades and subscription requirements, please contact Honorary Secretary of the NI Branch in Ukraine, Head of the ONMA Chair «Safety & Security at Sea» and «d&C Centre» – professor Vladimir G. Torskiy, phone/fax +38 (048) 733-48-30. E-mail: [torskiy@farlex.net](mailto:torskiy@farlex.net)

**WELCOME ABOARD!**

Російський морський реєстр судноходства  
ІНК Одеської національної морської академії  
Одділення Морського інституту  
Великобританії в Україні

В. Г. Торський В. П. Топалов В. І. Любченко

# КОДЕКС ОСПС

в вопросах и ответах





# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА —

ВЕДУЩЕЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ КЛАССИФИКАЦИОННОЕ ОБЩЕСТВО

Основан в 1913 году.

Уникальный опыт и высокий профессиональный уровень специалистов РС являются залогом успешного выполнения задач по обеспечению безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и защиты окружающей среды.

**РС надежно и качественно предоставляет широкий спектр услуг:**

классификация и конвенционный надзор;  
сертификация на соответствие Международному кодексу  
по управлению безопасной эксплуатацией судов  
и предотвращением загрязнения;  
а также на соответствие международным стандартам ИСО;  
аудит и сертификация материалов по самооценке  
деятельности в области качества;

**ПРОВЕДЕНИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ  
ТЫСЯЧЕЛЕТИИ.**

и просим обращаться:

ская, 20.  
4-92-36.  
1-02-35.  
.ua

QUALITY  
SYSTEM  
CERTIFIED  
BY  
IACS  
QSCS

В. Г. Торский В. П. Топалов В. И. Любченко

## КОДЕКС ОСПС

в вопросах и ответах

V. G. Torskiy V. P. Topalov V. I. Lyubchenko

## ISPS CODE

in questions & answers

**seasoft.com.ua**

ББК 67.916я2  
Т615  
УДК 341.225(03)

Серия: Безопасность и качество (Safety & Quality)  
Основана в 1997 году (Вып. 17)

Книга содержит краткий обзор новых документов ИМО и других международных организаций по охране объектов судоходной индустрии от террористических акций: гл. XI-1 и XI-2 Конвенции СОЛАС, Кодекса ОСПС, а также рекомендации по обеспечению их применения в практике.

Предназначена для офицеров и персонала судов, руководителей и сотрудников судоходных компаний и морских портов.

Может использоваться в качестве учебного пособия курсантами и студентами морских учебных заведений, и в системе повышения квалификации.

This book contains the brief summary of new IMO security instruments: ISPS Code, ch. XI-1 and XI-2 SOLAS and some practical recommendations to facilitate their implementation in shipping industry. It is addressed to vessels officers and personnel, managers and stuff of shipping companies and sea ports.

It may be used as a text-book by marine cadets and post graduation.

Рекомендована научно-методической комиссией «Судовождение и энергетика судов» Министерства образования и науки Украины и Региональным управлением РС в Украине в качестве учебно-практического пособия.

Настоящая публикация не может рассматриваться в качестве Руководства для проведения проверок судов и портовых средств и выдачи соответствующих свидетельств.

Т 1207000000-076  
549-2003 Без объявл.

ISBN 966-549-937-8

© В. Г. Торский, В. П. Топаков,  
В. И. Любченко, 2003  
® В. Г. Торский, серия «Безопасность  
и качество». Идея, содержание  
оформление, 2003

Maritime security - no room  
for delay



Message from the Secretary  
General McWilliam A. O'Neil

Message from the Secretary  
General McWilliam A. O'Neil

... Governments have been invited to consider advising  
... under their flag to take appropriate steps to increase  
... dangers so that their crews will be extremely vigilant and  
... that they may encounter or be suspicious of, whether they are in  
... or underway. Furthermore, a Maritime Safety Committee  
... mentation of the special measures to enhance maritime  
...  
... maritime security, IMO has been at pains to balance the need for a  
... of international seaborne trade with the requirements inherent in  
... security. Early and widespread implementation of the measures now  
... the most important single factor in achieving that goal.

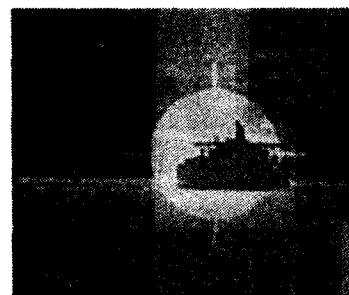
*Q. A. O'Neil*

## Содержание

Введение .....	5
Перечень используемых сокращений .....	8
✓ Раздел 1. Общие вопросы .....	9
✓ Раздел 2. Часть А. Обязательные требования в отношении положений главы XI-2 Приложения к МК СОЛАС-74 с поправками .....	19
✓ Раздел 3. Практические аспекты и рекомендации по применению Кодекса ОСПС .....	43
Приложение 1. Дополнения к части А Кодекса ОСПС .....	64
Приложение 2. Часть В Кодекса ОСПС. Руководство касающееся положений главы XI-2 Приложения к СОЛАС-74 с поправками и части А Кодекса ОСПС .....	76
Приложение 3. Дополнения к части В Кодекса ОСПС .....	160
Приложение 4. Поправки к главе V и новые правила XI-1 Конвенции СОЛАС-74 .....	170
Приложение 5. Форма представления «The Continuous Synopsis Record», принятая на 77-й сессии КБМ ИМО (март, 2003) .....	173
Приложение 6. Пример формы Журнала для ведения записей, относящихся к охране судна (Security Continuous Record) .....	175
✓ Приложение 7. Перечень основных требований по усилению охраны объектов морского судоходства от террористических действий, содержащихся в Конвенции СОЛАС-74 и Кодексе ОСПС .....	176
✓ Приложение 8. Требования ИМО к компетентности офицера по охране судна (Ship Security Officer — SSO) и Компании (Company Security Officer — CSO) .....	182
Приложение 9. Глоссарий (Glossary) (применительно к требованиям Кодекса ОСПС) .....	184
Приложение 10. Early implementation of the special measures to enhance maritime security (MSC/Circ. 1067) .....	187
✓ Приложение 11. Международные и национальные антитеррористические законодательные документы .....	188
Приложение 12. Международные террористические организации .....	193
✓ Приложение 13. Рекомендации владельцам и операторам судов по применению новых международных требований в отношении охраны компаний и судов от террористических действий .....	198
Приложение 14. Некоторые факторы и действия, которые могут повлиять на обеспечение охраны судна .....	201
✓ Приложение 15. Обязанности судов в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС .....	202

**seasoft.com.ua**

## Введение\*



После трагических событий 11 сентября 2001 года на 22-й сессии Ассамблеи ИМО, в ноябре того же 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).

### OVERVIEW

- 11 September attacks in the US
- National and regional initiatives
- International regulations through IMO
- Additional standards by ILO and WCO
- Special US requirements

Подготовка к Дипломатической конференции была поручена Комитету по безопасности на море (КБМ) ИМО на основе документов, представленных государствами-членами, межправительственными организациями и неправительственными организациями, имеющими консультативный статус в ИМО.

КБМ на своей первой внеочередной сессии, проходившей в ноябре 2001 года, создал Межсессионную рабочую группу по охране на море с целью ускорения разработки и принятия соответствующих мер по охране. Первое заседание Межсессионной рабочей

\* Обращаем внимание на то, что настоящая публикация подготовлена на основе Кодекса ОСПС, переведенного на русский язык ЗАО ЦНИИМФ (г. Санкт-Петербург — первая редакция), с использованием не утвержденной еще ИМО терминологии на русском языке. В случае расхождений при определении некоторых понятий и терминов следует руководствоваться Кодексом ОСПС (ISPS Code) на английском языке (ИМО, 2003 г.).



группы КБМ по охране на море состоялось в феврале 2002 года, результаты обсуждения были направлены на рассмотрение 75-й сессии КБМ в марте 2002 года, когда специальная рабочая группа КБМ работала далее эти предложения. На КБМ-75 был рассмотрен доклад 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 работы Межсессионной рабочей группы в сентябре 2002 года и итоги состоявшегося в декабре 2002 года заседания рабочей группы КБМ (в ходе КБМ-76) непосредственно перед Дипломатической конференцией, где и была согласована окончательная версия текстов документов.

Дипломатическая конференция (9-13 декабря 2002 года) приняла также поправки к действующим положениям конвенции СОЛАС-74 с целью ускорения выполнения требований об оборудовании судов автоматическими идентификационными системами (АИС) и приняла новые правила к главе XI-1 СОЛАС-74, касающиеся нанесения опознавательных номеров судов (Ships Identification Number) и необходимости иметь на борту судна Журнал непрерывной регистрации истории судна (Continuous Synopsis Record). Дипломатическая конференция приняла также несколько резолюций, касающихся применения и пересмотра Кодекса, технического сотрудничества и совместной работы с Международной организацией труда (МОТ) и Всемирной таможенной организацией (ВТО).

Выполнение положений главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС потребует постоянного эффективного сотрудничества и взаимопонимания всех тех, кто эксплуатирует и использует суда и портовые средства, включая судовую и портовый персонал, пассажиров, грузовладельцев, а также представителей национальных и местных властей, отвечающих за охрану.

Существующая практика и процедуры

#### IMO MILESTONES

- Nov. 2001 Assembly: defined goals
- Feb. 2002 ISWG 1: agreed on principles
- May 2002 MSC 75: developed detailed regs.
- Sep. 2002 ISWG 2: improvements, draft Part B
- Dec. 2002 MSC 76: agreed remaining Dipl. Conf.: adopted regulations & code

должны пересматриваться и изменяться, если они не обеспечивают необходимого уровня охраны.

Рассматриваемые положения совместимы с положениями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (ПДМНВ 78/95), Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (МКУБ) и гармонизированной системы освидетельствований и оформления свидетельств.

#### Future International Efforts



##### International Maritime Organization

- Long-range ship tracking
- Standards for designating Recognized Security Organizations
- Training guidance for security officers and security personnel
- Guidance on safe manning
- Standardized forms and electronic data to facilitate commerce
- Additional guidance for control and compliance measures

##### World Customs Organization

- Security of container supply chain

##### International Labour Organization

- Seafarer Identification
- Considering wider port security issues, similar to our port security plan approach

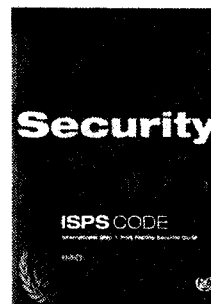
## Перечень используемых сокращений

0

1. Офицер охраны судна или лицо командного состава, ответственное за охрану судна (ЛКС) — Ship Security Officer — (SSO).
2. Офицер охраны компании или должностное лицо компании, ответственное за охрану судов (ЛКС) — Company Security Officer (CSO).
3. План охраны судна (ПОС) — Ship Security Plan (SSP).
4. План охраны портового средства (ПОПС) — Port Facility Security Plan (PFSP).
5. Офицер охраны портового средства или должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (ДЛПС) — Port Facility Security Officer (PFSO).
6. Декларация об охране (ДО) — Declaration of security (DOS).
7. Конвенция СОЛАС-74 (Safety of Life at Sea) — SOLAS-74.
8. Автоматическая идентификационная система (АИС) — Automatic Identification System (AIS).
9. Кодекс по охране судов и портовых сооружений (ОСПС) — The International Code for the Security of Ships and Port Facilities — (The ISPS Code).
10. Оценка охраны порта/портовых средств (ООПС) — Port Facilities Security Assessment (PFSA).
11. Оценка охраны судна (ООС) — Ship Security Assessment (SSA).
12. Признанная в области охраны организация (ПОО) — Recognized Security Organization (RSO).
13. Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) — International Association of the Classification Societies (IACS).
14. Международный Кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) — International Safety Management Code — (ISM Code).
15. Международное свидетельство об охране судна (МСОС) — International Ship Security Certificate (ISSC).
16. Передвижная буровая установка (ПБУ) — Mobile drilling unit — (MDU).
17. Заявление о соответствии портового средства (ЗСПС) — Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF).

## Раздел 1

### Общие вопросы



#### ➤ Что подразумевается под понятием «терроризм»?

В законодательных актах ряда государств, посвященных борьбе с терроризмом, приводится такое определение:

— терроризм — это насилие или угроза его применения в отношении физических лиц или организаций, а также уничтожение (повреждение) или угроза уничтожения (повреждения) имущества и других материальных объектов, создающие опасность гибели людей, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных общественно опасных последствий, осуществляемые в целях нарушения общественной безопасности, устрашения населения или оказания воздействия на принятие органами власти решений, выгодных террористам, или удовлетворения их неправомерных имущественных или иных интересов.

#### ➤ Что включает в себя террористическая деятельность?

Обычно считается, что к террористической деятельности относится:

- организация, планирование, подготовка и реализация террористической акции;
- подстрекательство к террористической акции, насилию над физическими лицами или организациями, уничтожение материальных объектов;
- организация незаконного вооруженного формирования, преступного сообщества, организованной группы для проведения террористических акций, а также участие в такой акции;
- вербовка, вооружение, обучение и использование террористов;

- финансирование заведомо террористической организации или террористической группы или иное содействие им.

Террорист — это лицо, участвующее в осуществлении террористической деятельности в любой форме.

➤ Что считается террористической акцией?

— Это непосредственное совершение преступления террористического характера в форме взрыва, поджога, применения или угрозы применения ядерных взрывных устройств, радиоактивных, химических, биологических, взрывчатых, токсических, отравляющих, сильнодействующих, ядовитых веществ; уничтожения, повреждения или захвата транспортных средств или других объектов, посягательства на жизнь государственного или общественного деятеля, захвата заложников, иных действий, создающих опасность гибели людей, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления других общественно опасных последствий. Как видно, многое из перечисленного может быть применено к береговым объектам морской индустрии и к судам на разных этапах транспортного процесса.



➤ Как можно определить борьбу с терроризмом?

— Это деятельность по предупреждению, выявлению, пресечению, минимизации последствий террористических действий. Очевидно, принятие ИМО Кодекса ОСПС, внесение соответствующих дополнений в Конвенцию СОЛАС и является практическим проявлением борьбы морского сообщества с возможными террористическими акциями в сфере судоходства — важнейшего сектора мировой экономики.

➤ Борьба с терроризмом, и в том числе на море, предусматривает проведение различных контртеррористических операций. Что это такое?

— Под этим понимаются специальные мероприятия, направленные на пресечение террористической акции, обеспечение безопасности физических лиц, обезвреживание террористов, а также на минимизацию последствий террористических акций. Разумеется, такие операции могут проводить только специально подготовленные люди, действующие по указанию правоохранительных органов. Задачи офицеров по охране морских объектов (Security Officers) в этом плане ограничиваются их обязанностями, указанными в должностных инструкциях или иных подобных документах.

➤ Существует ли защита для лиц, участвующих в борьбе с терроризмом?

— Лица, участвующие в борьбе с терроризмом, находятся под защитой государства, гражданами которого они являются, и подлежат соответствующей правовой и социальной защите, определяемой действующими законодательными актами. В частности, возмещается в установленном порядке вред, причиненный здоровью или имуществу этих лиц (единовременное пособие, пенсия, льготы), они освобождаются от ответственности за вынужденное причинение вреда жизни, здоровью и имуществу террористов при проведении контртеррористических операций.

➤ Будут ли клубы P&I обеспечивать обычное покрытие террористических действий против судов?

— Нет, не будут. Претензии, возникающие в связи с рисками военных инцидентов, которые включают и террористические акты, всегда были за рамками случаев, покрываемых клубами взаимного страхования. Однако дирекция Клуба вправе решать, относить какое-то действие к террористическому акту или нет. Судовладельцы могут застраховать такие риски по отдельному полису для военных рисков в страховых компаниях, действующих на рынке морского страхования.

➤ Могут ли клубы P&I предоставлять дополнительное (top-up) покрытие террористических инцидентов?

— Могут, международная группа клубов P&I обеспечивает дополнительное покрытие военных рисков, включая теракты, если су-



довладелец-член клуба имеет соответствующее их покрытие страховщиком военных рисков (has suitable underlying cover provided by war risks insurers). Если претензия по военному риску превышает это покрытие (war risk claim exceeds the underlying war risks market cover), Клуб P&I в международной группе обеспечивает дополнительное покрытие до 200 млн. ам. долл. на одну претензию.

➤ Обеспечивают клубы P&I покрытие рисков пиратских нападений?

— Да, пиратство — это насилие, грабеж, осуществляемый в море, который, в отличие от террористических актов, проводится с целью личной наживы и не имеет политических мотивов. Поэтому, например, если член экипажа во время нападения пиратов получил травму, ему будет выплачено страховое возмещение, как в обычных подобных случаях, не связанных с пиратством.

➤ Что подразумевается под зоной военного риска?

— Во время войны или конфликта районы, в которых существуют военные риски (war risk areas) определяются и объявляются Объединенным комитетом по военным рискам на Лондонском рынке. В этом случае страховщики военных рисков (war risk insurers) могут заявить о дополнительных премиях для данных районов; соответственно, базисные ставки военных рисков могут быть отменены и установлены более высокие ставки.



➤ Будут ли P&I клубы покрывать страхованием возросшие расходы судовладельцев в результате осуществления ими дополнительных предосторожностей по охране?

— Нет, это относится к эксплуатационной деятельности, и стоимость и расходы, связанные с предосторожностями по охране, не покрываются клубами взаимного страхования.

➤ На какие аспекты коммерческой деятельности судовладельцев/фрахтователей повлияет введение в действие Кодекса ОСПС?

— Как известно, многие судовладельцы отфрахтовывают свои суда по рейсовому чартеру или по тайм-чартеру на длительные периоды времени: 5 и более лет. Очевидно, условия тайм-чартера не учитывают новых дополнительных обстоятельств, связанных с применением Кодекса ОСПС, которые могут существенно повлиять на расходы фрахтователя. Не все возможные обстоятельства можно предвидеть и при заключении чартера на один или несколько рейсов, влияние которых может отразиться на времени перевозки и связанных с нею расходах судовладельца. В частности, выполнение требований Кодекса приведет к следующему:

- принятие дополнительных мер по охране на берегу и на судах;
- увеличение времени погрузки и выгрузки;
- задержки в доступе на судно ремонтников, инспекторов и суперкарго;
- дополнительные проверки судна органами государства флага, учения и тренировки.

Некоторые из вызванных этим расходов можно предвидеть, но многие останутся непредсказуемыми, например, затраты при изменении одного уровня охраны на другой. Очевидно, при заключении долгосрочного чартера должно быть выполнено четкое распределение дополнительных расходов, связанных с охраной судна, между владельцем и фрахтователем. Для этого существует несколько путей:

- определением и отнесением на судовладельца тех расходов, которые прямо связаны с судном, а на фрахтователя — расходов, связанных с портами захода и/или с грузом;
- фиксированием в договоре перевозки, что владелец передает судно во фрахт на основе уровня охраны 1 (т. е. нормальной охраны) согласно ОСПС для судна и для портов посещения. Фрахтователь отвечает за все расходы, связанные с более высоким уровнем охраны;
- введением в договор условия об изменении правил (regulation change clause), при которых судно фрахтуется и расходы распределяются на основе применимых законов на дату заключения договора, и устанавливается механизм для распределения любых расходов, вызванных изменениями в законах и правилах, вошедших в силу после заключения договора о фрахтовании.

## CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD

- Basic diary of ship or historical record of ship
- Issued by Administration, but must be maintained and updated onboard
- Information includes:
  - \* name of flag state
  - \* date of registry
  - \* ship's ID number
  - \* name of owners
  - \* name of registered demise charterers
  - \* name of shipping company
  - \* name of classification society(ies)
  - \* name of authorities or associations issuing certifications
- Left onboard with change of ownership or registry

сведения о каждом фрахтователе судна. Очевидно, такая информация может быть весьма ценной и использоваться государством порта посещения не только в целях охраны судна, но и для получения коммерческих преимуществ. Поэтому, несомненно, портовые органы охраны или власти будут такие сведения собирать и анализировать.

- Может ли принятие новых мер охраны судов от терактов повлечь изменение некоторых понятий и условий договоров морской перевозки?

— По-видимому, да, но это станет ясным после применения Кодекса ОСПС в эксплуатационной практике. Так, в чартерах существует понятие «прибывшее судно» (arrived ship) и «безопасный порт» (safe port), с применением которых могут быть связаны затраты времени и валютных средств судовладельца. Например, при наличии угрозы теракта портовые власти могут закрыть временно рейдовые якорные стоянки для судов, ожидающих входа в порт, и потребовать, чтобы они ушли в море на расстояние 50–100 миль от берега и ожидали там возможности зайти в порт. Такие задержки вызовут дополнительные расходы судовладельцев (их могут классифицировать как «форс-мажор»); кроме того, создадут трудности в установлении истины в отношении «прибывшего» судна. Возможно, потребуется вносить дополнительные определения в стандартные чартер-партии. Другой пример: при объявлении в порту уровня охраны 3 (т. е. самого высокого уровня риска инцидента) может ли такой порт считаться «безопасным» с позиций

➤ Кодекс ОСПС требует, чтобы на каждом судне велся Журнал его истории (The Continuous Synopsis Record). Не могут ли записи этого журнала использоваться заинтересованными сторонами в коммерческих целях?

— Действительно, в числе данных, содержащихся в Синописе, должны быть

выполнения условий чартера? Несомненно, что введение в действие Кодекса ОСПС потребует рассмотрения ряда традиционных условий чартеров, чтобы в них получили четкое отражение новые требования по охране судов и портовых средств.

- Кто подготовил Кодекс ОСПС (International Code for the Security of Ships — ISPS Code)?

— Кодекс ОСПС подготовил Комитет по безопасности на море (КБМ) ИМО на его 75-й и 76-й сессиях в марте и декабре 2002 года.

- Когда был принят Кодекс ОСПС?

— Кодекс ОСПС был принят 12 декабря 2002 года.

- Где был принят Кодекс ОСПС?

— Кодекс ОСПС был принят в Лондоне на Конференции Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС-74 по охране на море (Резолюция 2 Конференции).

- Где изложены основные положения Кодекса ОСПС?

— Основные положения Кодекса ОСПС изложены в Конвенции СОЛАС-74, глава XI-2.

- С какого времени войдет в силу Кодекс ОСПС?

— Кодекс ОСПС войдет в силу с 1 июля 2004 года при вступлении в силу новой главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74.

- Какие организации подразумеваются под термином «Признанная в области охраны организация» (Recognized Security Organization — RSO)?

— Считается, что под указанным термином вероятнее всего будут подразумеваться классификационные общества, которым будут делегированы соответствующие полномочия со стороны Договаривающихся правительств. При этом предпочтение будет отдаваться

классификационным обществам — членам Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО — IACS).

- Какова предполагаемая стоимость проведения работ по проверке судов и выдачи соответствующих Свидетельств по охране?

— Предположительно она будет соответствовать системе цен, сложившейся при сертификации судов и судоходных компаний на соответствие требованиям МКУБ (ISM Code). (Для получения более подробной информации свяжитесь с ближайшим местным отделением признанной организации в области охраны). Некоторое представление об этом дают расчеты, выполненные в США.

- Какие суда подпадают под действие Кодекса ОСПС и должны иметь Международное свидетельство об охране судна?

- В соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС-74, суда, совершающие международные рейсы, следующих типов: пассажирские, включая высокоскоростные; грузовые суда, включая высокоскоростные, вместимостью свыше 500 брт и передвижные буровые установки (ПБУ);
- по усмотрению Администрации флага и государства порта требование о наличии Свидетельства или другого подобного документа может быть распространено и на другие типы судов. (На сегодняшний день ни одно Договаривающееся правительство не опубликовало таких требований).

- Могут ли в дальнейшем требования Кодекса ОСПС стать частью требований МКУБ? И надо ли в связи с этим включать планы по охране в действующую систему управления безопасностью (СУБ)?

— На сегодняшний день на первую часть вопроса ответа пока нет. Что касается второй части, то рекомендуется, чтобы создаваемая в компании и на борту судна система по безопасности и охране носила инновационный характер. Однако это не означает, что проверки и сертификация будут обязательно проводиться в одни и те же сроки (хотя некоторые классификационные общества уже объявили об этом) и ни в коем случае по од-

ним и тем же требованиям. Это разные кодексы, что и следует учитывать.

- По опыту проведения сертификации на получение Свидетельства об управлении безопасностью (СУБ) и Документа о соответствии компании (ДСК), этот процесс занимает от 3 до 6 месяцев. Выходит, что сроки проведения сертификации по охране со стороны ИМО устанавливаются еще более жесткими, чем по МКУБ?

— Да. Предположительно к 1 июля 2004 года оценку охраны должны будут пройти около 43 000 судов (см. рис. 1). Учитывая реальные возможности указанных организаций, судоходным компаниям надо действовать немедленно.

- Предположим, судну будет выдано Свидетельство до 1 июля 2004 года. С какого периода начнется отсчет действия Свидетельства — со дня его выдачи или с 1 июля 2004 года?

— Со дня выдачи.

- Какова ориентировочная стоимость мероприятий по усилению охраны судов, портовых средств и портов, требуемых конвенцией СОЛАС и Кодексом ОСПС?

— Выполненные в США предварительные расчеты (360 портов, 95 тыс. миль морского побережья, около 5000 морских судов) показали следующее:

- в первый год расходы на мероприятия по охране судов составят около 188 млн. ам. долл. В последующие 10 лет на эти цели понадобится сумма примерно 1,1 млрд. ам. долл. Количество рабочих часов, необходимое для подготовки соответствующей документации, равно 140 тыс. в первый год и около 7000 часов ежегодно после этого;
- для охраны портовых средств, принимая во внимание огромные масштабы портового хозяйства США, необходимо в первый год 963 млн. ам. долл., в последующие 10 лет потребная сумма составит 4,4 млрд. ам. долл.;
- в отношении охраны портов: в первый год на создание комитетов по охране портов, разработку планов и других документов для всех портов страны необходимо около 120 млн.



долл. В дальнейшем ежегодно на эти цели будет затрачиваться примерно 46 млн. ам. долл.

Как видно, большая работа, направленная на обеспечение высокой эффективности защиты объектов морской отрасли от незаконных и враждебных действий, требует и больших расходов.

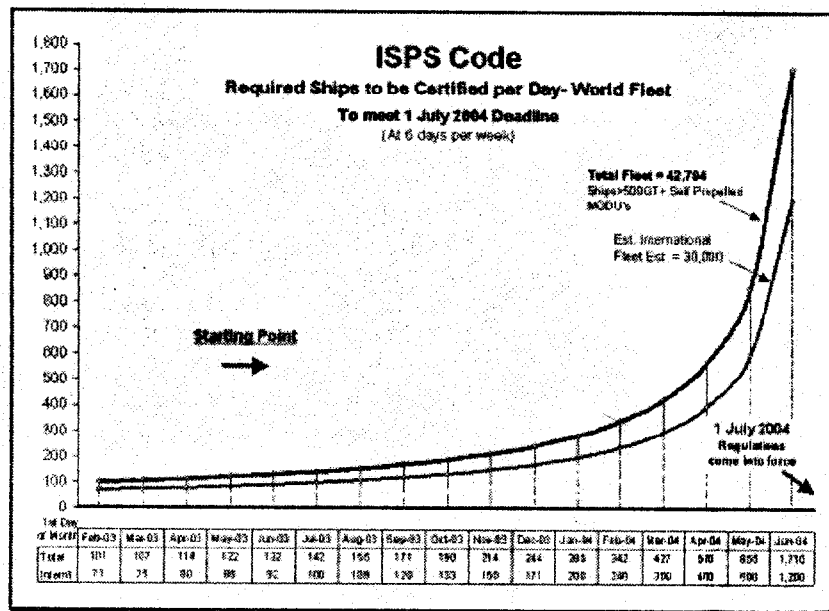
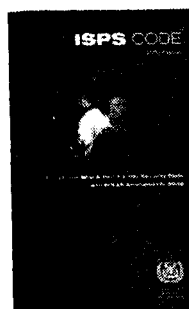


Рис. 1. Прогноз по количеству судов, подлежащих сертификации по Кодексу ОСПС (еженедельно) к 1 июля 2004 года

## Раздел 2

### Часть А. Обязательные требования в отношении положений главы XI-2 Приложения к МК СОЛАС-74 с поправками



Данная часть МК ОСПС содержит обязательные положения, на которые делается ссылка в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74.

#### 1. Общие положения (General)

- Назовите основные цели Кодекса ОСПС.
  - Создание международной структуры и распределение ответственности между Договаривающимися правительствами, представителями морского судоходства и портов и др. для обеспечения охраны судов или портовых средств, используемых в международной торговле;
  - обеспечение заблаговременного и эффективного сбора и обмена информацией, связанной с охраной;
  - предоставление методологии оценок охраны с целью подготовки и наличия на местах планов и процедур реагирования на изменяющиеся уровни охраны;
  - обеспечение уверенности в том, что в наличии имеются адекватные и надлежащие меры обеспечения охраны на море.
- Назовите основные функциональные требования Кодекса?
  - сбор и оценка информации в отношении угроз и обмена такой информацией с Договаривающимися правительствами;
  - соблюдение протоколов связи (communication protocols) для судов и портовых средств;
  - предотвращение неавторизованного доступа на суда, портовые средства и в их районы с ограниченным доступом;

- предотвращение доставки на суда или на портовые средства неразрешенных предметов (оружие, зажигательные устройства) или взрывчатых веществ;
- обеспечение средствами подачи сигналов аварийно-предупредительной сигнализации в случае происшествия или угрозы происшествия;
- наличие планов охраны судов и портовых средств, основанных на оценках по охране;
- подготовка персонала и проведение учений для освоения планов охраны и процедур.

## 2. Определения (Definitions)

- *План охраны судна (Ship security plan — SSP)* — план, разработанный для обеспечения применения мер на судне, предназначенных для защиты людей, груза, грузовых транспортных средств или судна от рисков нарушения охраны.
- *План охраны портового средства (Port facility security plan — PFSP)* — план, разработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, их грузов, грузовых транспортных единиц, людей и судовых запасов от рисков нарушения охраны.
- *Лицо командного состава, ответственное за охрану судна (Ship security officer — SSO)* — 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.
- *Должностное лицо компании, ответственное за охрану (Company security officer — CSO)* — лицо на берегу, 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 лицами командного состава, ответственными за охрану судна.
- *Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (Port facility security officer — PFSO)* — лицо, назначенное ответственным за выработку, выполнение и пересмотр плана охраны портового средства и за связь с лицами командного со-

става, ответственными за охрану судов, и с должностными лицами компании, ответственными за охрану.

- *Уровень охраны 1 (Security level 1)* — уровень, при котором всегда и непрерывно должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.
- *Уровень охраны 2 (Security level 2)* — уровень, при котором из-за повышенного риска происшествия в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.
- *Уровень охраны 3 (Security level 3)* — уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться особые специфичные меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.
- Термин “судно” для целей данного Кодекса включает также морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда, определенные в правиле XI-2/1.

## 3. Применение (Application)

- К каким судам применяется Кодекс ОСПС?
  - Кодекс ОСПС применяется к судам, совершающим международные рейсы следующих типов:
    - пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские;
    - грузовые суда, включая высокоскоростные, вместимостью 500 и более брт.;
    - морские передвижные буровые установки;
- К каким портовым средствам применяется Кодекс ОСПС?
  - К портовым средствам, обслуживающим суда вышеперечисленных типов, совершающие международные рейсы.
- К каким судам не применяется Кодекс ОСПС?
  - Кодекс ОСПС не применяется к военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота и другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

#### 4. Ответственность Договаривающихся правительств (Responsibilities of Contracting Governments)

- Назовите основные обязанности Договаривающихся правительств в соответствии с Кодексом ОСПС.
  - Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и предоставлять Руководство по защите от происшествий, связанных с охраной.
- Что означает более высокий уровень охраны?
  - Более высокий уровень охраны предполагает наличие большей вероятности происшествия.
- Какие факторы положены в основу определения соответствующего уровня охраны?
  - Для установления соответствующего уровня охраны принимаются во внимание следующие факторы:
    - степень доверия к информации об угрозе;
    - степень обоснованности информации об угрозе;
    - степень конкретности информации об угрозе или степень неизбежности угрозы;
    - потенциальные последствия происшествия.
- ✓ ➤ Что должны сделать правительства, если они устанавливают уровень охраны 3?
  - Договаривающиеся правительства должны при необходимости издавать соответствующие инструкции, снабжать суда и портовые средства информацией, относящейся к уровню охраны 3.
- Могут ли Договаривающиеся правительства передавать некоторые из своих обязанностей по охране признанной в области охраны организации?
  - Да, могут.
- Какие обязанности не могут быть делегированы признанным организациям Договаривающимися правительствами?
  - Установление применимого уровня охраны;
  - одобрение оценки охраны портового средства и принятие последующих поправок к одобренной оценке;

- определение тех портовых средств, от которых потребуется назначение должностного лица, ответственного за охрану портового средства;
- одобрение плана охраны портового средства и внесение последующих поправок в одобренный план;
- проведение мероприятий по контролю соответствия правилу IX-2/9;
- установление требований к Декларации об охране.

- Должны ли Договаривающиеся правительства проверять эффективность планов охраны судна или портового средства (или поправок к ним)?
  - Да, должны.

#### 5. Декларация об охране (Declaration of Security — DOS)

- Когда возникает необходимость в оформлении Декларации об охране?
  - После оценки риска для людей, собственности или окружающей среды, происходящий от взаимодействия судно-порт или деятельности судно-судно.
- В каких случаях судно может потребовать заполнения Декларации об охране?
  - В случаях, если:
    - судно эксплуатируется с более высоким уровнем охраны, чем портовое средство или другое судно, с которым оно взаимодействует;
    - между Договаривающимися правительствами имеется соглашение о Декларации об охране, относящееся к определенной категории судов, занятых на международных рейсах;
    - имеется угроза нарушения охраны или инцидент, с ней связанный;
    - судно находится в таком порту, где не требуется одобренного плана охраны портового средства;
    - судно взаимодействует с другим судном, для которого не требуется наличие одобренного плана охраны.



✓ ➤ Кто заполняет Декларацию об охране?

- От имени судна — капитан или лицо командного состава, ответственное за охрану;
- от имени портового средства — должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, или, если Договаривающееся правительство определит, — любой другой орган на берегу, ответственный за охрану.

➤ Что является предметом Декларации об охране?

— 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.

## 6. Обязанности Компании (Obligations of the Company)

➤ Должна ли Компания обеспечить в плане охраны судна наличие ясной формулировки, подчеркивающей полномочия капитана?

— Да, обязательно.

➤ Что должна содержать формулировка о полномочиях капитана?

— В плане охраны судна Компанией должны быть определены преимущественные полномочия и ответственность капитана в отношении обеспечения охраны судна и его право, при необходимости, обращаться за помощью к Компании или к любому из Договаривающихся правительств.

➤ Кому должна Компания обеспечить необходимую поддержку в выполнении ими своих обязанностей в соответствии с положениями главы XI-2 и частью А Кодекса ОСПС?

— Должностному лицу Компании, ответственному за обеспечение охраны, капитану и лицу командного состава, ответственному за обеспечение охраны судна.

## 7. Охрана судов (Ship Security)

➤ Кто устанавливает уровни охраны?

— Договаривающиеся правительства.

➤ Какие действия должны приниматься на судне при уровне охраны 1?

- Исполнение всех судовых обязанностей по обеспечению охраны;
- контроль доступа на судно;
- контроль посадки людей на судно и контроль доставки их имущества;
- наблюдение за участками ограниченного доступа для исключения доступа не уполномоченных на то лиц;
- наблюдение за палубой и районом вокруг судна;
- надзор за грузовыми операциями и операциями с судовыми запасами;
- обеспечение нахождения в зоне досягаемости действующих в порту средств связи в целях охраны.

➤ Какие действия должны приниматься на судне при уровне охраны 2?

— Должны быть приняты дополнительные к указанным выше меры, предусмотренные планом охраны судна, изложенные в части В Кодекса ОСПС.

➤ Какие действия должны приниматься на судне при уровне охраны 3?

— Должны быть приняты дальнейшие специфические меры для каждой из указанных выше (см. действия при уровне охраны 1), предусмотренные планом охраны судна, и изложенные в части В Кодекса ОСПС.

➤ Должно ли судно подтверждать получение инструкций относительно изменения уровня охраны и установления Администрацией уровней охраны 2 и 3?

— Да, обязательно.

➤ Если Договаривающееся правительство установило уровень охраны 2 или 3, какие действия должно предпринять судно до захода в порт или во время стоянки в порту?

### THREATS AGAINST SHIPS

- Ship as target  
- killing people, causing oil pollution, etc.
- Ship as weapon  
- damage to ports, channels, etc.
- Ship used to smuggle  
- terrorists, weapon, etc.

- ✓ Судно должно подтвердить получение распоряжения;
- ✓ 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 правительством;
- координировать соответствующие действия между лицом командного состава и должностным лицом портового средства, ответственными за охрану. При этом сообщать о любых трудностях выполнения распоряжения.

- Кому судно должно сообщить о ситуации, когда по требованию Администрации на борту установлен 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?
  - Судно должно незамедлительно сообщить об этой ситуации компетентной власти Договаривающегося правительства, на территории которого находится портовое средство, и должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, с целью координации действий.
- Кому Администрация должна сообщить о том, что на судах под ее флагом установлен уровень охраны 2 или 3 в порту захода?
  - Договаривающемуся правительству, на территории которого находится порт.

## 8. Оценка охраны судов (Ship Security Assessment — SSA)

- Кто должен обеспечить оценку охраны судна?
  - Лица, имеющие соответствующие навыки оценки охраны судна, с согласия должностного лица Компании, ответственного за охрану.
- Кто может выполнять оценку охраны специфичного судна?
  - Оценку охраны судна может выполнять признанная в области охраны организация.

## ➤ Что должна включать оценка охраны судна?

- Оценка охраны судна должна включать освидетельствование охраны на месте и, по меньшей мере, следующее:
  - констатацию существующих мер, процедур и действий;
  - выявление и оценку ключевых судовых операций, защита которых важна;
  - выявление возможных угроз ключевым судовым операциям, определение их вероятности с целью принятия мер по обеспечению охраны и установлению порядка их проведения;
  - выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

## ➤ Как должна оформляться оценка охраны судна?

- Документом, который принимается и хранится в Компании.

## 9. План охраны судна (Ship Security Plan — SSP)

### ➤ Что из себя представляет план охраны судна?

- Каждое судно должно иметь на борту одобренный Администрацией план охраны судна, который должен содержать положения, касающиеся трех уровней охраны.

### ➤ Кто может подготовить план охраны судна или поправку к нему?

- План охраны судна или поправку к нему может подготовить признанная в области охраны организация по поручению Администрации.

### ➤ На каком языке или языках должен быть составлен план охраны судна?

- План охраны судна должен быть составлен на языке или языках, являющимися рабочими на борту судна. Если используемый язык или языки не являются английским, французским или испанским, то план должен быть переведен на один из этих языков.

### ➤ Что должен содержать план охраны судна?

- Меры по предотвращению того, чтобы на судне не оказались предназначенные для применения против людей, судна

- или портов оружие, опасные вещества и устройства, на перевозку которых нет разрешения;
- определение участков ограниченного доступа и мер по предотвращению несанкционированного доступа к ним;
  - меры по предотвращению несанкционированного доступа на судно;
  - процедуры ответных действий при угрозе происшествия или нарушении охраны, включая положения по поддержанию критически важных операций на судне или во взаимодействии судно-порт;
  - процедуры выполнения любых инструкций по охране, которые могут отдавать Договаривающиеся правительства при уровне охраны 3;
  - порядок эвакуации в случаях угрозы или при нарушении защиты;
  - обязанности персонала судна, ответственного за охрану;
  - процедуры аудиторской проверки деятельности по охране;
  - процедуры проведения процесса обучения, тренировок и учений по плану;
  - процедуры взаимодействия с охраной портового средства;
  - процедуры периодического пересмотра плана и приведения его на уровень современности;
  - процедуры сообщений о происшествиях, связанных с охраной;
  - сведения о лице командного состава, ответственном за охрану судна;
  - сведения о должностном лице Компании по охране, включая его контактный адрес, доступный круглосуточно;
  - процедуры и частота проведения проверки, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования по охране, если оно имеется;
  - указание мест запуска судовой системы оповещения\*;
  - процедуры, инструкции и руководство по использованию судовой системы оповещения, включая испытания, включение, выключение и возврат в исходное положение\*, и по ограничению ложных сигналов тревоги.

\* Указанная информация может содержаться отдельно от Плана, в документе, известном капитану, лицу командного состава, ответственному за охрану, а также другим лицам из старшего командования, по усмотрению Компании.

- Может ли план охраны судна храниться в электронном виде?
  - Да, может. При условии, что он защищен процедурами, нацеленными на предотвращение несанкционированного стирания информации или внесения изменений.

- Являются ли планы по охране судна объектом проверки должностными лицами, уполномоченными на то Договаривающимися правительствами?
  - Обычно нет. Однако при наличии у должностных лиц явных оснований об имеющихся несоответствиях, в исключительных случаях и только при согласии Договаривающегося правительства или капитана судна допускается ограниченный доступ к специфическим разделам плана, не являющимся конфиденциальной информацией.

## 10. Ведение записей (Records)

- Какие записи должны храниться в течение установленного Администрацией периода времени?

На судне должны храниться записи о следующих событиях:

- обучение, учения и тренировки;
- угрозы нарушения охраны и происшествия, связанные с охраной;
- нарушения охраны;
- изменения уровня охраны;
- сообщения, имеющие отношение непосредственно к охране судна (например, о конкретной угрозе судну или портовым средствам, на которых судно находится или находилось);
- внутренние аудиторские проверки и пересмотр деятельности по охране;
- периодический пересмотр плана охраны судна;
- задействование каких-либо поправок к плану;

### Recordkeeping Requirements

- Information about last 10 port calls  
\*security measures and security levels
- Continuous Synopsis Record
- Info on who appoints crew and employment onboard
- Names of charter parties
- Any security incidents
- Training, drills and exercises
- Periodic audits and reviews



- техническое обслуживание, калибровка и испытания охранного оборудования, если оно имеется, включая испытания судовой системы оповещения.

➤ Перечислите основные требования к ведению записей.

- Записи должны вестись на рабочем языке или языках судна, с обязательным переводом на один из трех языков: английский, французский или испанский, при условии, что они не являются рабочими языками на судне;
- записи можно хранить в электронном виде при условии, что они защищены от несанкционированного доступа или разглашения, подтвержденном соответствующими процедурами.

### 11. Должностное лицо Компании, ответственное за охрану (Company Security Officer — CSO)

➤ Кто назначает должностное лицо Компании, ответственное за охрану?  
— Сама Компания.

➤ Может ли Компания назначить нескольких должностных лиц ответственными за охрану?  
— Да, может, в зависимости от количества или типов эксплуатируемых Компанией судов. При этом должно быть четко определено, за какие суда отвечает каждое из назначенных должностных лиц.

➤ Каковы основные обязанности и ответственность должностного лица (лиц) Компании, ответственного за охрану?

- Информирование (совет) относительно уровней угрозы, с которыми может столкнуться судно, на основе соответствующей оценки риска и иной информации по данному вопросу;
- обеспечение проведения оценки охраны судна;
- обеспечение разработки, представление для одобрения и последующее применение и поддержка плана охраны судна;
- обеспечение того, чтобы в план охраны судна были внесены соответствующие изменения для исправления недостатков по охране конкретного судна;

- проведение внутренних аудиторских проверок и пересмотров деятельности по обеспечению охраны;
- обеспечение первоначальной и последующих проверок судна Администрацией или признанной в области охраны организаций;
- обеспечение того, чтобы в ходе внутренних аудиторских проверок, периодических пересмотров, проверок охраны и проверок выполнения требований были быстро выявлены и устранены недостатки и несоответствия;
- повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности;
- обеспечение адекватного обучения лиц, ответственных за охрану судна;
- обеспечение эффективной связи и сотрудничества лица командного состава с соответствующими должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану;
- обеспечение совместимости требований охраны с требованиями безопасности на море;
- обеспечение того, чтобы планы охраны, используемые однотипными судами или группой судов, правильно учитывали специфику каждого судна;
- обеспечение того, чтобы постоянно выполнялись любые альтернативные или эквивалентные меры по обеспечению охраны, одобренные для конкретного судна или группы судов.

### 12. Лицо командного состава, ответственное за охрану судна (Ship Security Officer — SSO)

➤ Должно ли быть на борту каждого судна лицо командного состава, ответственное за охрану?  
— Да, должно.

➤ Назовите основные обязанности и ответственность лица командного состава, ответственного за охрану.

- Проведение регулярных проверок охраны судна с целью обеспечения выполнения соответствующих мер по охране;
- внедрение, контроль состояния и выполнения плана охраны судна, включая любые поправки к плану;

- координация аспектов охраны при обработке груза и судовых запасов с другими членами экипажа судна и соответствующими должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану;
- внесение предложений об изменениях в план охраны судна;
- доклад 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 о принятых мерах по устранению недостатков;
- повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности на судне;
- обеспечение, при необходимости, предоставления адекватного обучения членам экипажа судна;
- доклады обо всех происшествиях, связанных с охраной;
- 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;
- обеспечение того, чтобы охранное оборудование, если оно имеется, должным образом эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось.

### 13. Обучение персонала, учения и тренировки по охране судна (Training, Drills and Exercises on Ship Security)

- Должны ли должностное лицо Компании и лицо командного состава судна, ответственные за охрану, пройти специальное обучение?  
— Да, должны.
- Как часто должны проводиться учения и тренировки по охране судна?

#### TRAINING AND DRILLS

All personnel must be adequately trained to perform security duties (detailed requirements for security officers)

##### Drills

- one every three months to test individual elements of plan
- additionally for ships, when 25% of ships crew changes with those who haven't drilled in last three months

##### Exercises

- at least annually
- full scale or live; or tabletop; can combined with other exercises
- encourage coordination with other stakeholders

- Через определенные промежутки времени, с учетом типа судна, замен персонала судна, портовых средств, в которые придется заходить судну, и других обстоятельств.

### 14. Охрана портовых средств (Port Facility Security)

- Какие мероприятия должны проводиться на всех портовых средствах при уровне охраны 1?
  - Обеспечение исполнения всех обязанностей портового средства по охране;
  - контроль доступа на портовое средство;
  - слежение за территорией портового средства, включая районы швартовки и якорной стоянки;
  - слежение за участками ограниченного доступа, чтобы убедиться, что доступ имеют только уполномоченные на то лица;
  - надзор за операциями с судовыми запасами;
  - обеспечение того, чтобы связанная с охраной связь была легко доступной.
- Какие мероприятия должны проводиться на всех портовых средствах при уровне охраны 2?
  - При уровне охраны 2 должны быть приняты дополнительные меры к каждой из обозначенных выше, предусмотренные планом охраны портового средства.
- Какие мероприятия должны проводиться на всех портовых средствах при уровне охраны 3?
  - При уровне охраны 3 должны быть приняты дальнейшие специфические защитные меры к каждой из обозначенных выше, предусмотренные планом охраны портового средства.
- Что следует сделать должностному лицу портового средства, если судно имеет более высокий уровень охраны, чем портовое средство?
  - В этом случае должностное лицо портового средства должно сообщить об этом компетентной власти, связавшись с лицом командного состава, ответственным за охрану, и при необходимости координировать свои действия.

## 15. Оценка охраны портовых средств (Port Facility Security Assessment — PFSA)

- Кто выполняет оценку охраны портового средства?
  - Оценку охраны портового средства выполняет Договаривающееся правительство, на территории которого расположено это портовое средство, или признанная в области охраны организация по поручению и с одобрения Договаривающегося правительства.
- От чего зависит пересмотр оценки охраны портового средства?
  - От меняющегося характера угроз и/или незначительных изменений в портовом средстве.
- Какие элементы должна включать оценка охраны портового средства?
  - Определение и оценка ценного имущества и инфраструктуры, защита которых важна;
  - определение возможных угроз имуществу и инфраструктуре и вероятности их наступления с целью принятия мер по обеспечению охраны и очередности проведения этих мер;
  - выявление, выбор контрмер и очередности контрмер и процедурных изменений и определение уровней их эффективности для снижения уязвимости;
  - выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.
- Может ли оценка охраны портового средства охватывать более одного портового средства?
  - Да, может, с разрешения Договаривающегося правительства. При условии, что оператор, местоположение, эксплуатация, оборудование и устройство этих портовых средств подобны.
- Какой документ подготавливается по завершении оценки охраны портового средства?
  - Подготавливается отчет, включающий краткие сведения о том, как проводилась оценка, описание каждого выявленного уязвимого звена и контрмер, которые могут быть приняты относительно него. Такой отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

## 16. План охраны портового средства (Port Facility Security Plan — PFSP)

- Какую цель преследует и что из себя представляет план охраны портового средства?
  - Такой план разрабатывается и выполняется на основе оценки охраны портового средства для взаимодействия судно-порт;
  - план предусматривает три уровня охраны и должен быть одобрен Договаривающимся правительством, на территории которого расположено это портовое средство;
  - план выполняется на языке, являющимся рабочим для персонала портового средства.
- Какие основные меры и процедуры должен включать план охраны портового средства?
  - 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 полномочий;
  - меры по предотвращению неразрешенного доступа на территорию средства, на ошвартованные суда и на участки ограниченного доступа на территории средства;
  - процедуры реагирования на угрозы или нарушение охраны и на все инструкции по охране, отданные Договаривающимся правительством портовому средству, расположенному на его территории, при уровне охраны 3;
  - процедуры эвакуации в случае угрозы или нарушения охраны;
  - обязанности по охране, вмененные лицам, обеспечивающим охрану, и остальному персоналу портового средства;
  - процедуры взаимодействия с судами в вопросах охраны и докладов о происшествиях, связанных с охраной;
  - сведения о должностном лице портового средства, ответственном за охрану, включая его контактный адрес, — круглосуточно;
  - меры по обеспечению эффективной охраны груза и средств грузообработки на территории портового средства;
  - процедуры аудиторской проверки плана охраны портового средства и меры по обеспечению защиты информации, содержащейся в плане;

- процедуры реагирования в случае приведения в действие судовой системы оповещения при стоянке судна;
- процедуры для облегчения схода экипажа судна на берег или кадровых замен, а также доступ на судно гостей, включая представителей попечительских организаций и организаций, проявляющих заботу об условиях труда моряков.

- Может ли план охраны портового средства быть объединен с планом охраны порта или же быть его частью?  
— Может, на случай чрезвычайной ситуации.
- Может ли план охраны портового средства быть представлен в электронном виде?  
— Может, но в любом случае план должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

#### 17. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (Port Facility Security Officer — PFSO)

- Может ли один человек быть назначен должностным лицом, ответственным за охрану одного портового средства или более?  
— Да, может.
- Перечислите основные обязанности и ответственность должностного лица, ответственного за охрану портового средства.
  - Проведение первоначального исчерпывающего освидетельствования охраны портового средства, с учетом соответствующей оценки его охраны;
  - обеспечение выработки и поддержки плана охраны портового средства;
  - внедрение и выполнение плана охраны портового средства;
  - проведение регулярных проверок охраны портового средства для непрерывного поддержания должного уровня мер охраны;
  - выработка и внедрение, по мере необходимости, предложений об изменениях в плане охраны портового средства, для исправления недостатков и приведения плана на уровень современности, с учетом изменения портового средства;

- повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности персонала портового средства;
- обеспечение того, чтобы персоналу, ответственному за охрану портового средства, предоставлялось адекватное обучение;
- доклады соответствующим властям и письменная регистрация случаев угрозы защищенности портового средства;
- координация действий по выполнению плана охраны портового средства с соответствующими должностными лицами компаний, ответственными за охрану, и с лицами командного состава, ответственными за охрану судов;
- обеспечение, при необходимости, согласованного взаимодействия со службами безопасности;
- обеспечение того, чтобы персонал, обеспечивающий охрану портового средства, отвечал установленным стандартам;
- обеспечение того, чтобы оборудование охраны, если оно имеется, надлежащим образом эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось;
- оказание помощи лицам командного состава, ответственным за охрану судна, по их просьбе, при идентификации лиц, добивающихся доступа на судно.

#### 18. Подготовка персонала, учения и занятия по охране портового средства (Training, Drills and Exercises on Port Facility Security)

- Должны ли должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и соответствующий персонал охраны пройти специальное обучение?  
— Да, должны.
- Как часто должны проводиться учения и тренировки для обеспечения эффективного выполнения плана охраны портового средства?  
— Через определенные периоды времени, с учетом типа операций на портовом средстве, кадровых замен, типа судна и других обстоятельств.

## 19. Проверка судов и оформление Свидетельств судам (Verification and Certification for Ships)

### 19.1. Проверки (Verifications)

- Назовите виды проверки судов.
  - Первоначальная проверка (an initial verification);
  - проверка на возобновление Свидетельства (a renewal verification);
  - промежуточная проверка (intermediate verification);
  - дополнительные проверки (any additional verifications);
- Когда проводится первоначальная проверка?
  - Первоначальная проверка проводится до ввода судна в эксплуатацию или до того, как впервые выдано Международное свидетельство об охране судна (далее Свидетельство) — An International Ship Security Certificate (Certificate).
- Какова периодичность проверок на возобновление Свидетельства и кто ее устанавливает?
  - Периодичность не более 5 лет, устанавливается Администрацией, с учетом срока действия и действительности Свидетельства.
- Как часто и когда проводится промежуточная проверка?
  - По меньшей мере, одна, между второй и третьей ежегодными датами Свидетельства, с подтверждением в нем.
- Кто определяет периодичность определения дополнительных проверок?
  - Администрация.
- Что включает в себя первоначальная проверка?
  - Полную проверку системы охраны судна и любого связанного с ней оборудования охраны, одобренного планом охраны судна.
- Что должна удостоверить первоначальная проверка?
  - Что система охраны и любое связанное с ней оборудование охраны судна полностью отвечают требованиям Кодекса ОСПС,

находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

- Что должна удостоверить проверка на возобновление?
  - Что система охраны и любое связанное с ней оборудование охраны судна полностью отвечают требованиям Кодекса ОСПС и одобренного плана охраны судна, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.
- Что должна включать в себя промежуточная проверка?
  - Инспекцию системы охраны и любого связанного с ней оборудования охраны судна с тем, чтобы удостовериться в том, что они остаются в удовлетворительном состоянии, пригодном для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.
- Кто может проводить проверку судов?
  - Должностное лицо Администрации;
  - признанная в области охраны организация по поручению Администрации.
- Можно ли после завершения проверки вносить какие-либо изменения в систему охраны и в любое связанное с ней оборудование без разрешения Администрации?
  - Нет, нельзя.

### 19.2. Выдача или подтверждение Свидетельства (Issue or Endorsement of Certificate)

- Когда может быть выдано Международное свидетельство об охране судна (International Ship Security Certificate — ISSC)?
  - После первоначальной проверки или проверки для возобновления Свидетельства.
- Кем выдается или подтверждается Свидетельство?
  - Администрацией, или



- признанной в области охраны организацией, действующей от имени Администрации;
- другим Договаривающимся правительством после тщательной проверки судна и записью в Свидетельстве, что оно выдано по просьбе Администрации.

- Какой язык используется при составлении Свидетельства?
  - 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 (Duration and Validity of Certificate)

- Может ли продлеваться Свидетельство, выданное судну, кем и на какой срок?
  - Свидетельство, выданное судну, занятому на коротких рейсах, может быть продлено Администрацией на срок до одного месяца с даты истечения срока, указанного в Свидетельстве.
- На какой срок выдается Свидетельство по проверке на возобновление?
  - По окончании проверки на возобновление новое Свидетельство действительно до даты.
- Что должно быть указано в Свидетельстве, если промежуточная проверка закончена до срока, указанного в пункте 19.1 “Проверки”?
  - 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;
  - дата истечения срока может оставаться без изменения при условии, что проведена одна дополнительная проверка или более так, чтобы не превышались максимальные интервалы между проверками, предписываемые пунктом 19.1 “Проверки”.

- В каких случаях теряет силу Международное свидетельство об охране судна?
  - Если соответствующие проверки не завершены в сроки, указанные в пункте 19.1 “Проверки”;
  - если Свидетельство не имеет подтверждения в соответствии с разделом о сроках проведения промежуточных проверок и если применимо, — в соответствии с последним пунктом предыдущего вопроса;
  - если Компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, не эксплуатируемого ранее этой Компанией;
  - если судно передано под флаг другого государства.

### 19.4. Оформление Временного свидетельства (Interim Certification)

- В каких случаях Администрацией или признанной в области охраны организацией может выдаваться Временное свидетельство?
  - Если судно не имеет Свидетельства при его поставке или его вводом в эксплуатацию, или при повторном вводе в эксплуатацию;
  - при передаче судна из-под флага одного Договаривающегося правительства под флаг другого Договаривающегося правительства;
  - при передаче судна под флаг Договаривающегося правительства из-под флага государства, не являющегося Договаривающейся стороной;
  - когда Компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое ранее не эксплуатировалось этой Компанией.
- Что должна сделать Администрация или признанная в области охраны организация перед выдачей Временного свидетельства?
  - Выполнить оценку охраны судна;
  - передать экземпляр представленного для рассмотрения и одобрения плана охраны судна на борт судна для его задействования;
  - убедиться, что на борту судна имеется удовлетворяющая требованиям Конвенции судовая система оповещения (Пр. Х1-2/6);

- убедиться, что должностное лицо Компании, ответственное за охрану, обеспечило рассмотрение плана охраны судна; предоставление плана на одобрение и его задействование; определило необходимые мероприятия, включая учения, тренировки, промежуточные проверки с целью успешного прохождения проверки в течение ближайших 6 месяцев;
  - провести мероприятия по выполнению требуемых проверок;
  - убедиться, что капитан, лицо командного состава, ответственное за охрану и другой персонал судна, имеющий специфичные обязанности по охране, знают свои обязанности и ответственность и соответствующие положения плана охраны судна, имеющегося на борту; обеспечены такой информацией на рабочем или понятном для персонала судна языке или языках.
- На какой срок выдается Временное свидетельство?
- На 6 месяцев или до даты выдачи Свидетельства, оговоренной в пункте 19.2, исходя из того, какая из дат наступит раньше.
- Может ли продлеваться Временное свидетельство?
- Нет, не может.

## Раздел 3

### Практические аспекты и рекомендации по применению Кодекса ОСПС



- Возможно ли применение оружия на судах с целью защиты от нападений террористов?
- В Кодексе ОСПС указывается на единственное материальное средство охраны — судовую сигнально-предупредительную систему (Ship Security Alert). Решение о нахождении на борту оружия (если это разрешено) принимается Компанией и не является требованием ОСПС. Однако наличие оружия на судне может вызвать проблемы с портовыми властями. В настоящее время общепринята нецелесообразность нахождения оружия на торговых судах.
- Кто конкретно из членов экипажа должен выполнять обязанности судового офицера охраны?
- Кодекс ОСПС не устанавливает, кто на судне должен быть назначен офицером по охране. И так же — в отношении офицера охраны Компании. Согласно Кодексу, при назначении этих лиц должны приниматься во внимание ряд факторов: существующая рабочая нагрузка (work loads), способности, пригодность к этой работе и проведена соответствующая подготовка. Во многих компаниях обязанности офицера охраны возлагают на «назначенных лиц на берегу» (Designated Person Ashore — DPA), а на судах — на старшего офицера (Chief Officer).
- Будет ли схема сертификации судов, согласно ОСПС, близка к схеме, применяемой для сертификации по МКУБ?
- Режим аудита по Кодексу ОСПС подобен схеме в случае МКУБ. Кодекс ОСПС требует установки на судах системы предупредительной сигнализации и проведения различных учений и тренировок, указанных в судовом плане охраны.

- Будет ли контроль государства порта (PSC) участвовать в проверках мер охраны судна?

— Да, роль PSC определена в СОЛАС. Чтобы избежать недоразумений в отношении существующих мер безопасности, в СОЛАС (XI-2/9) говорится об «officers duly authorised by Contracting Governments». Практически, это будут те же органы PSC, но для целей морской охраны.

- Могут ли компании подготавливать и тренировать своих моряков как экспертов антитеррористической деятельности?

— В ОСПС нет такого требования. Угрозы для судна и людей должны устраняться преимущественно через систему управления, а не с помощью оружия.

- Какое дополнительное оборудование, средства сигнализации, видео, рекордеры и др. должны включаться в специализации для вновь строящихся судов согласно Кодексу ОСПС?

— В СОЛАС (гл. V) содержится требование об установке на судах АИС, в гл. XI-2 — об оборудовании «Ship Security Alert». Может понадобиться и другое оборудование, чтобы удовлетворить требования ОСПС. Необходимость в нем должна определяться при проведении оценки охраны судна. Охранное оборудование необходимо для эффективного контроля за установленными рисками (against an identified risk).

- Что может произойти, если в посещаемых судами портах не имеется охраны против терактов, соответствующей требованиям ОСПС?

— ИМО опубликует список портов, в которых применяются утвержденные планы охраны портовых средств (Port facility security plans). Если судно приходит из порта, который не входит в «Белый список» ИМО, тогда правительство, ответственное за порт прихода судна, входящий в «Белый список», имеет основание считать, что судно не соответствует требованиям СОЛАС (Кодекс ч. В, п. 4.33), и оно должно быть надлежаще проверено согласно СОЛАС (гл. XI-2/9). В отдельных (чрезвычайных) обстоятельствах такому судну может быть запрещен вход в порт.

- Если порт, где находится судно, не обеспечивает должной охраны и, несмотря на усилия экипажа, на борт проникают подозритель-

- ные лица, должна ли судоходная компания нести за это ответственность наравне с властями порта?

— Охрана судна весь период — на ответственности компании-судовладельца (оператора). Должны предприниматься соответствующие меры по результатам оценки риска, предусмотренные в плане охраны судна.

- Какая организация будет издавать «Белый список»?

— В отношении портов, соответствующих требованиям ОСПС, такой список будет издавать ИМО; Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) станет издавать «Белый список» для судов, получивших сертификат о соответствии Кодексу ОСПС (An International Ship Security Certificate).

- Кто будет платить за задержку судна в порту, связанную с охраняемыми мероприятиями по проверке экипажа (Security clearance of the crew)?

— В случае необоснованной (undue) задержки судна компенсация выплачивается в соответствии с положениями СОЛАС (гл. XI-2/9).

- Верно ли, что классификационные общества публикуют стандартные планы охраны судна, которые можно будет использовать для конкретных судов?

— Подобно МКУБ, Кодекс ОСПС не является «предписывающим» документом в этом смысле. Каждый план охраны должен быть индивидуальным для Компании, судна и условий, в которых они действуют. Классификационное общество может издать комплект материалов с целью оказания практической помощи своим клиентам по применению ОСПС.

- Принимают ли США дополнительные, кроме предписанных СОЛАС, меры охраны в своих портах, которые необходимо знать судам, посещающим американские порты?

— В США введены некоторые дополнительные требования, помимо указанных ИМО, в отношении судов, направляющихся в их порты (pre-arrival requirements). Они изложены в циркулярах БО. Публикуется также информация о предполагаемом введении правил в отношении морской охраны в водах и на территории США.

- Какие мотивы для возможной акции террористов против судна следует принимать во внимание при оценке его охраны?
  - Считается, что такими мотивами могут быть: политические (идеологические, националистические, религиозные), символические (Symbolic), например, дорогостоящее судно или перевозимый груз; экономические (значительный ущерб обществу/предприятию/компания); страх (Fear) — возможность путем взрыва, столкновения и их последствий «посеять» страх в обществе. Могут быть и иные мотивы, в том числе личного характера.
- Какие места, объекты и операции на судне нужно считать особенно важными (Key Operations) с позиций обеспечения охраны судна?
  - К ключевым объектам на судне относятся: места доступа на борт (трапы, сходни, ramпы, концы, двери, порты), зоны ограниченного доступа (мостик, МО, камбуз и др.), операции с грузом (грузовые материалы, люки, трюмы), операции со снабжением, принимаемым на судно (места приема, размещения), средства наблюдения с целью охраны (освещение, вахта, патруль), средства и устройства безопасности (противопожарное оборудование, аварийная сигнализация, спасательные устройства). При оценке охраны судна необходимо установить, какими мерами и процедурами защищены эти объекты и операции от противозаконных и преднамеренных акций.
- На каком этапе использования судна как транспортного средства ему могут угрожать акции террористов?
  - При стоянке в порту (at berth), на якорной стоянке (at anchor), на переходе морем (at sea).
- Какие возможные действия со стороны террористов могут угрожать судну? Каковы их последствия?
  - Поджог, подрыв с целью уничтожения или повреждения судна;
  - захват судна или людей на борту в качестве заложников;
  - порча, повреждение груза, судового оборудования, запасов;
  - незаконное проникновение, в том числе перевозка нелегальных пассажиров (stowaways);
  - контрабанда оружия или частей к нему;
  - использование судна для перевозки преступников и их оборудования;
  - использование судна в качестве оружия или средства нанесения ущерба, уничтожения других судов или объектов;
  - стрельба по судну на расстоянии из винтовок, гранатометов.

- Что в руководящих документах подразумевается под мерами предотвращения (Prevention measures) террористических акций против судна (порта)?
  - Имеются в виду меры, предпринимаемые с целью затруднить неразрешенное проникновение на судно (unauthorized boarding), предотвратить доставку на борт (в порт) запрещенного оружия (prohibited weapons), зажигательных (incendiaries) и взрывчатых (explosives) веществ и незаконные операции судна (the unauthorized operation of a vessel).
- Может ли Компания создать единый (стандартный) план охраны (Ship Security Plan) для всех своих судов?
  - Нет, не может. Каждое судно является уникальным: в отношении конструкции, операций, перевозимого груза, рейсов. Поэтому для каждого судна должен разрабатываться свой SSP, содержащий меры охраны, учитывающие: основные производственные (судовые) операции, имеющиеся меры (оборудование) охраны, оценку потенциальных угроз и их риска (вероятности и последствий противозаконных действий).
- Чем должен руководствоваться SSO при выполнении оценки охраны своего судна?
  - Соответствующие указания приведены в части В Кодекса ОСПС; по крайней мере, при этом он должен обоснованно ответить на ряд вопросов (рис. 2).
- Имеются ли обязательные требования ИМО в отношении судовых аварийно-предупредительных систем, предназначенных для целей охраны (Ship Security Alert Systems)?
  - Стандарты по выполнению таких систем были одобрены резолюцией КБМ (MSC 136 (76)) в декабре 2002 г. Подкомитет ИМО по поиску и спасанию (COMSAR Sub-Committee) в январе 2003 г. внес в нее незначительные дополнения и разработал

#### Ship Security Alert System

- Performance standard; not necessarily requires new equipment installation (eg. Piracy alarm)
- Silent ship-to-shore alert
  - \* activated from bridge and at least one other location
  - \* not heard by other ships
  - \* include name and location of ship
- Protected from inadvertent initiation
- Administration or coastal state notification requirements

разъяснения к резолюции. Окончательный вариант стандартов утвержден на 77-й сессии КБМ (май 2003 г.).

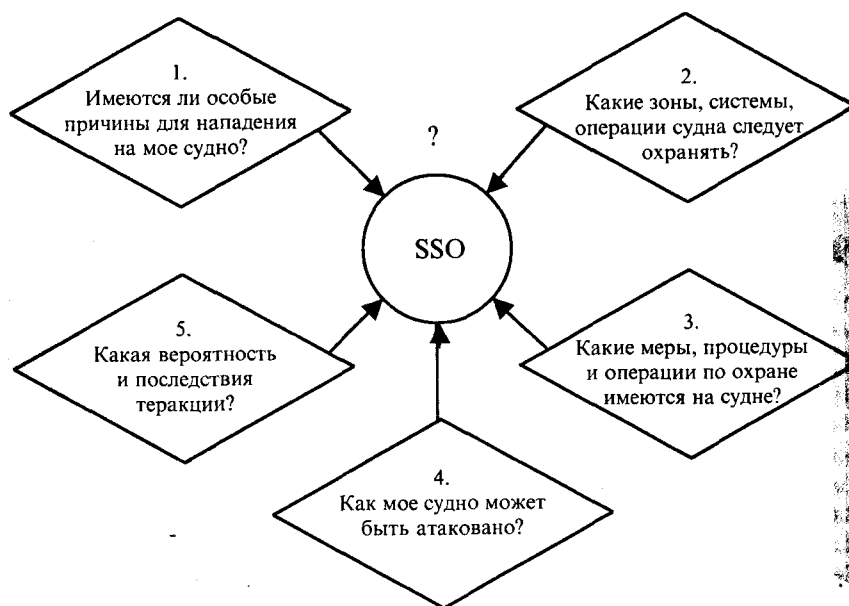



Рис. 2. Необходимые данные при оценке охраны судна

- Какие изменения внесены в текст главы XI-1 СОЛАС на 76-й сессии КБМ ИМО в связи с угрозой терактов в судоходстве?
  - Глава XI-1 содержит прежний текст гл. XI СОЛАС с двумя дополнительными требованиями, принятыми на 76-й сессии КБМ (Лондон, декабрь 2002), а именно:
    - Судовой идентификационный номер (the ship's identification number, IMO number) должен быть постоянно нанесен на видимом месте, на корпусе или надстройке судна (пр. X-1/3);
    - каждое судно должно быть снабжено Администрацией постоянно поддерживаемым кратким обзором истории судна (A Continuous Synopsis Record).

Указания относительно судового идентификационного номера приведены в резолюции ИМО (рез. А.600 (15)). Номер начинается со слова «ИМО», далее следуют комбинации из семи цифр, присвоенные конкретному судну, например, «ИМО8712345». Он приводится во всех обя-

зательных сертификатах. Требование о судовом идентификационном номере относится ко всем пассажирским судам 100 брт и более и ко всем грузовым судам 300 брт и более, которые совершают международные рейсы. Дата применения: для судов, построенных 1 июля 2004 г. и позднее, но время постройки; для судов, построенных до этой даты, ИМО номер должен быть нанесен во время первого предусмотренного планом докования после этой даты.



**Ship Identification Number**

- Permanently marked
- Visible on:
  - \* stern or side of hull or superstructure
  - \* horizontal surface for passenger vessels
- Contrasting color
- NLT 200 mm; width proportionate to height
- raised lettering or by cutting it into or center punching (or other equivalent)

- Какие меры в отношении охраны судна (Security Surveys) должен принять офицер по охране Компании (CSO) до прихода судна в порт назначения?
  - Он должен заблаговременно получить всю доступную информацию об оценке угрозы в порту назначения судна (threat assessment), о портовых средствах и мерах по их охране (their security measures). Офицер Компании должен выполнить первоначальную оценку уязвимости судна путем рассмотрения:
    - конструктивных особенностей судна;
    - расположения зон с ограниченным доступом (restricted access areas);
    - расположения и функций каждого реального или потенциального средства доступа на судно (access point to the ship);
    - расположения открытых палуб, включая их высоту над водой;
    - аварийного и другого оборудования, необходимого для поддержания наиболее важных (essential) функций;
    - имеющегося оборудования и систем охраны для защиты экипажа и пассажиров;
    - имеющихся мер и процедур охраны, включая осмотры, проверки, наблюдение, средства связи, тревоги, освещение и др.
- Чему должен быть обучен судовой персонал, обязанный проводить осмотры, проверки и контроль по охране судна от террористических действий?



- Подготовка членов экипажа, назначенных выполнять указанные выше обязанности, должна включать получение следующих знаний:
  - обязанности в соответствии с судовым планом охраны (SSP);
  - правила проверок, осмотров, инспекций и относящиеся к ним законодательные акты (pertinent laws);
  - обнаружение и опознание зажигательных устройств (firearms), оружия (weapons) и других незаконных веществ и устройств;
  - использование и обслуживание оборудования охраны;
  - методы осмотра (search methods) людей, багажа, груза и судовых запасов;
  - процедуры и действия в чрезвычайных обстоятельствах;
  - опознание подозрительных людей, которые могут совершить незаконные действия;
  - способы общения (вазимоотношения) людей (human relations techniques).

➤ Что должен сделать капитан/офицер по охране (SSO) в случае нарушения охраны судна (Breaches of Security)?

— Если охрана судна прорвана, капитан или офицер (SSO) должен предпринять наиболее эффективные в сложившихся обстоятельствах действия из следующих:

- задействовать судовую сигнально-предупредительную систему охраны (The Ship Security Alert System);
- вызвать на связь станции по чрезвычайным ситуациям (Emergency Stations);
- информировать правительство порта нахождения судна;
- подготовиться к эвакуации судна;
- подготовиться покинуть порт (to leave the port);
- действовать в соответствии с инструкциями, полученными от правительства порта нахождения судна;
- использовать соответствующий план действий в чрезвычайной обстановке (Contingency Plan).

➤ Какие средства могут быть использованы террористами для проникновения на судно?

— Такими средствами являются: 1) сходня/заборный трап (gangway/accommodation ladder); 2) лоцманский трап (pilot ladder); 3) вертолет (by helicopter); 4) кран или другое подъемное устройство (by crane or other hoisting gear); 5) рампа для транспортных средств

(vehicle ramp); 6) бортовые порты (side ports); 7) якорная цепь (anchor cable); 8) швартовые концы (mooring ropes); 9) трап для измерения осадки (draft ladder); 10) открытые палубы (open weather deck); 11) аварийные выходы из МО (engine room emergency exit); 12) двери в жилой надстройке (accommodation doors), используемые в качестве аварийного выхода, и все другие; 13) двери в дымовой трубе (doors on funnel); 14) кладовые (stores) и локеры (lockers) на палубе; 15) вход в помещение рулевой машины (entrance to steering flat).

➤ Какое должно быть содержание плана по охране судна от терактов (Ship Security Plan — SSP)?

В зависимости от типа, размера, назначения, условий работы судна содержание указанного плана может различаться, однако основные его разделы применимы ко всем судам. К таким разделам относятся:

- Указание о том, что капитан имеет право (и несет ответственность) принимать решения, которые он считает необходимыми для обеспечения безопасности (Safety) и охраны (Security) судна.
- Введение (Introduction).
- Определения (Definitions).
- Характеристики Компании и судна, включая постоянные записи о них (Company and Ship Details including Continuous Synopsis Record).
- Офицер компании по охране (Company Security Officer — CSO).
- Офицер по охране судна (Ship Security Officer — SSO).
- Документация, относящаяся к плану (Plan Documentation).
- Оценка охраны судна (Ship Security Assessment).
- Действия по охране (Security Actions).
- Обеспечение выполнения всех действий по охране (Ensuring the Performance of all Ship Security Duties).
- Зоны на судне, в которые ограничен доступ (Restricted Areas).
- Контролирование доступа на судно (Controlling Access to the Ship).
- Наблюдение за пространством палуб и вокруг судна (Monitoring Deck Areas and Areas surrounding the Ship).
- Контроль за лицами, приходящими на судно и их действиями (Controlling the embarkation of Persons and their Effects).
- Наблюдение за приемом груза и запасов на судно (Supervising the Handling of Cargo and Ships Stores).
- Специфическая информация об охране судна, направляемая в порт назначения (Port Specific Security Communication).

- Связь между судном и средствами порта (Ship/Port Facility Interface).
- Занятия и учения (Training and Drills).
- Планы действий в чрезвычайной обстановке и стандартные процедуры операций (Contingency Plans and Standard Operating Procedures).

10. Что должен знать офицер по охране судна (Компании) для успешного выполнения своих обязанностей в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС?

— Названные лица, ответственные за охрану судна (Компании) в отношении террористических действий, должны знать:

- структуру управления охраной морских объектов (Security Administration);
- применимые международные конвенции, кодексы и рекомендации;
- применимые национальные законодательные акты и правила;
- ответственность и функции других организаций по охране;
- методологию оценки охраны судна (Ship Security Assessment);
- методы проверки охраны судна (Ship Security Surveys);
- судовые и портовые операции и условия;
- меры по охране судна и портовых сооружений (Ship and Port Facility Security Measures);
- подготовку к чрезвычайным обстоятельствам, реагирование (response) и планирование действий;
- методику обучения и тренировок персонала по мерам и процедурам охраны объектов;
- существующие угрозы для судна (компании);
- методы распознавания оружия (weapons), опасных веществ (substances) и устройств (devices);
- характерные признаки и стиль поведения лиц, которые могут угрожать судну (компании);
- оборудование, используемое для охраны (Security Equipment) и его эксплуатационные ограничения;
- методы проведения проверок, инспекций, контроля и наблюдения;
- методы осмотра и ненавязчивых (non-intrusive) проверок;
- учения и тренировки по охране, включая совместные «судно-портовые средства»;

- оценку знаний и тренировок по охране судна (компании).
- Кроме указанного, судовой офицер по охране (SSO) должен иметь знания в отношении:
- устройства своего судна;
  - судового плана по охране (SSP) и относящихся к нему процедур;
  - управления большим количеством людей (crowd management);
  - использования оборудования и систем охраны;
  - тестирования, калибровки и обслуживания оборудования охраны судна.

► С какой целью на судне устанавливаются зоны ограниченного доступа (Restricted Areas)?

— Судовым планом охраны (SSP) определяются места (зоны) на судне, доступ в которые ограничивается; указывается их расположение, протяженность (extent), время применения (time of application), меры охраны, необходимые для контроля доступа к ним и деятельности внутри их (control activities within them).

— Цель установления таких зон:

- предотвращение неразрешенного доступа;
- защита пассажиров, судового персонала, сотрудников портовых служб или других организаций, находящихся законно на борту;
- защита уязвимых (Sensitive security) для террористических действий мест на судне;
- защита груза и судовых запасов от повреждений.

► В какие места на судне следует ограничить доступ в соответствии с SSP?

— «Restricted areas» включают:

- навигационный мостик, машинные помещения категории А и другие посты управления (control stations);
- пространства, содержащие оборудование для охраны, наблюдения и управления им, а также пост управления системой освещения судна;
- системы вентилирования и кондиционирования и другие подобные системы;
- пространства (помещения) с доступом к танкам (котельной и питьевой) воды, насосам или материалам;
- пространства, содержащие опасные грузы или вещества.

- пространства, в которых находятся грузовые насосы и посты управления ими;
- грузовые помещения и помещения содержащие судовые запасы;
- жилые помещения экипажа;
- любые другие зоны по указанию CSO, в которые должен быть ограничен доступ для обеспечения охраны судна;
- судовой госпиталь;
- помещение аккумуляторных батарей;
- помещение рулевого устройства;
- спасательные шлюпки;
- радиорубка;
- помещение гирокомпаса, носового подруливающего устройства;
- противопожарные посты.

➤ Каким образом взрывные и другие опасные устройства могут быть доставлены на борт судна?

— Суда очень уязвимы (are vulnerable) в отношении доставки и размещения в укромном месте взрывных (explosive) и зажигательных (incendiary) устройств (devices). Такие устройства могут попасть на борт следующими путями:

- в принадлежащих пассажирам автомобилях, грузовых машинах и автобусах;
- в грузовых машинах, автомобилях и трейлерах, следующих без сопровождения (in unaccompanied);
- в грузах, неверно задекларированных (in misdeclared cargo);
- принесенными на борт пассажирами или оставленными ими ранее в предыдущем рейсе;
- в багаже (in baggage), находящемся на трейлере или в автобусе;
- в судовых запасах (in ship's stores);
- в почтовых отправлениях (in the post);
- принесенными на борт с берега портовыми работниками;
- принесенными на борт членами ремонтной бригады (by contractor's personnel).

➤ Какие меры предосторожности нужно предпринимать при обнаружении на судне взрывного (bomb) устройства?

Нельзя допускать любые действия, которые могут повлиять (affects) или изменить (changes) среду вблизи этого устройства, т. е. освещение, температуру, уровень шума (noise) и т. п.

В частности, нельзя:

- класть этот предмет в воду или поливать его водой, т. к. возможно короткое замыкание и детонация;
- быстро двигаться, бегать (run) вблизи него;
- использовать УКВ-радиотелефон возле него;
- переворачивать, двигать, трясти, открывать, передвигать подозрительное устройство;
- резать, трогать, тащить провода (wires), выключатели (switches), предохранители (fuses);
- использовать металлические инструменты вблизи устройства;
- курить вблизи него;
- переносить устройство от людей (move the device away from people), необходимо удалить людей от него.

➤ Какие меры должны предусматриваться в судовом плане охраны (SSP) на случай объявления при стоянке в порту первого уровня охраны (at security level 1)?

— Основным мероприятием на судне в условиях действия в порту первого уровня охраны является контроль доступа на борт, который может осуществляться путем:

- установления личности людей, стремящихся попасть на судно, и причины для этого; например, с помощью проверки направлений крюингового агентства (joining instructions), билетов (passenger tickets), пропусков (boarding passes), нарядов на работу (work orders) и др.;
- в сотрудничестве с представителями порта на судне должны обеспечить, чтобы были установлены определенные зоны охраны (designated secure areas), в которых проводится контроль и поиск людей, багажа, транспортных средств (vehicles) и их содержимого;
- в сотрудничестве с портом на судне обеспечивают, чтобы транспортные средства, принимаемые на борт автомобилевозов, ро-ро и других пассажирских судов были осмотрены до погрузки в соответствии с указаниями в плане охраны судна (SSP);
- разделения зон посадки и высадки пассажиров;

- установления мест доступа на судно, которые должны быть под охраной (be secured) или под наблюдением, чтобы предотвратить незаконное проникновение людей на борт;
- предотвращение путем закрывания или другими способами доступа в непосещаемые пространства, смежные с помещениями, куда могут проходить пассажиры или другие лица, находящиеся на борту;
- проведения коротких совещаний (briefings) по охране с судовым персоналом в отношении возможных угроз, процедур с целью сообщения о подозрительных лицах, объектах или действиях и необходимости повышенной бдительности.

➤ Какие меры должны предусматриваться в плане охраны судна (SSP) в случае объявления в порту второго уровня охраны (Security level 2)?

— В SSP в условиях действия второго уровня охраны основное внимание должно уделяться мерам по защите судна от наибольших рисков (against a heightened risk) инцидентов, обеспечению высокой бдительности (higher vigilance) и строгого контроля, которые могут включать:

- назначение дополнительного персонала для патрулирования зоны палуб в нерабочее время с целью контроля неразрешенного проникновения на борт;
- ограничение мест доступа на судно и установление средств для контроля за ними;
- затруднение доступа на судно с морского борта в сотрудничестве с портовыми властями, использование патруля на шлюпках;
- установление зон ограниченного доступа (restricted areas) с берегового борта судна;
- увеличение количества и тщательности осмотров людей и транспортных средств, которые принимаются на судно или выгружаются на берег;
- сопровождение посетителей по судну;
- проведение дополнительных брифингов с судовым персоналом в отношении установленных угроз, обязательного сообщения о подозрительных лицах (for reporting suspicious persons), объектах или действиях, необходимости повышения бдительности;
- проведение полного или частичного осмотра (full or partial search) судна.

➤ Какие меры должны предусматриваться в плане охраны судна (SSP) на случай объявления в порту третьего уровня охраны (Security level 3)?

— В таком случае судно должно соответствовать инструкциям по реагированию на инциденты, связанные с безопасностью, или существующие угрозы. В SSP детализируются меры охраны, которые должны предприниматься на судне в тесном сотрудничестве с портовыми средствами. Эти меры могут включать:

- ограничение доступа на судно — только в единственном контролируемом месте;
- разрешение подниматься на борт только лицам, задействованным в реагировании на инцидент или угрозу его для судна (to those responding to the security incident or threat thereof);
- руководство людьми на судне;
- прекращение приема людей с берега и высадки на берег (suspension of embarkation or disembarkation);
- прекращение грузовых операций;
- эвакуацию людей с судна (evacuation of the ship);
- перемещение (перешвартовку) судна;
- подготовку к полному или частичному осмотру судна.

➤ В SSP предусмотрены процедуры по охране судна (Ship Security Procedures). Что под этим понимается?

— Процедуры по охране судна составляют часть SSP. Он должен содержать достаточно таких процедур, чтобы показать, каким образом необходимые меры по охране, установленные при оценке охраны судна (SSA), будут осуществляться на борту. Процедуры должны описывать:

- What has to be done;
- When it has to be done;
- What has to be achieved;
- Who shall do it;
- How it shall be done;
- How it shall be known that it has been done correctly;
- What records will be kept.

➤ Кто в компании должен отвечать за разработку и совершенствование судовых процедур охраны?

— Это могут быть: управляющий директор, CSO, технический директор, менеджер по эксплуатации, менеджер по флоту, SSO, капитаны судов и другие лица, связанные с обеспечением охраны судов от терактов.

➤ Могут ли капитаны судов, SSO или CSO устанавливать или изменять установленный уровень охраны (Security level) на борту судна?

— Нет, не могут. Уровень охраны устанавливается либо Администрацией флага, либо назначенными властями (Designated Authorities) порта посещения для данного портового средства.

➤ Какая документация в отношении охраны судов разрабатывается и поддерживается на уровне современности в Компании?

— По меньшей мере (но не ограничиваясь этим), в Компании должны быть документы, отражающие:

- политику Компании и распределение ответственности;
- организационную структуру по охране судов;
- методику найма моряков на суда;
- перечень контактов;
- ведение необходимых записей;
- обслуживание оборудования охраны.

➤ Кто имеет право вносить записи в Декларацию об охране?

— Капитан, SSO; другие лица, уполномоченные капитаном.

➤ При оценке охраны судна (SSA) какие обязанности персонала, связанные с охраной (Security related duties), следует проверить?

— Такого рода обязанности должны выполнять члены экипажа в следующих ситуациях:

- в море: обеспечение наблюдения за подозрительными катерами, приближающимися к судну, — вахтенный офицер и вахтенный матрос-наблюдатель;
- в районах, опасных в отношении нападений пиратов и вооруженных грабителей (In areas prone to piracy and armed robbery) — вахтенный офицер, вахтенный матрос, «антипиратская» вахта. Дополнительный персонал должен наблюдать за подозрительными плавсредствами, которые намере-

ваются подойти к судну. Должны использоваться прожекторы для наблюдения вокруг судна. Офицер у радара обязан обнаруживать небольшие неосвещенные катера на близких расстояниях. Все места доступа в жилую надстройку должны охраняться, а все помещения на палубе и люки трюмов — закрыты. Концы и трапы не должны свисать за борт. Пожарные шланги должны быть готовыми к немедленному использованию;

- в порту: наблюдение осуществляют вахтенный офицер и вахтенный матрос. Последний записывает в специальный журнал (gangway log) всех лиц, прибывающих на судно. Все члены экипажа проводят поиск нелегальных пассажиров перед отходом судна из каждого порта;
- в районах, опасных в отношении противозаконных и пиратских действий, охрану судна осуществляют вахтенные офицер и матрос. Обо всех лицах, приходящих на судно, делается запись в журнале. Устанавливается постоянная вахта у судового трапа (сходни). На палубе наблюдение осуществляет дополнительный персонал с ручными фонариками и «уоки-токи». Борту судна хорошо освещаются, якорные клюзы закрываются. На швартовых концах устанавливаются противокрысиные щитки. Все входы в кладовки, мастерские, трюмы закрываются.

Проводимые тренировки по охране судна:

- предосторожности против пиратских нападений;
- осмотр судна и поиск нелегальных пассажиров;
- поиск на судне контрабандных материалов;
- тренировки на местах прохода на судно и методы предотвращения незаконного проникновения.

➤ Каким образом данные, полученные при оценке охраны судна (SSA), получают отражение в судовом плане охраны (SSP)?

На рис. 3 показана взаимосвязь между ключевыми объектами (процессами), подлежащими оценке в отношении охраны судна, и соответствующими этапами SSP. SSA есть важная составляющая процесса разработки и совершенствования SSP.



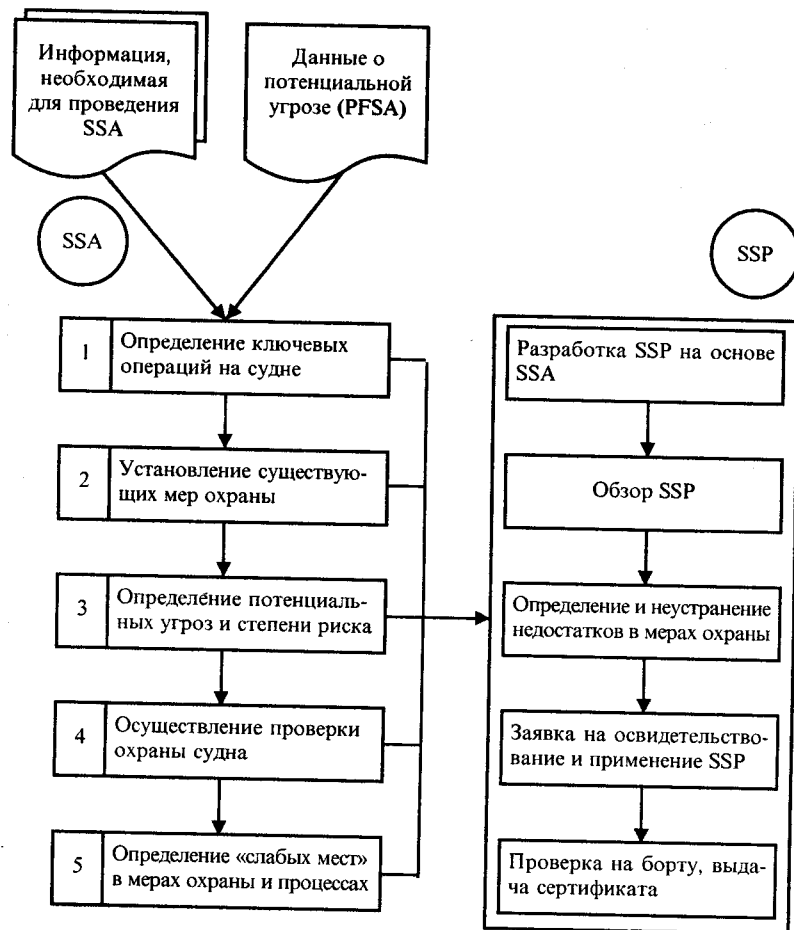


Рис. 3. Взаимосвязь SSA и SSP

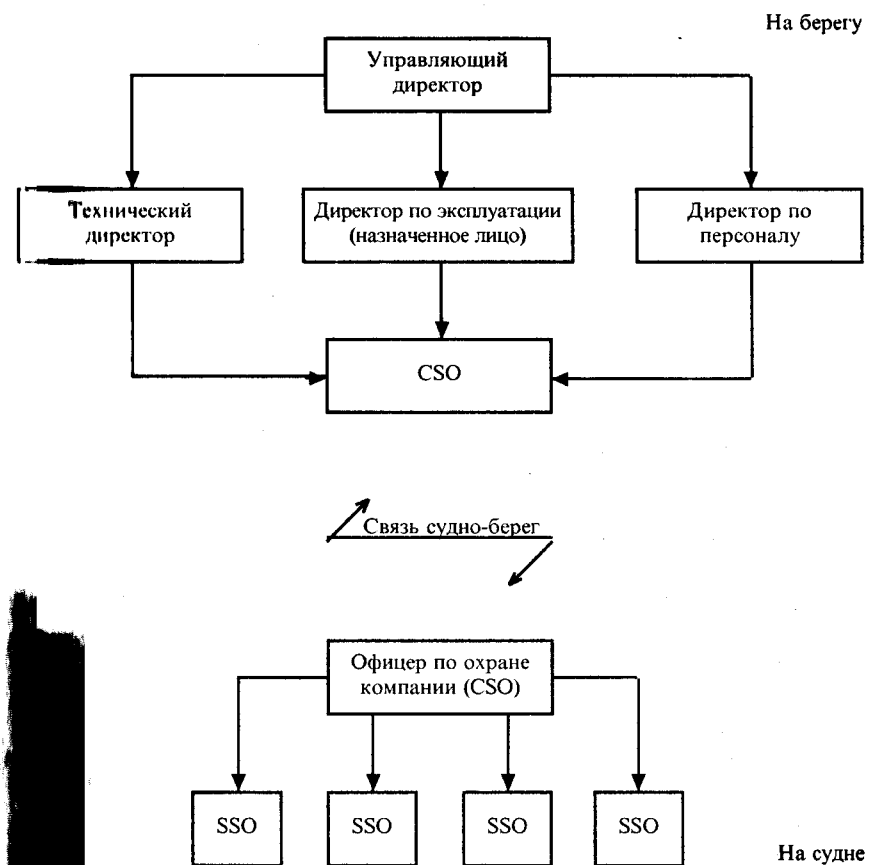


Рис. 4. Организационная структура охраны в Компании

- Какой может быть организационная структура Компании по охране?  
— Такая структура охраны зависит от количества CSO и SSO и структуры управления Компании. Один из возможных вариантов показан на рис. 4.

- Какая организация охраны может быть на судне?  
— Один из возможных вариантов показан на рис. 5.
- Есть ли рекомендованные схемы проведения оценки охраны судна (SSA)?  
— Одна из таких схем представлена на рис. 6.

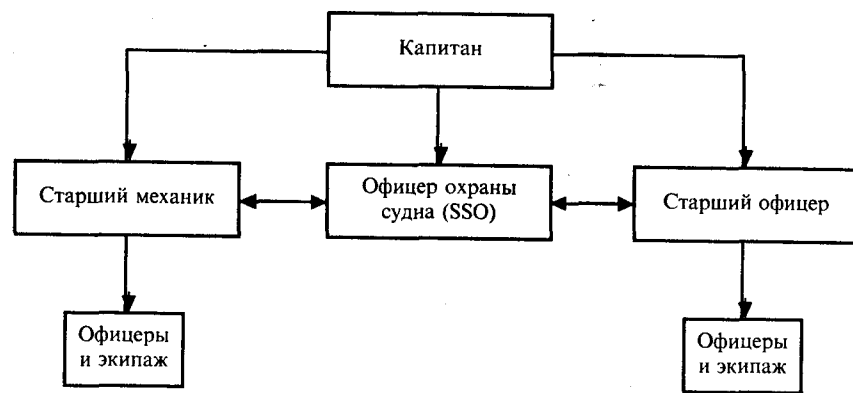


Рис. 5. Организация охраны на судне

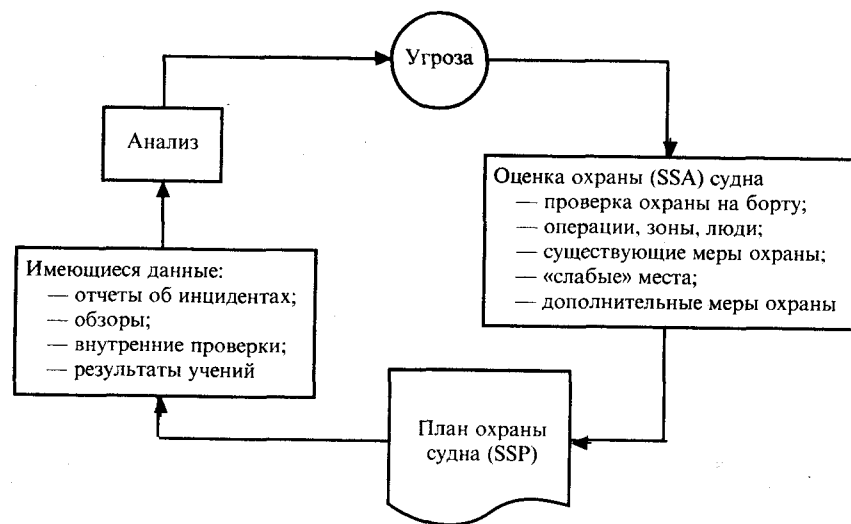


Рис. 6. Схема оценки охраны судна

При реализации этой схемы необходимо установить наибольшие (приоритетные) опасности для судна; например, путем разработки соответствующих сценариев (Threat scenarios). При этом принимается во внимание ряд специфических для данного судна факторов (рис. 7).

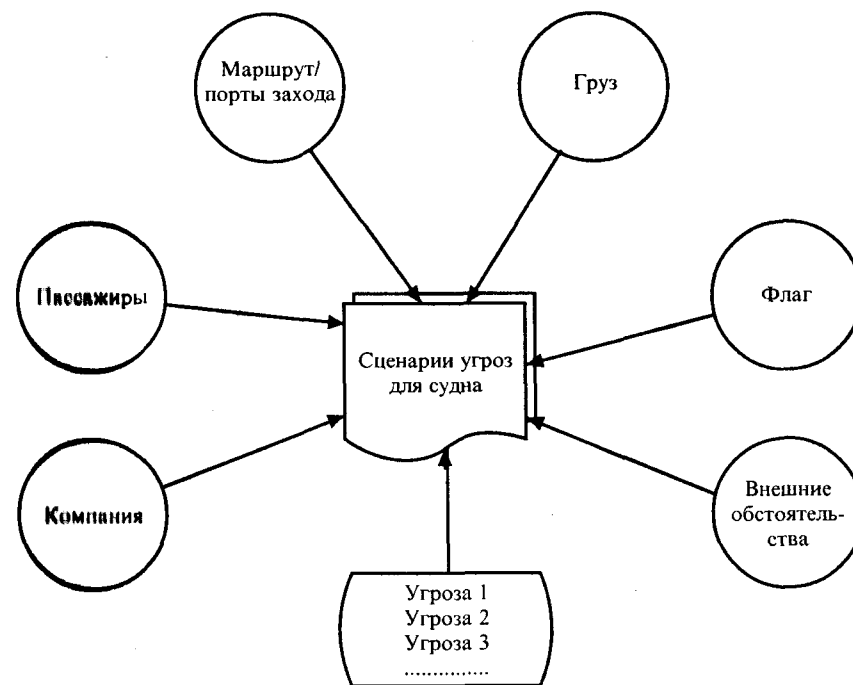


Рис. 7. Факторы, учитываемые при разработке сценариев угроз для судна

Например, для багамского балкера (владелец — датская компания) с грузом железной руды, следующего из портов Индии в Южную Европу через Баб-эль-Мандебский пролив с бункеровкой в Адене, можно предположить:

флаг — Багамский — специфический риск отсутствует;

владелец — датчане — риск отсутствует;

экипаж — датчане/филиппинцы — риск отсутствует;

пассажиры — нет — риск отсутствует;

Аденский залив — Красное море, порт Аден — высокий риск пиратских нападений. Внешние обстоятельства: общественные волнения в Сомали — высокий риск.

Таким образом, угроза для судна существует в связи с избранным маршрутом плавания и необходимостью захода в Аден для бункеровки. Далее такая угроза анализируется в соответствии с методикой выполнения SSA.

## Приложение 1

### Дополнения к части А Кодекса ОСПС

#### APPENDIX TO PART A

##### Appendix 1

Form of the International Ship Security Certificate

#### INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(official seal)

(State)

Certificate Number  
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 section 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;

#### ДОПОЛНЕНИЕ К ЧАСТИ А

##### Дополнение 1

Форма Международного свидетельства об охране судна

#### МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОХРАНЕ СУДНА

(Герб государства)

(Государство)

Свидетельство №  
Выдано на основании положений

#### МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОР- ТОВЫХ 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: система охраны и любое оборудование, относящееся к охране судна, находятся во всех отношениях в удовлетворительном состоянии и судно удовлетворяет применимым требованиям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС;

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 until ..... subject to verifications  
in accordance with section 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)

#### ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION

THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate verification required by  
section 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)

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)

#### 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)

## 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 adopted by the Administration to indicate whether it has established additional verifications as provided for in section 19.1.1.4.

## 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.



**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 section 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 section 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 section 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)

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА В СООТВЕТСТВИИ  
С РАЗДЕЛОМ A/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 A/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 A/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)

**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 section 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 section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new  
expiry 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.

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

**В соответствии с пунктом 19.3.5 / 19.3.6 части А Кодекса ОСПС, Сви-  
детельство считается действительным до .....**

Подписано .....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп организации)

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

**В соответствии с пунктом 19.3.7.1 части А Кодекса ОСПС, новая  
дата\*\* истечения срока Свидательства .....**

Подписано .....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп организации)

\* ~~Не~~нужное зачеркнуть.

\*\* В случае заполнения этой части Свидательства дата истечения срока действия, ука-  
занная на лицевой стороне, также должна быть соответственно изменена

## 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)

## ДОПОЛНЕНИЕ 2

Форма Временного международного свидетельства об охране судна

**ВРЕМЕННОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОХРАНЕ СУДНА**  
(Герб государства) (Государство)

Свидетельство №  
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 свиде-  
тельством? ДА/НЕТ\* Если ДА, то: Дата выдачи первоначального вре-  
менного свидетельства .....  
НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО требования пункта  
A/19.4.2 Кодекса ОСПС удовлетворены полностью.

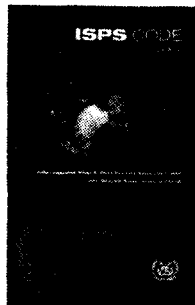
Настоящее Свидетельство выдано в соответствии с пунктом A/19.4\*  
Кодекса ОСПС. Настоящее Свидетельство действительно до .....

Выдано в .....  
(Место выдачи Свидетельства)

Дата выдачи .....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

## Приложение 2



### Часть В Кодекса ОСПС. Руководство касающееся положений главы XI-2 Приложения к СОЛАС-74 с поправками и части А Кодекса ОСПС

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

В этой связи в настоящей публикации приводится полный текст Руководства, принятый 12 декабря 2002 года на Дипломатической конференции в Лондоне.

#### 1. Введение Общие положения

- 1.1. В преамбуле к настоящему Кодексу указывается, что глава XI-2 и часть А настоящего Кодекса устанавливают новую международную структуру мер, направленных на повышение уровня охраны на море, посредством которой суда и портовые средства могут сотрудничать для обнаружения и пресечения актов, угрожающих безопасности отрасли морских перевозок.
- 1.2. В настоящем введении кратко очерчиваются процессы, предусмотренные для разработки и внедрения мер и мероприятий, необходимых для достижения и поддержания соответствия положениям главы XI-2 и части А настоящего Кодекса и определяются основные элементы, в отношении которых предлагается руководство. Руководство содержится в пунктах 2-19. Во введении также излагаются существенные соображения, которые должны приниматься во внимание

при рассмотрении вопросов, связанных с применением настоящего руководства в отношении судов и портовых средств.

- 1.3. В случае, если интерес пользователя настоящего документа распространяется исключительно на суда, таким пользователям настоятельно рекомендуется, тем не менее, прочесть настоящую часть Кодекса полностью, в особенности те его части, которые относятся к портовым средствам. Это в равной мере относится к пользователям, в чью сферу интересов входят в первую очередь портовые средства; им также следует прочесть разделы, относящиеся к судам.
- 1.4. Руководство, содержащееся в нижеследующих разделах, в первую очередь относится к защите судна, находящегося в пределах портового средства. Однако в некоторых случаях судно также может представлять угрозу для портового средства, например, в силу того, что, оказавшись в пределах портового средства, оно может быть использовано в качестве опорного пункта для организации нападения. При рассмотрении соответствующих охранных мер, которые могут быть предприняты в ответ на угрозу для безопасности, исходящую с судна, лица, выполняющие Оценку охраны портового средства или подготавливающие План охраны портового средства, должны учитывать возможность соответствующей переработки руководства, содержащегося в нижеследующих разделах.
- 1.5. Доводим до сведения пользователей настоящего документа, что никакая информация, содержащаяся в настоящей части Кодекса, не должна читаться или толковаться как противоречащая какому-либо положениям главы XI-2 или части А настоящего Кодекса, а также, что при наличии какого-либо случайного разночтения, которое могло быть ненамеренно допущено в настоящей части Кодекса, преимущество должно всегда отдаваться вышеуказанным положениям. Прочтение, толкование и применение руководства, содержащегося в настоящей части Кодекса, во всех случаях должно соответствовать целям, задачам и принципам, изложенным в главе XI-2 и части А настоящего Кодекса.

#### Ответственность Договаривающихся правительств

- 1.6. Договаривающиеся правительства имеют, в соответствии с положениями главы XI-2 и части А настоящего Кодекса, различные обязательства, включающие, в частности, следующие:

- установка соответствующего уровня охраны;
- одобрение Плана охраны судна и соответствующих поправок к плану, который был одобрен ранее;
- проверка соответствия судов положениям главы XI-2 и части А настоящего Кодекса и выдача судам Международного свидетельства по охране судна;
- определение портовых средств, расположенных на их территории, обязанных назначить должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, которое будет отвечать за подготовку Плана охраны портового средства;
- обеспечение подготовки и одобрения Оценки охраны портового средства и любых последующих поправок к оценке, которая была одобрена ранее;
- одобрение Плана охраны портового средства и любых последующих поправок к плану, который был одобрен ранее;
- осуществление мер по контролю и обеспечению соответствия;
- испытание одобренных планов;
- доведение информации до сведения Международной морской организации, судоходной и портовой индустрии.

1.7. Договаривающиеся правительства могут назначать или учреждать, в рамках правительства Назначенные органы власти для осуществления в отношении портовых средств обязанностей по охране, предписываемых главой XI-2 и частью А настоящего Кодекса, и разрешать признанным организациям безопасности выполнять определенные виды работ в отношении портовых средств, однако окончательное решение относительно принятия и одобрения этих работ должно оставаться на усмотрение Договаривающегося правительства или Назначенного органа власти. Администрации могут также делегировать выполнение определенных обязанностей по охране в отношении судов признанным организациям безопасности. Следующие обязанности или виды деятельности не могут делегироваться признанной организации безопасности:

- установка соответствующего уровня охраны;
- определение портовых средств, расположенных на территории Договаривающегося правительства, обязанных назначить должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и подготовить План охраны портового средства;

- одобрение Оценки охраны портового средства или любых последующих поправок к оценке, которая была одобрена ранее;
- одобрение Плана охраны портового средства или любых последующих поправок к плану, который был одобрен ранее;
- осуществление мер по контролю и обеспечению соответствия;
- определение требований для Декларации об охране.

### Установление уровня охраны

- 1.8. Установление уровня охраны, применимого в каждый конкретный момент времени, является обязанностью Договаривающихся правительств и может применяться к судам и портовым средствам. В части А настоящего Кодекса определены следующие три уровня охраны, предназначенные для международного использования:
- Уровень охраны 1 — обычный: уровень, при котором обычно эксплуатируются суда и портовые средства;
  - Уровень охраны 2 — повышенный: уровень, применяющийся при наличии повышенной вероятности возникновения инцидента, угрожающего безопасности;
  - Уровень охраны 3 — исключительный: уровень, применяющийся на протяжении времени, пока существует очень большая вероятность возникновения инцидента, угрожающего безопасности.

### Компания и судно

- 1.9. Каждая компания-оператор судов, к которым применяется глава XI-2 и часть А настоящего Кодекса, должна назначить должностное лицо компании, ответственное за охрану для компании и помощника капитана по охране судна для каждого из своих судов. Обязанности этих лиц, требования к их теоретической и практической подготовке определены в части А настоящего Кодекса.
- 1.10. Обязанности должностного лица Компании, ответственного за охрану, включают, вкратце, среди прочих, обеспечение надлежащего выполнения Оценки охраны судна, подготовки Плана охраны судна и представления его на одобрение Администрации или органу, действующему от имени Администрации, и последующего приме-

щения его на каждом из судов, к которым применяется часть А настоящего Кодекса и по отношению к которым это лицо назначено должностным лицом Компании, ответственным за охрану.

1.11. В Плане охраны судна должны указываться оперативные и физические (материального характера) меры по охране, которые должны предприниматься на судне с целью обеспечения постоянного соответствия уровню охраны 1. В Плане должны также указываться дополнительные или усиленные охранные меры, которые могут быть предприняты на судне с целью перехода на уровень охраны 2 и эксплуатации в соответствии с ним в случае получения соответствующих инструкций. В Плане должны также указываться возможные подготовительные действия, которые могут быть осуществлены на судне для обеспечения возможности быстрого реагирования в случае получения судном инструкций от лиц, предпринимающих действия в соответствии с уровнем охраны 3, в ответ на инцидент, угрожающий безопасности или вероятность последнего.

1.12. Суда, к которым применяются требования главы XI-2 и части А настоящего Кодекса, должны иметь План охраны судна, одобренный Администрацией или от имени Администрации, и эксплуатироваться в соответствии с ним. Должностное лицо Компании, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны осуществлять контроль за поддержанием актуальности и эффективности этого плана, включая проведение внутренних проверок. Поправки к какому-либо из элементов одобренного плана, для которых, по мнению Администрации, требуется одобрение, должны представляться для анализа и одобрения до их включения в одобренный план и внедрения на судне.

1.13. На судне должно иметься Международное свидетельство по охране судна, указывающее на соответствие судна требованиям главы XI-2 и части А настоящего Кодекса. В части А настоящего Кодекса содержатся положения по проверке и сертификации соответствия судна на основе требований первоначальных, возобновляющих и промежуточных проверок.

1.14. Если судно находится в порту или следует в порт Договаривающегося правительства, Договаривающееся правительство имеет право, в соответствии с положениями правила XI-2/9, осуществлять различные меры по контролю и обеспечению соответствия в отношении этого судна. Судно подлежит проверкам портовыми властями, однако обычно в объем таких проверок не входит,

за исключением особых обстоятельств, анализ самого Плана охраны судна. По отношению к судну могут также применяться дополнительные меры по контролю в случае, если Договаривающееся правительство, осуществляющее меры по контролю и обеспечению соответствия, имеет основания полагать, что безопасность судна или портовых средств, которые обслуживало судно, поставлена под угрозу.

1.15. На борту судна должна также иметься информация для предоставления Договаривающимся правительствам по их требованию, содержащая сведения о том, кто несет ответственность за найм судового персонала и принятие решений по различным вопросам, имеющим отношение к эксплуатации судна.

#### Портовое средство

1.16. Каждое Договаривающееся правительство должно обеспечить выполнение Оценки охраны портового средства для каждого из портовых средств, расположенных на его территории, которые обслуживают суда, выполняющие международные рейсы. Эта Оценка может быть выполнена Договаривающимся правительством, Назначенным органом власти или признанной организацией безопасности. Выполненная Оценка охраны портового средства должна быть одобрена соответствующим Договаривающимся правительством или Назначенным органом власти. Выдача этого одобрения не может делегироваться. Должен производиться периодический анализ Оценки охраны портового средства.

1.17. Оценка охраны портового средства по сути представляет собой анализ рисков, связанных со всеми аспектами эксплуатации портового средства, который производится с целью определить, какая (ие) из частей портового средства более уязвима (ы) и/или с большей степенью вероятности может(могут) подвергнуться нападению. Угроза для безопасности представляет собой функцию от угрозы нападения в сочетании с уязвимостью цели и последствиями нападения.

Оценка должна включать следующие составляющие:

- необходимо определить предполагаемую угрозу для портовых установок и инфраструктуры;
- идентифицировать потенциально уязвимые места;

— просчитать последствия инцидентов.

После завершения анализа можно переходить к выполнению оценки уровня риска в целом. Оценка охраны портового средства поможет определить, для каких портовых средств должно быть назначено должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и подготовлен План охраны портового средства.

- 1.18. Портовые средства, подпадающие под действие требований главы XI-2 и части А настоящего Кодекса, обязаны назначить должностное лицо портового средства, ответственное за охрану. Обязанности этих лиц, а также требования к их теоретической и практической подготовке определены в части А настоящего Кодекса.
- 1.19. В Пlane охраны портового средства должны указываться оперативные и физические меры по охране, которые должны предприниматься в портовом средстве с целью обеспечения постоянного соответствия уровню охраны 1. В Пlane должны также указываться дополнительные или усиленные охранные меры, которые могут быть предприняты в портовом средстве с целью перехода на уровень охраны 2 и эксплуатации в соответствии с ним в случае получения соответствующих инструкций. В Пlane должны также указываться возможные подготовительные действия, которые могут быть предприняты в портовом средстве для обеспечения возможности быстрого реагирования в случае получения инструкций от лиц, предпринимающих действия в соответствии с уровнем охраны 3, в ответ на инцидент, угрожающий безопасности или вероятность последнего.
- 1.20. Портовые средства, подпадающие под действие требований главы XI-2 и части А настоящего Кодекса, должны иметь План охраны портового средства, одобренный соответствующим Договаривающимся правительством или Назначенным органом власти, и эксплуатироваться в соответствии с ним. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно внедрять положения этого плана и осуществлять контроль за поддержанием его актуальности и эффективности, включая заказ внутренних проверок степени внедрения плана. Поправки к какому-либо из элементов одобренного плана, для которых, по мнению Договаривающегося правительства или Назначенного органа власти, требуется одобрение, должны представляться для анализа и одобрения до их включения в одобренный план и внедрения в портовом средстве. Соответствующее Договаривающееся прави-

тельство или Назначенный орган власти может испытать эффективность указанного плана. Должен проводиться регулярный анализ Оценки охраны портового средства, которая распространяется на данное портовое средство, или на основе которой составлялся план. Результатом указанных действий может стать внесение поправок в одобренный план. Любые поправки к отдельным элементам одобренного плана должны представляться для одобрения соответствующим Договаривающимся правительствам или Назначенным органам власти.

- 1.21. Суда, использующие портовые средства, могут подвергаться проверкам портовых властей, и на них могут распространяться дополнительные меры по контролю, указанные в правиле XI-2/9. Соответствующие органы власти могут запрашивать информацию о судне, грузе, находящемся у него на борту, пассажирах и судовом персонале до захода судна в порт. При определенных обстоятельствах судну может быть отказано в праве захода в порт.

## Информация и связь

- 1.22. В соответствии с главой XI-2 и частью А настоящего Кодекса, Договаривающиеся правительства должны предоставлять определенную информацию в адрес Международной морской организации и обеспечивать доступ к информации, которая позволила бы наладить действенную связь между Договаривающимися правительствами, а также между должностными лицами компаний, ответственными за охрану, лицами командного состава, ответственными за охрану судна, и должностными лицами портового средства.

## 2. Определения

- 2.1. Не предусматривается никакого руководства в отношении определений, указанных в главе XI-2 или части А настоящего Кодекса.
- 2.2. Для целей настоящей части Кодекса:
  - 2.2.1. "раздел" означает раздел части А Кодекса и обозначается следующим образом: "раздел А/<номер раздела>";
  - 2.2.2. "пункт" означает пункт настоящей части Кодекса и обозначается следующим образом: "пункт <номер пункта>";



2.2.3. "Договаривающееся правительство", при употреблении в пунктах 14-18, означает "Договаривающееся правительство, на территории которого находится портовое средство", и включает ссылку на "Назначенный властный орган".

### 3. Применение

#### Общие положения

- 3.1. Руководство, приведенное в настоящей части Кодекса, должно приниматься во внимание при внедрении требований главы XI-2 и части А настоящего Кодекса.
- 3.2. Необходимо, однако, сознавать, что объем применения настоящего руководства в отношении судов зависит от типа судна, перевозимых им грузов и/или категорий пассажиров, структуры перевозок и характеристик портовых средств, в которые заходит судно.
- 3.3. Сходным образом, в отношении руководства по портовым средствам объем применения этого руководства зависит от портовых средств, типов судов, использующих данное портовое средство, типов грузов и/или категорий пассажиров и структуры перевозок судов, заходящих в портовое средство.
- 3.4. Положения главы XI-2 и части А настоящего Кодекса не предназначены для применения к портовым средствам, спроектированным и используемым главным образом для военных целей.

### 4. Ответственность Договаривающихся правительств

#### Защита отчетов о проведении оценки и планов

- 4.1. Договаривающиеся правительства должны обеспечить внедрение соответствующих мер во избежание несанкционированного разглашения секретных материалов, имеющих отношение к Оценкам охраны судов, Планам охраны судов, Оценкам охраны портовых средств и Планам охраны портовых средств, а также отдельным оценкам или планам и доступа к ним.

### Назначенные властные органы

- 4.2. Договаривающиеся правительства могут определить в рамках правительства Назначенный орган власти для осуществления лежащих на них обязанностей по охране в отношении портовых средств, в соответствии с указаниями главы XI-2 или части А настоящего Кодекса.

### Признанные в области охраны организации

- 4.3. Договаривающиеся правительства могут уполномочить признанную в области охраны организацию (ПОО) осуществлять определенные виды деятельности, связанные с охраной, включая следующие:
  - 4.3.1. одобрение Планов охраны судна или поправок к ним от имени Администрации;
  - 4.3.2. проверку и сертификацию соответствия судов требованиям главы XI-2 и части А настоящего Кодекса от имени Администрации;
  - 4.3.3. проведение Оценок охраны портового средства, в соответствии с требованиями Договаривающегося правительства.
- 4.4. ПОО может также предоставлять компаниям или портовым средствам консультационные услуги по вопросам охраны и оказывать помощь в этой связи, включая вопросы, связанные с Оценками охраны судов, Планам охраны судов, Оценками охраны портовых средств и Планам охраны портовых средств. Вышесказанное может распространяться на выполнение Оценки или Плана охраны судна или Оценки или Плана охраны портового средства. В случае, если ПОО была вовлечена в вышеуказанную деятельность в отношении оценки или плана охраны судна, эта ПОО не должна иметь полномочий для одобрения этого Плана охраны судна.
- 4.5. При наделении полномочиями ПОО Договаривающиеся правительства должны принимать во внимание уровень компетентности этой организации. ПОО должна быть способна продемонстрировать:
  - 4.5.1. наличие знаний и опыта в соответствующих областях безопасности;
  - 4.5.2. надлежащие знания в области эксплуатации судов и портовых операций, включая знакомство с проектами и конструкциями судов, если организация предоставляет услуги в отно

шении судов, и знакомство со структурой портов, если организация предоставляет услуги в отношении портовых средств.

- 4.5.3. способность произвести оценку вероятных угроз для безопасности, которые могут возникнуть в ходе эксплуатации судна и портового средства, включая взаимодействие судно-порт, и способность свести к минимуму такие угрозы;
- 4.5.4. способность поддерживать и повышать квалификацию персонала;
- 4.5.5. способность осуществлять контроль за благонадежностью персонала;
- 4.5.6. способность поддерживать в действии надлежащие меры во избежание несанкционированного разглашения секретных материалов или доступа к ним;
- 4.5.7. знакомство с требованиями главы XI-2 и части А настоящего Кодекса и соответствующим национальным и международным законодательством и требованиями по охране;
- 4.5.8. знакомство с видами угроз для безопасности и соответствующими моделями, существующими в настоящее время;
- 4.5.9. навыки по распознаванию и обнаружению оружия, опасных веществ и приборов;
- 4.5.10. навыки по распознаванию, на беспристрастной основе, характеристик и моделей поведения лиц, представляющих вероятную угрозу для безопасности;
- 4.5.11. знакомство с методами, применяющимися в обход охран-ных мер;
- 4.5.12. знакомство с оборудованием и системами охраны и наблюдения и знание их эксплуатационных ограничений.

В случае делегирования ПОО конкретных обязанностей, Договаривающиеся правительства, включая Администрации, должны убедиться, что ПОО обладает необходимым уровнем компетентности для выполнения поставленной задачи.

- 4.6. Признанная организация, соответствующая определению, данному в правиле 1/6 и удовлетворяющая требованиям правила XI-1/1, может быть назначена ПОО при условии, что она обладает надлежащими знаниями и опытом в области безопасности в соответствии с пунктом 4.5.
- 4.7. Власти порта или оператор портового средства могут быть назначены ПОО при условии, что они обладают надлежащими знаниями и опытом в области безопасности в соответствии с пунктом 4.5.

## Установка уровня охраны

- 4.8. При установке уровня охраны Договаривающиеся правительства должны принимать во внимание информацию об угрозе общего и частного характера. Уровень охраны, устанавливаемый Договаривающимися правительствами применительно к судам или портовым средствам, должен соответствовать одному из трех указанных ниже уровней:

- Уровень охраны 1 — обычный: уровень, при котором обычно эксплуатируется судно или портовое средство;
- Уровень охраны 2 — повышенный: уровень, применяющийся при наличии повышенной вероятности возникновения инцидента, угрожающего безопасности;
- Уровень охраны 3 — исключительный: уровень, применяющийся на протяжении времени, пока существует очень большая вероятность возникновения инцидента, угрожающего безопасности.

- 4.9. Установка уровня охраны 3 является исключительной мерой, которую следует применять лишь при наличии заслуживающей доверия информации о вероятности инцидента, угрожающего безопасности. Уровень охраны 3 должен устанавливаться лишь на время, пока имеет место выявленная угроза для безопасности или фактический инцидент, угрожающий безопасности. Хотя может происходить переход с уровня охраны 1 через уровень охраны 2 на уровень охраны 3, возможен также переход с уровня охраны 1 непосредственно на уровень охраны 3.
- 4.10. Конечная ответственность за безопасность и охрану судна во всякий момент лежит на капитане. Даже при действии уровня охраны 3 капитан может попросить разъяснений или внесения поправок в инструкции, полученные от лиц, предпринимающих действия в ответ на инцидент, угрожающий безопасности, или в связи с вероятностью последнего, если у него есть основания полагать, что следование какой-либо из инструкций может поставить под угрозу безопасность судна.
- 4.11. Должностное лицо Компании, ответственное за охрану (ДЛК), и лицо командного состава, ответственное за охрану судна (ЛКС), должны как можно раньше связаться с должностным лицом портового средства, ответственным за охрану (ДЛПС) того порто-

вого средства, в которое намерено зайти судно, с целью установить уровень охраны, применяющийся к этому судну в этом портовом средстве. Установив связь с судном, ДЛПС должно информировать судно о любом последующем изменении уровня охраны портового средства и снабжать судно всей соответствующей информацией по охране.

4.12. Хотя при некоторых обстоятельствах на отдельном судне может действовать более высокий уровень охраны, чем в портовом средстве, в которое оно заходит, уровень охраны на судне ни при каких обстоятельствах не может быть ниже, чем в портовом средстве, в которое оно заходит. В случае, если на судне действует более высокий уровень охраны, чем в портовом средстве, которым оно намерено воспользоваться, ДЛК или ЛКС должно незамедлительно уведомить об этом ДЛПС. ДЛПС должно произвести оценку конкретной ситуации во взаимодействии с ДЛК или ЛКС и согласовать с судном надлежащие охранные меры, которые могут включать заполнение и скрепление подписью Декларации безопасности.

4.13. Договаривающиеся правительства должны рассмотреть вопрос обеспечения оперативного распространения информации об уровнях охраны. В качестве способа передачи сообщения о подобных изменениях уровней охраны на судно, в адрес ДЛК и ЛКС Администрации могут использовать сообщения НАВТЕКС или Извещения мореплавателям. По своему усмотрению Администрации могут рассмотреть возможность использования других способов связи, обеспечивающих равноценную или большую скорость и зону действия. Договаривающиеся правительства должны предусмотреть средства для уведомления ДЛПС об изменениях уровней охраны. Договаривающиеся правительства должны составить и хранить список адресатов, которых необходимо информировать об изменении уровней охраны, с их контактной информацией. В то время как уровень охраны может не рассматриваться как особо секретная информация, лежащая в его основе информация об угрозе может иметь высокую степень секретности. Договаривающиеся правительства должны уделять пристальное внимание характеру передаваемой информации и содержащимся в ней подробностям, а также способу, которым она передается в адрес ЛКС, ДЛК и ДЛПС.

#### Информация для связи и сведения о Планах охраны портового средства

4.14. В случае, если у портового средства имеется ПОПС, информация об этом должна быть доведена до сведения Организации, а также предоставлена должностным лицам компаний, ответственным за охрану, и лицам командного состава, ответственным за охрану судов. Не должны обнародоваться никакие дополнительные сведения о ПОПС, за исключением информации о наличии такового. Договаривающиеся правительства должны рассмотреть вопрос о создании центральных или региональных пунктов связи или иных средств для предоставления актуальной информации о местах, где имеются в наличии ПОПС, а также контактной информации соответствующих ДЛПС. Информация о существовании подобных пунктов связи должна активно распространяться. Договаривающиеся правительства могут также предоставлять информацию о признанных организациях безопасности, назначенных действовать от их имени, с информацией об их конкретных обязанностях и условиях, на которых таким признанным организациям безопасности делегируются полномочия.

4.15. В случае, если у порта не имеется ПОПС (и, следовательно, не имеется ДЛПС), центральный или региональный пункт связи должен иметь возможность определить лицо на берегу, обладающее надлежащей квалификацией, которое может, при необходимости, организовать внедрение соответствующих охранных мер во время пребывания судна в порту.

4.16. Договаривающиеся правительства должны также предоставить информацию для связи с лицами в аппарате правительства, которым ЛКС, ДЛК и ДЛПС могут сообщать о предполагаемых проблемах, связанных с безопасностью. Указанные лица в аппарате правительства должны производить оценку таких сообщений до принятия соответствующих действий. Проблемы, о которых таким образом сообщается, могут предполагать принятие охранных мер, относящихся к юрисдикции другого Договаривающегося правительства. В этом случае Договаривающиеся правительства должны рассмотреть возможность установления связи с ответственным лицом в аппарате другого Договаривающегося правительства с целью обсуждения целесообразности действий по защите. При этом контактная информация этих сотрудников аппарата правительства должна быть доведена до сведения Международной морской организации.

- 4.17. Договаривающиеся правительства должны также предоставлять информацию, указанную в пунктах 4.14–4.16, по запросу другим Договаривающимся правительствам.

#### Удостоверения личности

- 4.18. Договаривающиеся правительства призываются выдавать соответствующие удостоверения личности лицам из аппарата правительства, имеющим право проходить на борт судов и посещать портовые средства при осуществлении своих официальных обязанностей, а также установить процедуры, посредством которых может быть проверена подлинность таких документов.

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

- 4.19. Договаривающиеся правительства должны рассмотреть вопрос о разработке соответствующих охранных мер для стационарных и плавучих платформ и передвижных буровых установок на точках бурения для обеспечения возможности взаимодействия с судами, подпадающими под действие главы XI-2 и части А настоящего Кодекса\*.

#### Суда, не подпадающие под действие части А настоящего Кодекса

- 4.20. Договаривающиеся правительства должны рассмотреть вопрос о разработке соответствующих охранных мер с целью усиления охраны судов, к которым не применяется глава XI-2 и часть А настоящего Кодекса, с тем, чтобы все требования по охране, применяющиеся в таких судах, позволяли осуществлять взаимодействие с судами, к которым применяется часть А настоящего Кодекса.

\* См. "Введение соответствующих мер, направленных на повышение уровня охраны судов, портовых средств, плавучих буровых установок на точках бурения, а также стационарных и плавучих платформ, на которые не распространяется глава XI-2 Международной конвенции СОЛАС 1974 г.", резолюция 7, одобренная Конференцией СОЛАС 2002 года.

#### Угроза для судов и иные инциденты на море

- 4.21. Договаривающиеся правительства должны предоставить общесудовое руководство относительно мер, которые они считают целесообразными, с целью уменьшения угрозы для безопасности судов, плавающих под их флагом, во время нахождения судов в море. Следует предоставить особые рекомендации относительно действий, которые должны предприниматься в соответствии с уровнями охраны 1–3, в случае, если:

- 4.21.1. во время нахождения судна в море происходит смена уровня охраны, применяющегося к судну, например, в связи с особенностями географической зоны, в которой находится судно, или по причинам, связанным с самим судном;
- 4.21.2. во время нахождения судна в море имеет место инцидент, угрожающий безопасности судна, или возможность возникновения последнего.

Для этих целей Договаривающиеся правительства должны разработать оптимальные методы и процедуры. В случае непосредственной угрозы нападения судно должно попытаться установить прямую связь с лицами внутри государства флага, ответственными за принятие ответных мер при возникновении инцидентов, угрожающих безопасности.

- 4.22. Договаривающиеся правительства должны также создать пункт связи для передачи рекомендаций по охране для любого судна, которое:

- 4.22.1. имеет право плавать под их флагом;
- 4.22.2. эксплуатируется в их территориальных водах или сообщило о намерении зайти в их территориальные воды.

- 4.23. Договаривающиеся правительства должны предоставлять судам, эксплуатирующимся в их территориальных водах или сообщившим о намерении зайти в их территориальные воды, рекомендации, которые могут включать следующее:

- 4.23.1. изменить путь следования или отложить предполагаемый переход;
- 4.23.2. следовать определенным курсом или направляться в определенное место;
- 4.23.3. дать сведения относительно наличия персонала или оборудования, которое может быть размещено на судне;
- 4.23.4. согласовать переход, прибытие в порт или отправление из порта с целью обеспечения возможности сопровождения.

ния патрульным судном или воздушным судном (с неподвижным крылом или вертолетом).

Договаривающиеся правительства должны напоминать судам, эксплуатирующимся в их территориальных водах или сообщившим о намерении зайти в их территориальные воды, о любых временных зонах ограниченного доступа, информация о которых была ими опубликована.

- 4.24. Договаривающиеся правительства должны рекомендовать судам, эксплуатирующимся в их территориальных водах или сообщившим о намерении зайти в их территориальные воды, в срочном порядке внедрять любые охранные меры, рекомендации в отношении которых могли быть предоставлены Договаривающимся правительством с целью охраны судна и других судов, находящихся поблизости.
- 4.25. Планы, подготовленные Договаривающимися правительствами для целей, указанных в пункте 4.22, должны включать информацию о соответствующем пункте связи в рамках Договаривающегося правительства, включая Администрацию, который должен быть доступен круглосуточно. Указанные планы должны также включать информацию относительно обстоятельств, при которых, по мнению Администрации, следует прибегать к помощи близлежащих прибрежных государств и определять порядок связи между должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицами командного состава, ответственными за охрану судна.

#### Альтернативные соглашения об охране

- 4.26. Рассматривая вопрос о внедрении главы XI-2 и части А настоящего Кодекса, Договаривающиеся правительства могут заключить одно или несколько соглашений с одним или несколькими Договаривающимися правительствами. Сфера применения соглашения ограничивается короткими международными рейсами по установленным путям, пролегающим между портовыми средствами на территории сторон соглашения. При заключении соглашения, а также после него Договаривающиеся правительства должны прибегать к консультациям с другими Договаривающимися правительствами и Администрациями, заинтересованными в результатах такого соглашения. Суды, плавающие под флагом государства, не являющегося стороной соглашения, могут получить право эксплуатироваться

на установленных путях, на которые распространяется действие соглашения, только в том случае, если их Администрация согласна, что судно должно соответствовать положениям соглашения, и требует от судна выполнения этих положений. Подобное соглашение ни в коем случае не должно снижать уровень охраны других судов и портовых средств, не подпадающих под действие этого соглашения и, в особенности, ни одно из судов, подпадающих под действие такого соглашения, не может осуществлять обмен с судами, не подпадающими под его действие. Соглашение должно распространяться на любой случай взаимодействия между судами, подпадающими под действие этого соглашения. Должен осуществляться постоянный контроль исполнения каждого соглашения, в соглашение должны по мере необходимости вноситься поправки и, в любом случае, оно должно пересматриваться каждые 5 лет.

#### Равноценные системы охраны портовых средств

- 4.27. Для определенных видов портовых средств, выполняющих ограниченный объем операций или операции особого характера, но в которые достаточно часто заходят суда, может быть целесообразным обеспечение соответствия путем внедрения охранных мер, эквивалентных мерам, предписанным главой XI-2 и частью А настоящего Кодекса. В частности, вышесказанное может применяться к терминалам — таким, например, как терминалы, относящиеся к заводам, или редко эксплуатирующимся пристаням.

#### Уровень укомплектованности экипажей судов

- 4.28. Устанавливая минимальный безопасный состав экипажа судна, Администрация должна учитывать\* тот факт, что требования к минимальному безопасному составу экипажа, установленные правилом V/14\*\*, касаются только безопасности плавания судна. Админист-

\* См. "Дальнейшая работа Международной морской организации по повышению уровня охраны на море", резолюция 3, принятая Конференцией СОЛАС 2002 года, призывающая, наряду с другими документами, Организацию пересмотреть Резолюцию Ассамблеи А.890(21) относительно Принципов определения минимальной численности судовых экипажей. Этот пересмотр может также привести к внесению поправок в правило V/14.

\*\* В том виде, в каком оно действовало на дату принятия настоящего Кодекса

рация должна также учитывать любую дополнительную рабочую нагрузку, которая может явиться результатом внедрения Плана охраны судна, и обеспечивать укомплектованность судов экипажами в надлежащем числе и должной квалификации. При этом Администрация должна убедиться, что на судах имеется возможность использовать время для отдыха и внедрять иные меры, направленные на борьбу с усталостью, провозглашенные национальным законодательством, в контексте всех судовых обязанностей, распределенных среди различных членов судового персонала.

### Меры по контролю и обеспечению соответствия\*

#### Общие положения

- 4.29. В правиле XI-2/9 описываются меры по контролю и обеспечению соответствия, применяющиеся к судам согласно с главой XI-2. Правило подразделяется на три раздела: контроль за судами, уже находящимися в порту; контроль за судами, намеревающимися зайти в порт другого Договаривающегося правительства, и дополнительные положения, применимые к обоим случаям.
- 4.30. Правило XI-2/9.1, посвященное контролю за судами в порту, вводит систему по контролю за судами во время их нахождения в порту иностранного государства, в соответствии с которой должным образом уполномоченные лица из аппарата Договаривающегося правительства (уполномоченные лица) имеют право посещать судно с целью проверить наличие должным образом оформленных требуемых свидетельств. Если имеются четкие основания полагать, что судно не соответствует требованиям, могут предприниматься такие меры по контролю, как дополнительные проверки или задержание. Это является отражением действующих систем контроля\*\*. В правиле XI-2/9.1 содержится описание таких систем, а также предус-

\* См. "Дальнейшая работа Международной морской организации по повышению уровня охраны на море", резолюция 3, принятая Конференцией СОЛАС 2002 года, призывающая, наряду с другими документами, Организацию пересмотреть Резолюции Ассамблеи А.787(19) и А.882(21), посвященные процедурам по контролю государствами порта.

\*\* См. правило 1/19 и правило IX/6.2 МК СОЛАС-74, с поправками, статью 21 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, измененную Протоколом 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, статьи 5 и 6, правило 8А Приложения 1, правило 15 Приложения II МАРПОЛ-73/78, с поправками, статью Х ПДНВ-78, с поправками и Резолюции Ассамблеи А.787(19) и А.882(21).

матриваются дополнительные меры (включая выдворение судна из порта, которое может предприниматься в качестве меры по контролю) для случаев, когда у уполномоченных лиц имеются четкие основания полагать, что судно не соответствует требованиям главы XI-2 или части А настоящего Кодекса. В правиле XI-2/9.3 перечисляются гарантии, способствующие обеспечению справедливого и соразмерного внедрения этих дополнительных мер.

- 4.31. В правиле XI-2/9.2 рассматривается применение мер по контролю, направленных на обеспечение соответствия, к судам, намеревающимся зайти в порт другого Договаривающегося правительства, и вводится принципиально новая, для главы XI-2, концепция контроля, применяемая только к охране. В соответствии с этим правилом, внедрение мер может начинаться до захода судна в порт с целью обеспечения большей степени охраны. Схожим образом с правилом XI-2/9.1, эта дополнительная система контроля основана на концепции четких оснований для предположения несоответствия судна положениям главы XI-2 или части А настоящего Кодекса, и содержит существенные гарантии, которые отражены в правилах XI-2/9.2.2 и XI-2/9.2.5, а также в правиле XI-2/9.3.
- 4.32. Четкие основания для предположения несоответствия судна требованиям означают доказательства или надежную информацию о несоответствии судна требованиям главы XI-2 или части А настоящего Кодекса, с учетом руководства, содержащегося в настоящей части Кодекса. Такие доказательства или достоверная информация могут быть получены в результате профессионального суждения уполномоченного лица или наблюдений, сделанных в ходе проверки Международного свидетельства по охране судна или Временного международного свидетельства по охране судна, выданного в соответствии с положениями части А настоящего Кодекса (Свидетельства), или из иных источников. Даже в случае, если на борту судна имеется действующее свидетельство, уполномоченные лица могут иметь четкие основания для предположения несоответствия судна на основании своего профессионального суждения.
- 4.33. Примерами возможных четких оснований, в соответствии с правилами XI-2/9.1 и XI-2/9.2, могут служить, в зависимости от случая:
- 4.33.1. доказательство, полученное в ходе проверки свидетельства, о том, что оно является недействительным или срок его действия истек;

- 4.33.2. доказательство или надежная информация о существовании серьезных несоответствий охранного оборудования, документации или устройств, требуемых главой XI-2 и частью А настоящего Кодекса;
- 4.33.3. получение доклада или жалобы, содержащих, в соответствии с профессиональным суждением уполномоченного лица, надежную информацию, ясно указывающую на несоответствие судна требованиям главы XI-2 или части А настоящего Кодекса;
- 4.33.4. доказательства полученные или наблюдения, сделанные уполномоченным лицом на основании профессионального суждения, свидетельствующие, что капитан или персонал судна не знакомы с важнейшими процедурами по охране судна или не способны выполнять учения, относящиеся к охране судна, или что такие процедуры или учения не выполняются;
- 4.33.5. доказательства полученные или наблюдения, сделанные уполномоченным лицом на основании профессионального суждения, свидетельствующие, что ключевые члены судового персонала не способны надлежащим образом установить связь с какими-либо другими ключевыми членами судового персонала, выполняющими на судне обязанности по охране;
- 4.33.6. доказательства или надежная информация, что судно приняло на борт людей, судовые запасы или грузы в портовом средстве или с борта другого судна, причем либо портовое средство, либо другое судно нарушает положения главы XI-2 или части А настоящего Кодекса, а на судне, о котором идет речь, не была заполнена Декларация безопасности и не были приняты соответствующие особые или дополнительные охранные меры или не выполнялись соответствующие процедуры по охране судна;
- 4.33.7. доказательства или надежная информация, что судно в портовом средстве приняло на борт людей, судовые запасы или грузы, или что люди, судовые запасы или грузы были доставлены на судно с помощью иного транспортного средства (например, другого судна или вертолета), причем либо портовое средство, либо другое транспортное средство не обязано соответствовать положениям гла-

вы XI-2 или части А настоящего Кодекса, а на судне не были приняты соответствующие, особые или дополнительные охранные меры или не выполнялись соответствующие процедуры по охране судна;

- 4.33.8. в случае, если на борту судна имеется повторно выданное Временное международное свидетельство по охране судна, описанное в разделе А/19.4, и если, в соответствии с профессиональным суждением уполномоченного лица, одной из целей, для которой судно или Компания запрашивала такое свидетельство, является уклонение от полного соответствия положениям главы XI-2 и части А настоящего Кодекса после истечения срока первоначального временного свидетельства, описанного в разделе А/19.4.4.
- 4.34. Введение правила XI-2/9 имеет особое значение для международного законодательства; внедрение этого правила должно осуществляться с учетом правила XI-2/2.4, поскольку существует возможность возникновения ситуаций, когда либо будут предприниматься меры, выходящие за рамки главы XI-2, либо возникнет необходимость учитывать права затронутых судов, на которые не распространяется глава XI-2. Так, правило XI-2/9 не лишает Договаривающееся правительство права предпринимать меры, основанные на международном праве и согласующиеся с ним, с целью обеспечения безопасности или охраны людей, судов, портовых средств или другого имущества в случаях, когда правительство полагает, что судно, несмотря на соответствие положениям главы XI-2 и части А настоящего Кодекса, все же представляет угрозу для безопасности.
- 4.35. В случае, если Договаривающееся правительство применяет к судну меры по контролю, должна быть незамедлительно установлена связь с Администрацией и передана достаточная информация, чтобы обеспечить Администрации возможность поддерживать всю необходимую связь с Договаривающимся правительством.

#### Контроль за судами в порту

- 4.36. Если несоответствие, относящееся к неисправности элементов оборудования или проблемам с документацией, приводит к задержанию судна, и это несоответствие не может быть устранено



в порту проведения проверки, Договаривающееся правительство может разрешить судну проследовать в другой порт при условии соблюдения всех условий, о которых договорятся между собой государства порта и Администрация или капитан судна.

**Суда, намеревающиеся зайти  
в порт другого Договаривающегося правительства**

4.37. В правиле XI-2/9.2.1 приводится информация, которую могут затребовать Договаривающиеся правительства у судна в качестве условия для захода в порт. Одним из пунктов информации, приведенной в правиле, является подтверждение осуществления судном каких-либо особых или дополнительных мер во время последних десяти заходов в портовые средства. Вот некоторые примеры:

4.37.1. отчетные документы о мерах, предпринятых во время захода в портовое средство, расположенное на территории государства, не являющегося Договаривающимся правительством, особенно таких мерах, которые обычно обеспечивались бы портовыми средствами, расположенными на территории Договаривающихся правительств;

4.37.2. любые Декларации безопасности, которые заключались с портовыми средствами или другими судами.

4.38. Другим пунктом информации, которая может быть затребована в качестве условия для захода в порт, является подтверждение выполнения соответствующих процедур по охране судна в ходе обмена между судами, проводившегося на протяжении последних 10 заходов в портовое средство. Обычно не требуется включения в этот пункт отчетных документов о приеме на борт лоцманов, таможенных, иммиграционных и охранных служащих, а также о погрузке топлива, лихтеровке, погрузке судовых запасов и выгрузке отходов, когда эти операции осуществляются судном внутри портовых средств, поскольку такие операции, как правило, попадают в сферу действия Плана охраны портового средства. Ниже приводятся примеры информации, которая может быть приведена:

4.38.1. отчетные документы о мерах, предпринятых в ходе обмена с судном, плавающим под флагом государства, кото-

рое не является Договаривающимся правительством, особенно таких мерах, которые обычно обеспечивались бы судами, плавающими под флагом Договаривающихся правительств;

4.38.2. отчетные документы о мерах, предпринятых в ходе обмена с судном, плавающим под флагом Договаривающегося правительства, но не обязанным соответствовать положениям главы XI-2 и части А настоящего Кодекса, например, копия какого-либо свидетельства по охране, выданного этому судну в соответствии с иными требованиями;

4.38.3. в случае, если на борту находятся люди или грузы, спасенные на море, вся известная информация о таких лицах или грузах, включая их личность или данные, если они известны, и результаты любых проверок, проведенных по поручению судна для установления статуса по безопасности спасенных людей и грузов. Целью главы XI-2 и части А настоящего Кодекса не является задержать доставку лиц или грузов, потерпевших бедствие, в безопасное место или препятствовать ей. Единственной целью главы XI-2 и части А настоящего Кодекса является снабдить государства достаточным количеством соответствующей информации для обеспечения их безопасности.

4.39. Другие примеры практической информации, связанной с охраной, которая может быть затребована в качестве условия для захода в порт, с целью содействия обеспечению безопасности и охраны людей, портовых средств, судов и иного имущества, включают:

4.39.1. информацию, содержащуюся в Постоянной краткой регистрации;

4.39.2. местонахождение судна на момент сообщения;

4.39.3. ожидаемое время прибытия судна в порт;

4.39.4. список членов экипажа;

4.39.5. общее описание груза, находящегося на борту судна;

4.39.6. список пассажиров;

4.39.7. информацию, которая должна иметься на борту в соответствии с правилом XI-2/5.

4.40. В соответствии с правилом XI-2/9.2.5, капитан судна, получивший информацию о намерении прибрежного государства или государства порта предпринять меры по контролю в соответствии с правилом XI-2/9.2, может отказаться от намерения зайти

в порт. В случае отказа капитана от этого намерения применение правила XI-2/9 прекращается, и любые дальнейшие шаги должны основываться на международном праве и согласовываться с ним.

#### Дополнительные положения

- 4.41. Во всех случаях, когда судну отказывается в праве захода в порт или оно выдворяется из порта, все известные факты должны доводиться до сведения властей соответствующих государств. Подобный доклад должен включать следующие факты, если таковые известны:
- 4.41.1. название судна, его флаг, идентификационный (регистрационный) номер судна, позывной сигнал, тип судна и груза;
  - 4.41.2. причина отказа в заходе в порт или выдворения из порта или портового района;
  - 4.41.3. если применимо, характер какого-либо несоответствия по охране;
  - 4.41.4. сведения о каких-либо попытках, которые производились для устранения какого-либо несоответствия, включая какие-либо условия, выставленные в отношении судна на рейс, если таковые имели место;
  - 4.41.5. предыдущий(ие) порт(ы) захода и следующий заявленный порт захода;
  - 4.41.6. время отплытия и предполагаемое время захода в эти порты;
  - 4.41.7. какие-либо инструкции, выданные судну, например, о передаче сообщений по пути следования;
  - 4.41.8. имеющаяся информация об уровне охраны, действующем на судне в настоящее время;
  - 4.41.9. информация относительно каких-либо сообщений, которыми обменивались государство порта и Администрация;
  - 4.41.10. пункт связи в государстве порта, составляющего отчет, для получения дальнейшей информации;
  - 4.41.11. список членов экипажа;
  - 4.41.12. любая иная существенная информация.
- 4.42. Государства, с которыми должна быть установлена связь, включают государства, расположенные по предполагаемому маршру-

ту следования судна в следующий порт, в особенности, если судно намеревается зайти в территориальные воды такого прибрежного государства. К этой категории могут также относиться государства, в которых расположены предыдущие порты захода судна: таким образом может быть получена дополнительная информация и решены вопросы с охраной, относящиеся к этим предыдущим портам.

- 4.43. Осуществляя меры по контролю и обеспечению соответствия, уполномоченные лица должны следить за тем, чтобы все принимаемые меры и шаги были соразмерными. Эти меры и шаги должны быть разумными и лишь настолько жесткими и продолжительными, насколько это необходимо, чтобы устранить несоответствие или смягчить его последствия.
- 4.44. Слово "delay" ("задержка") в правиле XI-2/9.3.5.1 также относится к случаям, когда в результате действий, предпринятых в соответствии с настоящим правилом, судну неоправданно отказано в заходе в порт или судно неоправданно выдворено из порта.

#### Суда государств, не являющихся Договаривающимися сторонами, и суда, размеры которых менее размеров, подпадающих под действие конвенции

- 4.45. Что касается судов, плавающих под флагом государства, не являющегося Договаривающимся правительством Конвенции и стороной Протокола 1988 года к МК СОЛАС\*, Договаривающиеся правительства не должны быть более снисходительны по отношению к таким судам. Соответственно, к этим судам должны применяться требования правила XI-2/9 и руководство, содержащееся в настоящей части Кодекса.
- 4.46. К судам, размеры которых менее размеров, подпадающих под действие Конвенции, применяются осуществляемые государствами меры по охране. Такие меры должны осуществляться с учетом требований главы XI-2 и руководства, содержащегося в настоящей части Кодекса.

\* Протокол 1988 года к международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

## 5. Декларация об охране

### Общие положения

- 5.1. Декларация об охране (ДО) заполняется, когда Договаривающееся правительство, на территории которого расположено портовое средство, считает это необходимым, или когда судно считает это необходимым.
- 5.1.1. Необходимость ДО может быть выявлена в результате Оценки охраны портового средства (ООПС); причины и обстоятельства, влекущие за собой необходимость ДО, должны указываться в Плане охраны портового средства (ПОПС).
- 5.1.2. Необходимость ДО может быть обусловлена указанием Администрации для судов, имеющих право плавать под ее флагом, либо выявлена в результате оценки охраны судна, и эта необходимость должна отражаться в Плане охраны судна.
- 5.2. Существует вероятность запроса ДО при наличии более высоких уровней охраны — в случае, если судно имеет более высокий уровень охраны, чем портовое средство или другое судно, с которым оно взаимодействует, или в случае взаимодействия судно-порт или обмена между судами, если налицо более высокая степень угрозы для людей, имущества или окружающей среды в силу причин, связанных с данным судном, включая груз или пассажиров, которые находятся у него на борту, или ситуации, сложившейся в портовом средстве, или сочетания этих факторов.
- 5.2.1. В случае, если судно или Администрация, представляющая суда, имеющие право плавать под ее флагом, направит запрос о заполнении ДО, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (ДЛПС), или лицо командного состава, ответственное за охрану судна (ЛКС), должно подтвердить получение запроса и обсудить соответствующие меры по охране.
- 5.3. ДЛПС может также выступить с инициативой заполнения ДО до начала взаимодействия судно-порт в случае, если такое взаимодействие определено в одобренной ООПС, как требующее повышенного внимания. В качестве примера можно привести посадку и высадку пассажиров, перегрузку, погрузку и выгрузку

опасных грузов или опасных веществ. В ООПС могут также указываться средства, расположенные в густонаселенных районах или близ них, или расположенные в зоне ведения экономической значимой хозяйственной деятельности, для которых на этом основании должна заполняться ДО.

- 5.4. Основной целью ДО является достижение соглашения между судном и портовым средством или другими судами, с которыми судно осуществляет взаимодействие, относительно соответствующих охранных мер, которые должны быть предприняты каждой из сторон в соответствии с положениями их одобренных планов охраны.
- 5.4.1. После согласования ДО должна быть подписана, с постановкой даты, как портовым средством, так и судном (судами) в зависимости от того, что применимо, с целью подтверждения соответствия положениям главы XI-2 и части А настоящего Кодекса, причем в ней должен быть указан срок действия, соответствующий (соответствующие) уровень (уровни) охраны и соответствующая контактная информация.
- 5.4.2. При изменении уровня охраны может потребоваться выполнение новой или пересмотр имеющейся ДО.
- 5.5. ДБ должна заполняться на английском, французском или испанском языке или на языке, который обычно используется как в портовом средстве, так и на судне или судах, в зависимости от того, что применимо.
- 5.6. Образец ДО приведен в Дополнении I к настоящей части Кодекса. Это образец ДО между судном и портовым средством. В случае, если ДО распространяется на два судна, в этот образец должны быть внесены соответствующие изменения.

## 6. Обязанности Компании

### Общие положения

- 6.1. В правиле XI-2/5 определено, что компания должна обеспечивать капитана судна информацией в соответствии с требованиями, предъявляемыми к компании в этом правиле. Информация должна включать следующие пункты:

- 6.1.1. стороны, ответственные за назначение судового персонала, такие, как компании, управляющие судами, агенты по укомплектованию экипажа, контрагенты, концессионные компании (например, розничные торговые точки, казино и т. п.);
- 6.1.2. стороны, ответственные за принятие решений по эксплуатации судна, включая фрахтователя (фрахтователей), заключившего (заключивших) договор фрахтования без экипажа или на срок, или любые иные организации, выступающие в таком качестве;
- 6.1.3. в случае, если судно эксплуатируется в соответствии с условиями компании-фрахтователя, контактную информацию таких компаний, включая компании, заключившие договор фрахтования на срок или на рейс.
- 6.2. В соответствии с правилом XI-2/5, компания обязана обновлять эту информацию и поддерживать ее в актуализированном состоянии по мере появления изменений.
- 6.3. Информация должна иметься на английском, французском или испанском языке.
- 6.4. Для судов, построенных до 1 июля 2004 года, эта информация должна отражать фактическое состояние на эту дату.
- 6.5. Для судов, построенных 1 июля 2004 года или после этой даты, и судов, построенных до 1 июля 2004 года, не состоявших в эксплуатации 1 июля 2004 года, информация должна предоставляться с даты ввода судна в эксплуатацию и отражать фактическое состояние на эту дату.
- 6.6. После 1 июля 2004 года, если судно выведено из эксплуатации, информация должна предоставляться с даты повторного ввода судна в эксплуатацию и отражать фактическое состояние на эту дату.
- 6.7. Нет необходимости хранить на борту судна ранее предоставленную информацию, которая не отражает фактического состояния судна на эту дату.
- 6.8. При переходе ответственности за эксплуатацию судна к другой компании нет необходимости сохранять на борту информацию, относящуюся к компании, являвшейся оператором судна ранее. Дополнительные пункты соответствующего руководства содержатся в разделах 8, 9 и 13.

## 7. Охрана судна

Соответствующее руководство содержится в разделах 8, 9 и 13.

## 8. Оценка охраны судна

### Оценка охраны

- 8.1. Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК) ответственно за то, чтобы оценка охраны судна проводилась для каждого судна, являющегося частью флота компании, которое должно соответствовать положениям главы XI-2 и части А данного Кодекса, за что несет ответственность ДЛК. Хотя ДЛК не должно обязательно лично исполнять все функции, связанные с данной должностью, конечная ответственность за обеспечение того, что они исполняются должным образом лежит на конкретном ДЛК.
- 8.2. До начала оценки охраны судна (ООС) ДЛК должно максимально использовать имеющуюся информацию по оценке угрозы портам, в которые будет заходить судно, или в которых пассажиры садятся на судно или сходят с него, или о портовых средствах и их защитных мерах. ДЛК должно изучить ранее поступившие отчеты по подобным охранам вопросам. Если возможно, ДЛК должно встретиться с соответствующими офицерами на судне и на портовых средствах, чтобы обсудить задачи и методологию оценки. ДЛК должно исполнять любые конкретные руководства, предлагаемые Договаривающимися правительствами.
- 8.3. ООС должна рассматривать следующие вопросы на борту или внутри судна:
  - 8.3.1. физическая охрана (охрана материального характера);
  - 8.3.2. конструкционная целостность;
  - 8.3.3. системы защиты персонала;
  - 8.3.4. политика, изложенная в процедурах;
  - 8.3.5. системы радио и телекоммуникаций, включая компьютерные системы и сети;
  - 8.3.6. другие области, которые могут в случае повреждения или использования для незаконного наблюдения, представлять

опасность для людей, собственности или операций на борту судна или внутри портовых средств.

- 8.4. Те, кто участвует в ООС, должны быть в состоянии оказать экспертную оценку в отношении следующих вопросов:
- 8.4.1. знание существующих опасностей и моделей охраны;
  - 8.4.2. распознавание и обнаружение видов оружия, опасных веществ и устройств;
  - 8.4.3. распознавание на недискриминационной основе характеристик и поведенческих моделей лиц, представляющих потенциальную угрозу охране;
  - 8.4.4. технологии, используемые для обмана охранных мер;
  - 8.4.5. методы, используемые для провоцирования инцидента, угрожающего охране;
  - 8.4.6. последствия взрывов судовых конструкций и оборудования;
  - 8.4.7. охрана судна;
  - 8.4.8. практика делового взаимодействия судно-порт;
  - 8.4.9. планирование на случай чрезвычайных обстоятельств, готовность к непредвиденным обстоятельствам и ответные действия;
  - 8.4.10. физическая охрана (охрана материального характера);
  - 8.4.11. системы радио- и телекоммуникаций, включая компьютерные системы и сети;
  - 8.4.12. судовое машиностроение;
  - 8.4.13. судовые и портовые операции.
- 8.5. ДЛК должно получать и фиксировать информацию, необходимую для проведения оценки, включая:
- 8.5.1. общий план судна;
  - 8.5.2. расположение зон ограниченного доступа, таких, как навигационный мостик, машинные помещения категории А и другие посты управления, какие указаны в главе П-2 и т.д.;
  - 8.5.3. местоположение и функционирование каждого фактического или потенциального места доступа на судно;
  - 8.5.4. изменения морских приливов и отливов, которые могут повлиять на уязвимость или охрану судна;
  - 8.5.5. грузовые помещения и устройства для штивки груза;
  - 8.5.6. местонахождение судовых запасов и важного ремонтного оборудования;

- 8.5.7. места хранения багажа без сопровождения;
  - 8.5.8. аварийное и запасное оборудование, необходимое для осуществления важных операций;
  - 8.5.9. количество судового персонала, какие-либо обязанности по охране и любые требования к подготовке, практикуемые в компании;
  - 8.5.10. существующее оборудование для охраны и безопасности, для защиты пассажиров и судового персонала;
  - 8.5.11. пути спасения и эвакуации и места сбора, которые должны поддерживаться в должном состоянии, чтобы обеспечить организованную и безопасную эвакуацию с судна;
  - 8.5.12. существующие соглашения с частными охранными компаниями, предоставляющими услуги по охране судов;
  - 8.5.13. действующие меры и процедуры по охране, включая проверку и процедуры контроля, системы идентификации, оборудование для наблюдения и контроля, личные идентификационные документы и системы коммуникаций, тревоги, освещения, контроля доступа и другие соответствующие системы.
- 8.6. ООС должна проверить каждое выявленное место доступа, включая открытые палубы, и оценить их потенциал использования лицами, желающими нарушить охрану. Сюда входят места доступа лиц, имеющих легальный доступ, а также тех, кто хочет проникнуть незаконно.
- 8.7. ООС должна рассмотреть действенность существующих охранных мер и руководств, процедур и операций как в обычных, так и аварийных условиях и определить руководство по охране, включающее:
- 8.7.1. зоны ограниченного доступа;
  - 8.7.2. процедуры реагирования на пожар или другие аварийные условия;
  - 8.7.3. уровень надзора за судовым персоналом, пассажирами, посетителями, поставщиками, ремонтниками, доковыми рабочими и т. д.;
  - 8.7.4. частота и эффективность охранных патрулей;
  - 8.7.5. системы контроля доступа, включая системы идентификации личности;
  - 8.7.6. системы и процедуры охранных коммуникаций;

- 8.7.7. охранные двери, перила и освещение;
- 8.7.8. оборудование и системы охраны и наблюдения, если таковые установлены.
- 8.8. ООС должна рассмотреть лица, действия, услуги и операции, которые необходимо охранять. Сюда включается:
  - 8.8.1. судовой персонал;
  - 8.8.2. пассажиры, посетители, поставщики, ремонтники, персонал портовых средств и т. д.;
  - 8.8.3. способность обеспечить безопасную навигацию и ответные действия при аварии;
  - 8.8.4. груз, особенно опасные грузы или опасные вещества;
  - 8.8.5. судовые запасы;
  - 8.8.6. оборудование и системы связи по вопросам охраны, если таковые установлены;
  - 8.8.7. оборудование и системы наблюдения, если таковые установлены.
- 8.9. ООС должна рассматривать все возможные угрозы, которые могут включать следующие типы инцидентов, угрожающих охране:
  - 8.9.1. повреждение или разрушение судна или портового средства, например, взрывными устройствами, поджог, саботаж или вандализм;
  - 8.9.2. угон или захват судна или лиц на борту;
  - 8.9.3. порча груза, важного судового оборудования или систем и судовых запасов;
  - 8.9.4. несанкционированный доступ или проникновение, включая наличие безбилетных пассажиров на судне;
  - 8.9.5. контрабанда оружия или оборудования, включая оружие массового поражения;
  - 8.9.6. использование судна для перевозки лиц, собирающихся осуществить инцидент, угрожающий охране, и/или их оборудования;
  - 8.9.7. использование самого судна в качестве оружия или средства повреждения или разрушения;
  - 8.9.8. атаки пришвартованного судна или стоящего на якоре со стороны моря;
  - 8.9.9. атаки в море.
- 8.10. ООС должна принимать во внимание все возможные уязвимые места, включая:
  - 8.10.1. конфликты между мерами безопасности и охраны;

- 8.10.2. конфликты между судовыми обязанностями и мерами по охране;
- 8.10.3. обязанности по несению вахты, количеству судового персонала, особенно учитывая усталость, бдительность и работу команды;
- 8.10.4. любые выявленные недостатки подготовки в области охраны;
- 8.10.5. любое оборудование и системы охраны, включая системы коммуникаций.
- 8.11. ДЛК и ЛКС должны всегда учитывать последствия, которые охранные меры могут иметь на судовой персонал, находящийся на судне долгое время. При разработке охранных мер особое внимание должно быть уделено удобству, комфорту и личной неприкосновенности судового персонала и их способности поддерживать свою эффективность долгое время.
- 8.12. После окончания ООС должен быть подготовлен отчет, подводящий итоги того, как была проведена оценка, описание каждого уязвимого места, обнаруженного в ходе оценки, и описание контрмер, которые могут быть использованы для борьбы с каждым уязвимым местом. Отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.
- 8.13. Если ООС не была проведена компанией, отчет об ООС должен быть проверен и принят ЛКС.

#### Освидетельствование охраны на месте

- 8.14. Освидетельствование охраны на месте является неотъемлемой частью любого ООС. Освидетельствование охраны на месте должно проверить и оценить существующие судовые защитные меры, процедуры и операции:
  - 8.14.1. обеспечение выполнения всех судовых охранных обязанностей;
  - 8.14.2. слежение за зонами ограниченного доступа для обеспечения доступа лиц, имеющих право;
  - 8.14.3. контролирование доступа на судно, включая любые системы идентификации личности;
  - 8.14.4. осуществление контроля за палубами и пространствами вокруг судна;

- 8.14.5. контролирование посадки лиц и их вещей (с / без сопровождения хозяев и личных вещей экипажа);
- 8.14.6. надзор за обработкой груза и поставкой судовых запасов;
- 8.14.7. обеспечение наличия судовой охранной связи, информации и оборудования.

## 9. План охраны судна

### Общие положения

- 9.1. Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК), несет ответственность за обеспечение того, что План охраны судна (ПОС) подготовлен и представлен на одобрение. Содержание каждого отдельного ПОС отличается в зависимости от конкретных особенностей судна, для которого он составлен. Оценка охраны судна (ООС) определяет особенности судна, потенциальные опасности и слабые места. Подготовка ПОС потребует того, чтобы этим особенностям было уделено отдельное внимание. Администрации могут подготовить рекомендации по подготовке и содержанию ПОС.
- 9.2. Все ПОС должны:
  - 9.2.1. подробно описывать организационную структуру безопасности судна;
  - 9.2.2. подробно описывать взаимоотношения судна с компанией, портовыми средствами, другими судами и соответствующими органами по вопросам ответственности за безопасность;
  - 9.2.3. подробно описывать системы коммуникаций, чтобы обеспечить эффективную непрерывную связь с судном и между судном и остальными, включая портовые средства;
  - 9.2.4. подробно описывать основные охранные меры для уровня охраны 1 как на оперативном, так и на физическом уровне, которые всегда будут иметь место;
  - 9.2.5. подробно описывать дополнительные охранные меры, которые позволят судну без проблем дойти до уровня 2 и, когда потребуется, до уровня 3;
  - 9.2.6. обеспечивать регулярный обзор или проверку ПОС и исправлять его в зависимости от опыта или меняющихся обстоятельств;

- 9.2.7. описывать процедуры до соответствующих пунктов связи Договаривающихся правительств.

- 9.3. Подготовка эффективного ПОС должна основываться на тщательной оценке всех вопросов, относящихся к безопасности судна, включая, в частности, тщательную оценку физических и оперативных характеристик, включая тип плавания конкретного судна.
- 9.4. Все ПОСы должны быть одобрены Администрацией или от ее лица. Если Администрация пользуется услугами признанной в области организации охраны (ПОО) для рассмотрения или одобрения ПОС, ПОО не должна иметь связи с любой другой ПОО, которая подготавливала или помогала в подготовке плана.
- 9.5. Должностное лицо компании, ответственное за охрану, и помощники капитана по охране судна (ЛКС) должны разработать процедуры для:
  - 9.5.1. оценки постоянно эффективности ПОС;
  - 9.5.2. подготовки изменений к плану после его одобрения.
- 9.6. Охранные меры, включенные в ПОС, должны быть в наличии, когда будет проводиться первоначальная проверка на соответствие требованиям главы XI-2 и части А данного кодекса. В противном случае нельзя проводить процесс выдачи судну необходимого Международного свидетельства по охране судна. Если после этого происходит поломка охранного оборудования или систем или приостановление действия охранных мер по какой-либо причине, необходимо принять, известить и согласовать с Администрацией эквивалентные временные охранные меры.

### Организация и исполнение обязанностей по охране судна

- 9.7. Помимо руководства, приведенного в разделе 9.2, ПОС должен определять следующие вопросы, относящиеся ко всем уровням охраны:
  - 9.7.1. обязанности и ответственность всего судового персонала, связанного с охраной;
  - 9.7.2. процедуры или гарантии, необходимые для того, чтобы такая постоянная связь поддерживалась всё время;
  - 9.7.3. процедуры, необходимые для оценки непрерывной эффективности процедур охраны, и любое оборудование и сис-



темы для охраны и наблюдения, включая процедуры определения и реагирования на поломку или неправильное функционирование оборудования или систем;

- 9.7.4. процедуры и практики для защиты чувствительной с точки зрения охраны информации, хранимой на бумаге или в виде электронных файлов;
  - 9.7.5. требования к типу и обслуживанию оборудования и системам, предназначенным для охраны и наблюдения, если таковые существуют;
  - 9.7.6. процедуры, обеспечивающие своевременную подачу и оценку отчетов, относящихся к возможному нарушению безопасности или беспокойство, связанное с охраной;
  - 9.7.7. процедуры создания, поддержания и обновления описи любых опасных товаров или опасных веществ, находящихся на борту, включая их местонахождение.
- 9.8. Остальная часть данного раздела рассматривает конкретные охраняемые меры, которые могут быть предприняты на каждом уровне охраны:
- 9.8.1. доступ на судно судового персонала, пассажиров, посетителей и т. д.;
  - 9.8.2. зоны ограниченного доступа на судне;
  - 9.8.3. обработка груза;
  - 9.8.4. доставка судовых запасов;
  - 9.8.5. обработка багажа без сопровождения;
  - 9.8.6. осуществление охраны судна.

#### Доступ на судно

- 9.9. ПОС должен устанавливать охраняемые меры, охватывающие все способы проникновения на судно, указанные в ООС. Что включает все:
- 1) штурмтрапы; 2) посадочные трапы; 3) входные аппарели;
  - 4) входные двери, бортовые иллюминаторы, окна и лацпорты;
  - 5) швартовные канаты и якорные цепи; 6) краны и подъемное оборудование.
- 9.10. Для каждого из них ПОС должен установить соответствующие места, где будут применяться ограничения или запреты доступа на каждом из уровней охраны. Для каждого уровня охраны ПОС

должен установить тип ограничений или запрета, который должен применяться, и средства их активации.

- 9.11. ПОС должен установить для каждого уровня охраны средства идентификации, необходимые для того, чтобы разрешить доступ на судно и оставаться на судне людям без дальнейших проблем, это может потребовать разработку соответствующей системы идентификации, позволяющей осуществлять постоянную и временную идентификацию судового персонала и посетителей, соответственно.

Любая система идентификации на судне должна, если это практически возможно, быть скоординирована с системой, применяемой к портовым средствам.

Пассажиры должны иметь возможность подтвердить свою личность судовыми пропусками, билетами и т. д., но не заходить в зоны ограниченного доступа без сопровождения. ПОС должен создать условия, чтобы системы идентификации регулярно обновлялись и чтобы нарушение процедур каралось дисциплинарными мерами.

- 9.12. Те, кто не хочет или не может подтвердить свою личность и/или подтвердить цель своего визита, когда их попросили это сделать, не должны попасть на судно, и об их попытке попасть на судно необходимо доложить ЛКСу, ДЛКУ, ДЛПСу, а также национальным или местным органам, отвечающим за охрану.
- 9.13. ПОС должен устанавливать частоту применения каких-либо мер контроля доступа, особенно если они могут применяться наугад или нерегулярно.

#### Уровень охраны 1

- 9.14. На уровне охраны 1 ПОС должен устанавливать охраняемые меры для контроля доступа на судно, для чего может быть использовано следующее:

- 9.14.1. проверка личности всех людей, желающих попасть на борт судна, и подтверждающих это проверкой, например, инструкций по сбору, пассажирскими билетами, пропусками на посадку, рабочими приказами и т. д.;
- 9.14.2. в отношении с портовым средством судно должно обеспечить, чтобы были установлены обозначенные области

безопасности, в которых может происходить проверка и досмотр людей и багажа (включая ручную кладь) и личные вещи, автомобили и их содержимое;

9.14.3. в отношениях с портовыми средствами судно должно обеспечить, чтобы автомобили, которые должны быть погружены на борт автобуса, ро-ро или другого пассажирского судна, были подвергнуты досмотру перед погрузкой с частотой, требуемой ПОС;

9.14.4. отделение проверенных лиц и их личных вещей от непроверенных лиц и их личных вещей;

9.14.5. отделение посадки пассажиров от высадки пассажиров на берег;

9.14.6. идентификация пунктов доступа, которые должны быть защищены или посещаться для предотвращения несанкционированного доступа;

9.14.7. защита (путем закрытия или другими средствами) доступа в непосещаемые помещения, примыкающие к зонам, в которые имеют доступ пассажиры и посетители;

9.14.8. инструктаж судового персонала по вопросам охраны, по возможным угрозам, процедуре доклада о подозрительных личностях, предметах или действиях и необходимости бдительности.

9.15. На уровне охраны 1 все, кто хочет попасть на судно, должны быть подвергнуты досмотру. Частота таких досмотров, включая случайные досмотры, должна быть указана в одобренном ПОС и одобрена Администрацией. Такие досмотры лучше всего могут осуществляться портовыми средствами в тесном сотрудничестве с судном и в непосредственной близости от него. Пока не станут очевидными основания с точки зрения охраны, членов экипажа не следует просить обыскивать своих коллег или их личные вещи. Любые такие досмотры должны осуществляться с полным соблюдением прав человека и сохранением его человеческого достоинства.

#### Уровень охраны 2

9.16. На уровне охраны 2 ПОС должен установить охранные меры, которые бы защищали против повышенного риска инцидента,

угрожающего охране, чтобы обеспечить повышенную бдительность и более строгий контроль, что включает:

9.16.1. назначение дополнительного персонала для патрулирования палубы в спокойные часы, чтобы пресечь несанкционированный доступ;

9.16.2. ограничение числа мест проникновения на судно путем определения, какие должны быть закрыты, и средства их надежного запираания;

9.16.3. пресечение доступа со стороны воды, включая, например, в связи с портовыми средствами, обеспечение патрулирования на лодках;

9.16.4. установление в тесном сотрудничестве с портовыми средствами зоны ограниченного доступа на судно со стороны берега;

9.16.5. увеличение частоты и подробности поиска людей, личных вещей и автомобилей, заезжающих или погружаемых на судно;

9.16.6. сопровождение посетителей на судне;

9.16.7. дополнительный инструктаж по безопасности для всего судового персонала по любым выявленным угрозам, повторное обращение внимания на процедуры отчетности по подозрительным людям, объектам или деятельности и подчеркивание необходимости повышенной бдительности;

9.16.8. проведение полного или частичного досмотра судна.

#### Уровень охраны 3

9.17. На уровне охраны 3 судно должно соответствовать инструкциям, выпускаемым лицами, ответственными за реагирование на инцидент, угрожающий охране, или в случае его угрозы. В ПОС должны быть подробно описаны охранные меры, которые могут быть приняты на судне в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и портовыми средствами, что может включать:

9.17.1. ограничение доступа в разовую контролируемую точку доступа;

9.17.2. предоставление доступа только лицам, ответственным за принятие ответных мер в случае инцидента, угрожающего охране или в случае его угрозы;

- 9.17.3. маршруты следования лиц на борту;
- 9.17.4. приостановление посадки или спуска;
- 9.17.5. приостановление погрузо-разгрузочных операций, поставок и т. д.;
- 9.17.6. эвакуация судна;
- 9.17.7. движение судна;
- 9.17.8. подготовка к полному или частичному досмотру судна;

#### Участки ограниченного доступа на судне

9.18. В ПОС должны быть указаны зоны ограниченного доступа на судне, обозначены их границы, время действия, охранные меры, которые необходимо предпринять, чтобы проконтролировать доступ, и лица, ответственные за контроль внутри этих зон. Назначение зон ограниченного доступа:

- 9.18.1. предотвратить несанкционированный доступ;
  - 9.18.2. защитить пассажиров, судовой персонал и персонал портовых средств или других учреждений, имеющий право находиться на борту;
  - 9.18.3. защитить чувствительные с точки зрения охраны зоны на судне;
  - 9.18.4. защитить груз и судовые запасы от порчи.
- 9.19. ПОС должен обеспечить, применение четко обозначенных политики и практики для контроля во все зоны ограниченного доступа.
- 9.20. В ПОС должно быть предусмотрено, что все зоны ограниченного доступа должны быть четко обозначены, с указанием, что доступ в них ограничен и присутствие неуполномоченных лиц в данных зонах представляет собой нарушение охраны.
- 9.21. К зонам ограниченного доступа могут относиться:
- 9.18.1. навигационный мостик, машинные отделения категории А и другие посты управления, как описано в главе И-2;
  - 9.18.2. помещения, в которых находится оборудование и системы по охране и наблюдению, их органы управления и органы управления освещением;
  - 9.18.3. системы вентиляции и воздушного кондиционирования и другие подобные помещения;

- 9.18.4. помещения с доступом к цистернам питьевой воды, насосам или коллекторам;
- 9.18.5. помещения, содержащие опасные грузы или опасные вещества;
- 9.18.6. помещения, в которых установлены грузовые насосы и органы их управления;
- 9.18.7. грузовые помещения и помещения, содержащие судовые запасы;
- 9.18.8. жилые помещения команды;
- 9.18.9. любые другие помещения, указанные ДЛК через ООС, доступ в которые должен быть ограничен, чтобы обеспечить охрану судна.

#### Уровень охраны 1

- 9.22. На уровне охраны 1 ПОС должен установить охранные меры, применимые в зонах ограниченного доступа, что может включать:
- 9.22.1. запирание или закрытие мест доступа;
  - 9.22.2. использование оборудования наблюдения для контроля за зонами;
  - 9.22.3. использование охранников или патрулей;
  - 9.22.4. использование автоматических устройств обнаружения проникновения для предупреждения судового персонала о несанкционированном доступе.

#### Уровень охраны 2

- 9.23. На уровне охраны 2 частота и интенсивность контроля и контроль доступа в зоны ограниченного доступа должны быть повышены, чтобы обеспечить пропуск только уполномоченных лиц. ПОС должен установить дополнительные охранные меры, которые необходимо применить, что может включать:
- 9.23.1. установление зон ограниченного доступа, примыкающих к местам доступа;
  - 9.23.2. оборудование постоянного наблюдения;
  - 9.23.3. выделение дополнительного персонала для охраны и патрулирования зон ограниченного доступа.

### Уровень охраны 3

- 9.24. На уровне охраны 3 судно должно отвечать требованиям инструкций, выпущенных лицами, ответственными за реагирование на инцидент, угрожающий охране, или в случае его угрозы. В ПОС должны быть подробно описаны охранные меры, которые необходимо предпринять на судне в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и портовыми средствами, что может включать:
- 9.24.1. установление дополнительных зон ограниченного доступа на судне поблизости от инцидента, угрожающего охране или предполагаемого местоположения угрозы охране, доступ в которые закрыт;
  - 9.24.2. досмотр зон ограниченного доступа как часть досмотра судна.

### Обработка груза

- 9.25. Охранные меры, относящиеся к грузообработке, включают:
- 9.25.1. предотвращение порчи;
  - 9.25.2. предотвращение погрузки груза, который не предназначен к перевозке и не должен приниматься и храниться на борту.
- 9.26. Охранные меры, некоторые из них могут быть применены совместно с портовыми средствами и должны включать процедуры контроля описи в местах доступа на судно. Попав на борт судна, груз должен быть легко идентифицируемым на предмет его разрешения к погрузке на судно. Кроме того, должны быть разработаны охранные меры, чтобы груз, попавший на борт судна, не был испорчен.

### Уровень охраны 1

- 9.27. На уровне охраны 1 ПОС должен установить охранные меры, которые необходимо предпринять в процессе грузообработки, что может включать:
- 9.27.1. постоянную проверку груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений перед и в процессе грузообработки;

- 9.27.2. проверки, обеспечивающие соответствие погруженного груза грузовой документации;
  - 9.27.3. совместно с портовыми средствами обеспечение того, что автотранспорт, предназначенный для погрузки на борт автомобилевозов, Ро-Ро и пассажирских судов, был подвергнут досмотру перед погрузкой, как часто это требуется ПОС;
  - 9.27.4. проверку пломб или других методов предотвращения порчи.
- 9.28. Проверка груза может быть выполнена следующими средствами:
- 9.28.1. визуальный и физический осмотр;
  - 9.28.2. использование сканирующего/специального оборудования для досмотра, механических устройств или собак.
- 9.29. Когда груз перевозят регулярно или через равные промежутки времени, ДЛК или ЛКС могут после консультаций с портовыми средствами заключить соглашение с грузоотправителями или другими лицами, ответственными за этот груз, о проверке на месте, опечатывании, разработке графиков, сопроводительной документации и т. д. Такие соглашения должны быть согласованы с ответственным ДЛПС и переданы ему.

### Уровень охраны 2

- 9.30. На уровне охраны 2 ПОС должен установить дополнительные охранные меры, применимые при грузообработке, что может включать:
- 9.30.1. подробную проверку груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений;
  - 9.30.2. усиленную проверку, обеспечивающую погрузку только запланированного груза;
  - 9.30.3. усиленный досмотр автомобилей, предназначенных к погрузке на автомобилевоз, Ро-Ро и пассажирские суда;
  - 9.30.4. повышенную частоту и тщательность проверки пломб или другие методы, используемые для предотвращения порчи.
- 9.31. Тщательная проверка груза может быть выполнена следующими средствами:
- 9.31.1. повышенная частота и тщательность визуального и физического осмотра;
  - 9.31.2. повышенная частота использования сканирующего/специального оборудования для досмотра, механических устройств или собак;

9.31.3. координация с грузоотправителем или другими ответственными сторонами усиленных охранных мер в соответствии с имеющимися соглашениями и процедурами.

### Уровень охраны 3

9.32. На уровне охраны 3 судно должно отвечать требованиям инструкций, выпущенных лицами, ответственными за реагирование на инцидент, угрожающий охране, или в случае его угрозы. В ПОС должны быть подробно описаны охранные меры, которые могут быть предприняты на судне в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и портовыми средствами, что может включать:

9.32.1. приостановку погрузки или разгрузки груза;

9.32.2. проверку описи опасных грузов и опасных веществ, перевозимых на борту, если таковые имеются, и их месторасположение.

### Поставка судовых запасов

9.33. Охранные меры относительно поставки судовых запасов должны включать следующее: 1) проверку судовых запасов и целостности упаковки; 2) предотвращение приемки судовых запасов без проверки; 3) предотвращение порчи; 4) предотвращение приемки судовых запасов, если не поступали заказы.

9.34. Для судов, регулярно пользующихся портовыми средствами, может быть уместным создать процедуры, охватывающие судно, его поставщиков и портовые средства, включающие оповещение и нормирование времени поставок и их документацию. Всегда должен существовать способ подтвердить, что запасы, представленные для поставки, сопровождаются свидетельством о том, что они были заказаны для судна.

### Уровень охраны 1

9.35. На уровне охраны 1 ПОС должен устанавливать охранные меры, которые необходимо осуществить при поставках запасов на судно, что может включать:

9.35.1. проверку перед погрузкой на судно того, что запасы соответствуют заказу;

9.35.2. обеспечение немедленного надежного крепления судовых запасов.

### Уровень охраны 2

9.36. На уровне охраны 2 ПОС должен устанавливать дополнительные охранные меры, которые необходимо применить при поставке на судно судовых запасов путем проверок до погрузки запасов на борт и интенсификация проверок.

### Уровень охраны 3

9.37. На уровне охраны 3 судно должно соответствовать инструкциям, выпущенным лицами, ответственными за принятие ответных действий при инциденте, угрожающем безопасности или его угрозе. В ПОС должны быть подробно описаны охранные меры, которые можно предпринять на судне в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и портовыми средствами, что может включать:

9.37.1. более интенсивные проверки судовых запасов;

9.37.2. подготовку к ограничению или приостановлению обработки судовых запасов;

9.37.3. отказ принять судовые запасы на борт судна.

### Обработка багажа без сопровождения

9.38. В ПОС должны быть определены охранные меры, которые необходимо предпринять, чтобы владелец багажа без сопровождения (т. е. любой багаж, включая личные вещи, которые следуют отдельно от пассажира или членов команды) в пункте проверки или досмотра был установлен и багаж подвергнут просмотру, включая досмотр перед погрузкой на борт судна.

Не предусматривается, чтобы такой багаж подвергался просмотру как на судне, так и на портовых средствах и если в обоих

местах есть хорошее оборудование, ответственность за просмотр ложится на портовые средства.

Тесное сотрудничество с портовыми средствами очень важно, и необходимо предпринять меры для обеспечения того, чтобы с багажом без сопровождения обращались аккуратно после его просмотра.

#### Уровень охраны 1

- 9.39. На уровне охраны 1 ПОС должен устанавливать охранные меры, применяемые при обработке багажа без сопровождения для обеспечения того, чтобы багаж без сопровождения был просмотрен или досмотрен на 100 процентов, что может также включать его просмотр на рентгеновском оборудовании.

#### Уровень охраны 2

- 9.40. На уровне охраны 2 ПОС должен устанавливать дополнительные охранные меры, применяемые при обработке багажа без сопровождения, что включает 100 процентный просмотр на рентгеновском оборудовании всего багажа без сопровождения.

#### Уровень охраны 3

- 9.41. На уровне охраны 3 судно должно соответствовать инструкциям, выпущенным лицами, ответственными за ответные меры при инциденте, угрожающем безопасности, или его угрозе. В ПОС должны быть подробно описаны охранные меры, которые могут быть предприняты на судне в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и портовыми средствами, что может включать:

- 9.41.1. более интенсивный просмотр багажа, например, на рентгеновском оборудовании, как минимум, под двумя углами;
- 9.41.2. подготовка к ограничению или приостановлению обработки багажа без сопровождения;
- 9.41.3. отказ принять багаж без сопровождения на борт судна.

#### Наблюдение за охраной судна (контроль защищенности судна)

- 9.42. На судне должна быть предусмотрена возможность вести наблюдение на судне, в зонах ограниченного доступа на судне и на территориях вокруг судна. Такая возможность наблюдения может состоять из:
- 9.42.1. освещения;
  - 9.42.2. вахтенных, охранников и палубных вахт, включая дозорные обходы (патрули);
  - 9.42.3. автоматического устройства обнаружения проникновения и оборудования для наблюдения.
- 9.43. При использовании автоматические устройства обнаружения проникновения должны включать звуковую и/или визуальную тревогу в месте, которое постоянно посещается, или находится под постоянным наблюдением.
- 9.44. ПОС должен определить процедуры и оборудование, необходимое на каждом уровне охраны, и средства обеспечения того, что оборудование для наблюдения способно постоянно выполнять свои функции, включая учет возможных последствий погодных условий или перебоев подачи электроэнергии.

#### Уровень охраны 1

- 9.45. На уровне охраны 1 ПОС должен определить необходимые охранные меры, которые могут состоять из комбинации освещения, вахтенных, охранников или использования оборудования охраны и наблюдения, чтобы позволить судовой команде наблюдать за судном в целом и, в частности, за перилами и зонами ограниченного доступа.
- 9.46. Палубы судна и места доступа должны быть освещены в темное время суток и периоды плохой видимости при осуществлении взаимодействия судно-порт или в портовых средствах или месте якорной стоянки, если необходимо.
- Если необходимо, в пути суда должны быть максимально освещены всеми имеющимися способами, учитывая требования безопасной навигации и действующей Конвенция о предотвращении столкновений судов.
- Необходимо принять во внимание следующие моменты при установлении надлежащего уровня и месторасположения средств освещения:

- 9.46.1. судовая команда должна быть способна обнаружить действия, осуществляемые за пределами судна как со стороны берега, так и со стороны моря;
- 9.46.2. сектор обзора должен включать само судно и площадь вокруг него;
- 9.46.3. сектор обзора должен облегчать идентификацию личности членов команды в местах доступа;
- 9.46.4. обзор может быть осуществлен через координацию действий с портовыми средствами.

### Уровень охраны 2

- 9.47. На уровне охраны 2 ПОС должен определять дополнительные охраняемые меры, которые необходимо предпринять для усиления возможностей по наблюдению и контролю, что может включать:
  - 9.47.1. повышение частоты и тщательности патрулей охраны;
  - 9.47.2. повышение сектора охвата и интенсивности освещения или использование охраны, наблюдения и оборудования;
  - 9.47.3. выделение дополнительного персонала на посты охраны;
  - 9.47.4. координацию действий с патрулями на шлюпках со стороны моря и пешеходных или автомобильных патрулей со стороны берега, если таковые предусмотрены.
- 9.48. Дополнительное освещение может потребоваться, чтобы защитить от повышенного риска инцидентов, угрожающих безопасности. Если необходимо, дополнительные требования к освещению могут быть соблюдены путем договоренности с портовыми средствами о предоставлении дополнительного освещения со стороны берега.

### Уровень охраны 3

- 9.49. На уровне охраны 3 судно должно соответствовать инструкциям, выпущенным лицами, ответственными за принятие ответных мер в случае инцидента, угрожающего безопасности, или в случае его угрозы. В ПОС должны быть подробно описаны охраняемые меры, которые можно предпринять на судне в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и портовыми средствами, что может включать:

- 9.49.1. включение всего освещения или подсветки в непосредственной близости от судна;
- 9.49.2. включение всего оборудования наблюдения на борту, способного записывать происходящее в непосредственной близости от судна;
- 9.49.3. максимизацию времени записи осуществляемого оборудованием наблюдения;
- 9.49.4. подготовка подводной проверки корпуса судна;
- 9.49.5. принятие мер, включая медленное проворачивание винтов судна, чтобы предотвратить доступ к корпусу судна из-под воды.

### Различия уровней охраны

- 9.50. ПОС должен детализировать процедуры и охраняемые меры, которые бы могли быть применены на судне, если судно находится на более высоком уровне охраны, чем то, что применяется к портовым средствам.

### Виды деятельности, не описанные в Кодексе

- 9.51. ПОС должен устанавливать подробности процедур и охраняемых мер, которые могут быть применены, когда судно:
  - 9.51.1. находится в порту государства, которое не принадлежит к числу Договаривающихся правительств;
  - 9.51.2. взаимодействует с судном, к которому данный Кодекс не применяется\*;
  - 9.51.3. взаимодействует с стационарными или плавучими платформами или ПБУ на месте;
  - 9.51.4. взаимодействует с портом или портовыми средствами, от которых не требуется соблюдение требований главы XI-2 и части А данного Кодекса.

\* См. «Дальнейшая работа Международной морской организации по повышению уровня охраны на море и введение соответствующих мер, направленных на повышение уровня охраны судов, портовых средств, плавучих буровых установок на точках бурения, а также стационарных и плавучих платформ, на которые не распространяется глава XI-2 Международной конвенции СОЛАС 1974 г.», одобренной Конференцией СОЛАС (резолюция [3] и [7] соответственно).



## Декларации об охране (ДО)

- 9.52. ПОС должен подробно устанавливать, как будут обрабатываться запросы на ДО со стороны портовых средств и обстоятельства, в которых само судно должно требовать ДО.

## Проверка и пересмотр

- 9.53. ПОС должен устанавливать, как ДЛК и ЛКС должны проверять постоянную эффективность ПОС и процедуру, которой необходимо следовать, чтобы рассматривать, обновлять или изменять ПОС.

## 10. Отчетные документы (ведение записей)

- 10.1. Отчетные документы должны быть доступны специально уполномоченным офицерам Договаривающихся правительств с целью проверки, что содержание Планов охраны судна внедряется.
- 10.2. Отчетные документы могут храниться любым образом, но должны быть защищены от несанкционированного доступа или разглашения.

11. Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК)  
Соответствующие инструкции даны в разделах 8, 9 и 13.

12. Лицо командного состава, ответственное за охрану судна (ЛКС)  
Соответствующие инструкции даны в разделах 8, 9 и 13.

## 13. Теоретическая и практическая подготовка по охране судна Подготовка

- ✓ 13.1. Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК), соответствующий береговой персонал компании и лицо команд-

ного состава, ответственного за охрану судна (ЛКС), должны иметь знания и подготовку в некоторых или по всем ниже перечисленным дисциплинам:

- 13.1.1. управление охраной;
  - 13.1.2. соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
  - 13.1.3. соответствующие правительственные законы и руководства;
  - 13.1.4. обязанности и функции других охранных организаций;
  - 13.1.5. методология оценки охраны судна;
  - 13.1.6. методы освидетельствований и проверок охраны судна;
  - 13.1.7. судовые и портовые операции и условия;
  - 13.1.8. охранные меры на судне и портовых средствах;
  - 13.1.9. аварийная готовность, ответные действия и аварийные планы;
  - 13.1.10. техника инструктажа по обучению и образованию по вопросам охраны, включая мероприятия и процедуры по охране;
  - 13.1.11. обращение с конфиденциальной информацией по охране и охранным коммуникациям;
  - 13.1.12. знание современных угроз и моделей охраны;
  - 13.1.13. распознавание и обнаружение видов оружия, опасных веществ и устройств;
  - 13.1.14. распознавание на недискриминационной основе характеристик и поведенческих моделей лиц, представляющих потенциальную угрозу охране;
  - 13.1.15. технологии, используемые для обмана охранных мер;
  - 13.1.16. охранный оборудование и системы и их операционные ограничения;
  - 13.1.17. методы проведения проверок, инспекций, контроля и наблюдения;
  - 13.1.18. методы физического досмотра и внешних проверок;
  - 13.1.19. практическая подготовка по охране, включая тренировки и с портовыми средствами;
  - 13.1.20. оценка практической подготовки по охране;
- 13.2. Кроме того, ЛКС должно иметь знания и подготовку по некоторым или по всем ниже перечисленным вопросам, смотря по ситуации:
- 13.2.1. план судна;

- 13.2.2. план охраны судна и соответствующие процедуры (включая подготовку, как действовать в различных ситуациях на основе типовых ситуаций);
- 13.2.3. технологии управления и контроля толпы;
- 13.2.4. управление охранными системами и оборудованием;
- 13.2.5. тестирование, калибровка и обслуживание в море охранного оборудования и систем.
- 13.3. Судовая команда, имеющая особые охранные обязанности, должна иметь достаточные знания и способность выполнять распределенные обязанности, включая:
  - 13.3.1. знание существующих опасностей и моделей охраны;
  - 13.3.2. распознавание и обнаружение различных видов оружия, опасных веществ и устройств;
  - 13.3.3. распознавание характеристик и поведенческих моделей лиц, представляющих потенциальную угрозу охране;
  - 13.3.4. технологии, используемые для обмана охранных мер;
  - 13.3.5. технологии управления и контроля толпы;
  - 13.3.6. коммуникации, связанные с охраной;
  - 13.3.7. знание аварийных процедур и планов;
  - 13.3.8. управление охранным оборудованием и системами;
  - 13.3.9. тестирование, калибровка и обслуживание в море охранного оборудования и систем;
  - 13.3.10. технологии проверки, контроля и наблюдения;
  - 13.3.11. методы физического досмотра людей, ручной клади, багажа, груза и судовых запасов.
- 13.4. Весь остальной судовой персонал должен обладать достаточными познаниями и быть знаком с соответствующими положениями ПОС, включая:
  - 13.4.1. значение и последующие требования различных уровней охраны;
  - 13.4.2. знание аварийных процедур и планов;
  - 13.4.3. распознавание и обнаружение различных видов оружия, опасных веществ и устройств;
  - 13.4.4. распознавание на недискриминационной основе характеристик и поведенческих шаблонов людей, которые могут представлять потенциальную угрозу охране;
  - 13.4.5. технологии, используемые для обмана охранных мер.

## Практическая подготовка

- 13.5. Задача практической подготовки — обеспечить, чтобы судовой персонал профессионально исполнял распределенные охранные обязанности на всех уровнях охраны и выявлял любые проблемы, связанные с охраной, которые требуют решения.
- 13.6. Чтобы обеспечить эффективное внедрение положений ПОС, учения должны проводиться как минимум раз в три месяца. Кроме того, в случаях, когда более 25 процентов команды поменялось единоразово, все члены команды, ни разу не участвовавшие в каких-либо учениях на данном судне за последние 3 месяца, должны принять участие в учении в течение 1 недели после перехода на новую работу. Эти учения должны проверять отдельные элементы плана, как например, угрозы охране, перечисленные в параграфе 8.9.
- 13.7. Различные типы занятий, которые могут включать участие ДЛК, ДЛПС, соответствующих органов Договаривающихся правительств, а также помощников капитана по охране судна, если такие имеются, должны проводиться, как минимум, раз в календарный год и с перерывом между занятиями не менее 18 месяцев. На данных занятиях должны быть проверены связи, координация, наличие ресурсов и ответная реакция. Занятия могут проходить в следующем виде:
  - 13.7.1. полномасштабные или на рабочих местах;
  - 13.7.2. теоретическое моделирование или семинар;
  - 13.7.3. комбинирование с другими видами занятий, такими, как досмотр и спасение или занятия по аварийному реагированию.
- 13.8. Участие Компании в занятиях с другим Договаривающимся правительством должно быть признано Администрацией.

## 14. Охрана портовых средств

Соответствующие инструкции даны в разделах 15, 16 и 18.

## 15. Оценка охраны портового средства

### Общие положения

- 15.1. Оценка охраны портового средства (ООПС) может быть произведена Признанной организацией по охране (ПОО). Однако одобрение осуществленной ООПС может быть выдано соответствующим Договаривающимся правительством.
- 15.2. Если Договаривающееся правительство использует ПОО для рассмотрения и проверки соответствия ООПС, ПОО не должна быть связана с любой другой ПОО, которая подготавливала или помогала в подготовке такой оценки.
- 15.3. ООПС должна рассматривать следующие элементы портовых средств:
- 15.3.1. физическая охрана;
  - 15.3.2. конструкционная целостность;
  - 15.3.3. системы защиты персонала;
  - 15.3.4. процедурные политики;
  - 15.3.5. системы радио- и телекоммуникаций, включая компьютерные системы и сети;
  - 15.3.6. соответствующая транспортная инфраструктура;
  - 15.3.7. коммунальные службы;
  - 15.3.8. другие области, которые, будучи поврежденными или использованными для незаконного наблюдения, подвергают опасности людей, собственность или операции на портовом средстве.
- 15.4. Те, кто участвуют в ООПС, должны быть способны воспользоваться помощью экспертов в отношении:
- 15.4.1. знания существующих угроз и моделей охраны;
  - 15.4.2. распознавания и обнаружения различных видов оружия, опасных веществ и устройств;
  - 15.4.3. распознавания на недискриминационной основе характеристик и поведенческих шаблонов людей, которые могут представлять потенциальную угрозу охране;
  - 15.4.4. технологий, используемых для обмана охранных мер;
  - 15.4.5. методы провоцирования инцидента, угрожающего безопасности;
  - 15.4.6. последствия взрывов конструкций и служб портовых средств;

- 15.4.7. охрана портовых средств;
- 15.4.8. деловая практика в порту;
- 15.4.9. планирование на случай чрезвычайных обстоятельств, готовность к непредвиденным обстоятельствам и ответные действия;
- 15.4.10. меры физической охраны, например, ограда;
- 15.4.11. системы радио- и телекоммуникаций, включая компьютерные системы и сети;
- 15.4.12. транспортное и гражданское машиностроение;
- 15.4.13. судовые и портовые операции.

### Идентификация и оценка важного имущества и инфраструктуры, защита которых является первоочередной

- 15.5. Идентификация и оценка важного имущества и инфраструктуры — это процесс, в ходе которого устанавливается относительная важность конструкций и средств для функционирования портового средства. Данный процесс идентификации и оценки важен, потому что создаст основу для фокусирования усилий на том имуществе и конструкциях, которые важно защищать более всего от инцидентов, угрожающих безопасности. Данный процесс должен принимать во внимание возможность гибели людей, экономическую важность порта, символическую ценность и наличие правительственных установок.
- 15.6. Идентификация и оценка важного имущества и инфраструктуры должна быть использована для установления приоритетности их относительной важности для защиты. Основная задача — избежать смерти или травмы. Важно также учесть, насколько портовые средства, конструкции и установки могут продолжать функционировать без имущества и насколько быстро возможно восстановление нормального функционирования.
- 15.7. Имущество и инфраструктура, которые могут быть признаны важными для защиты, могут включать:
- 15.7.1. подходы, входы, подъезды и места стоянки, маневрирования и причалы;
  - 15.7.2. грузовые средства, терминалы, склады и оборудование для обработки груза;

- 15.7.3. системы, такие, как система электроснабжения, радио- и телекоммуникационные системы и компьютерные системы и сети;
  - 15.7.4. системы управления движением судов в портах и навигационные средства;
  - 15.7.5. энергетические установки, трубопроводы для перекачки груза и водоснабжения;
  - 15.7.6. мосты, рельсы, дороги;
  - 15.7.7. портовые вспомогательные суда, включая лоцманские катера, буксиры, лихтеры и т. д.;
  - 15.7.8. оборудование и системы охраны и наблюдения;
  - 15.7.9. акватория, примыкающая к портовым средствам.
- 15.8. Четкое установление имущества и инфраструктуры важно для оценки требований к охране портовых средств, приоритизации защитных мер и решений относительно распределения ресурсов с целью лучшей защиты портовых средств.
- Процесс может включать консультации с соответствующими органами относительно конструкций, примыкающих к портовым средствам, которые могли бы нанести ущерб внутри средства или быть использованы для нанесения ущерба средству, или для незаконного наблюдения за средством, или для отвлечения внимания.

**Установление возможных угроз имуществу и инфраструктуре и вероятность их возникновения для того, чтобы установить охранные меры и определить их приоритетность**

- 15.9. Возможные действия, которые могут угрожать охране имущества и инфраструктуре, и методы проведения этих действий должны быть идентифицированы, чтобы оценить подверженность данного имущества или места инциденту, угрожающему безопасности, и определить и приоритизировать требования к охране, чтобы начать планирование и выделение ресурсов.
- Установление и оценка каждого потенциального действия и его метод должны основываться на различных факторах, включая оценку угрозы, осуществляемую правительственными органами. Устанавливая и оценивая угрозы, лица, проводящие оценку, не должны полагаться на наихудший вариант при планировании и выделении ресурсов.

- 15.10. ООПС должна включать оценку, предпринятую при консультациях с соответствующими национальными организациями по охране, чтобы установить:
- 15.10.1. все возможные аспекты деятельности портовых средств, включая движение судов в средствах, которые могут быть подвергнуты атаке;
  - 15.10.2. вероятные последствия с точки зрения гибели людей, ущерба собственности, экономическим проблемам, включая нарушения транспортных систем и атаку на или в портовых средствах;
  - 15.10.3. возможности и намерения возможных нападающих;
  - 15.10.4. возможный тип или типы атаки при проведении общей оценки уровня риска, против которого должны быть разработаны охранные меры.
- 15.11. ООПС должна учитывать все возможные угрозы, которые могут включать следующие типы инцидентов, угрожающих безопасности:
- 15.11.1. ущерб или разрушение портовых средств или судна, например, взрывными устройствами, поджогом, саботажем или вандализмом;
  - 15.11.2. угон или захват судна или людей на борту;
  - 15.11.3. порча груза, важного судового оборудования или систем, или судовых запасов;
  - 15.11.4. несанкционированный доступ или использование, включая наличие безбилетных пассажиров;
  - 15.11.5. контрабанда оружия или оборудования, включая оружие массового поражения;
  - 15.11.6. использование судна для провоза лиц, собирающихся совершить инцидент, угрожающий безопасности, и их оборудования;
  - 15.11.7. использование самого судна в качестве оружия или средства причинения ущерба или разрушения;
  - 15.11.8. блокирование входа в порт, шлюзов, подходов и т. д.;
  - 15.11.9. ядерная, биологическая и химическая атака.
- 15.12. Процесс должен включать консультации с соответствующими органами по конструкциям, примыкающим к портовым средствам, которые могут нанести ущерб внутри средства или быть использованы для нанесения ущерба средству или для незаконного наблюдения за средством или для отвлечения внимания.

**Определение, выбор и установление приоритетов в отношении контрмер и процедурных изменений, а также уровня их эффективности при повышении защищенности**

- 15.13. Определение контрмер и установление в их отношении приоритетов производится с целью принятия наиболее эффективных мер безопасности для повышения защищенности портовых средств и средств связи судна с портом.
- 15.14. Охранные меры следует выбирать с учетом того, снижают они вероятность нападения или нет, и оценивать на основе информации, включающей следующее:
- 15.14.1. освидетельствования и проверки безопасности;
  - 15.14.2. консультации с владельцами и операторами портовых средств, а также, если необходимо, с владельцами/операторами средств, находящихся поблизости;
  - 15.14.3. информацию об инцидентах, угрожавших безопасности в прошлом;
  - 15.14.4. операции внутри портового средства.

**Определение степени защищенности (уязвимости)**

- 15.15. Определение степени защищенности конструкций, систем защиты персонала, процессов или другого, что может привести к инцидентам, угрожающим безопасности, может быть использовано при выборе мер обеспечения полной или частичной защищенности. Путем анализа можно, например, обнаружить незащищенность системы охраны портового средства или инфраструктуры (запасы воды, мостики и т. д.), которую можно устранить физическими методами, такими, как стационарные перегородки, сигналы тревоги, оборудование наблюдения и т. п.
- 15.16. Степень защищенности следует определять с учетом следующего:
- 15.16.1. доступности портового средства по воде и берегу и возможности швартовки судов у средства;
  - 15.16.2. конструктивной целостности пирсов, средств и связанных с ними конструкций;
  - 15.16.3. принятых мер и процедур безопасности, включая системы опознавания;

- 15.16.4. принятых мер и процедур безопасности, относящихся к портовым услугам и оборудованию;
- 15.16.5. мер, необходимых для защиты радио- и телекоммуникационного оборудования, портовых услуг и оборудования, включая компьютерные системы и сети;
- 15.16.6. примыкающих участков, которые могут быть использованы во время или с целью нападения;
- 15.16.7. соглашений, заключенных с частными компаниями, занимающимися охраной на воде/на берегу;
- 15.16.8. любых, вступающих в противоречие друг с другом, методик, входящих в состав мер и процедур по охране и безопасности;
- 15.16.9. любых, вступающих в противоречие друг с другом, должностных инструкций, относящихся к портовым средствам и охране;
- 15.16.10. любого давления на персонал;
- 15.16.11. любых недостатков, выявленных в процессе теоретической и практической подготовки;
- 15.16.12. любых недостатков, выявленных в процессе ежедневной эксплуатации, в результате отказов оборудования и срабатывания предупредительной сигнализации, в отчетах о проблемах, связанных с охраной, при проведении контрольных мероприятий, проверок и т. п.

**16. План охраны портового средства. Общие положения**

- 16.1. Подготовка Плана охраны портового средства (ПОПС) входит в обязанности должностного лица портового средства, ответственного за охрану (ДЛПС). Хотя ДЛПС не обязательно должно лично выполнять все работы, предписываемые ему, на нем лежит конечная ответственность за их надлежащее исполнение.
- 16.2. Содержание каждого отдельного ПОПС должно быть различным в зависимости от конкретного портового средства. В Оценке охраны портового средства (ООПС) должно быть приведено описание портового средства и существующих рисков для безопасности, исходя из чего возникла необходимость в назначении ДЛПС и разработке ПОПС.

Указанное описание, а также другие соображения, проистекающие из местных и национальных особенностей, потребуются для составления ПОПС и для разработки мер, призванных свести к минимуму вероятность нарушения безопасности и последствия существующих рисков. Правительства-участники могут подготовить предложения по составлению и содержанию ПОПС.

16.3. Все ПОПС должны содержать следующую информацию:

16.3.1. полное название организации, занимающейся охраной портового средства;

16.3.2. связи организации с соответствующими властями и системы коммуникации, необходимые для постоянной эффективной деятельности организации и её связей с другими участвующими сторонами, включая экипажи судов, находящихся в порту;

16.3.3. подробное описание принятых мер как оперативных, так и физических, предусмотренных основным уровнем безопасности 1;

16.3.4. подробное описание дополнительных мер безопасности, позволяющих портовому средству без промедления перейти на уровень охраны 2, а при необходимости и на уровень охраны 3;

16.3.5. информацию, необходимую для регулярной проверки ПОПС и внесения в него изменений на основе опыта и перемены обстановки, а также;

16.3.6. передачи сведений о мероприятиях соответствующим правительствам-участникам по принятым каналам.

16.4. Подготовка эффективного ПОПС должна базироваться на тщательной оценке всех вопросов, касающихся безопасности портового средства, включающей, в частности, тщательную оценку физических и эксплуатационных характеристик конкретного портового средства.

16.5. Правительства-участники должны одобрять ПОПС портовых средств, находящихся под их юрисдикцией.

Правительствами-участниками должны быть разработаны процедуры для оценки непрерывной эффективности каждого ПОПС и может быть потребовано внесение изменений в ПОПС до его первоначального одобрения или после его одобрения.

ПОПС должен предусматривать хранение журналов учёта инцидентов, угрожающих безопасности, и угроз, а также проверок,

курсов теоретического и практического обучения в качестве подтверждения выполнения указанных требований.

16.6. Меры безопасности, предусмотренные ПОПС, должны быть реализованы в течение приемлемого срока его одобрения, и в ПОПС должны быть оговорены сроки реализации каждой из мер. Если при их реализации возможны какие-либо задержки, этот вопрос должен быть обсуждён с правительством-участником, ответственным за одобрение ПОПС, и должна быть достигнута договорённость об удовлетворительных альтернативных временных мерах по охране на соответствующий промежуточный срок.

16.7. Применение огнестрельного оружия на борту судов или вблизи их, а также внутри портовых средств, может создавать значительную угрозу безопасности, в частности в связи с присутствием определённых опасных и взрывчатых веществ, которую нужно рассмотреть особенно внимательно.

Если правительство страны-участника сочтёт необходимым использование в соответствующих зонах вооружённого персонала, оно должно позаботиться о том, чтобы такой персонал имел соответствующие лицензии и умел пользоваться своим оружием, а также, чтобы он знал о конкретной угрозе безопасности, существующей в данной зоне. Если правительством-участником будет санкционировано применение огнестрельного оружия, оно должно разработать специальное руководство по безопасному использованию последнего.

ПОПС должен включать специальные указания на этот счёт, в частности о применимости оружия на судах, перевозящих опасные грузы и взрывчатые вещества.

#### Организация и осуществление охраны портового средства

16.8. В дополнение к указаниям, приведенным в пункте 16.3, ПОПС должен включать следующие положения, относящиеся ко всем уровням безопасности:

16.8.1. роль и структура организации, занимающейся охраной портового средства;

16.8.2. обязанности, ответственность и требования в отношении подготовки всего персонала портового средства с упоминанием роли в обеспечении охраны и показателей ра-

боты, необходимых для оценки эффективности работы каждого сотрудника;

- 16.8.3. связи организации, занимающейся охраной портового средства, с другими национальными или местными органами, отвечающими за охрану;
- 16.8.4. системы, позволяющие осуществлять эффективную и непрерывную связь между персоналом, занимающимся охраной портового средства, и судами, находящимися в порту, а при необходимости и национальными или местными органами, отвечающими за охрану;
- 16.8.5. процедуры или меры, необходимые для обеспечения упомянутой непрерывной связи;
- 16.8.6. процедуры и меры защиты охраняемой информации в твёрдом или электронном формате;
- 16.8.7. процедуры оценки непрерывной эффективности охранных мер, процедур и оборудования, включая распознавание и реагирование на выход из строя и неполадки оборудования;
- 16.8.8. процедуры предоставления и оценки отчётов о возможных недостатках охраны и по связанным с ней вопросам;
- 16.8.9. процедуры, относящиеся к грузообработке;
- 16.8.10. процедуры, касающиеся доставки судовых запасов;
- 16.8.11. процедуры ведения и обновления перечней опасных грузов и взрывчатых веществ и их местонахождение внутри портового средства;
- 16.8.12. средства оповещения и получения услуг морских патрулей и специализированных поисковых команд, в том числе по поиску взрывных устройств и под водой;
- 16.8.13. процедуры для облегчения помощнику капитана по охране судна подтверждения личности желающих подняться на борт, при наличии соответствующей просьбы;
- 16.8.14. процедуры, дающие возможность судовому персоналу проводить отпуск на берегу, а также позволяющие производить замену персонала и обеспечивающие доступ на судно посетителей, включая представителей профсоюзов моряков.

16.9. В остальной части данного раздела рассматриваются охранные меры, которые можно принимать на каждом уровне безопасности, а именно в главах:

16.9.1. Доступ в портовое средство;

16.9.2. Зоны ограниченного доступа внутри портового средства;

16.9.3. Грузообработка;

16.9.4. Доставка судовых запасов;

16.9.5. Обработка багажа, отправляемого без сопровождения;

16.9.6. Контроль безопасности портового средства. Доступ в портовое средство

16.10. В ПОПС должны оговариваться меры по охране, касающиеся всех средств доступа в портовое средство, рассматриваемых в ООПС.

16.11. В отношении каждого из них в ПОПС должны быть предусмотрены соответствующие зоны, к которым на каждом уровне безопасности должны применяться ограничения или запрет доступа. Для каждого уровня безопасности в ПОПС должны быть оговорены типы применяемых ограничений и запретов, а также средства их внедрения.

16.12. Для каждого уровня безопасности в ПОПС должно быть предусмотрено средство распознавания, необходимое для обеспечения доступа в портовое средство и для того, чтобы люди могли оставаться внутри его без проверки. Для этого может потребоваться разработка соответствующей системы, обеспечивающей как временное, так и постоянное распознавание, соответственно, персонала портового средства и посетителей. По возможности любая система распознавания портового средства должна быть согласована с системой, используемой применительно к судам, экипажи которых регулярно пользуются портовым средством.

Пассажиры должны подтверждать свою личность при помощи разрешений на посадку, билетов и т.п., однако их не следует допускать в зоны ограниченного доступа, кроме как под наблюдением.

В ПОПС должны быть включены положения о регулярной корректировке системы распознавания и о том, что нарушение процедур будет преследоваться в административном порядке.

16.13. Тем, кто не пожелает или не сможет подтвердить свою личность и/или цель визита, когда их об этом попросят, должно быть отказано в доступе в портовое средство, а об их попытках получить туда доступ следует доложить ДЛПС и национальным или местным органам, отвечающим за охрану.

- 16.14. В ПОПС должны быть оговорены места, где должен производиться досмотр людей, личного багажа и автотранспорта. В подобных местах должна быть предусмотрена крыша с тем, чтобы работать в них можно было постоянно, независимо от погодных условий, с периодичностью, предусмотренной ПОПС. После досмотра люди, личное имущество и автотранспорт должны направляться непосредственно к местам с ограниченным доступом, соответственно, для посадки на суда, хранения и погрузки автомобилей.
- 16.15. В ПОПС должно быть предусмотрено наличие отдельных мест для лиц и их имущества, уже прошедших и ещё не прошедших досмотр, а также, по возможности, отдельные зоны для пассажиров, сходящих на берег и поднимающихся на борт, судового персонала и его имущества для того, чтобы лица, не прошедшие досмотр, не могли контактировать с лицами, прошедшими.
- 16.16. В ПОПС должна быть оговорена частота использования любых приборов контроля доступа, в особенности если они используются выборочно или от случая к случаю.

#### Уровень охраны 1

- 16.17. На уровне охраны 1 в ПОПС должны быть указаны места контроля, где могут быть применены следующие охранные меры:
- 16.17.1. введение зон ограниченного доступа, которые должны быть отделены ограждением или другой преградой по стандарту, одобренному правительством-участником;
- 16.17.2. проверка личности всех людей, желающих получить доступ в портовое средство в связи с прибытием или отходом судна, включая пассажиров, судового персонал и посетителей, а также имеющих у них для этого оснований, путём проверки, например, инструкций для сбора, пассажирских билетов, разрешений на посадку, заказов на выполнение работ и т. п.;
- 16.17.3. проверка автотранспорта, используемого теми, кто хочет получить доступ в портовое средство в связи с прибытием или отходом судна;
- 16.17.4. проверка личности персонала портового средства и тех, кто работает внутри портового средства, а также их автотранспорта;

- 16.17.5. ограничение доступа, чтобы преградить его тем, кто не состоит в штате портового средства и не работает внутри его, если они не смогут подтвердить свою личность;
- 16.17.6. проведение досмотра людей, их вещей, автотранспорта и его содержимого;
- 16.17.7. выявление всех регулярно не используемых мест доступа, которые должны быть постоянно закрыты и заперты.
- 16.18. На уровне охраны 1 все желающие получить доступ в портовое средство должны подвергаться досмотру. Частота досмотра, включая внеплановый, должна быть указана в одобренном ПОПС и должна быть специально одобрена правительством-участником. В отсутствие очевидных соображений в пользу подобных мер, диктуемых принципами безопасности, представителям судового персонала не должен вменяться в обязанность досмотр их коллег или личных вещей последних. Любой подобный досмотр должен производиться с полным соблюдением прав человека и основных принципов уважения человеческого достоинства.

#### Уровень охраны 2

- 16.19. На уровне охраны 2 в ПОПС должны быть указаны дополнительные меры безопасности, которые надлежит принять и которые могут включать следующее:
- 16.19.1. назначение дополнительного персонала для охраны мест доступа и патрулирования по периметру ограждений;
- 16.19.2. ограничение числа мест доступа в портовое средство с обозначением тех из них, которые должны быть закрыты, и указанием средств их надёжного закрытия;
- 16.19.3. обеспечение средствами прекращения движения через оставшиеся места доступа, например, охранными ограждениями;
- 16.19.4. увеличение частоты досмотра людей, личного багажа и автотранспорта;
- 16.19.5. отказ в доступе посетителям, которые не могут представить поддающегося проверке обоснования своего намерения получить доступ в портовое средство;
- 16.19.6. использование патрульных судов для повышения безопасности на воде.



### Уровень охраны 3

16.20. На уровне охраны 3 портовое средство должно соответствовать инструкциям тех, кто предпринимает действия в ответ на инцидент, влияющий на безопасность, или угрозу возникновения такового. В ПОПС должны быть перечислены меры безопасности, которые могут быть приняты в портовом средстве совместно с теми, кто предпринимает действия в ответ на инцидент, и теми, кто находится на судах, стоящих у портового средства, в числе которых можно назвать следующие:

- 16.20.1. приостановление доступа в портовое средство — в целом или его часть;
- 16.20.2. допуск лишь тех, кто предпринимает действия в ответ на инцидент, влияющий на безопасность, или угрозу возникновения такового;
- 16.20.3. приостановление движения пешеходов и автотранспорта внутри портового средства — в целом или его части;
- 16.20.4. при необходимости, усиление охранного патрулирования внутри портового средства;
- 16.20.5. приостановление портовых операций на всей площади портового средства или её части;
- 16.20.6. регулирование перемещений судов относительно портового средства — в целом или его части;
- 16.20.7. полная или частичная эвакуация портового средства.

#### Зоны ограниченного доступа внутри портового средства

16.21. В ПОПС должны быть перечислены зоны ограниченного доступа, установленные внутри портового средства, указаны их размеры, время ограничения доступа в них, меры безопасности, необходимые для контроля доступа, а также меры по контролю деятельности внутри их. Здесь, при определённых обстоятельствах, должны быть также показаны меры, имеющие целью проверку зон с временным ограничением доступа службой безопасности до и после выделения их в качестве таковых. Выделение зон с ограниченным доступом преследует следующие цели:

- 16.21.1. защиту пассажиров, судового персонала, персонала портового средства и посетителей, включая тех, чей визит связан с прибытием или отходом судна;

16.21.2. защиту портового средства;

16.21.3. защиту судов, экипажи которых используют и обслуживают портовое средство;

16.21.4. защиту мест и зон внутри портового средства, нуждающихся в охране;

16.21.5. защиту охранного оборудования и оборудования для наблюдения и систем;

16.21.6. защиту груза и судовых запасов от порчи.

16.22. В ПОПС должны быть включены положения о том, что во всех зонах с ограниченным доступом должны быть приняты чёткие меры безопасности для контроля следующего:

16.22.1. доступа отдельных лиц;

16.22.2. въезда, парковки, погрузки и разгрузки автотранспорта;

16.22.3. перемещения и хранения грузов и судовых запасов;

16.22.4. багажа, отправляемого без сопровождения, и личных вещей.

16.23. В ПОПС должно быть включено положение о том, что во всех зонах с ограниченным доступом должны быть чёткие указатели о том, что доступ в них ограничен и что несанкционированное пребывание там является нарушением безопасности.

16.24. В случае установки автоматических устройств для обнаружения проникновения в зону они должны подавать сигнал тревоги в центр контроля, который должен быть в состоянии отреагировать на такой сигнал.

16.25. К числу зон с ограниченным доступом можно отнести следующие:

16.25.1. зоны берега и воды, непосредственно примыкающие к судну;

16.25.2. зоны погрузки/посадки на судно и выгрузки/высадки с судна, зоны, где находятся и проходят/проводят оформление пассажиры и судового персонал, включая места досмотра;

16.25.3. зоны, где происходит погрузка/выгрузка, а также хранение грузов и запасов;

16.25.4. места, где находится подлежащая охране информация, в том числе документация на грузы;

16.25.5. зоны, где находятся опасные грузы и взрывчатые вещества;

16.25.6. посты управления системами контроля за движением судов, здания, где находятся средства обеспечения судовождения и средства управления портом, включая посты уп-

равления охранном оборудованием и оборудованием для наблюдения;

- 16.25.7. зоны, где хранится или находится охранное оборудование и оборудование для наблюдения;
  - 16.25.8. электрические, радио- и телекоммуникационные системы ответственного назначения, системы подачи воды и другие коммунальные системы;
  - 16.25.9 другие места портового средства, куда должен быть ограничен допуск судов, автотранспорта и людей.
- 16.26. С согласия соответствующих органов в качестве меры безопасности может быть ограничен несанкционированный доступ в строения, из которых можно наблюдать за портовым средством.

#### Уровень охраны 1

- 16.27. На уровне охраны 1 в ПОПС должны быть оговорены меры безопасности, принимаемые в зонах с ограниченным доступом, среди которых можно назвать:
- 16.27.1. установку постоянных или временных ограждений вокруг зон ограниченного доступа по стандарту, одобренному правительством-участником;
  - 16.27.2. обеспечение мест доступа, где доступ может контролироваться охранными устройствами, когда они включены, так, чтобы эти места можно было надёжно закрыть или перегородить, когда они не используются;
  - 16.27.3. введение пропусков, которые необходимо предъявлять для установления права отдельных лиц на пребывание в зоне с ограниченным доступом;
  - 16.27.4. чёткую маркировку автотранспорта, допускаемого в зону с ограниченным доступом;
  - 16.27.5. назначение охраны и патрулей;
  - 16.27.6. установку автоматических устройств для обнаружения проникновения в зону или оборудования и систем наблюдения для обнаружения несанкционированного проникновения или движения в пределах зоны с ограниченным доступом;
  - 16.27.7. контроль за движением судов вблизи судов, экипажи которых пользуются портовым средством.

#### Уровень охраны 2

- 16.28. На уровне охраны 2 в ПОПС должно быть введено положение об увеличении частоты и интенсивности наблюдений и контроля доступа в зоны с ограниченным доступом. В ПОПС должны быть оговорены дополнительные меры безопасности, среди которых можно назвать следующие:
- 16.28.1. повышение эффективности преград и ограждений вокруг зон ограниченного доступа, в том числе путём использования патрулей или устройств для обнаружения проникновения в зону;
  - 16.28.2. уменьшение числа мест доступа в зоны с ограниченным доступом и усиление контроля в остальных местах;
  - 16.28.3. введение ограничений на парковку вблизи пришвартованных судов;
  - 16.28.4. дальнейшее ограничение доступа в зоны с ограниченным доступом, а также передвижения и складирования в них;
  - 16.28.5. применение записывающего оборудования для наблюдения, находящегося под постоянным контролем;
  - 16.28.6. увеличение количества и частоты использования патрулей, включая водное патрулирование, как по границам зон ограниченного доступа, так и внутри их;
  - 16.28.7. установление степени доступности и ограничение доступа в зоны, примыкающие к зонам ограниченного доступа;
  - 16.28.8. введение в действие ограничений для несанкционированного допуска судов в воды вблизи судов, экипажи которых пользуются портовым средством.

#### Уровень охраны 3

- 16.29. На уровне охраны 3 портовое средство должно соответствовать инструкциям тех, кто предпринимает действия в ответ на инцидент, влияющий на безопасность, или угрозу такового. В ПОПС должны быть подробно описаны меры безопасности, которые могли бы принять работники портового средства совместно с теми, кто реагирует на инцидент, и экипажами судов, находящихся у портового средства. Среди таких мер можно назвать:

- 16.29.1. выделение дополнительных зон ограниченного доступа внутри портового средства вблизи места, где произошел инцидент, влияющий на безопасность, или места, где может таиться угроза безопасности и доступ куда должен быть закрыт;
- 16.29.2. подготовка к поисковым мероприятиям внутри зон ограниченного доступа, являющимся составной частью поисковых мероприятий в портовом средстве — в целом или в его части.

### Обработка грузов

- 16.30. Меры безопасности в отношении грузообработки имеют целью следующее:
  - 16.30.1. предотвратить порчу груза;
  - 16.30.2. предотвратить приём и хранение в портовом средстве грузов, не предназначенных для перевозки.
- 16.31. Охранными мероприятиями должны предусматриваться процедуры по проверке материальных средств в местах доступа в портовое средство. При поступлении внутрь портового средства груз должен помечаться как прошедший проверку и приниматься для погрузки на судно или на временное хранение в зоне с ограниченным доступом в ожидании погрузки. Вполне допустимо ограничивать поступление в портовое средство груза без утверждённой даты погрузки.

### Уровень охраны 1

- 16.32. На уровне охраны 1 в ПОПС должны быть перечислены охраняемые мероприятия, проводимые при грузообработке, среди которых можно назвать следующие:
  - 16.32.1. регулярные проверки груза, устройств, в которых он перевозится, и зон, где он хранится, до и во время грузовых операций;
  - 16.32.2. проверки того, соответствует ли груз, поступающий в портовое средство, ордеру на погрузку или равноценной грузовой документации;

- 16.32.3. досмотр автотранспорта;
- 16.32.4. проверка пломб и другие методы предотвращения порчи груза после его поступления в портовое средство и хранения в нём.

- 16.33. Проверка груза может производиться некоторыми или всеми из следующих средств:

- 16.33.1. путём визуальной и физической проверки;
- 16.33.2. при помощи оборудования для обнаружения/сканирования, механических устройств или собак.

- 16.34. Если имеет место регулярное или многократное перемещение груза, Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК) или лицо командного состава, ответственное за охрану судна (ЛКС), может, после консультации с представителями портового средства, договориться с перевозчиками или другими лицами, ответственными за груз, о мероприятиях по его проверке, опечатыванию, составлению маршрута и сопроводительной документации и т. п. при перемещениях. О таких мероприятиях должно быть сообщено службе ДЛПС, и они должны быть согласованы с ней.

### Уровень охраны 2

- 16.35. На уровне охраны 2 в ПОПС должны быть оговорены дополнительные меры безопасности, применяемые при грузообработке для повышения уровня контроля, среди которых можно назвать следующие:

- 16.35.1. подробную проверку груза, устройств для его перевозки и зон для его хранения в пределах портового средства;
- 16.35.2. при необходимости, усиленные проверки с целью убедиться, что только груз с документами поступает в портовое средство, временно там хранится, а затем грузится на суда;
- 16.35.3. усиленный досмотр автотранспорта;
- 16.35.4. повышение частоты и тщательности проверок пломб, а также другие методы предотвращения порчи груза.

- 16.36. Подробная проверка груза может быть обеспечена некоторыми из нижеприведенных средств или всей их совокупностью:

- 16.36.1. увеличением частоты и тщательности проверки груза, устройств, в которых он перевозится, и зон, где он хранит-

ся, в пределах портового средства (визуальная и физическая проверка);

- 16.36.2. повышением частоты использования оборудования для сканирования/обнаружения, механических устройств или собак;
- 16.36.3. координацией усиленных охранных мероприятий с перевозчиком или другой ответственной стороной в дополнение к принятому соглашению и процедурам.

### Уровень охраны 3

16.37. На уровне охраны 3 портовое средство должно удовлетворять инструкциям тех, кто предпринимает действия в ответ на инцидент, влияющий на безопасность, или угрозу возникновения такового. В ПОПС должен быть приведён подробный перечень мер безопасности, которые могут быть приняты работниками портового средства совместно с теми, кто предпринимает меры в ответ на инцидент, влияющий на безопасность, и экипажами судов, находящихся вблизи портового средства. Среди этих мер можно назвать следующие:

- 16.37.1. запрет или приостановку перемещения грузов или операций в портовом средстве, в целом или его части, или то же в отношении конкретных судов;
- 16.37.2. проверку перечня опасных грузов и взрывоопасных веществ, находящихся внутри портового средства, и их расположения.

### Доставка судовых запасов

- 16.38. Меры безопасности в связи с доставкой судовых запасов должны обеспечивать следующее:
  - 16.38.1. предусматривать проверку судовых запасов и целостности пакетов;
  - 16.38.2. не допускать приёмку судовых запасов без проверки;
  - 16.38.3. не допускать порчи груза;
  - 16.38.4. не допускать приёмки судовых запасов, если они не заказаны;

16.38.5. предусматривать досмотр автотранспорта, доставившего запасы;

16.38.6. предусматривать сопровождение автотранспорта, доставившего запасы, в пределах портового средства.

- 16.39. Если какие-либо суда посещают портовое средство регулярно, может иметь смысл введение процедур, затрагивающих судно, тех, кто осуществляет на нём поставки, и портовое средство, и предусматривающих уведомление о поставках и их времени, а также касающихся сопроводительной документации. В любом случае должен быть предусмотрен какой-либо способ подтверждения того, что на запасы, предназначенные к поставке, имеется документ, удостоверяющий, что они заказаны для судна.

### Уровень охраны 1

16.40. На уровне охраны 1 в ПОПС должны быть оговорены охранные меры, используемые для контроля поставок судовых запасов, среди которых можно назвать следующие:

- 16.40.1. проверку судовых запасов;
- 16.40.2. предварительное информирование о составе груза, водителях и регистрации автотранспорта;
- 16.40.3. досмотр автотранспорта, доставившего запасы.

16.41. Проверка судовых запасов может производиться некоторыми или всеми нижеприведёнными способами:

- 16.41.1. путём визуальной и физической проверки; и
- 16.41.2. с использованием оборудования для сканирования/обнаружения, механических устройств или собак.

### Уровень охраны 2

16.42. На уровне охраны 2 в ПОПС должны быть оговорены дополнительные охранные меры, необходимые для усиления контроля за доставкой судовых запасов, среди которых можно назвать:

- 16.42.1. тщательную проверку судовых запасов;
- 16.42.2. тщательный досмотр доставляющего их автотранспорта;
- 16.42.3. совместную с судовым персоналом проверку заказа по грузовой накладной перед допуском автотранспорта на территорию портового средства;

- 16.42.4. сопровождение автотранспорта, доставляющего запасы, по территории портового средства.
- 16.43. Тщательная проверка судовых запасов может быть произведена при помощи всех нижеприведённых мер или некоторых из них:
- 16.43.1. повышения частоты и тщательности досмотра автотранспорта, доставляющего запасы;
- 16.43.2. более интенсивного использования оборудования для сканирования/обнаружения, механических устройств или собак;
- 16.43.3. ограничения или запрета на поступление в портовое средство запасов, которые не предполагается оттуда вывезти в течение определённого промежутка времени.

### Уровень охраны 3

- 16.44. На уровне охраны 3 портовое средство должно соответствовать инструкциям тех, кто предпринимает действия в ответ на инцидент, влияющий на безопасность, или угрозу возникновения такового. В ПОПС должны быть подробно описаны охранные меры, которые могут принять сотрудники портового средства совместно с теми, кто предпринимает действия в ответ на инциденты, влияющие на безопасность, и экипажами судов, находящихся вблизи портового средства. Такие меры могут включать в себя подготовку к ограничению или приостановлению доставки судовых запасов в часть портового средства или средство в целом.

### Обработка багажа без сопровождения

- 16.45. В ПОПС должны быть оговорены охранные меры, направленные на то, чтобы выявить багаж, отправляемый без сопровождения (т. е. любой багаж, включая личные вещи, который не находится при пассажирах или судовом персонале в месте проверки или досмотра), и подвергнуть его надлежащей проверке, включая досмотр, прежде чем он будет допущен на территорию портового средства и, в зависимости от сроков хранения, прежде чем он будет переправлен из портового средства на судно.

Не предполагается, чтобы такой багаж подвергался проверке как в портовом средстве, так и на судне, и если в обоих случаях имеется соответствующее оборудование, отвечать за проверку должно портовое средство.

Большое значение имеет сотрудничество с экипажами судов и следует предпринять шаги к тому, чтобы гарантировать, что такой багаж будет после проверки находиться в надёжных руках.

### Уровень охраны 1

- 16.46. На уровне охраны 1 в ПОПС должны быть определены охранные мероприятия, которые следует применять при обработке багажа, отправляемого без сопровождения, для обеспечения его 100%-ной проверки и досмотра, для чего может потребоваться рентгеноскопия.

### Уровень охраны 2

- 16.47. На уровне охраны 2 в ПОПС должны быть определены дополнительные охранные мероприятия, которые следует применять при обработке багажа, отправляемого без сопровождения, и которые должны включать его 100%-ную рентгеноскопию.

### Уровень охраны 3

- 16.48. На уровне охраны 3 портовое средство должно удовлетворять инструкциям тех, кто предпринимает действия в ответ на инциденты, влияющие на безопасность, или угрозу возникновения таковых. В ПОПС должны быть подробно описаны охранные меры, которые могут быть приняты персоналом портового средства совместно с теми, кто предпринимает действия в ответ на инциденты, влияющие на безопасность, и с экипажами судов, находящихся вблизи портового средства. Среди таких мер можно назвать:
- 16.48.1. более тщательную проверку такого багажа, например, его рентгеноскопию, по крайней мере, под двумя разными углами;

- 16.48.2. подготовку к ограничению или приостановлению обработки багажа, отправляемого без сопровождения;
- 16.48.3. отказ в приёме в портовое средство багажа, отправляемого без сопровождения.

#### Наблюдение за охраной портового средства

- 16.49. Организация, занимающаяся охраной портового средства, должна быть способна вести наблюдение за портовыми средствами и их ближайшими подходами, на земле и на воде, в любое время, включая ночные часы и периоды времени ограниченной видимости, зоны ограниченного доступа внутри портовых средств, за судами в портовых средствах и зонах, окружающих судно. Такое наблюдение также включает использование:
  - 16.49.1. освещения;
  - 16.49.2. охранников, включая пешие, автомобильные и водные патрули;
  - 16.49.3. автоматические устройства обнаружения проникновения и оборудование для наблюдения.
- 16.50. Если используются автоматические устройства обнаружения проникновения, они должны включать звуковую и/или визуальную тревогу в месте, в котором постоянно находятся люди, или которое находится под постоянным наблюдением.
- 16.51. ПОПС должен определять процедуры и оборудование, необходимые на каждом уровне охраны, и средства обеспечения того, что оборудование наблюдения способно постоянно работать, включая учет возможных последствий погоды или перерывов электроснабжения.

#### Уровень охраны 1

- 16.52. На уровне охраны 1 ПОПС должен устанавливать охранные меры, которые необходимо применить, что может включать комбинацию освещения, охранников или использование оборудования для охраны и наблюдения, чтобы дать возможность охранному персоналу портовых средств:

- 16.52.1. наблюдать общую площадь портовых средств, включая береговые и водные подступы к ним;
- 16.52.2. наблюдать за точками доступа, перилами и зонами ограниченного доступа;
- 16.52.3. дать возможность охранному персоналу портовых средств наблюдать за территориями и передвижениями рядом с судном, используя портовые средства, включая дополнительное освещение сверх обеспечиваемого самим судном.

#### Уровень охраны 2

- 16.53. На уровне охраны 2 ПОПС должен устанавливать дополнительные охранные меры, которые необходимо применить, чтобы расширить возможности наблюдения и контроля, что может включать:
  - 16.53.1. повышение охвата и интенсивности освещения и оборудования контроля, включая обеспечение дополнительного освещения и контроля;
  - 16.53.2. повышение частоты пеших, автомобильных или водных патрулей;
  - 16.53.3. назначение дополнительного числа охранников для наблюдения и патрулирования.

#### Уровень охраны 3

- 16.54. На уровне охраны 3 портовые средства должны соответствовать инструкциям, выпущенным лицами, ответственными за реагирование на инциденты, угрожающие безопасности, или в случае их угрозы. ПОПС должен подробно описывать меры, которые могут быть предприняты портовыми средствами в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и судами в портовых средствах, что может включать:
  - 16.54.1. включение всего внутреннего освещения или освещение территории вокруг портовых средств;
  - 16.54.2. включение всего оборудования контроля, способного записывать происходящее внутри или поблизости от портовых средств;

- 16.54.3. максимизирование продолжительности времени записи оборудованием контроля.

#### Различающиеся уровни охраны

- 16.55. ПОПС должен устанавливать подробности процедур и охранных мер, которые портовое средство может предпринять, если уровень охраны портового средства ниже применяемого на судне.

#### Действия, не рассмотренные Кодексом

- 16.56. ПОПС должен устанавливать подробности процедур и охранных мер, которые портовые средства должны предпринять, когда:
- 16.56.1. оно взаимодействует с судном, которое находилось в порту государства, не являющегося Договаривающимся правительством;
  - 16.56.2. оно взаимодействует с судном, к которому данный Кодекс не применяется;
  - 16.56.3. оно взаимодействует со стационарными или плавучими платформами или ПБУ на месте бурения.

#### Декларации об охране (ДО)

- 16.57. ПОПС должна установить процедуры, которым необходимо следовать, когда по инструкциям Договаривающегося правительства ПОПС требует декларацию безопасности, или когда ДО затребована судном.

#### Аудиторская проверка и пересмотр

- 16.58. ПОПС должен установить, когда ДЛПС собирается проводить проверку постоянной эффективности ПОПС и процедуру, которой нужно следовать для рассмотрения, обновления или изменения ПОПС.

- 16.59. ДЛПС решает, проверять ПОПС или нет. Кроме того, его необходимо проверять:

- 16.59.1. если изменена ООПС, относящаяся к портовым средствам;
  - 16.59.2. если независимая проверка ПОПС или тестирование охранной организации Договаривающегося правительства выявляет недостатки в организации или возникает вопрос об актуальности значительных элементов одобренного ПОПС;
  - 16.59.3. после инцидентов, угрожающих охране, или в случае их угрозы, включая портовые средства;
  - 16.59.4. после изменения состава владельцев или оперативного контроля за портовыми средствами.
- 16.60. ДЛПС может рекомендовать уместные дополнения одобренного плана после какого-либо рассмотрения плана. Изменения ПОПС, относящиеся к:
- 16.60.1. предлагаемым изменениям, которые могут фундаментально изменить подход, применяемый для поддержания охраны портового средства;
  - 16.60.2. удалению, изменению или замене постоянных перил, оборудования и систем для охраны и контроля и т.д., ранее рассматриваемых как важные элементы обеспечения охраны портового средства; они должны быть представлены Договаривающемуся правительству, которое одобрило оригинал ПОПС, для их сведения и одобрения. Такое одобрение может быть выдано Договаривающимся правительством или от его лица с/или без дополнений предлагаемых изменений.
- После одобрения ПОПС Договаривающееся правительство должно указать, какие процедурные или физические изменения должны быть представлены ему на одобрение.

#### Одобрение планов охраны портовых средств

- 16.61. ПОПС должен быть одобрен соответствующим Договаривающимся правительством, которое должно установить соответствующие процедуры, описывающие:
- 16.61.1. подачу ПОПСов ему;

- 16.61.2. рассмотрение ПОПСов;
- 16.61.3. одобрение ПОПСов с внесением изменений или без;
- 16.61.4. рассмотрение изменений, поданных после одобрения;
- 16.61.5. процедуры инспектирования или проверки действительности одобренных ПОПС.

На всех этапах должны быть предприняты действия, которые обеспечивают, что содержание ПОПС остается конфиденциальным.

#### Заявление о соответствии портового средства

- 16.62. Договаривающееся Правительство, в пределах чьей территории находится портовое средство, может выпустить соответствующее Заявление о соответствии портового средства (ЗСПС), с указанием:
  - 16.62.1. портового средства;
  - 16.62.2. того, что портовое средство соответствует положениям главы XI-2 и части А Кодекса.
  - 16.62.3. срока действия ЗСПС, который может быть указан Договаривающимися правительствами, и не должен превышать пять лет;
  - 16.62.4. последующие проверки договоренностей, установленных Договаривающимися правительствами, и подтверждением после их выполнения.
- 16.63. Заявление о соответствии портового средства должно быть оформлено согласно дополнению к данной части Кодекса. Если используется не испанский, французский или английский язык, Договаривающееся правительство, если посчитает уместным, может также сделать перевод на один из этих языков.

#### 17. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану

- 17.1. В тех исключительных случаях, когда лицо командного состава, ответственное за охрану судна, имеет вопросы относительно действительности полномочий лица, желающего попасть на судно с официальной целью, ДЛПС должно помочь.

- 17.2. ДЛПС не несет ответственности за повседневное установление личности лиц, сажающихся на судно.

Кроме того, соответствующее руководство было дано в разделах 15, 16 и 18.

#### 18. Подготовка персонала, учения и занятия по охране портового средства

##### Подготовка

- 18.1. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (ДЛПС), должно иметь знания и подготовку в некоторых или по всем нижеперечисленным дисциплинам:
  - 18.1.1. управление охраной;
  - 18.1.2. соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
  - 18.1.3. соответствующие правительственные законы и руководства;
  - 18.1.4. обязанности и функции других охранных организаций;
  - 18.1.5. методология оценки охраны судна;
  - 18.1.6. методы освидетельствований и проверок охраны судна;
  - 18.1.7. судовые и портовые операции и условия;
  - 18.1.8. охранные меры на судне и портовых средствах;
  - 18.1.9. аварийная готовность, ответные действия и аварийные планы;
  - 18.1.10. техника инструктажа по обучению и образованию охране, включая мероприятия и процедуры по охране;
  - 18.1.11. обращение с конфиденциальной информацией по охране и охранным коммуникациям;
  - 18.1.12. знание современных угроз и моделей охраны;
  - 18.1.13. распознавание и обнаружение видов оружия, опасных веществ и устройств;
  - 18.1.14. распознавание на недискриминационной основе характеристик и поведенческих шаблонов людей, которые, вероятно, могут угрожать охране;
  - 18.1.15. технологии, используемые для обмана охранных мер;
  - 18.1.16. охранный оборудование и системы и их операционные ограничения;
  - 18.1.17. методы проведения проверок, инспекций, контроля и наблюдения;



- 18.1.18. методы физического досмотра и внешних проверок;
- 18.1.19. тренировки и упражнения по охране, включая тренировки и с портовыми средствами;
- 18.1.20. оценка охранных тренировок и упражнений.
- 18.2. Персонал портовых средств, имеющий конкретные обязанности, должен знать и быть обучен в некоторых или по всем ниже перечисленным вопросам, смотря по ситуации:
  - 18.2.1. знание существующих опасностей и моделей охраны;
  - 18.2.2. распознавание и обнаружение различных видов оружия, опасных веществ и устройств;
  - 18.2.3. распознавание характеристик и поведенческих моделей лиц, представляющих потенциальную угрозу охране;
  - 18.2.4. технологии, используемые для обмана охранных мер;
  - 18.2.5. технологии управления и контроля толпы;
  - 18.2.6. коммуникации, связанные с охраной;
  - 18.2.7. управление охранным оборудованием и системами;
  - 18.2.8. тестирование, калибровка и обслуживание охранного оборудования и систем;
  - 18.2.9. технологии проверки, контроля и наблюдения;
  - 18.2.10. методы физического досмотра людей, ручной клади, багажа, груза и судовых запасов.
- 18.3. Весь остальной персонал портовых средств должен обладать достаточными познаниями и быть знаком с соответствующими положениями ПОПС, включая:
  - 18.3.1. значение и последующие требования различных уровней охраны;
  - 18.3.2. распознавание и обнаружение различных видов оружия, опасных веществ и устройств;
  - 18.3.3. распознавание характеристик и поведенческих шаблонов людей, которые могут представлять потенциальную угрозу охране;
  - 18.3.4. технологии, используемые для обмана охранных мер.

#### Практическая подготовка

- 18.4. Задачи практической подготовки состоит в том, чтобы обеспечить все для того, чтобы персонал портовых средств профессионально исполнил распределенные охранные обязанности на всех

уровнях охраны и выявлял любые проблемы, связанные с охраной, которые требуют решения.

- 18.5. Чтобы обеспечить эффективное внедрение положений ПОПС, практическая подготовка должна проводиться как минимум раз в три месяца, если особые обстоятельства не требуют иной частоты. Эти учения должны проверять отдельные элементы плана, как, например, угрозы охране, перечисленные в пункте 15.11.
- 18.6. Различные типы подготовки могут включать участие ДЛПС совместно с соответствующими органами Договаривающихся правительств, а также ДЛК или ЛКС, если возможно, они должны проводиться как минимум раз в календарный год и с перерывом между занятиями не менее 18 месяцев. Требование участия ЛКС или ДЛК в совместных занятиях должно быть сделано, учитывая особенности охраны и особенности работы на судне. На данных занятиях должны быть проверены связи, координация, наличие ресурсов и ответная реакция. Занятия могут проходить в следующем виде:
  - 18.6.1. полномасштабные или на рабочих местах;
  - 18.6.2. теоретическое моделирование или семинар;
  - 18.6.3. комбинирование с другими видами занятий, такими, как досмотр и спасение или занятия по аварийному реагированию или другие занятия с участием портовых властей.

#### 19. Проверка и сертификация судов

Никаких дополнительных требований.

## Приложение 3

### Дополнения к части В Кодекса ОСПС

#### APPENDIX TO PART B

##### Appendix 1

#### Form of a Declaration of Security between a ship and a port facility

#### 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.

#### ДОПОЛНЕНИЕ К ЧАСТИ В

##### Дополнение 1

#### Форма Декларации об охране между судном и портовым средством

#### ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ

Название судна:   
Порт приписки:   
Номер ИМО:   
Название портового средства:

Данная декларация об охране действительна с ..... до .....  
в отношении следующих видов деятельности

*(перечислить виды деятельности с указанием соответствующих подробных сведений)*

в соответствии со следующими уровнями охраны

Уровень(уровни)охраны для судна:

Уровень (уровни) охраны для портового средства:

Портовое средство и судно договорились о следующих мерах по охране и ответственности в целях обеспечения соответствия требованиям части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств.

Activity	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	
	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		
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 Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in

Measures	Provisioning in these columns of initials of the LKS or DLPK indicates that the activity will be carried out, in accordance with the relevant approved plan	
	Port facility:	Ship:
Ensuring the performance of all security duties		
Control of access to restricted areas with the aim of ensuring access only for authorized personnel		
Control of access to the port facility		
Control of access to the ship		
Control of access to the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Control of access to 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		

\* This form is intended for use in cases where the Declaration of Security is concluded between the ship and the port facility. If the Declaration of Security is concluded between two ships, the sample should be modified accordingly.

The Parties, having signed this agreement, certify that the 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, which will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in

their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Dated at ..... on 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  
Port Facility Security Officer

Master  
Ship Security Officer  
Company  
Company Security Officer

## Appendix 2

### Form of a Statement of Compliance of a Port Facility STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY

(Official seal)

(State)

Statement Number

иными в уже имеющемся у них одобренном плане или со специальными мероприятиями, согласованными и приведенными в приложении

Место подписания ..... Дата .....

Подписано от имени	
для портового средства:	для судна:

(Подпись должностного лица портового средства, ответственного за охрану)

(Подпись капитана или лица командного состава, ответственного за охрану судна)

Ф. И. О. и должность лица, подписавшего документ	
Ф. И. О.:	Ф. И. О.:
Должность:	Должность:

Контактная информация (заполняется, исходя из конкретных данных) (указать номера телефонов, радиоканалы или частоты)	
для портового средства:	для судна:

Портовое средство  
Должностное лицо  
портового средства,  
ответственное за охрану

Капитан  
Лицо командного состава,  
ответственное за охрану судна  
Компания  
Должностное лицо компании,  
ответственное за охрану

## Дополнение 2

### Форма Заявления о соответствии портового средства ЗАЯВЛЕНИЕ О СООТВЕТСТВИИ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

(Герб государства)

(Государство)

Номер документа

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 ....., subject to verifications (as indicated overleaf)

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)

Выдано на основании положений части В  
МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ПО ОХРАНЕ СУДОВ  
И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ (КОДЕКС ОСПС)

Правительство .....  
(Название государства)

Наименование портового средства: .....

Адрес портового средства: .....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что проведена проверка соответствия настоящего портового средства положениям главы XI-2 и части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), и что настоящее портовое средство осуществляет операции в соответствии с одобренным Планом охраны портового средства. Этот план одобрен для следующего <указать виды операций, типы судов, виды деятельности или иную существенную информацию>: (ненужное зачеркнуть):

Пассажирское судно  
Пассажирское высокоскоростное судно  
Грузовое высокоскоростное судно  
Навалочное судно  
Нефтеналивное судно  
Химовоз  
Газовоз  
Морские передвижные буровые установки  
Грузовые суда, иные, чем вышеперечисленные

Настоящее Заявление о соответствии действительно до ....., при условии проведения проверок (в соответствии с указаниями, приведенными на обороте)

Выдано в .....  
(Место выдачи заявления)

Дата выдачи .....  
(Подпись уполномоченного лица, выдавшего документ)

(Печать или штамп организации, выдавшей документ)

## 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 .....

## ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОВЕРОК

Правительство <указать название государства> постановило, что для подтверждения действия настоящего Заявления о соответствии должны проводиться <указать соответствующие сведения о проверках (например, обязательные ежегодные проверки или внеплановые проверки)>.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что в ходе проверки, произведенной в соответствии с пунктом B/16.62.4 Кодекса ОСПС, было установлено, что портовое средство удовлетворяет соответствующим положениям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС.

### 1-я ПРОВЕРКА

Подписано .....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

### 2-я ПРОВЕРКА

Подписано .....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

### 3-я ПРОВЕРКА

Подписано .....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

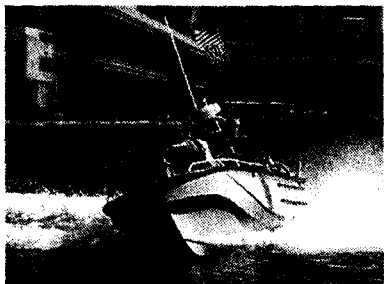
Дата .....

### 4-я ПРОВЕРКА

Подписано .....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....



## Приложение 4

### Поправки к главе V и новые правила XI-1 Конвенции СОЛАС-74

#### Глава V. Правило 19. Введенные требования для судовых навигационных систем и оборудования

2.4. Все суда 300 брт и более, используемые в международных рейсах, и грузовые суда 500 брт и более, не занятые в международных рейсах, а также пассажирские суда, независимо от размера, должны быть оборудованы автоматической идентификационной системой (АИС) таким образом:

2.4.1. суда, построенные 1 июля 2002 г. или после этой даты;

2.4.2. суда, занятые в международных рейсах, построенные до 1 июля 2002 г.;

2.4.2.1. в случае пассажирских судов — не позднее, чем 1 июля 2003 г.;

2.4.2.2. в случае танкеров — не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности или после 1 июля 2003 г.;

2.4.2.3. в случае судов иных, чем пассажирские суда и танкеры, 50000 брт и более — не позднее 1 июля 2004 г.;

2.4.2.4. в случае судов иных, чем пассажирские суда и танкеры, 300 брт и более, но менее 50000 брт, — не позднее даты первого освидетельствования безопасности после 1 июля 2004 г. или к 31 декабря 2004 г., исходя из того, что произойдет раньше;

2.4.3. суда, не занятые в международных рейсах, построенные до 1 июля 2002 г., — не позднее 1 июля 2008 г.

2.4.4. Администрация может освободить суда от применения требований настоящего параграфа, если такие суда будут

постоянно находиться вне эксплуатации в течение двух лет после даты применения, указанной в параграфах .2 и .3.

2.4.5. АИС должны:

2.4.5.1. обеспечивать автоматически передачу соответственно оборудованным береговым станциям, другим судам и самолетам информации, включая название судна, тип, координаты, курс, скорость, состояние и другую относящуюся к безопасности информацию;

2.4.5.2. получать автоматически такую информацию от подобных оборудованных судов;

2.4.5.3. наблюдать и следить за судами;

2.4.5.4. обмениваться данными с береговыми сооружениями.

2.4.5.6. Требования параграфов 2.4.5 не применяются в случаях, когда имеются международные соглашения, правила или стандарты, обеспечивающие защиту навигационной информации;

2.4.5.7. использование АИС должно осуществляться в соответствии с руководством, одобренным ИМО. Суда, оборудованные АИС, должны поддерживать ее в действии все время, за исключением случаев, когда имеются международные соглашения, правила или стандарты, обеспечивающие защиту навигационной информации.

Существующая глава XI (Специальные меры по усилению морской безопасности) переименована в гл. XI-1.

Правило X-1/3 требует, чтобы судовой идентификационный номер был постоянно нанесен на видимом месте либо на корпусе, либо на надстройке судна. Пассажирские суда должны иметь такой номер, нанесенный на горизонтальную поверхность и видимый с воздуха. Внутри судов также должны быть показаны идентификационные номера.

В соответствии с правилом XI-1/5 государства флага должны обеспечить, чтобы на их судах велись записи, отражающие характеристики и состояние судна (The Continuous Synopsis Record), которые должны содержать следующую информацию:

1. Название государства флага;
2. Дату регистрации судна в этом государстве;
3. Идентификационный номер судна в соответствии с правилом 3 гл. XI-1 СОЛАС;
4. Название судна;

5. Порт регистрации судна;
6. Название официального владельца и его зарегистрированный адрес;
7. Название зарегистрированного бэрбоут-чартерного фрахтователя и его адрес;
8. Название Компании, как определено в правиле IX/1, ее адрес и адрес офиса, с которого она осуществляет управление безопасностью;
9. Название классификационного общества, в классе которого состоит судно.
10. Наименование Администрации Договаривающегося правительства или признанной организации, которая выдала документ о соответствии согласно МКУБ, как определено в правиле IX/1, Компании, эксплуатирующей судно, и наименование органа, проводившего аудит, на основе которого был выдан документ о соответствии, если это не тот орган, который выдал названный документ.
11. Наименование Администрации или Договаривающегося правительства или признанной организации, которая выдала Свидетельство об управлении безопасностью судну согласно МКУБ, как определено в пр. IX/1, и наименование органа, проводившего аудит, на основе которого выдано Свидетельство.
12. Наименование Администрации или Договаривающегося правительства или признанной организации, которая выдала судну Международный сертификат об охране, указанный в части А Кодекса ОСПС, как определено в пр. XI/1, и органа, проводившего проверку, на основе которой был выдан указанный сертификат.
13. Дату, в которую была прекращена регистрация судна в данном государстве.

Форма представления "The Continuous Synopsis Record", утвержденная КБМ ИМО на 77-й сессии (март, 2003 г.) приведена в прил. 5



## Приложение 5

Форма представления «The Continuous Synopsis Record», принятая на 77-й сессии КБМ ИМО (март, 2003)

### CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD

(SOLAS regulation XI-1/5)

SHIP IMO NUMBER: .....

Page 1

	Original Entry	1 <sup>st</sup> amendment	2 <sup>nd</sup> amendment	3 <sup>rd</sup> amendment
Name of Ship				
Flag State				
Registration Date				
Port of Registration				
Owner(s) Name and Address				
Bareboat Charterer(s) Name and Address				
Certified:				
Date:				
Signature:				



## CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD

(SOLAS regulation XI-1/3)

SHIP IMO NUMBER: .....

Page 2

	Original Entry	1 <sup>st</sup> amendment	2 <sup>nd</sup> amendment	3 <sup>rd</sup> amendment
Company Name and Address(s) According to SOLAS IX/1				
Classification society				
Administration/ Government/ Organization that issued DOC				
Administration/ Government/ Organization that issued ISM certificate				
Administration/ Government/ RSO that issued ISS certificate				
Date Registration Ceased				
Certified:				
Date:				
Signature				

## Приложение 6

Пример формы Журнала для ведения записей, относящихся к охране судна  
(Security Continuous Record)

### Раздел 1. Подготовка персонала, учения и тренировки

Дата	Место проведения	Вид учения/ занятий	Уровень охраны	Подробности, примечания

### Раздел 2. Обслуживание и проверки оборудования охраны

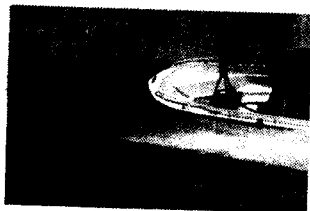
Дата	Место выполнения	Наименование оборудования	Предпринятые действия	Примечания

### Раздел 3. Периодический обзор оценки и плана охраны судна

Дата	Место	Порядковый номер обзора	Замечания, указанные в отношении изменений, внесенных в план

### Раздел 4. Внутренний аудит и обзор действий по охране

Дата	Место проведения	Ф. И. О. аудитора	Примечания



## Приложение 7

Перечень основных требований  
по усилению охраны объектов  
морского судоходства  
от террористических действий,  
содержащихся в Конвенции  
СОЛАС-74 и Кодексе ОСПС

Характеристика требования	Документ, в котором оно содержится
1	2
1. Общие условия безопасности (General Security Provisions)	
1.1. Обязательства Договаривающихся правительств в отношении охраны. Приводится серия требований по установлению правительствами (Администрацией) уровней охраны для своих судов и портов	Дополнения к СОЛАС (пр. 3); ОСПС (ч. А, разд. 4, ч. В, 4)
1.2. Процедуры передачи полномочий признанным организациям (Procedure for Authorizing a Recognized Security Organization). Договаривающимся правительствам разрешается передать определенные обязательства по охране признанным организациям (to Recognized Security Organization — PSO)	ОСПС (ч. А, разд. 4, ч. В, 4)
1.3. Привлечение других организаций, компетентных в охране объектов морской отрасли (Consideration of other Organizations competent in Maritime Security). В частности, при оценке охраны (security assessment) и составлении планов охраны	ОСПС (ч. В, 4.5)
1.4. Процедуры по принятию альтернатив и эквивалентов (Procedures for Accepting Alternatives and Equivalencies). Разрешается правительствам применять альтернативы и эквиваленты к требованиям охраны, если они также эффективны, как установленные ИМО и о них сообщено в Организацию	СОЛАС, (гл. XI-2, пр. 11, 12), ОСПС (ч. В, 4.26, 4.27)

1	2
1.5. Процедуры по принятию промышленных стандартов. (Procedures for Accepting Industry Standards). В дополнение к альтернативам (см. 1.4) в качестве эквивалента к требованиям охраны можно использовать стандарты, применяемые в промышленности	СОЛАС (гл. XI-2, пр. 11, 12)
1.6. Заявление об охране (Declaration of Security — DOS). Правительства должны определить, когда необходимо такое заявление при взаимодействии «судно-порт» или «судно-судно». DOS — документ — соглашение между портом и портом или между судами по обеспечению сотрудничества и связи в отношении охраны (security arrangements to ensure their coordination and communication)	ОСПС (ч. А, разд. 5)
1.7. Защита информации, содержащейся в оценках и планах охраны порта, судов и средств (Security of information contained in port, vessel and facility security assessments and plans). Требуется, чтобы упомянутые выше документы, относящиеся к охране объектов, содержались так, чтобы были защищены от несанкционированного доступа или раскрытия (disclosure)	ОСПС (ч. А, разд. 9 и 16)
2. Условия, относящиеся к охране порта (Port Security Provisions)	
2.1. Планы охраны порта (Port Security Plans). Необходимо разработать планы охраны портовых средств (обязанность офицера по охране), Комитет по охране порта призван помогать ему в этом и создавать условия для обеспечения эффективности этих планов	СОЛАС, гл. XI-2 (ч. В, разд. 16)
2.2. Требования выполнить оценку охраны порта (Port Security Assessments Requirement). Такая оценка является необходимой составляющей частью плана охраны порта и должна отвечать фактическим условиям (быть современной, периодически пересматриваться)	ОСПС (ч. А, разд. 15, ч. В, 15.1–15.16)

1	2
2.3. Контроль со стороны охраны порта за судами, средствами и операциями (Port Security control of vessels, facilities and operations). Приводится ряд требований в отношении информации с направляющихся в порт судов для принятия портом необходимых мер по их охране в период стоянки. Контролю подвергаются также зоны управления движением судов (regulated navigation areas), якорные стоянки, районы вблизи портовых сооружений и т. п.	СОЛАС (гл. XI-2/9), ОСПС (ч. В, 4.29-4.46)
2.4. Подготовка и учения по охране порта (Port Security training and exercises). Указывается на необходимость учений и тренировок по применению плана охраны порта. Персонал, занятый в этих мероприятиях, должен знать свои обязанности, сферу ответственности и уметь применять их на практике	ОСПС (ч. А, разд. 18; ч. В, 18-1-18.6)
3. Условия, относящиеся к охране судна (Ship Security Provisions)	
3.1. Обязательства компании (Obligations of the Company). Имеются в виду обязательства в отношении подготовки и контроля за применением планов охраны судов	СОЛАС (XI-2, пр. 4.5), ОСПС (ч. А, ч. В, 6.1-6.8)
3.2. Требования по охране судна (Ship Security Requirements). Суда должны действовать, исходя из уровня охраны (security level), установленного правительством порта захода (flagat).	СОЛАС (пр. 4); ОСПС (ч. А, р. 7)
3.3. Оценка охраны судна (Ship Security Assessment — SSA). Офицер по охране судна выполняет такую оценку, пользуясь рекомендациями (методологией), разработанной компанией. SSA — обязательная составляющая плана охраны судна.	ОСПС (ч. А, р. 8, ч. В, 8.1-8.14)
3.4. План охраны судна (Ship Security Plan — SSP), предусматривается разработка такого плана с включением SSA для трех уровней охраны (Maritime Security Levels, MARSEC Levels), который будет систематически обновляться (be reviewed) и приводиться на уровень современности (updated)	ОСПС (ч. А, р. 9, ч. В, 9.1-9.53)

1	2
1.5. Представление SSP для утверждения (Submission of Ship Security Plan for approval). План охраны судна должен быть утвержден Администрацией	ОСПС (ч. А, р. 9)
1.6. Наличие мер охраны для определенных судов (Existing Security Measures for Certain Vessels). Имеются в виду суда разных типов: крупные пассажирские суда, инциденты с которыми могут иметь катастрофические последствия	СОЛАС (XI-2), ОСПС (ч. А)
1.7. Ведение журнала записей об охране судна (Ship Security Record keeping). В отношении мер охраны на судне должны вестись записи, которые сохраняются на период, установленный Администрацией	ОСПС (ч. А, р. 10, ч. В, 10.1, 10.2)
1.8. Назначение офицера по охране Компании (Company Security Officer Designation). Компания должна назначить лицо, обеспечивающее охрану, и определить его обязанности (duties), ответственность (responsibilities) и правомочность (competencies)	ОСПС (ч. А, р. 11; р. 13.1, 13.5, ч. В, 13.1)
1.9. Назначение офицера по охране судна (Ship Security Officer Designation). На каждом судне должно быть назначено такое лицо (офицер) и определены его обязанности, ответственность и правомочия по охране судна. Эти офицеры должны иметь соответствующие знания, опыт и полномочия, как требует ОСПС	ОСПС (ч. А, р. 11, р. 13.2, ч. В, 13.1 и 13.2)
1.10. Учения и тренировки судового персонала по охране судна (Security training and drill requirements for vessel personnel). Члены экипажа, ответственные за охрану судна, должны быть надлежаще подготовлены и тренированы в выполнении своих обязанностей. Весь судовой персонал должен иметь основные знания в отношении мер по охране судна	ОСПС (ч. А, р. 13.3 и 13.4, ч. В, 13.3)
1.11. Сертификация судов (Certification for Ships). Требуется, чтобы Администрация осуществляла проверки (to verify) в отношении охраны и сертифицировала свои суда с выдачей сертификата международного образца (An International Ship Security Certificate — ISSC)	ОСПС (ч. А и В, р. 19), СОЛАС, (гл. XI-2)

1	2
4. Условия, относящиеся к портовым средствам (Port Facility Security Provisions)	
4.1. Требования в отношении охраны средств порта (Facility Security Requirements). Средства порта должны действовать в соответствии с уровнем охраны, установленным правительствами и применять необходимые меры защиты (appropriate protective measures)	СОЛАС (гл. XI-2, пр. 10), ОСПС (ч. А и В, р. 14)
4.2. Оценка охраны портовых средств (Port Facility Security Assessment — PFSA). Требуется выполнять такую оценку, основываясь на проверке охраны и методике, разработанной портом. PFSA есть необходимая составляющая плана охраны портовых средств	ОСПС (ч. А и В, р. 15)
4.3. Планы охраны портовых средств (Ship Facility Security Plans — PFSP). Такие планы должны разрабатываться для каждого портового средства или их групп, исходя из конкретных условий, с учетом трех уровней охраны (MARSEC Levels), периодически рассматриваться и поддерживаться на современном уровне	ОСПС (ч. А и В, разд. 16)
4.4. Представление планов охраны портовых средств к утверждению (Submission of Facility Security Plans for approval). Планы PFSP должны утверждаться соответствующим Правительством, на территории которого расположено данное средство	ОСПС (ч. А, р. 16)
4.5. Ведение записей об охране портовых средств (Facility Security Record keeping). Признается целесообразным вести в журналах записи о мероприятиях по охране средств и инцидентах согласно указаниям Администрации	нет указаний в ОСПС, СОЛАС
4.6. Офицер по охране средств порта (Port Facility Security Officer). На каждое портовое сооружение (средство) должен быть назначен такой офицер, определены его обязанности, ответственность и полномочия	ОСПС (ч. А и В, разд. 17)
4.7. Подготовка, учения и тренировки по охране портовых средств (Training, drills and exercised on Facility Security)	ОСПС (ч. А и В, р. 18)

1	2
4.8. Сертификация портовых средств (Certification for Facilities). Нет требований в документах ИМО о необходимости сертификации средств в отношении охраны. В некоторых странах (например, США) Администрация требует от компаний подтверждения, что они соответствуют ОСПС и осуществляют проверки применения планов PFSP	нет указаний в ОСПС





## Приложение 8

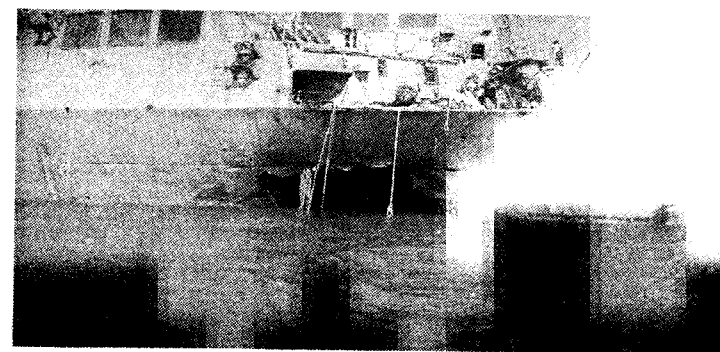
### Требования ИМО к компетентности офицера по охране судна (Ship security officer — SSO) и компании (Company security officer — CSO)

#### KNOWLEDGE, UNDERSTANDING AND PROFICIENCIES (KUPS) REQUIRED OF THE SHIP SECURITY OFFICER AND COMPANY SECURITY OFFICER

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Develop and maintain a ship security plan and related emergency procedures	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knowledge of the security responsibilities of the Company Security Officer (CSO), the Master, the Ship Security Officer (SSO), the crew, and the Port Facility Security Officer (PFSO)</li> <li>Knowledge of the laws and regulations that govern maritime and ship security and appropriate flag and port state authorities to notify in event of a security breach</li> <li>Knowledge of the elements that make-up a ship security plan and related procedures</li> <li>Knowledge of security contingencies and their responses</li> <li>Crowd management control *</li> <li>Knowledge of security levels and the appropriate readiness and protective measures for each level</li> <li>Knowledge of security in the layout of a ship</li> <li>Proficiency in conducting regular security inspections of the ship and audits on board</li> <li>Knowledge of the operation of technical aids to security</li> <li>Knowledge of security measures in port and during ship operation</li> </ul>	Examination or assessment of evidence obtained from training, exercises and/or practical demonstration	<p>Procedures and actions are in accordance with established principles and plans.</p> <p>Objectives and strategy are appropriate to the nature of the situation, take account of contingencies and make optimum use of available resources</p> <p>Action of crewmembers contribute to maintaining order and control.</p> <p>Ship venue not required.</p> <p>Practical demonstration not required.</p>

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
The assessment of risk, threat, and vulnerability	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knowledge of methodologies for risk, threat, and vulnerability assessments</li> <li>Knowledge of techniques used to circumvent security measures</li> <li>Recognition of characteristics and behavioral patterns of persons who may be likely to threaten security</li> <li>Recognition and detection of weapons, dangerous substances, and devices</li> <li>Knowledge in handling sensitive security related information and security related communications</li> </ul>	Examination or assessment of evidence obtained from training, exercises and practical demonstration.	<p>Procedures and actions are in accordance with established principles and plans.</p> <p>Objectives and strategy are appropriate to the nature of the situation, take account of contingencies and make optimum use of available resources</p> <p>Procedures ensure a state of readiness to respond to situations.</p> <p>Action of crewmembers contribute to maintaining order and control.</p> <p>Ship venue not required.</p> <p>Practical demonstration required.</p>
Methods of physical searches	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knowledge of the various techniques used to conduct physical searches (such as personnel, baggage and cargo, etc.) and non-intrusive inspections</li> <li>Implementing and coordinating a search</li> <li>Proficiency in the operation of security equipment and systems *</li> <li>Testing, calibration and at sea maintenance of equipment and systems *</li> </ul>	Examination or assessment of evidence obtained from training, exercises and practical demonstration	<p>Procedures and actions are in accordance with established principles and plans.</p> <p>Objectives and strategy are appropriate to the nature of the situation, take account of contingencies and make optimum use of available resources.</p> <p>Procedures ensure a state of readiness to respond to situations.</p> <p>Action of crewmembers contribute to maintaining order and control.</p> <p>Ship venue not required.</p> <p>Practical demonstration required.</p>
Encourage security awareness and vigilance	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knowledge of Instructional Techniques for training crew</li> </ul>	Examination or assessment of evidence obtained during required training, drills, and exercises.	Procedures and actions are in accordance with established principles and plans.

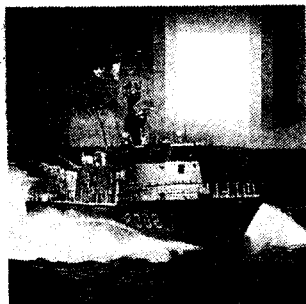
\* Ship Security Officer



## Приложение 9

### Глоссарий (Glossary)

(применительно к требованиям Кодекса ОСПС)



1. Офицер охраны Компании (Company Security Officer — CSO) — сотрудник судовладельческой (операторской) компании, которая несет ответственность за разработку, поддержание и реализацию планов по охране Компании (Company Security Plans).

2. Декларация об охране (Declaration of Security — DOS) означает соглашение между определенным судном и портовым средством (waterfront facility) о способах и обязанностях по обеспечению охраны судна от террористических действий на всех этапах его производственной деятельности в период стоянки в порту.

3. Инспектирование (Inspection) означает проверку с целью определить наличие запрещенного оружия, опасных веществ и устройств (dangerous substances and devices), которые могут быть использованы в незаконных действиях (an unlawful act), угрожающих безопасности судна, порта или портового сооружения.

4. Уровень морской охраны 1 (Maritime Security Level I — MARSEC Level I) означает нормальное (обычное) состояние в отношении охраны морских объектов (Maritime Security normalcy). Это такой уровень потенциальной угрозы, при котором должны поддерживаться обычные (normal) каждодневные меры охраны (every day security measures).

5. Уровень морской охраны 2 (Maritime Security Level 2) — уровень повышенной угрозы незаконных действий против порта, его сооружений или находящихся в нем судов, который означает, что террористы могут предпринять акции в определенной зоне или против определенного объекта. Этот уровень риска указывает, что какой-то сектор судоходной индустрии подвергается опасности, но конкретный объект не определен. Дополнительные защитные меры должны устанавливаться на некоторый период времени.

6. Уровень морской охраны 3 (Maritime Security Level 3) означает угрозу незаконных действий против порта, сооружений или судов. Имеются сведения (Intelligence), указывающие на то, что террористы выбрали определенную цель, хотя эту цель определить нельзя. Должны быть приняты и поддерживаться дополнительные меры защиты (additional protective measures).

7. Оператор (Operator) означает лицо, компанию или государственное учреждение, которое поддерживает эксплуатационный контроль над судном.

8. Запрещенное оружие (Prohibited weapon) означает огнестрельное оружие (firearm), нож (knife) или другое устройство, вещество (substance), не разрешенное на борту, или наличие которого на судне регулируется политикой, установленной оператором либо государственным (местным) законодательством.

9. Зона ограниченного доступа (Restricted Area) означает пространства (помещения), важные для операции управления или безопасности судна.

10. Подозрительное транспортное средство (Suspicious vehicle) — это средство передвижения, которое по совокупности обстоятельств, обуславливающих его появление или действия, включает операции, противоречащие объявленным в руководстве, дает основание подозревать (to suspect), что оно занимается необычным делом (is engaged unusual or out of the ordinary behavior).

11. Офицер охраны судна (Ship Security Officer) означает лицо на борту судна, ответственное перед капитаном за охрану, включая применение и поддержание плана охраны судна, и за связь с офицерами охраны Компании и портовых средств.

12. Незаконное действие (Unlawful Act) означает действие, которое считается уголовным деянием согласно национальному закону порта пребывания судна или закону страны (under law of the country), в которой судно зарегистрировано (the vessel is registered).

13. План охраны судна (Ship Security Plan) означает план, разработанный с целью применения на борту судна мер, предназначенных для защиты людей на судне, груза или судна от рисков инцидентов в отношении безопасности (from the risks of a security incident).

14. Взаимодействие судна и портового сооружения (Vessel/waterfront facility interface) означает деятельность, которая осуществляется, когда судно непосредственно вовлечено в действия (is directly affected by an action), включающие перемещение людей, грузов или снабжения на судно или с него (the movement of people, goods or the provisions of port services to or from the vessel).

15. Осведомленность (Awareness) — знание операций судна/порта, угроз теракций и уязвимости охраняемых объектов.

16. Управление последствиями (Consequence Management) — действия, предпринимаемые после атаки террористов и направленные на спасение жизни людей, снижение числа пострадавших и материального ущерба.

17. Инфраструктура (Infrastructure) — материальные береговые объекты (системы), важные для операций экономики и правительственных структур. Они включают (но не ограничиваются): телекоммуникации, источники энергии, банки, транспортные средства, системы водоснабжения, обслуживания при чрезвычайных обстоятельствах — как государственные, так и частные.

18. Предотвращение (Prevention) — процессы и планы в порту для снижения его уязвимости (Vulnerability) в отношении террористических акций.

19. Отклик/ответная реакция (Responce) — любые действия, принятые в результате инцидента.

20. Риск (Risk — R) — обычно рассматривается как мера значительности опасности (угрозы), включающая вероятность того, что она случится (probability — P), и последствия этого события (consequence — C), т. е.  $R = PC$ . Вероятность прорыва/нарушения охраны может быть определена как результат (продукт) угрозы и уязвимости данного объекта. Последствия — это совокупность последствий разного рода, вызванные успешным прорывом охраны (successful Security breach). Это могут быть негативные воздействия на людей, экономику, национальную оборону и др.

21. Судовая система оповещения (Ship Security Alert) — система оповещения о нападении согласно положениям пр. 6 гл. XI-2 СОЛАС, должна соответствовать эксплуатационным требованиям ИМО (рез. MSC 136 (76)). Система приводится в действие по распоряжению капитана.

22. Компетентные власти (Competent Authority) — назначаются Администрацией в соответствии с СОЛАС (гл. XI-2, пр. 6.2.1). Применительно к уровню судна это CSO.

23. Портовое средство (Port Facility) — участок, определенный Договаривающимся правительством или назначенными властями (Designated Authority), на котором осуществляется взаимодействие судна и порта. К нему могут относиться места якорной стоянки, причалы, подходы со стороны моря и др.

Примечание: указанный глоссарий следует использовать в качестве дополнительного к определениям (definitions), приведенным в разделе 2.2 данной публикации.

## Приложение 10

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION  
4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7735 7611  
Fax: 020 7587 3210  
Telex: 23588 IMOLDN G



IMO

Ref. T1/1.06

MSC/Circ.1067  
28 February 2003

E

### EARLY IMPLEMENTATION OF THE SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY

1 The December 2002 SOLAS Contracting Governments Conference on Maritime Security adopted a new SOLAS chapter XI-2 on Special measures to enhance maritime security; and the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. Both of these documents are expected to enter into force on 1 July 2004. It would therefore be prudent (given the high number of ships and ports which will have to implement the decisions of the Conference) that all parties concerned start putting in place, methodically, systematically and as soon as possible, all the necessary infrastructure (including legislative, administrative and operational) needed to give effect to all the decisions of the Conference. It is important that parties do not await the entry-into-force date before consideration of these important issues so as to avoid the need to have to take hasty action at the last minute and also to avoid the need for control action against ships found not in compliance with the applicable requirements of SOLAS and the ISPS Code.

2 In this respect, the particular attention of SOLAS Contracting Governments is invited to the new SOLAS regulation XI-2/9 on "Control and compliance measures" and the serious repercussions ships might face after 1 July 2004 if they are found not to be in compliance with the requirements of that regulation and Section A/9.81 of the ISPS Code (for which guidance can be found in Sections B/1.14, 1.21, 4.29 to 4.35 and 4.36 to 4.46 of the Code). The repercussions to ports should also be assessed and appropriate action taken accordingly.

3 It should be noted that operative paragraph 1 of Conference resolution 6 (Early implementation of the special measures to enhance maritime security) draws the attention of Contracting Governments to SOLAS and the industry to the fact that neither chapter XI-2 of the Convention nor the Code provide for any extension of the implementation dates for the introduction of the special measures to enhance maritime security adopted by the Conference.

4 The attention of Member Governments is also invited to Conference Resolution 5 (Promotion of technical co-operation and assistance), operative paragraph 1 of which strongly urges SOLAS Contracting Governments and Member Governments to provide, in co-operation with the Organization, assistance to States having difficulty in implementing the decisions of the Conference. SOLAS Contracting Governments and Member Governments needing such assistance are encouraged to use the Organization's Integrated Technical Co-operation Programme.

5 In the meantime, Member Governments are invited to consider advising companies and ships operating under the flag of their State, to take steps, dependent on the degree of perceived risk in their ships' areas of operation, to increase awareness of potential dangers. This is considered very important so that the crews of the ships concerned may be extremely vigilant and alert to any security threat they may encounter or be suspicious of, whether they are in port, at offshore terminals or underway.

6 This circular is issued following consultations between the Secretary-General and the Chairman of the Maritime Safety Committee.



## Приложение 11

### Международные и национальные антитеррористические законодательные документы

#### 1. Документы ООН (UN Action Against Terrorism)

- 1.1. Резолюция Совета Безопасности 1377 (12 ноября 2001 г.).
- 1.2. Послание США Совету Безопасности (7 октября 2001 г. в отношении Устава ООН, ст. 51).
- 1.3. Резолюция Совета Безопасности 7158 (28 сентября 2001 г.).
- 1.4. Дебаты Генеральной Ассамблеи о мерах по ликвидации международного терроризма (1-5 октября 2001 г.).
- 1.5. Общие дебаты Генеральной Ассамблеи на 56-й сессии (10-16 ноября 2001 г.).
- 1.6. Устав ООН, глава 7 (угрозы миру); статья 51 (самозащита).

#### 2. Конвенции ООН (UN Conventions)

- 2.1. Конвенция о борьбе с захватом заложников (Convention Against the Taking of Hostages — 12/79).
- 2.2. Конвенция о пресечении финансирования терроризма (Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism — 12/99).
- 2.3. Конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом (Convention for the Suppression of Terrorist Bombings — 12/97).
- 2.4. Конвенция о пресечении незаконных действий против безопасности гражданской авиации (Монреальская конвенция, RDF, 9/71). Относится к актам саботажа в авиации — таким, как взрывы на борту самолета в полете.
- 2.5. Конвенция о пресечении незаконного захвата самолета (Гаагская конвенция) (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft — Hague Convention, RDF 12/70). Относится к угонам самолетов.
- 2.6. Конвенция о маркировке пластиковой взрывчатки в целях идентификации (Convention on the Marking of Plastic

Explosives for the Purpose of Identification — PDF, 3/91). Обеспечивает химическую маркировку для облегчения обнаружения пластиковой взрывчатки.

- 2.7. Конвенция о нарушениях и определенных других действиях, совершаемых на борту самолета (Convention on Offenses and certain other Acts Committed on Board Aircraft — Tokyo Convention, RDF, 9/63). Эта конвенция относится к действиям, влияющим на безопасность полета.
  - 2.8. Конвенция о физической защите ядерного материала (Convention on the Physical Protection of Nuclear Materials, 10/79). Конвенция направлена против незаконного приобретения и использования ядерного материала.
  - 2.9. Конвенция о предотвращении и наказании за преступления против международно защищенных лиц (Convention on the Prevention and Punishment of Crimes Against Internationally Protected Persons — 12/73). Это соглашение защищает высоких представителей правительства и дипломатов.
  - 2.10. Протокол о пресечении незаконных действий против безопасности морского судоходства (с соответствующим протоколом) (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (with related protocol, 3/88). Относится к атакам террористов на суда и стационарные морские сооружения.
  - 2.11. Протокол о пресечении незаконных действий насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence of Airports Serving International Civil Aviation, RDF, 2/88). Развивает и дополняет Монреальскую конвенцию о безопасности в воздушном пространстве.
  - 2.12. Статус международных конвенций о терроризме в США: послание президента конгрессу в отношении законодательного применения конвенции о терроризме (26 октября 2001 г.).
- #### 3. Региональные конвенции (Regional Conventions)
- 3.1. Арабская конвенция о подавлении терроризма (Arab Convention for the Suppression of Terrorism — League of Arab States, 1998).
  - 3.2. Конвенция Организации исламской конференции о борьбе с международным терроризмом (Convention of the Organization of the Islamic Conference on Combating International Terrorism — 1999).



- 3.3. Европейская конвенция о подавлении терроризма (European Convention on the Suppression of Terrorism, RDF, 1977).
- 3.4. ОАГ конвенция по предотвращению и наказанию террористических действий, имеющих форму преступлений против лиц и связанных с этим вымогательств международного значения (OAS Convention to Prevent and Punish Acts of Terrorism Taking the Form of Crimes against Persons and Related Extortion that are of International Significance — Organization of American States, RDF, 1971).
- 3.5. Региональная конвенция Южноазиатской ассоциации по региональному сотрудничеству о подавлении терроризма (SSARC Regional Convention on Suppression of Terrorism, RDF, South Asian Association for Regional Cooperation, 1987).

#### 4. Конвенции ИМО

- 4.1. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988). Цель — обеспечить принятие соответствующих мер по отношению к лицам, совершавшим незаконные действия против безопасности судна: захват судна силой, акты насилия против людей, находящихся на борту и др.
- 4.2. Протокол по пресечению незаконных действий против неподвижных объектов, 1958 (Protocol for the Suppression on Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on Continental Shelf, 1958). Содержит требования против преступлений, совершаемых на стационарных платформах, занятых разработкой месторождений нефти и газа.

#### 5. Национальные законодательные акты

##### 5.1. Канада (Canada)

- 5.1.1. Антитеррористический закон (15 окт. 2001 г.) (Anti-Terrorism Act; Justice Canada press release, oct. 2001); освещает защиту гражданских свобод, международное сотрудничество. Полный текст — Bill C-36. Дополнения (Speaking Notes, 24 окт. 2001 г.).
- 5.1.2. Безопасность свободы. Конференция в отношении антитеррористического закона (The Security of Freedom: A Conference on the Proposed Antiterrorism Act, University of Toronto Faculty of Law; nov. 09-10/02).

##### 5.2. Франция (France)

- 5.2.1. В октябре 2001 г. Национальная Ассамблея утвердила серию антитеррористических дополнений к закону о безопасности. Меры, первоначально представленные во французском сенате в октябре министерством внутренних дел, остаются в силе до 31 декабря 2003 г. — они дают право полиции применять силу при осмотре частных авто, устанавливать наблюдения за связью и принимать повышенные меры безопасности в общественных местах.

##### 5.3. Индия (India)

- 5.3.1. Декрет о предотвращении терроризма (Preventive Terrorism Ordinance). 16 октября 2001 г. Кабинет министров Индии утвердил названный документ, который должен был рассмотреть индийский парламент на своей зимней сессии. Новый закон дает широкое определение терроризма, которое включает акты насилия или разрушения важных служб, осуществляемых с намерением угрозы для единства Индии или террористических действий в отношении ее народа.
- 5.3.2. Закон о предотвращении терроризма (Prevention of Terrorism Bill, 2000) — проект представлен Комиссией по законодательству в апреле 2000 г.
- 5.3.3. Закон о зонах, подверженных воздействию терактов (Terrorist Affected Areas Act, 1984).
- 5.3.4. Закон о национальной безопасности (National Security Act, 1980).

##### 5.4. Израиль (Israel)

- 5.4.1. Декрет о предотвращении терроризма (Prevention of Terrorism Ordinance, N 33 of 5708-1948).

##### 5.5. Япония (Japan)

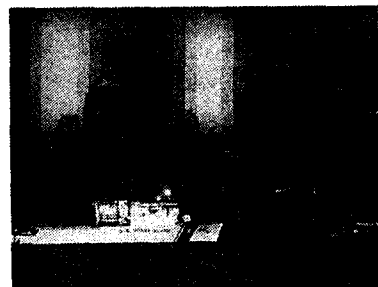
- 5.5.1. Закон о специальных мерах против терроризма (Anti-Terrorism Special Measures Bill). Принят в октябре 2001 г., направлен на участие Японии в деятельности мирового сообщества по предотвращению и ликвидации международного терроризма, обеспечение безопасности во всех регионах мира, включая Японию.

##### 5.6. Пакистан (Pakistan)

- 5.6.1. Декрет об антитерроризме (Anti-Terrorism Ordinance, 1999).

## Приложение 12

### Международные террористические организации\*



**“Группа Абу Нидаля”.** Известна также как “Черный сентябрь”, “Арабский революционный совет”, “ФАТХ — Революционный совет”. В 1974 году откололась от Организации освобождения Палестины. Насчитывает несколько сот боевиков, имеет отряды “милиции” в Ливане. Базы расположены в лагерях палестинских беженцев в долине Бекаа (Ливан). Отмечено присутствие в Ираке, Судане и Алжире. Пользуется поддержкой со стороны Ирака и Ливии (до 1987 года — Сирии).

**“Группировка Абу Саяф”** (она же — “Аль-Харакат аль-Исламия”). Определяется как “самая маленькая и радикальная из исламистских сепаратистских группировок на юге Филиппин”. В 1991 году откололась от Фронта национального освобождения моро, действовавшего на о-ве Минданао. По приблизительным данным, насчитывает до 200 боевиков. Пользуется поддержкой со стороны ряда исламистских группировок, базирующихся на Ближнем Востоке и в Южной Азии. Лидер — А. А. Джанджалани.

**“Вооруженная исламская группа”.** Начала действовать в Алжире с 1992 года после признания недействительными итогов выборов, победу на которых одержал радикальный Исламский фронт спасения. Насчитывает в своих рядах несколько тысяч боевиков. Поддерживается алжирской диаспорой за рубежом, прежде всего в Европе, а также, по заявлению алжирских властей, — Ираном и Суданом.

Японская религиозная секта **“АУМ Синрикэ”** (ныне **“Алеф”**). Образована в 1987 году Секо Асахарой (настоящее имя Тидзуо Мацумото). 20 марта 1995 года организовала газовую атаку в токийском метро, в результате которой погибли 12 человек. Тогда, по собственным оценкам представителей секты, число ее последователей достигало

\* Из доклада Государственного департамента США от 1 мая 2001 года.

- 5.7. **Великобритания (United Kingdom)**
  - 5.7.1. Закон об антитерроризме, преступности и безопасности (UK Anti-Terrorism, Crime and Security Bill, 12 nov. 2001).
  - 5.7.2. Правила в отношении «отмывания» денег (New Money Laundering Regulations, 12 nov. 2001).
  - 5.7.3. Новые меры по пресечению международной коррупции (New Measures to tackle international corruption, 9 nov. 2001).
  - 5.7.4. Закон о терроризме (Terrorism Act of 2000).
- 5.8. **Соединенные Штаты Америки (USA)**
  - 5.8.1. Закон Магнусона и порядок его применения, 1950 (Magnuson Act of 1950 and Executive order 10173, as amended).
  - 5.8.2. Закон о безопасности портов и водных путей, 1972 (Ports and Waterways Safety Act, 1972).
  - 5.8.3. Директива президента 63 — «Защита важной инфраструктуры» (Presidential Decision Directives 63 — «Critical Infrastructure Protection»).
  - 5.8.4. Извлечения Федерального закона — «Защита уязвимой информации о безопасности» (YGCER 1520 TSA Regulations «Protectional Sensitive Security Information»).
  - 5.8.5. Maritime Transportation Security Act, 2002.
- 5.9. **Российская Федерация (Russia)**
  - 5.9.1. Закон Российской Федерации «О безопасности» (от 5 марта 1992 г.).
  - 5.9.2. Концепция Национальной безопасности Российской Федерации. Утв. Указом Президента РФ 17.II.1997 г.
  - 5.9.3. Федеральный закон от 25 июля 1998 г. N 130-ФЗ «О борьбе с терроризмом» (с изм. и доп. от 7 авг. 2002 г.).
  - 5.9.4. Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ (действующая редакция). Ст. 205-207, 277, 360.
6. **Украина (Ukraine)**
  - 6.1. Уголовный кодекс Украины, 2001 г.
  - 6.2. Указы Президента Украины о борьбе с организованной преступностью, коррупцией, терроризмом.
  - 6.3. Закон Украины «О службе безопасности Украины» от 25 марта 1992 года.
  - 6.4. Закон Украины «О борьбе с терроризмом», от 20 марта 2003.

9 тыс. человек в Японии и до 40 тыс. по всему миру. Имеет отделения в Австралии, России, Германии, Шри-Ланке, республиках бывшей Югославии, США, а также в Украине и на Тайване. Точная численность неизвестна. Не пользуется поддержкой извне.

**“Отечество басков и свобода” (ЕТА).** Основана в 1959 году. На начальном этапе идеология базировалась на принципах марксизма. Действует в Испании и на юго-западе Франции. Насчитывает несколько сот членов, имеет общественную поддержку в Стране Басков (автономный округ в составе Испании). Возможно, имеет контакты с Ирландской республиканской армией. В прошлом поддерживалась Ливией, Ливаном, Никарагуа, Кубой. 17 сентября 1998 года объявила “одностороннее и бессрочное” прекращение огня.

**“Аль-Гамаа аль-Исламия”.** Крупнейшая экстремистская организация в Египте, действующая с конца 1970-х годов. Насчитывает несколько тысяч религиозных фанатиков, имеет много сторонников на юге страны и в крупных городах. Имеет представительства в Великобритании, Афганистане и Австрии, а также ячейки во многих других государствах. По мнению экспертов, пользуется поддержкой иранских, суданских и афганских экстремистских группировок.

**ХАМАС (Исламское движение сопротивления).** Основано в конце 1987 года как палестинский филиал организации **“Братья-мусульмане”**. Точное число членов не известно, имеет десятки тысяч сторонников. Пользуется поддержкой палестинской диаспоры, Ирана, отдельных религиозных деятелей в Саудовской Аравии и других арабских странах.

**“Харакат-уль-Муджахедин”** (бывшая **“Харакат уль-Ансар”**), известна также как **“Аль-Ха-дид”**, **“Аль-Фаран”**). Штаб-квартира организации находится в Пакистане, имеет лагеря подготовки на востоке Афганистана. Действует в основном в штате Джамму и Кашмир (Индия). Несколько тысяч вооруженных боевиков находятся в лагерях на территории Пакистана, в Кашмире и прилегающих районах Индии. Пользуется поддержкой Пакистана, а также части населения Кашмира. Одним из источников финансирования является пожертвования, собираемые в Саудовской Аравии и ряде других мусульманских государств.

**“Хезболлах”** (**“Партия Аллаха”**, она же **“Организация исламского правосудия”**, **“Последователи пророка Мухаммеда”**). Создана в Ливане в 1982 году, радикальная шиитская группировка (штаб-квартира находится в Ливане). Насчитывает до 3 тыс. членов. Пользуется поддержкой Ирана и Сирии. Ее ячейки имеются во многих странах.

**Японская “Красная армия”.** Международная террористическая группировка, отколовшаяся в 1970 году от одной из радикальных коммунистических организаций. Насчитывает около 8 тыс. членов. Имеет свои базы в контролируемых Сирией районах Ливана.

**“Аль-Джихад”** (**“Священная война”**). Создана в конце 1970-х годов. Базировалась в Египте. В настоящее время разделена на два крыла, одно из которых возглавляет ближайший сподвижник У. бен Ладена А. аз-Завагири. Насчитывает несколько тысяч религиозных фанатиков, имеет много приверженцев. Отмечено ее присутствие в Афганистане, Пакистане, Великобритании, Судане. Власти Египта обвиняют в поддержке данной организации Иран, Судан и арабских экстремистов. В сентябре 2001 года объявлено о слиянии этой группировки с **“Аль-Каидой”**.

**“Ках”** и **“Кахана Хай”**. В марте 1994 года объявлены израильским правительством террористическими организациями. Данных о точной численности нет. Пользуются поддержкой сочувствующих в США и Западной Европе.

**“Рабочая партия Курдистана”.** Основана в 1974 году. Идеология базируется на марксистских принципах. Насчитывает 10-15 тыс. членов. Пользуется поддержкой со стороны турецких курдов и курдской диаспоры в странах Европы, а также, по заявлению турецких властей, — Ирака, Ирана и Сирии.

**Фронт “Тигры освобождения Тамил-Илама”.** Основан в 1976 году. С 1983-го ведет антиправительственную деятельность с целью создания на юге Шри-Ланки независимого государства тамиллов. По различным данным, насчитывает от 3 до 6 тыс. подготовленных боевиков и несколько тысяч ополченцев. Контролирует большую часть северных и восточных провинций страны. Поддерживается крупной тамильской диаспорой в Северной Америке, Европе и Индии. По данным американских спецслужб, причастен к контрабанде наркотиков и оружия.

**“Муджахеддин-э-Хальк”.** Иранская диссидентская группировка, основанная в 1965 году. Первоначально придерживалась принципов марксизма и исламского учения. Насчитывает до 2 тыс. боевиков, имеет обширные структуры поддержки за рубежом. В 1980-е годы лидеры эмигрировали во Францию, в 1987-м большинство перебравшись в Ирак. Пользуется поддержкой Ирака и иранской диаспоры.

**“Национально-освободительная армия” Колумбии (ELN).** Повстанческая группировка прокубинской ориентации. Насчитывает 3-5 тыс.

вооруженных бойцов, имеет несколько тысяч активных сторонников. Действует в Колумбии и приграничных районах Венесуэлы. Внешней поддержки не имеет.

**“Палестинский исламский джихад”** (известна также как **“Группа Шакаки”**, **“Отряд Убу Гунейма”**). Создана в 1970-е годы. Численность не известна. Большинство баз расположено на территории Сирии, имеет филиалы на Кипре, в Англии, ФРГ, США. Финансовую поддержку оказывают Иран и Сирия. Лидер — шейх Абделла аш-Шаами.

**“Фронт освобождения Палестины”**, известен также как **“Группа Абу Аббаса”**. Откололась от Народного фронта освобождения Палестины (НФОП) в 1976 году. Численность не известна. Лидер — Мухаммед Зейдан (Абу Аббас). Штаб-квартира в Дамаске (Сирия), основные силы — в Ливане.

**“Народный фронт освобождения Палестины”**. Основан в 1967 году Ж. Хабашем. Идеологической базой являются принципы марксизма-ленинизма. Насчитывает около 800 боевиков. Действует в Сирии, Ливане, Израиле и на оккупированных территориях. Поддерживается Сирией и Ливией.

**“Народный фронт освобождения Палестины — Главное командование”**. Откололся от НФОП в 1968 году. Насчитывает несколько сот боевиков. Штаб-квартира находится в г. Дамаске (Сирия), базы — в Ливане. Имеет отделения в нескольких странах Европы. Военную поддержку оказывает Сирия, финансовую — Иран.

**“Аль-Каида”** (она же **“Международный исламский фронт джихада против иудеев и христиан”**, **“Исламская армия освобождения мусульманских святынь”**, **“Сеть Усамы бен Ладена”**). Создана в 1988 году Усамой бен Ладеном. Цель — “установить мусульманское государство” по всему миру. Насчитывает несколько тысяч боевиков. Поддерживает связи с другими экстремистскими группировками. Штаб-квартира в Афганистане.

**“Революционные вооруженные силы Колумбии” (РИСК)**. Определяется госдепартаментом США как “крупнейшая, наиболее подготовленная и хорошо вооруженная повстанческая организация” Колумбии. РВСК созданы в 1964 году как “просоветская партизанская армия”. Организация имеет военизированную структуру, включает несколько “городских фронтов”.

**“Революционная организация 17 ноября”**. Греческая леворадикальная группировка. Создана в 1975 году. Названа в память о студенчес-

ком антивоенном выступлении в ноябре 1973 года. По оценкам экспертов, сравнительно малочисленна. Данных о поддержке извне нет.

**“Революционная народно-освободительная партия/фронт”** (известна также как **“Del Sol”**). Образовалась в 1978 году после раскола Партии/Фронта освобождения турецкого народа. Численность не известна. Данных о поддержке извне нет.

**“Революционная народная борьба”**. Леворадикальная группировка. Действует на территории Греции. Создана в 1971 году для противодействия военной хунте “черных полковников”. Численность не известна. Источники внешней поддержки не выявлены.

**“Сендеро Люминосо” (“Светлый путь”**, известна также как **“Народно-партизанская армия”**). Основана в Перу в конце 1960-х годов профессором университета А. Гусманом. Насчитывает 1,5–2,5 тыс. боевиков, имеет большое число сторонников (главным образом в сельских районах страны). Поддержка извне не оказывается.

**“Революционное движение Тупак Амару”**. Основано в 1983 году. Придерживается левых взглядов, близких к маоизму. Действует на территории Перу. В последние годы понесло значительные потери в ходе столкновений с правительственными войсками и полицией. В результате численность сократилась до 100 человек. Внешней поддержки не имеет.

**“Исламское движение Узбекистана” (ИДУ)**. Деятельность организации направлена против режима президента Ислама Каримова, стратегическая цель — создание на территории среднеазиатских республик исламского халифата. Активно сотрудничает с исламской оппозицией в Таджикистане, международными террористическими организациями, спецслужбами ряда государств. Лидеры — Тахир Юлдашев (Намангани) и Джумабай Ходжаев (Таджибай). Намангани считается политическим руководителем, с 1992 года живет в Афганистане, является одним из ближайших помощников Усамы бен Ладена. Таджикибай с 1997 года — “командующий вооруженными силами ИДУ. Его формирования неоднократно совершали вооруженные нападения на своих оппонентов (в том числе в соседних республиках СНГ), участвуют в контрабанде оружия и наркотиков. Численность боевиков достигает 6 тыс. человек.

**“Объединенные силы самообороны”** Колумбии. Ультраправая военизированная организация, насчитывающая до 8 тыс. членов. Объявила своей целью борьбу с “левыми повстанцами”, финансирует свою деятельность в значительной степени за счет контрабанды наркотиков.

## Приложение 13



Рекомендации владельцам  
и операторам судов  
по применению новых  
международных требований  
в отношении охраны компаний  
и судов от террористических  
действий

New international and US security requirements for ships and ports  
(Checklist)

### A possible approach for shipowners and operators

A suggested checklist designed to help Members tackle the new requirements in a systematic way is provided below. Insofar as the list refers to training requirements, further information on availability and location of courses is available from IMS and C&H/GMS.

1. Arrange for a senior executive level briefing/seminar in which all senior managers are informed of the unprecedented implications of the new maritime security requirements. A half-day briefing will minimise disruption to the work of senior management and maximise the opportunity for explaining the requirements.

2. Select and appoint a Company Security Officer (CSO), responsible for all aspects of company security. He or she must be sufficiently senior to take or recommend company security policy decisions. Companies with a range of different vessel types may find it convenient to appoint a senior CSO responsible for overall company security policy and additional CSOs specifically responsible for certain categories of ships, e.g. chemical carriers, bulk carriers, etc.

3. Provide training for the CSOs and other selected senior managers at a resident course (of approximately 3 days' duration).

4. Inform all Masters of legislative and «bureaucratic» changes as well as physical changes that will have to be made on their vessels.

5. Appoint Ship Security Officers (SSOs), i.e. the person on each ship who will have legal responsibility for security. Experience suggests that the most appropriate individual is the Chief Officer/Chief Mate, but some ship owners may feel that the Chief Engineer is a better alternative if the former is too busy with other duties during port calls when security concerns are at their highest.

6. Provide one or two days' training for all designated SSOs, either resident or «in-house» depending on the availability of the designated SSOs. This course should cover all SSO duties and responsibilities.

7. Arrange for a security assessment/survey of the ships by a credible maritime security organisation, individually or by class of vessel (sister ships). A two to three day visit to the ship will be required to ensure compliance with the IMO and Flag State standards.

8. Arrange for the production of a Ship Security Plan (SSP) for each ship based on the security assessment. A «model» SSP is under development by a combined working group of industry organisations and is expected to be available soon.

However, in our experience, the use of a model plan, while important for consistency and ease of review, is a minor step in the overall process of plan implementation. Model plans are useful tools, but much work remains to develop from a model a plan specific to a particular company or ship and to gain acceptance for it.

9. Provide for the SSP to be forwarded to the designated authority or recognised security organisation (RSO) of the ships' flag state(s) for validation, in order to obtain the necessary International Ship Security Certificate. This is a most important part of the plan development process and may require intense and time-consuming discussions (and, in many cases, negotiations) with the Designated Authority or RSO.

10. Send the validated SSP and International Ship Security Certificate to each ship and flag state. The plan and certificate must be available for any legitimate inspection by port state control officials after the compliance date for the ISPS Code.

11. Arrange on-board training for crewmembers in security duties. This training can be accomplished in conjunction with the security assessment or other training to be conducted on board.

12. Consider the purchase of specific maritime security equipment consistent with the company's security policy and Ship Security Plans, such as

- access control system, which may range from a simple visitors' book to a sophisticated photo/biometrics system;

- screening equipment for individuals, e. g. hand-held metal detectors; screening equipment for baggage and stores, e. g. X-ray machines and explosives vapour detectors;
- miscellaneous security equipment such as remote management of suspect packages, blast suppression blankets, security seals/labels and alcohol and drug test kits.

13. For ships trading to the U. S., ensure in due course the appropriate designation of a «Qualified Individual» in accordance with pending U. S. Coast Guard regulations. The full functions of this person are yet to be determined. However, the MTSA requires the qualified individual to be able to implement security actions and to establish immediate communications with U. S. authorities in the event of a security incident.

14. For ships trading to the U. S., be prepared to identify and contract with an appropriate security organisation to deter a security incident or the substantial threat of a security incident. (The full extent of this requirement of MTSA now is unclear and will be clarified through the U. S. Coast Guard regulatory process.)



## Приложение 14

### Некоторые факторы и действия, которые могут повлиять на обеспечение охраны судна

#### Human and Shoreside Activity

Aggressive activities or behavior.  
 Attempts to gain access to vessels or waterfront facilities without proper identification.  
 Unusually large cash payments for vessel services, such as fuel or charters.  
 Delivery or placement of unusual packages.  
 Fixtures attached to structures.  
 Unusual diving operations: unmarked divers entering the water near bridges, port facilities, or vessels.  
 Unusual filming, photographic or sketching activity, especially of critical infrastructure.  
 Frequent trips between borders.  
 Observed security changes or lack of usual security practices.  
 Lack of adequate fencing and lighting.  
 Inconsistent schedules (outside of normal operating hours).  
 Unattended vehicles in unusual locations.  
 Unusual vehicle characteristics.

#### Vessel Activity

Unmarked/unattended vessels or vehicles in unusual locations.  
 Unusual vessel characteristics or number of people on board.  
 Unusual night operations.  
 Vessel operating at night without running lights.  
 Lights flashing between ship and shore.  
 Sophisticated radio or scanner devices; electronics on board that are inconsistent with vessel's design or intended purpose.  
 Vessels that makes drastic course changes away from other vessels, particularly those marked as law enforcement.  
 Vessels that anchor or cruise in one area for no apparent reason.  
 Smaller vessel hovering in vicinity of another vessel for no apparent reason.  
 Vessels that ride low in the water, or display false load lines.

#### Vessel Cargo

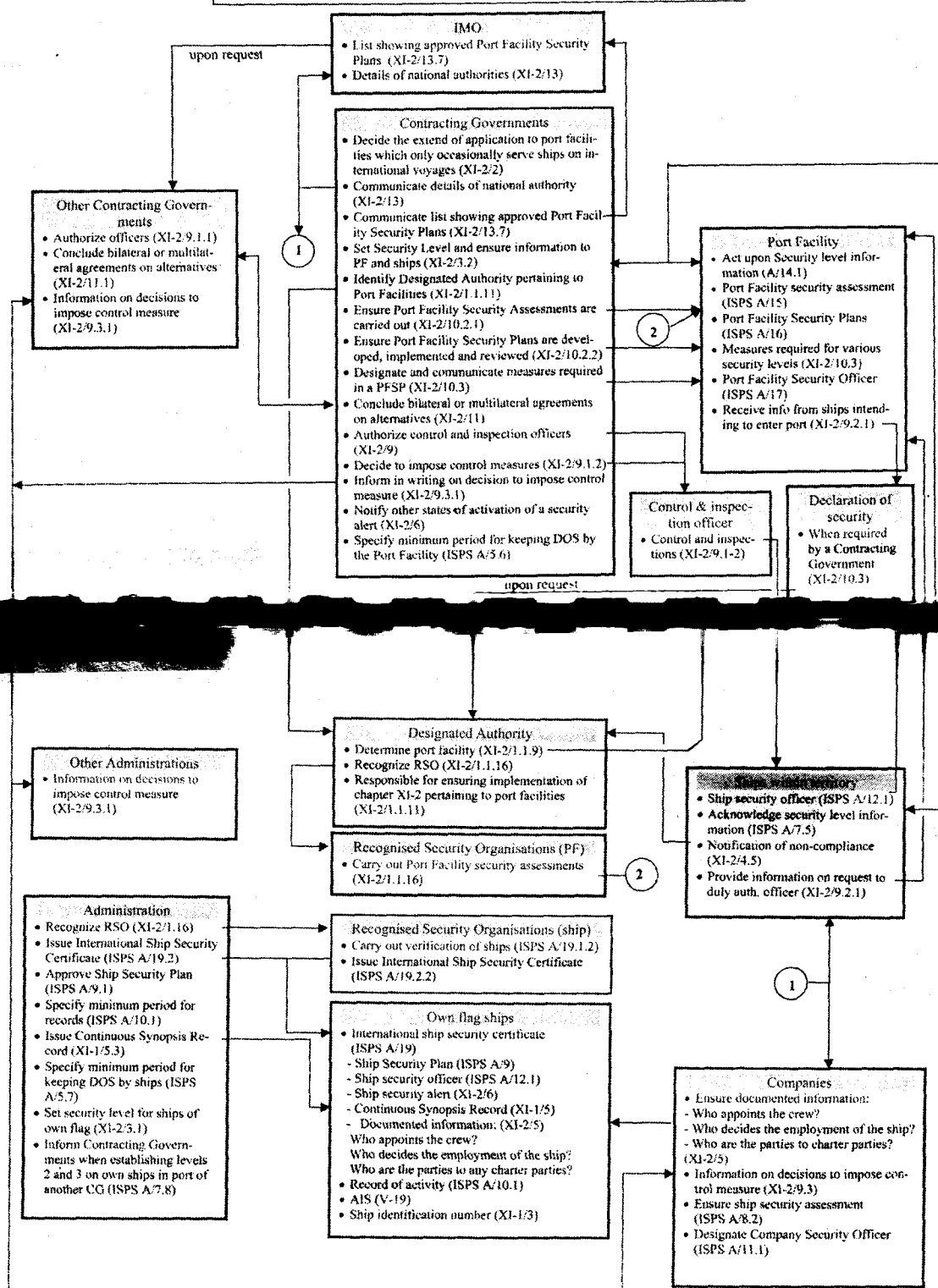
Suspicious cargo.  
 Irregularities in cargo manifests, especially related to hazardous cargoes.  
 Deficiencies in cargo containment.  
 Improper segregation of cargoes.  
 Unusual transfer of personnel or cargo while underway.  
 Recovering or suspiciously discharging cargo.

Be sure to record any pertinent information, such as vehicle and personnel descriptions, license plates or boat numbers, times and dates, etc.

## Приложение 15

### Обязанности судов в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС

#### Obligations in the amendments to SOLAS XI and the ISPS-Code



Торський В. Г., Топалов В. П., Любченко В. І.

Т615 Кодекс ОСПЗ у запитаннях і відповідях: Учбово-практичний посібник. — Одеса: Астропринт, 2003. — 204 с.

Рос. мовою.

ISBN 966-549-937-8.

У книзі міститься стислий огляд нових документів ІМО та інших міжнародних організацій з охорони об'єктів судноплавної індустрії від терористичних актів: гл. XI-1 і XI-2 Конвенції СОЛАС, Кодексу ОСПЗ, а також рекомендації по забезпеченню застосування їх у практиці.

Призначена для офіцерів і персоналу суден, керівників і працівників судноплавних компаній і морських портів.

Може використовуватись у якості навчального посібника курсантами і студентами морських навчальних закладів і в системі підвищення кваліфікації.

Т 1207000000-076  
549-2003 Без оголош.

ББК 67.916я2  
УДК 341.225(03)

Учбово-практичне видання

ТОРСЬКИЙ Володимир Георгійович  
ТОПАЛОВ Валерій Павлович  
ЛЮБЧЕНКО Віктор Ілліч

## КОДЕКС ОСПЗ у запитаннях і відповідях

Російською мовою

Зав. редакцією Т. М. Забанова  
Редактор Ж. Б. Мельниченко  
Технічні редактори: Р. М. Кучинська,  
О. М. Петренко  
Коректор Ж. І. Зінченко

Здано у виробництво 07.05.2003. Підписано до друку 10.06.03. Формат 60×84/16.  
Папір друкарський. Гарнітура Times. Друк офсетний. Ум. друк. арк. 11,86.  
Тираж 100 прим. Зам. № 321.

Видавництво і друкарня «Астропринт»  
(Свідоцтво ДК № 1373 від 28.05.2003 р.)  
65026, м. Одеса, вул. Преображенська, 24  
Тел.: (0482) 26-98-82, 26-96-82, 37-14-25  
[www.astroprint.odessa.ua](http://www.astroprint.odessa.ua)

## Серия “Безопасность и качество” / “Safety & Quality”/ Основана в 1997 году

Серия “Безопасность и качество” — это  
актуальность, доступность изложения, качество,  
высокий профессионализм авторов. Так держатся  
К. Ильницкий — главный редактор  
журнала “Порты Украины”

Если Вы действительно хотите повышать свой  
профессиональный уровень, — читайте книги серии  
“Безопасность и качество”.  
А. Лалин — к. д. п., президент  
Ассоциации морских капитанов Одессы

Авторам серии “Безопасность и качество” удалось  
удачно соединить теорию и практику и создать  
достойную библиотеку для плавсостава и студентов  
морских учебных заведений. Желаем нового  
пополнения серии.  
В. Голубев — первый проректор ОГМА, профессор

Моряки, работники судоходных компаний и портов,  
сервисных организаций морского транспорта: книги  
серии “Безопасность и качество” — это для вас.  
С. Горчаков — к. д. п., Советник  
заместителя Государственного секретаря  
Министерства транспорта Украины

Всем: от курсанта и студента, до капитана и  
руководителя судоходной компании — рекомендуем  
серию книг “Безопасность и качество”.  
А. Курлянд — президент  
судоходной компании “Укрферри”

