

# МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

## ПРЕАМБУЛА

1 Дипломатическая конференция по охране на море, состоявшаяся в Лондоне в декабре 2002 года, приняла новые положения для включения в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года и настоящий Кодекс с целью усиления охраны на море. Эти новые требования образуют международную структуру, с помощью которой суда и портовые средства могут сотрудничать с целью обнаружения и предотвращения актов, угрожающих обеспечению охраны на морском транспорте.

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

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

4 Дипломатическая конференция (9 - 13 декабря 2002 года) приняла также поправки к существующим положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74), способствующие ускорению выполнения требования об оборудовании судов автоматическими идентификационными системами,

и приняла новые правила для включения в главу XI-1 СОЛАС-74, касающиеся нанесения опознавательных номеров судов и необходимости иметь на судне Журнал непрерывной регистрации истории судна. Дипломатическая конференция приняла также несколько резолюций Конференции, включая резолюции, касающиеся применения и пересмотра Кодекса, технического сотрудничества и совместной работы с Международной организацией труда и Всемирной таможенной организацией. Было признано, что после завершения работы вышеупомянутых двух организаций может потребоваться пересмотр и внесение поправок в определенные новые положения, касающиеся охраны на море.

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

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

7 В положениях представлены значительные изменения в подходе международного морского сообщества к терроризму. Признается, что значительное дополнительное бремя будет возложено на определенные Договаривающиеся правительства. Полностью признается важность технического сотрудничества в деле оказания помощи Договаривающимся правительствам при применении упомянутых положений.

8 Выполнение этих положений потребует постоянного эффективного сотрудничества и взаимопонимания всех вовлеченных сторон или всех тех, кто использует суда и портовые средства, включая судовой персонал, портовый персонал, пассажиров, структуры, представляющие интересы груза, управленческий персонал судна и порта и всех тех представителей национальных и местных властей, кто

несет ответственность за охрану. Существующая практика и процедуры должны пересматриваться и изменяться, если они не обеспечивают адекватного уровня охраны. В интересах усиления охраны на море дополнительная ответственность ляжет на представителей судоходства и порта, а также на национальные и местные власти.

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

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

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

## Часть А

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

#### 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### 1.1 Введение

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

##### 1.2. Цели

Целями данного Кодекса являются:

- .1 установление международной структуры, использующей сотрудничество между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов для выявления угрозы и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с нарушением охраны судов или портовых средств, используемых в международной торговле;
- .2 распределение соответствующих ролей и ответственности между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов на национальном и международном уровнях для обеспечения охраны на море;
- .3 обеспечение заблаговременного и эффективного сбора и обмена информацией, связанной с охраной;
- .4 предоставление методологии оценок охраны, так чтобы иметь на местах готовые планы и процедуры реагирования на изменяющиеся уровни охраны; и
- .5 обеспечение уверенности в том, что в наличии имеются адекватные и надлежащие меры обеспечения охраны на море.

##### 1.3 Функциональные требования

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

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

## **2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

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

- .1 *Конвенция* означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками.
- .2 *Правило* означает правило Конвенции.
- .3 *Глава* означает главу Конвенции.
- .4 *План охраны судна* означает план, выработанный для обеспечения применения мер на судне, предназначенных для защиты людей, груза, грузовых транспортных единиц или судна от рисков нарушения охраны.
- .5 *План охраны портового средства* означает план, выработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, их грузов, грузовых транспортных единиц, людей и судовых запасов от рисков нарушения охраны.
- .6 *Лицо командного состава, ответственное за охрану судна* означает лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану.

- .7 *Должностное лицо компании, ответственное за охрану* означает лицо 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.
- .8 *Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану* означает лицо, назначенное ответственным за выработку, выполнение и пересмотр плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава, ответственными за охрану судов, и с должностными лицами компании, ответственными за охрану.
- .9 *Уровень охраны 1* означает уровень, при котором всегда, и непрерывно, должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.
- .10 *Уровень охраны 2* означает уровень, при котором, из-за повышенного риска происшествия, в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.
- .11 *Уровень охраны 3* означает 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.

- 2.2 Термин *судно*, когда он используется в данном Кодексе, включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда, определенные в правиле XI-2/1.
- 2.3 Термин *Договаривающееся правительство*, в связи с любой ссылкой на портовое средство, когда он используется в разделах 14 - 18, включает в себя ссылку на *Назначенную власть*.
- 2.4 Термины, не определенные иначе в данной части Кодекса, имеют то же самое значение, которое придается им в главах I и XI-2 Конвенции.

### **3 ПРИМЕНЕНИЕ**

- 3.1 Данный Кодекс применяется к:

.1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

- .1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
- .2 грузовые суда, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 и более; и
- .3 морские передвижные буровые установки; и
  - .2 портовым средствам, обслуживающим такие суда, совершающие международные рейсы.

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

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

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

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

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

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

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

#### **4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ**

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

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

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

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

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

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

## **5 ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ**

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

5.2 Судно может потребовать заполнения Декларации об охране, если:

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

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

5.4 Декларация об охране должна заполняться:

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

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

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

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

## **6 ОБЯЗАННОСТИ КОМПАНИИ**

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

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

## **7 ОХРАНА СУДОВ**

7.1 Судно должно руководствоваться уровнями охраны, установленными Договаривающимися правительствами, как указано ниже.

7.2 При уровне охраны 1, с целью выявления предпосылок к происшествиям и принятия контрмер, на всех судах должны осуществляться, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса, действия, направленные на следующее:

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

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

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

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

7.6 До захода в порт или во время стоянки в порту, находящемся на территории Договаривающегося правительства, установившего уровень охраны 2 или 3, судно должно подтвердить получение распоряжения и должно подтвердить должностному лицу портового средства, что оно начало принимать соответствующие меры и выполнять процедуры, изложенные в судовом плане охраны, а в случае уровня охраны 3 – инструкции, выданные Договаривающимся правительством, которое установило уровень охраны 3. Судно должно сообщать о любых трудностях выполнения распоряжения. В таких случаях должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны связаться и координировать соответствующие действия.

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

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

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

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

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

## **8 ОЦЕНКА ОХРАНЫ СУДОВ**

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

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

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

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

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

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

## 9 ПЛАН ОХРАНЫ СУДНА

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

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

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

9.2.1 В таких случаях, признанная в области охраны организация, осуществляющая рассмотрение и одобрение плана охраны специфичного судна или поправок к плану, не должна быть вовлечена ни в подготовку оценки охраны этого конкретного судна, ни в подготовку плана его охраны, ни в подготовку рассматриваемых поправок.

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

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

- .1 меры по предотвращению того, чтобы на судне не оказались предназначенные для применения против людей, судов или портов оружие, опасные вещества и устройства, на перевозку которых нет полномочий;
- .2 определение участков ограниченного доступа и мер по предотвращению несанкционированного доступа к ним;
- .3 меры по предотвращению несанкционированного доступа на судно;
- .4 процедуры действий при угрозе происшествия или нарушении охраны, включая положения по поддержанию критически важных операций на судне или во взаимодействии судно/порт;
- .5 процедуры выполнения любых инструкций по охране, которые могут отдавать Договаривающиеся правительства при уровне охраны 3;

- .6 порядок эвакуации в случаях угрозы или при нарушении защиты;
- .7 обязанности персонала судна, имеющего ответственность в области охраны, а также другого персонала судна по вопросам охраны;
- .8 процедуры аудиторской проверки деятельности по охране;
- .9 процедуры проведения процесса обучения, тренировок и учений по плану;
- .10 процедуры взаимодействия с охраной портового средства;
- .11 процедуры периодического пересмотра плана и приведения его на уровень современности;
- .12 процедуры сообщений о происшествиях, связанных с охраной;
- .13 сведения о лице командного состава, ответственном за охрану судна;
- .14 сведения о должностном лице компании по охране, включая его контактный адрес, который доступен круглосуточно;
- .15 процедуры проведения проверки, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования охраны, если оно имеется;
- .16 частота проведения испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования охраны, если оно имеется;
- .17 указание мест запуска судовой системы оповещения\* ; и
- .18 процедуры, инструкции и руководство по использованию судовой системы оповещения, включая испытания, включение, выключение и возврат в исходное положение\*, и по ограничению ложных сигналов тревоги.

9.4.1 Лица, проводящие внутреннюю аудиторскую проверку деятельности по обеспечению охраны, указанной в плане или оценивающие выполнение плана, должны быть независимыми от проверяемой деятельности, если только это не является практически

---

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

неосуществимым из-за размеров и характера деятельности компании или судна.

9.5 Администрация должна определить, какие изменения одобренного плана охраны судна или любого охранного оборудования, указанного в одобренном плане, не должны задействоваться, до тех пор пока соответствующие поправки к плану не будут одобрены Администрацией. Любые такие изменения должны быть, по крайней мере, так же эффективны, как мероприятия, предписываемые главой XI-2 и данной частью Кодекса.

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

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

9.7 План должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

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

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

быть объектом проверки, если на это не получено согласие заинтересованных Договаривающихся правительств.

## **10 ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ**

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

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

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

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

10.4 Записи должны быть защищены от несанкционированного доступа или разглашения.

## 11 Должностное лицо компании, ответственное за охрану

11.1 Компания должна назначить Должностное лицо компании, ответственное за охрану. Это лицо может выполнять свои обязанности в отношении одного или более судов, в зависимости от количества или типов судов компании, при этом суда, за которые данное лицо отвечает, должны быть четко определены. Компания, в зависимости от количества или типов эксплуатируемых ею судов, может назначить нескольких должностных лиц компании ответственными за охрану, при этом должно быть четко определено, за какие суда отвечает каждое из них.

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

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

- .11 обеспечение совместимости требований охраны с требованиями безопасности на море;
- .12 обеспечение того, чтобы планы охраны, используемые однотипными судами или группой судов, верно учитывали специфику каждого судна; и
- .13 обеспечение того, чтобы постоянно выполнялись любые альтернативные или эквивалентные меры по обеспечению охраны, одобренные для конкретного судна или группы судов.

## **12 Лицо командного состава, ответственное за охрану судна**

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

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

- .1 проведение регулярных проверок охраны судна с целью обеспечения выполнения соответствующих мер по охране;
- .2 внедрение, контроль состояния и выполнения плана охраны судна, включая любые поправки к плану;
- .3 координация аспектов охраны при обработке груза и судовых запасов с другими членами экипажа судна и соответствующими должностными лицами портовых средств, ответственных за охрану;
- .4 выдвижение предложений о внесении изменений в план охраны судна;
- .5 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;
- .6 повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности на судне;
- .7 обеспечение предоставления адекватного обучения членам экипажа судна, при необходимости;
- .8 доклады обо всех происшествиях, связанных с охраной;
- .9 координация вопросов, связанных с выполнением плана охраны судна, с должностным лицом компании,

ответственным за охрану, и с соответствующим должностным лицом портового средства, ответственным за охрану; и

- .10 обеспечение того, чтобы охранное оборудование, если оно имеется, должным образом эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось.

### **13 ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА, УЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВКИ ПО ОХРАНЕ СУДНА**

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

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

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

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

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

### **14 ОХРАНА ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ**

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

14.2 При уровне охраны 1, путем выбора и принятия надлежащих мер по предотвращению происшествий, связанных с охраной, на всех портовых средствах, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса, должны проводиться следующие мероприятия:

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

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

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

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

14.5 При получении должностным лицом портового средства, ответственным за охрану, сведений о затруднениях судна в выполнении требований главы XI-2 или данной части Кодекса, или же при проведении должных мероприятий в соответствии с планом охраны судна, а в случае уровне охраны 3, – выполняя инструкции по охране, установленные Договаривающимся правительством, на территории которого расположено это портовое средство, он должен связаться с лицом командного состава, ответственным за охрану судна, и координировать соответствующие действия.

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

## 15 ОЦЕНКА ОХРАНЫ ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

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

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

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

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

15.4 Оценки охраны портового средства периодически пересматриваются и приводятся на уровень современности, с учетом меняющегося характера угроз и/или незначительных изменений в портовом средстве; они всегда должны пересматриваться и приводиться на уровень современности при значительных изменениях в портовом средстве.

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

- 1.1 определение и оценка важного имущества и инфраструктуры, защита которых важна;
- 1.2 определение возможных угроз имуществу и инфраструктуре, и вероятности их реализации, с целью принятия мер по обеспечению охраны и очередности проведения этих мер;

- .3 выявление, выбор контрмер и очередности контрмер и процедурных изменений, и определение уровней их эффективности для снижения уязвимости; и
- .4 выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

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

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

## **16 ПЛАН ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА**

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

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

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

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

- .1 меры для предотвращения того, чтобы на территории средства или на судне не оказались предназначенные для применения против людей, судов или портов оружие и любые другие опасные вещества, на перевозку которых нет полномочий;
- .2 меры по предотвращению неразрешенного доступа на территорию средства, на ошвартованные суда и на участки ограниченного доступа на территории средства;

- .3 процедуры реагирования на угрозы или нарушение охраны, включая положения по поддержанию выполнения критически важных операций портового средства или взаимодействия судно/порт;
- .4 процедуры реагирования на все инструкции по охране, отданные Договаривающимся правительством портовому средству, расположенному на его территории, при уровне охраны 3;
- .5 процедуры эвакуации в случае угрозы или нарушения охраны;
- .6 обязанности по охране, вмененные лицам, обеспечивающим охрану, и остальному персоналу портового средства;
- .7 процедуры взаимодействия с судами в вопросах охраны;
- .8 процедуры периодического пересмотра плана и приведения его на уровень современности;
- .9 процедуры докладов о происшествиях, связанных с охраной;
- .10 сведения о должностном лице портового средства, ответственном за охрану, включая его контактный адрес, – круглосуточно;
- .11 меры по обеспечению защиты информации, содержащейся в плане;
- .12 меры по обеспечению эффективной охраны груза и средств грузообработки на территории портового средства;
- .13 процедуры аудиторской проверки плана охраны портового средства;
- .14 процедуры реагирования в случае приведения в действие судовой системы оповещения при стоянке судна; и
- .15 процедуры для облегчения схода судового персонала на берег или кадровые замены, а также доступ на судно гостей, включая представителей попечительских организаций и организаций, проявляющих заботу об условиях труда моряков.

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

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

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

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

16.7 План должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

16.8 Договаривающиеся правительства могут позволить, чтобы план охраны портового средства охватывал более одного портового средства, если оператор, местоположение, эксплуатация, оборудование и устройство этих портовых средств подобны. Любое Договаривающееся правительство, допускающее такой альтернативный подход, сообщает Организации его подробности.

## **17 ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО ПОРТОВОГО СРЕДСТВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ**

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

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

- .1 проведение первоначального исчерпывающего освидетельствования охраны портового средства, с учетом соответствующей оценки охраны портового средства;
- .2 обеспечение выработки и поддержки плана охраны портового средства;
- .3 внедрение и выполнение плана охраны портового средства;
- .4 проведение регулярных проверок охраны портового средства для непрерывного поддержания должного уровня мер охраны;
- .5 выработка и внедрение, по мере необходимости, предложений об изменениях в плане охраны портового средства, для

исправления недостатков и приведения плана на уровень современности, чтобы принять во внимание соответствующие изменения портового средства;

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

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

## **18 ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА, УЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВКИ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА**

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

18.2 Персонал, обеспечивающий охрану портового средства, имеющий специфичные обязанности по охране, должен понимать их и нести ответственность за охрану портового средства, как описано в плане охраны портового средства, он должен иметь достаточно знаний и

способностей для выполнения предписанных обязанностей, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

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

18.4 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, участвуя в тренировках через соответствующие периоды времени, должно обеспечивать эффективную координацию и выполнение плана охраны портового средства, принимая во внимание руководство, представленное в части В Кодекса.

## **19 ПРОВЕРКА СУДОВ И ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ СУДАМ**

### **19.1 Проверки**

19.1.1 Каждое судно, к которому применяется данный Кодекс, подлежит указанным ниже проверкам:

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

проводиться между второй и третьей ежегодными датами Свидетельства, определение которых дано в правиле I/2(n). Промежуточная проверка должна включать инспекцию системы охраны и любого связанного с ней оборудования охраны судна, чтобы удостовериться в том, что они остаются в удовлетворительном состоянии, пригодном для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Проведение такой промежуточной проверки должно быть подтверждено в Свидетельстве;

#### 4 дополнительные проверки, определенные Администрацией.

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

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

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

## **19.2 Выдача или подтверждение Свидетельства**

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

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

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

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

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

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

### **19.3 Срок действия и действительность Свидетельства**

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

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

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

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

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

19.3.4 Если проверка для возобновления Свидетельства была закончена, а новое Свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, Администрация или признанная в области охраны организация, действующая от имени Администрации, могут подтвердить существующее Свидетельство; такое Свидетельство должно

признаваться действительным на срок, который не должен быть более пяти месяцев с даты истечения указанного в нем срока действия.

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

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

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

- .1 дата истечения срока, указанная в Свидетельстве, должна быть изменена путем подтверждения на дату, которая не должна быть более чем на три года более поздней, чем дата, на которую была завершена промежуточная проверка;
- .2 дата истечения срока может оставаться без изменения, при условии что проведена одна дополнительная проверка или более, так чтобы не превышались максимальные интервалы между проверками, предписываемыми разделом 19.1.1.

19.3.8 Свидетельство, выданное в соответствии с разделом 19.2, должно терять силу в любом из следующих случаев:

- .1 если соответствующие проверки не завершены в сроки, указанные в разделе 19.1.1;

- .2 если Свидетельство не имеет подтверждения в соответствии с разделом 19.1.1.3 и, если применимо, – в соответствии с разделом 19.3.7.2;
- .3 если компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, не эксплуатируемого ранее этой компанией; и
- .4 если судно передано под флаг другого государства.

#### 19.3.9 В случае если:

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

## 19.4 Оформление Временного свидетельства

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

- .1 того, что судно не имеет Свидетельства при поставке судна или перед его вводом в эксплуатацию, или при повторном вводе в эксплуатацию;
- .2 передачи судна из под флага одного Договаривающегося правительства под флаг другого Договаривающегося правительства;
- .3 передачи судна под флаг Договаривающегося правительства из под флага государства, не являющегося Договаривающейся стороной; или

- .4 когда компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое ранее не эксплуатировалось этой компанией;

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

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

- .1 выполнена оценка охраны судна, требуемая данной частью Кодекса;
- .2 экземпляр плана охраны судна, удовлетворяющего требованиям главы XI-2 Конвенции и части А данного Кодекса, находится на борту, был представлен для рассмотрения и одобрения и задействован на судне;
- .3 имеется судовая система оповещения, удовлетворяющая требованиям правила XI-2/6, если она требуется;
- .4 должностное лицо компании, ответственное за охрану,
  - .1 обеспечило:
    - .1 рассмотрение плана охраны судна на соответствие данной части Кодекса;
    - .2 представление плана на одобрение; и
    - .3 задействование плана на судне; и
    - .2 определило необходимые мероприятия, включая учения, тренировки, промежуточные проверки, дающие основания должностному лицу компании, ответственному за охрану, быть уверенным в том, что в течение 6 месяцев судно успешно пройдет проверку в соответствии с положениями раздела 19.1.1.1;
  - .5 проведены мероприятия по выполнению требуемых проверок по разделу 19.1.1.1;
  - .6 капитан, лицо командного состава, ответственное за охрану судна, и другой персонал судна, имеющий специфические обязанности по охране, знают свои обязанности и ответственность, указанные в данной части Кодекса, и соответствующие положения плана охраны судна, имеющегося

на борту; обеспечены такой информацией на рабочем или понятном для персонала судна языке или языках; и

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

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

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

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

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

## ДОПОЛНЕНИЕ К ЧАСТИ А

### ДОПОЛНЕНИЕ 1

Форма Международного свидетельства об охране судна

#### МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОХРАНЕ СУДНА

(Герб  
(Государство)

государства)

Свидетельство №

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ  
СРЕДСТВ  
(Кодекса 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 разделом 19.1 части А Кодекса ОСПС;
- 2 что проверкой установлено, что система охраны и любое оборудование, относящееся к охране судна, находятся во всех отношениях в удовлетворительном состоянии и что судно

удовлетворяет применимым требованиям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС;

3 что на судне имеется одобренный план охраны судна.

Дата первоначальной проверки / проверки для возобновления Свидетельства,  
на которой это Свидетельство основано, .....

Настоящее Свидетельство действительно до ....., при условии проведения проверок в соответствии с разделом 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 разделом 19.1.1 части А Кодекса ОСПС, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС.

Промежуточная проверка.....

Подписано.....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

Дата.....

(Печать или штамп организации)

## ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПРОВЕРОК\*

Дополнительная проверка.....

Подписано.....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

Дата.....

(Печать или штамп организации)

Дополнительная проверка.....

Подписано.....  
(Подпись уполномоченного лица)

Место .....

Дата.....

(Печать или штамп организации)

Дополнительная проверка.....

Подписано.....  
(Подпись уполномоченного лица)

---

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

Место .....

Дата.....

*(Печать или штамп организации)*

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА  
В СООТВЕТСТВИИ С РАЗДЕЛОМ А/19.3.7.2 КОДЕКСА ОСПС**

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

Подписано.....

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место .....

Дата.....

*(Печать или штамп организации)*

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

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

Подписано.....

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место .....

Дата.....

*(Печать или штамп организации)*

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

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

Подписано.....

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место .....

Дата.....

*(Печать или штамп организации)*

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

В соответствии с разделом 19.3.5 / 19.3.6\* части А Кодекса ОСПС,  
Свидетельство считается действительным до  
.....

Подписано.....

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место .....

Дата.....

*(Печать или штамп организации)*

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

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

Подписано.....

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место .....

Дата.....

*(Печать или штамп организации)*

\* \* \*

---

\* Ненужное зачеркнуть.

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

## ДОПОЛНЕНИЕ 2

Форма Временного международного свидетельства об охране судна

### ВРЕМЕННОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОХРАНЕ СУДНА

(Герб  
(Государство)

государства)

Свидетельство №

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ  
СРЕДСТВ  
(Кодекса 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  
свидетельством? – ДА/НЕТ\*

---

\* Ненужное зачеркнуть.

Если ДА, то: Дата выдачи первоначального временного свидетельства  
.....

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

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

Настоящее Свидетельство действительно до .....

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

Дата выдачи .....

..... (*Подпись  
надлежащим образом уполномоченного  
лица, выдавшего Свидетельство*)

(*Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство*)

\_\_\_\_\_

## ЧАСТЬ В

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

#### 1 ВВЕДЕНИЕ

##### Общие положения

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

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

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

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

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

### **Ответственность Договаривающихся правительств**

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

- установление соответствующего уровня охраны;
- одобрение плана охраны судна и соответствующих поправок к ранее одобренному плану;
- проверку соответствия судов положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС и части А данного Кодекса, а также выдачу судам Международного свидетельства об охране судна;
- определение тех портовых средств на своей территории, где требуется назначение должностного лица портового средства, ответственного за охрану, которое бы отвечало за разработку плана охраны портового средства;
- обеспечение проведения оценки портового средства на предмет охраны и ее одобрения, как и любых последующих изменений относительно результатов ранее проводившихся оценок;
- одобрение плана охраны портового средства и соответствующих поправок к ранее одобренному плану;
- осуществление мер по контролю и проверке соответствия требованиям;
- испытание одобренных планов; и
- передача информации в Международную морскую организацию, а также в отрасли судоходства и портов.

1.7 Договаривающиеся правительства, для выполнения своих, предусмотренных главой XI-2 и частью А данного Кодекса, обязанностей в области охраны портовых средств, могут назначить или учредить «назначенные властные органы» в рамках государственного аппарата, а также разрешить признанным в области охраны организациям выполнение определенной работы в отношении портовых

средств, при условии, что окончательное решение относительно принятия и одобрения такой работы должно принадлежать Договаривающемуся правительству или назначенному властному органу. Администрации могут также поручать признанным в области охраны организациям исполнение определенных обязанностей в отношении охраны судов. Следующие обязанности или виды деятельности не могут поручаться признанной в области охраны организации:

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

#### Установление уровня охраны

1.8 За установление в любое конкретное время уровня охраны, который может относиться к судам и портовым средствам, отвечает Договаривающееся правительство. В части А данного Кодекса определены для международного применения три следующих уровня охраны:

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

#### Компания и судно

1.9 Любая компания, эксплуатирующая суда, подпадающие под действие главы XI-2 и части А данного Кодекса, должна назначить у себя должностное лицо компании, ответственное за охрану, а на каждом из

своих судов – лицо командного состава, ответственное за охрану. Обязанности, область ответственности и требования к подготовке этих лиц, как и требования в отношении тренировок и учений, определены в части А данного Кодекса.

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

1.11 В плане охраны судна указываются меры охраны, как в области организации эксплуатации судна, так и материального характера\*, которые следует принимать на судне для постоянного поддержания уровня охраны 1. Планом предусматриваются также дополнительные или усиленные меры охраны, которые, при получении распоряжения об этом, могли бы быть приняты на судне для перехода на уровень охраны 2 и обеспечения эксплуатации судна при таком уровне охраны. Кроме того, в плане следует предусматривать действия по подготовке судна к быстрому реагированию на вероятные указания, могущие поступить от тех, кто, в связи с влияющим на защищенность происшествием или его угрозой, ввел уровень охраны 3 и принимает контрмеры.

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

1.13 На судне должно находиться Международное свидетельство об охране судна, удостоверяющее его соответствие требованиям главы XI-2

---

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

Конвенции и части А данного Кодекса. Часть А данного Кодекса включает положения по проведению первоначальной проверки соответствия судна требованиям и выдаче свидетельства, проверки для возобновления свидетельства и промежуточной проверки.

1.14 Если судно находится в порту Договаривающегося правительства или на пути к нему, то, в соответствии с положениями правила XI-2/9, Договаривающееся правительство имеет право осуществления в отношении такого судна различных мер по контролю и проверке соответствия требованиям. Такое судно является объектом проверок в рамках контроля судов государством порта, однако эти проверки обычно не распространяются непосредственно на план охраны судна, за исключением особых обстоятельств. Такое судно может стать объектом дополнительных мер контроля, если у Договаривающегося правительства, осуществляющего меры по контролю и проверки соответствия требованиям, есть основания полагать, что защищенность судна или портовых средств, куда заходило судно, потерпела ущерб.

1.15 ТРЕБУЕТСЯ, ЧТОБЫ НА СУДНЕ ПРИСУТСТВОВАЛИ СВЕДЕНИЯ О ТОМ, КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ О ПРИМЕНЕНИИ ЭКИПАЖА СУДНА, А ТАКЖЕ ЗА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ ПО РАЗЛИЧНЫМ АСПЕКТАМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДНА, ЧТОБЫ ОНИ МОГЛИ БЫТЬ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ДОГОВАРИВАЮЩЕМУСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПО ЕГО ТРЕБОВАНИЮ.

#### Портовое средство

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

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

ОЦЕНКА ДОЛЖНА ВКЛЮЧАТЬ СЛЕДУЮЩИЕ СОСТАВНЫЕ ЧАСТИ:

- определение предполагаемой угрозы для портовых объектов и инфраструктуры портового средства;

- выявленные потенциально уязвимые области;
- расчет последствий происшествий.

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

1.18 Портовые средства, которым надлежит отвечать требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса, должны назначать должностное лицо портового средства, ответственное за охрану. Обязанности, область ответственности и требования к подготовке этих лиц, как и требования в отношении тренировок и учений, определены в части А данного Кодекса.

1.19 В ПЛАНЕ ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА УКАЗЫВАЮТСЯ МЕРЫ ОХРАНЫ, КАК В ОБЛАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА, ТАК И МАТЕРИАЛЬНОГО ХАРАКТЕРА, КОТОРЫЕ ПОРТОВОМУ СРЕДСТВУ СЛЕДУЕТ ПРИНИМАТЬ ДЛЯ ПОСТОЯННОГО ПОДДЕРЖАНИЯ УРОВНЯ ОХРАНЫ 1. ПЛАНОМ ПРЕДУСМАТРИВАЮТСЯ ТАКЖЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИЛИ УСИЛЕННЫЕ МЕРЫ ОХРАНЫ, КОТОРЫЕ, ПРИ ПОЛУЧЕНИИ РАСПОРЯЖЕНИЯ ОБ ЭТОМ, МОГЛИ БЫ БЫТЬ ПРИНЯТЫ ПОРТОВЫМ СРЕДСТВОМ ДЛЯ ПЕРЕХОДА НА УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2 И РАБОТЫ ПРИ ТАКОМ УРОВНЕ ОХРАНЫ. КРОМЕ ТОГО, В ПЛАНЕ СЛЕДУЕТ ПРЕДУСМАТРИВАТЬ ДЕЙСТВИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА К БЫСТРОМУ РЕАГИРОВАНИЮ НА ВЕРОЯТНЫЕ УКАЗАНИЯ, МОГУЩИЕ ПОСТУПИТЬ ОТ ТЕХ, КТО, В СВЯЗИ С ВЛИЯЮЩИМ НА ЗАЩИЩЕННОСТЬ ПРОИСШЕСТВИЕМ ИЛИ ЕГО УГРОЗОЙ, ВВЕЛ УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3 И ПРИНИМАЕТ КОНТРМЕРЫ.

1.20 Портовые средства, которым надлежит отвечать требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса, должны иметь одобренный соответствующим Договаривающимся правительством или назначенным властным органом план охраны портового средства и осуществлять свою деятельность в соответствии с ним. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, проводит в жизнь его положения и следит за тем, чтобы план всегда отвечал своему назначению и был эффективен, что включает назначение внутренних аудиторских проверок применения плана. Поправки к любой из тех частей одобренного плана, изменение которых требует, по определению Договаривающегося правительства или назначенного властного органа, одобрения, представляются на рассмотрение и одобрение до того как они могут быть внесены в ранее одобренный план и приняты к исполнению портовым средством. Соответствующее Договаривающееся правительство или

назначенный властный орган может подвергнуть план проверке на предмет его эффективности. Оценка портового средства на предмет охраны, явившаяся основой для разработки плана охраны портового средства, должна регулярно проводиться вновь. В результате всей этой деятельности может возникнуть необходимость внесения поправок в одобренный план. Любые поправки к определенным элементам ранее одобренного плана представляются на одобрение Договаривающемуся правительству или назначенному властному органу.

1.21 Суда использующие портовые средства, могут подвергаться проверкам в рамках контроля судов государством порта, а также дополнительным мерам контроля, в общих чертах оговоренным в правиле XI-2/9. До входа судна в порт соответствующие власти могут потребовать от него предоставления информации, касающейся судна, перевозимого груза, пассажиров и экипажа. При определенных обстоятельствах судно может быть не разрешен заход в порт.

### Информация и связь

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

## 2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

2.2 В целях данной части Кодекса:

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

### **3 ПРИМЕНЕНИЕ**

#### Общие положения

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

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

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

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

### **4 Ответственность Договаривающихся правительств**

#### Защита отчетов о проведении оценки и планов

4.1 ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРИНЯТИЕ НАДЛЕЖАЩИХ МЕР ВО ИЗБЕЖАНИЕ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ДОСТУПА К КОНФИДЕНЦИАЛЬНЫМ МАТЕРИАЛАМ, ОТНОСЯЩИМСЯ К ОЦЕНКАМ ОХРАНЫ СУДОВ, ПЛАНАМ ОХРАНЫ СУДОВ, ОЦЕНКАМ ОХРАНЫ ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ И ПЛАНАМ ОХРАНЫ ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ, ИЛИ РАЗГЛАШЕНИЯ ТАКИХ МАТЕРИАЛОВ.

#### Назначенные властные органы

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

#### Признанные в области охраны организации

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

- 1 одобрение планов охраны судна или поправок к ним от имени Администрации;

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

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

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

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

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

- .7 знание требований главы XI-2 Конвенции и части А данного Кодекса, а также соответствующих национального и международного законодательства и требований к охране;
- .8 знание текущих видов угрозы и их характера;
- .9 осведомленность в вопросах распознания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
- .10 осведомленность в вопросах распознания, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .11 знание уловок, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;
- .12 знание оборудования и систем охраны и обнаружения и их эксплуатационных ограничений.

Договаривающемуся правительству, включая Администрацию, когда оно передает признанной в области охраны организации конкретные функции, следует убедиться в том, что признанная в области охраны организация обладает необходимой для выполнения задачи компетентностью.

4.6 Признанная организация, соответствующая определению, данному в правиле I/6, и отвечающая требованиям правила XI-1/1, может быть назначена в качестве признанной в области охраны организации, при условии наличия у нее надлежащей квалификации в вопросах охраны, в соответствии с перечисленным в пункте 4.5.

4.7 Власти порта, гавани или оператор портового средства, могут быть назначены в качестве признанных в области охраны организаций, при условии наличия у них надлежащей квалификации в вопросах охраны, в соответствии с перечисленным в пункте 4.5.

#### Введение уровня охраны

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

- уровень охраны 1, обычный, при котором суда и портовые средства действуют в обычном режиме;
- уровень охраны 2, повышенный, объявляемый на промежуток времени, в течение которого существует повышенный риск влияющего на защищенность происшествя; и

- уровень охраны 3, исключительный, объявляемый на промежуток времени, когда влияющее на защищенность происшествие вероятно или неминуемо.

4.9 ВВЕДЕНИЕ УРОВНЯ ОХРАНЫ 3 ЯВЛЯЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ МЕРОЙ, ПРИМЕНЯЕМОЙ ТОЛЬКО КОГДА ЕСТЬ ДОСТОВЕРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ТОМ, ЧТО ВЛИЯЮЩЕЕ НА ЗАЩИЩЕННОСТЬ ПРОИСШЕСТВИЕ ВЕРОЯТНО ИЛИ НЕМИНУЕМО. УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3 ВВОДИТСЯ ТОЛЬКО НА ВРЕМЯ НАЛИЧИЯ ВЫЯВЛЕННОЙ УГРОЗЫ ИЛИ НА ВРЕМЯ ФАКТИЧЕСКОГО ПРОИСШЕСТВИЯ. УРОВЕНЬ ОХРАНЫ МОЖЕТ ИЗМЕНЯТЬСЯ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО (1, 2 И ЗАТЕМ 3), НО ВОЗМОЖНО ТАКЖЕ ВВЕДЕНИЕ УРОВНЯ 3 НЕПОСРЕДСТВЕННО ПОСЛЕ УРОВНЯ 1.

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

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

4.12 Возможны такие обстоятельства, при которых на судне может действовать более высокий уровень охраны чем тот, который введен для портового средства, куда судно заходит, однако, ни при каких обстоятельствах судно не может иметь уровень охраны ниже установленного в таком портовом средстве. Если на судне действует более высокий уровень охраны чем в портовом средстве, куда оно направляется, то должностному лицу компании, ответственному за охрану, или лицу командного состава, ответственному за охрану судна, следует незамедлительно поставить в известность об этом должностное лицо портового средства, ответственное за охрану. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно оценить конкретную ситуацию, во взаимодействии с должностным лицом компании, ответственным за охрану, или с лицом командного состава, ответственным за охрану судна, и согласовать надлежащие меры охраны для данного судна, что может включать заполнение и подписание Декларации об охране.

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

В то время как сведения об уровне охраны не являются информацией, нуждающейся в засекречивании, сведения об угрозе, обуславливающей уровень охраны, могут иметь в высшей степени закрытый характер. Договаривающимся правительствам следует тщательно продумать способы передачи информации в адрес лица командного состава, ответственного за охрану судна, должностного лица компании, ответственного за охрану, и должностного лица портового средства, ответственного за охрану, в зависимости от типа и степени подробности такой информации.

Информация для связи и сведения о планах охраны портовых средств

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

4.15 В СЛУЧАЕ ПОРТА, НЕ ИМЕЮЩЕГО ПЛАНА ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА (А ПОЭТОМУ И ДОЛЖНОСТНОГО ЛИЦА ПОРТОВОГО СРЕДСТВА, ОТВЕТСТВЕННОГО ЗА ОХРАНУ), ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИЛИ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОРГАН ДЛЯ СВЯЗИ ДОЛЖЕН БЫТЬ СПОСОБЕН ВЫЯВИТЬ ДОСТАТОЧНО КВАЛИФИЦИРОВАННОЕ ЛИЦО НА БЕРЕГУ, СПОСОБНОЕ ОРГАНИЗОВАТЬ, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ПРИНЯТИЕ НАДЛЕЖАЩИХ МЕР ОХРАНЫ В ТЕЧЕНИЕ СТОЯНКИ СУДНА.

4.16 Договаривающиеся правительства предоставляют также сведения для связи с государственными должностными лицами, которым лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должностное лицо компании, ответственное за охрану и должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, могли бы докладывать о вызывающих обеспокоенность вопросах охраны. Этим государственным должностным лицам следует анализировать такие доклады перед тем как предпринять надлежащие действия. Такие докладываемые вопросы могут относиться к мерам охраны, находящимся под юрисдикцией другого Договаривающегося правительства. В таком случае, данному Договаривающемуся правительству следует рассмотреть целесообразность обсуждения с соответствующим органом другого Договаривающегося правительства вопроса о том, требуется ли принятие мер по исправлению ситуации. В целях этого, сведения для связи с соответствующими должностными лицами Договаривающихся правительств должны быть доведены до Международной морской организации.

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

#### Документы, удостоверяющие личность

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

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

4.19 Договаривающимся правительствам следует продумать введение надлежащих мер охраны для стационарных, плавучих платформ и морских передвижных буровых установок, находящихся на месте разработки, чтобы сделать возможным их взаимодействие с судами,

которые должны отвечать положениям главы XI-2 и части А данного Кодекса\*.

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

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

Угроза для судов и иные происшествия при нахождении в море

4.21 Договаривающиеся правительства обеспечивают суда под их государственными флагами общими руководящими указаниями относительно мер, принятие которых сочтено уместным в целях снижения риска для защищенности этих судов в море. Они дают конкретные рекомендации относительно действий, которые должны предприниматься при уровнях охраны 1 – 3, в случаях:

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

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

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

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

4.23 Договаривающиеся правительства должны предлагать судам, находящимся в их территориальном море или сообщившим о намерении

---

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

войти в их территориальное море, рекомендации, которые могут включать:

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

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

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

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

#### Альтернативные соглашения об охране

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

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

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

### **Равноценные системы охраны портовых средств**

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

### **Уровень укомплектованности экипажей судов**

4.28 При установлении минимального безопасного состава экипажа судна Администрации следует принять во внимание\*, что положения о минимальном безопасном составе экипажей судов, изложенные в правиле V/14\*\*, обращены только к вопросу безопасности мореплавания. Администрациям следует также принять во внимание дополнительную рабочую нагрузку разного рода, которая может стать следствием

---

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

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

внедрения плана охраны судна, и обеспечить укомплектование судна экипажем достаточной численности и должной квалификации. При этом Администрациям следует проверить, с учетом всех вмененных различным членам экипажа обязанностей, способность судов к выполнению требований о времени отдыха и принятию иных, предусмотренных национальным законодательством мер, обращенных к вопросу усталости экипажа

### Меры контроля выполнения требований<sup>\*\*\*</sup>

#### *ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ*

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

4.30 Правило XI-2/9.1, о контроле судов в порту, устанавливает систему мер по контролю судов в иностранном порту, в соответствии с чем должным образом уполномоченные должностные лица Договаривающегося правительства (должным образом уполномоченные должностные лица) имеют право прохода на судно для проверки того, находятся ли требующиеся свидетельства в надлежащем порядке. Затем, если есть явные основания полагать, что судно не отвечает требованиям, могут приниматься такие меры контроля как дополнительные проверки или задержание. Это совпадает с действующими сейчас системами мер других видов контроля судов\*. Правило XI-2/9.1 основано на таком же подходе, но дает возможность принятия дополнительных мер (включая выдворение судна из порта как меру контроля), когда у должным образом уполномоченных должностных лиц имеются явные основания полагать, что судно не отвечает требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса. В правиле XI-2/9.3 изложены положения, имеющие целью способствовать беспристрастному и соразмерному принятию этих дополнительных мер.

4.31 В правиле XI-2/9.2 излагаются меры контроля судов, намеревающихся войти в порт другого Договаривающегося

---

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

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

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

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

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

1. полученное в ходе проверки Международного свидетельства об охране судна доказательство, что оно недействительно или у него истек срок действия;
2. доказательство или достоверная информация о том, что имеются серьезные недостатки, относящиеся к оборудованию охраны, документации или организационным мероприятиям, которые требуются главой XI-2 и частью А данного Кодекса;
3. получение донесения или жалобы, которые, по профессиональному суждению должным образом уполномоченного должностного лица, содержат достоверную информацию, ясно указывающую на то, что судно не отвечает требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса;
4. доказательство, полученное должным образом уполномоченным лицом, использующим свое профессиональное суждение, или его наблюдение, свидетельствующее о незнании капитаном или

экипажем судна существенных, относящихся к вопросам охраны, процедур, об их неспособности к проведению тренировок по охране судна или же о том, что такие процедуры или тренировки не выполнялись;

- .5 доказательство, полученное должным образом уполномоченным лицом, использующим свое профессиональное суждение, или его наблюдение, свидетельствующее о том, что ключевые члены экипажа судна не способны к обмену информацией с любыми другими ключевыми членами экипажа, имеющими обязанности по охране судна;
- .6 доказательство или достоверные сведения, свидетельствующие о том, что на данное судно приняты люди, запасы или груз в портовом средстве или с другого судна, причем портовое средство или другое судно не отвечают требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса, а данное судно не оформило Декларацию об охране и не приняло надлежащих специальных или дополнительных мер охраны или не выполняло надлежащих процедур охраны;
- .7 доказательство или достоверные сведения, свидетельствующие о том, что на данное судно приняты люди, запасы или груз в портовом средстве или из другого источника (например, от другого судна или вертолета), причем от этого портового средства или другого источника не требуется отвечать требованиям главы XI-2 или части А данного Кодекса, а данное судно не приняло надлежащих специальных или дополнительных мер охраны или не выполняло надлежащих процедур охраны; и
- .8 если судно имеет очередное, последовательно выданное Международное временное свидетельство об охране судна, как оно описано в разделе А/19.4, и если, по профессиональному суждению должным образом уполномоченного должностного лица, одной из целей, преследуемых судном или компанией при обращении за таким свидетельством, является цель продления периода неполного соответствия требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса за пределы срока действия первоначального временного свидетельства, оговоренного в разделе А/19.4.4.

4.34 Правило XI-2/9 имеет особую причастность к международному праву и, поскольку возможны ситуации, когда будут либо приниматься меры, выпадающие из рамок главы XI-2, либо потребуются учесть определяемые вне рамок главы XI-2 права затрагиваемых судов, то при выполнении правила XI-2/9 следует помнить правило XI-2/2.4. Таким образом, правило XI-2/9 не препятствует Договаривающимся правительствам в принятии основанных на международном праве и отвечающих его нормам мер по обеспечению безопасности или охраны

людей, судов, портовых средств и иной собственности в случаях, когда судно, хотя и отвечает требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса, но тем не менее считается представляющим риск для защищенности.

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

#### *КОНТРОЛЬ СУДОВ В ПОРТУ*

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

#### *СУДА, НАМЕРЕВАЮЩИЕСЯ ЗАЙТИ В ПОРТ ДРУГОГО ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА*

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

.1 ЗАПИСИ О МЕРАХ, ПРИНЯТЫХ ПРИ ПОСЕЩЕНИИ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА, РАСПОЛОЖЕННОГО НА ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВА, ПРАВИТЕЛЬСТВО КОТОРОГО НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ДОГОВАРИВАЮЩИМСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ, ОСОБЕННО О ТАКИХ МЕРАХ, ПРИНЯТИЕ КОТОРЫХ ОБЫЧНО БЫЛО БЫ ОБЕСПЕЧЕНО ПОРТОВЫМИ СРЕДСТВАМИ, РАСПОЛОЖЕННЫМИ НА ТЕРРИТОРИИ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ; И

.2 какие бы то ни было Декларации об охране, оформлявшиеся с портовыми средствами или с другими судами.

4.38 В другом пункте перечня сведений, предоставление которых может потребоваться как условие захода в порт, идет речь о подтверждении того, что при проведении деятельности судно-судно в пределах отрезка времени, в течение которого совершены последние 10 заходов в портовые средства, поддерживалось выполнение надлежащих процедур охраны судна. Для такого подтверждения обычно не требуется включать в него записи о приеме и передаче лоцмана, представителей

таможенных, иммиграционных властей, должностных лиц по вопросам охраны, а также о бункеровке, погрузке с лихтеров и разгрузке с них, погрузке запасов и выгрузке отходов, осуществлявшихся судном в пределах портовых средств, поскольку эти действия обычно попадают в рамки действия плана охраны портового средства. Примерами таких сведений могут быть:

- .1 записи о мерах, принятых при осуществлении деятельности судно-судно с судном под флагом государства, правительство которого не является Договаривающимся правительством, особенно о таких мерах, принятие которых обычно было бы обеспечено этим другим судном, если бы оно было под флагом Договаривающегося правительства;
- .2 записи о мерах, принятых при осуществлении деятельности судно-судно с судном под флагом государства, правительство которого является Договаривающимся правительством, но от которого не требуется отвечать требованиям положений главы XI-2 и части А данного Кодекса, таких как экземпляр какого бы то ни было свидетельства об охране, выданного этому судну на основании других положений\*;
- .3 в случае, если на судне находятся спасенные в море люди или груз, то все известные сведения об этих людях или грузе, включая удостоверяющие личность данные и маркировочные данные груза, если они известны, а также результаты любых проверок, проведенных на судне для установления статуса спасенных людей и груза с точки зрения задач охраны. Причинение задержек доставке потерпевших бедствие на море в безопасное место или предотвращение такой доставки не являются целью главы XI-2 и части А данного Кодекса. Единственной целью главы XI-2 и части А данного Кодекса является обеспечение того, чтобы государствам в достаточном

---

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

объеме предоставлялась информация, способствующая полноте их защищенности.

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

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

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

#### **Дополнительные положения**

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

- .1 название судна, его флаг, опознавательный номер, позывной, тип судна и груз;
- .2 причина отказа в заходе или выдворения из порта или районов порта;
- .3 характер какого бы то ни было несоответствия в области охраны, если это имеет отношение к делу;

---

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

- .4 если это соответствует ситуации, то сведения о любых сделанных попытках устранения какого бы то ни было несоответствия, включая сведения о любых условиях, поставленных судну применительно к данному рейсу;
- .5 порт(-ы), куда заходило судно, и следующий объявленный порт захода;
- .6 время отхода и ожидаемое время прибытия в эти порты;
- .7 любые указания, которые были даны судну, например, о донесениях на переходе;
- .8 предоставленные сведения о текущем уровне охраны на судне;
- .9 сведения о любых сообщениях, которыми государство порта обменивалось с Администрацией;
- .10 орган для связи государства порта, готовящего отчет, для получения дополнительной информации;
- .11 судовая роль; и
- .13 любая иная, относящаяся к делу, информация.

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

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

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

СУДА ГОСУДАРСТВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ ДОГОВАРИВАЮЩИМИСЯ СТОРОНАМИ, И СУДА С РАЗМЕРАМИ НИЖЕ КОНВЕНЦИОННЫХ.

4.45 Договаривающимся правительствам не следует предоставлять более благоприятных условий судам под флагами государств, не являющихся Договаривающимися правительствами Конвенции СОЛАС и Сторонами Протокола 1988 г. к ней\*. Соответственно, к таким судам должны применяться требования правила XI-2/9 и руководящих указаний, изложенных в этой части данного Кодекса.

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

## 5 ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ

### Общие положения

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

5.4.1 СОГЛАСОВАННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ ДОЛЖНА, ДЛЯ УКАЗАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ГЛАВЫ XI-2 и ЧАСТИ А ДАННОГО КОДЕКСА, БЫТЬ ПОДПИСАНА И ДАТИРОВАНА КАК ПОРТОВЫМ СРЕДСТВОМ, ТАК И СУДНОМ ИЛИ СУДАМИ, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СЛУЧАЯ, И ДОЛЖНА ВКЛЮЧАТЬ СВЕДЕНИЯ О СРОКЕ ДЕЙСТВИЯ, СООТВЕТСТВУЮЩЕМ УРОВНЕ ОХРАНЫ ИЛИ УРОВНЯХ ОХРАНЫ, А ТАКЖЕ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ СВЯЗИ.

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

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

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

## 6 ОБЯЗАННОСТИ КОМПАНИИ

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

- .1 сведения о сторонах, ответственных за назначение судового персонала, таких как судовые компании, агентства по найму моряков, подрядчики, концессионеры как, например, предприятия розничной торговли, развлечений и т.д.;
- .2 сведения о сторонах, ответственных за принятие решений об эксплуатации судна, включая фрахтователей по тайм-чартеру или бэрбоут-чартеру, или же любое иное юридическое лицо, действующее в таком качестве; и
- .3 в случаях эксплуатации судна на условиях договоров фрахтования, сведения для связи со сторонами договоров, включая фрахтователей по тайм-чартеру или рейсовому чартеру.

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

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

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

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

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

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

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

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

## **7 ОХРАНА СУДНА**

СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДАНЫ В РАЗДЕЛАХ 8, 9 И 13.

## **8 ОЦЕНКА ОХРАНЫ СУДНА**

Оценка на предмет охраны

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

8.2 Перед тем как приступить к выполнению оценки охраны судна, должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно обеспечить, чтобы были привлечены имеющиеся сведения о результатах оценки угрозы в тех портах, куда судно будет заходить или где производится посадка или высадка пассажиров, а также о портовых средствах и мерах их защиты. Должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно изучить предыдущие отчеты об аналогичных охранных потребностях. Если это возможно, должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно встретиться с соответствующими лицами на судне и в портовом средстве для обсуждения целей и методологии оценки. Должностное лицо компании, ответственное за охрану, должно следовать всем отвечающим его специфике руководящим указаниям, исходящим от Договаривающихся правительств.

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

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

---

\* См. сноску на стр. 2. – *Примеч. перев.*

.6 ПРОЧЕЕ, ЧТО, БУДУЧИ ПОВРЕЖДЕНО ИЛИ ИСПОЛЬЗОВАНО ДЛЯ НЕЗАКОННОГО НАБЛЮДЕНИЯ, СОЗДАЕТ РИСК ДЛЯ ЛЮДЕЙ, СОБСТВЕННОСТИ ИЛИ СУДОВЫХ ОПЕРАЦИЙ ИЛИ ОПЕРАЦИЙ В ПРЕДЕЛАХ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА.

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

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

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

- .1 общее устройство судна;
- .2 расположение зон, доступ в которые должен быть ограничен, таких как ходовой мостик, машинные помещения категории А и

---

\* См. сноску на стр. 2. – *Примеч. перев.*

иные посты управления, в соответствии с тем, как они определены в главе II-2, и т.д.;

- .3 расположение и назначение каждого фактического или потенциального места доступа на судно;
- .4 изменения уровня воды при приливо-отливных явлениях, что может оказывать воздействие на уязвимость или защищенность судна;
- .5 грузовые помещения и организацию укладки груза;
- .6 места хранения судовых запасов и существенно необходимых средств технического обслуживания и ремонта;
- .7 места хранения несопровождаемого багажа;
- .8 имеющееся аварийное и дежурное оборудование, обеспечивающее выполнение существенно необходимых функций;
- .9 количественный состав экипажа, его существующие обязанности по охране судна, а также какая бы то ни было существующая практика компании по его обучению;
- .10 имеющиеся в наличии средства охраны и безопасности, предназначенные для защиты пассажиров и экипажа судна;
- .11 средства выхода наружу, эвакуации и места сбора, которые должны содержаться так, чтобы в чрезвычайной ситуации обеспечить порядок и безопасность оставления судна;
- .12 имеющиеся договоры с частными охранными компаниями, предоставляющими услуги по охране судна и прилегающей водной акватории; и
- .13 уже введенные в действие меры и порядок охраны, включая проверки и процедуры контроля, системы идентификации, средства обнаружения и слежения, документы, удостоверяющие личность, связь, сигнализация, освещение, системы контроля доступа и иные системы подобного назначения.

8.6 При проведении оценки охраны судна следует осмотреть каждое выявленное место доступа, включая открытые палубы, и оценить потенциальные возможности его использования теми, кто стремится к преодолению охраны. В число мест доступа входят такие, которые используются для пропуска лиц, имеющих законное право доступа, но которыми могут воспользоваться также не обладающие таким правом лица, стремящиеся проникнуть на судно.

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

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

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

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

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

- .1 повреждение или разрушение судна или портового средства, например, посредством применения взрывных устройств, поджога, саботажа или как результат вандализма;

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

8.10 При проведении оценки охраны судна следует учесть все возможные факторы уязвимости, что может включать:

- .1 противоречия между мерами безопасности и мерами охраны;
- .2 противоречия между обязанностями по охране и другими обязанностями членов экипажа;
- .3 обязанности по несению вахты, количественный состав экипажа судна, в особенности, как это влияет на усталость экипажа, бдительность и способность исполнять обязанности;
- .4 любые выявленные недочеты обучения; и
- .5 любое оборудование и системы охраны, включая системы связи.

8.11 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны постоянно и со вниманием относиться к воздействию, которое, возможно, оказывают меры охраны на членов экипажа, находящихся на судне в течение длительных периодов времени. При разработке мер охраны особое внимание следует обращать на удобство, комфорт и соблюдение интересов личной жизни членов экипажа и на их способность к сохранению профессиональной годности в течение продолжительных периодов времени.

8.12 По завершении процесса оценки охраны судна следует подготовить отчет, состоящий из краткого изложения того, каким образом проводилась оценка, описания каждой уязвимой стороны,

выявленной в ходе проведения оценки, а также описания контрмер, которые могут быть приняты в отношении каждой уязвимой стороны. Отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

8.13 Отчет о проведении оценки охраны судна должен рассматриваться и утверждаться должностным лицом компании, ответственным за охрану, если только эта оценка не проводилась его компанией самостоятельно.

#### Освидетельствование охраны на месте

8.14 Освидетельствование охраны на месте является неотъемлемой частью любой оценки охраны судна. В ходе освидетельствования охраны на месте должны быть изучены и оценены действующие на судне меры защиты, процедуры и операции, направленные на:

- .1 обеспечение исполнения всех обязанностей по охране судна;
- .2 слежение за участками ограниченного доступа для обеспечения того, чтобы доступ туда имели только уполномоченные на это лица;
- .3 контроль доступа на судно, включая пропускные системы;
- .4 слежение за участками палубы и прилегающими к судну участками;
- .5 контролирование посадки людей и погрузки их имущества (сопровождаемый и несопровождаемый багаж и личное имущество членов экипажа);
- .6 надзор за грузовыми операциями и доставкой судовых запасов; и
- .7 обеспечение легкости доступа к судовой охранной связи, информации и оборудованию охраны.

## 9 ПЛАН ОХРАНЫ СУДНА

### Общие положения

9.1 За обеспечение разработки плана охраны судна и его представление на одобрение отвечает должностное лицо компании, ответственное за охрану. Содержание каждого отдельно взятого плана должно отличаться от прочих, в зависимости от конкретного судна, к которому относится данный план. В результате проведения оценки охраны судна должны быть выявлены характерные особенности судна и потенциальные виды угрозы и уязвимости. В ходе разработки плана охраны судна требуется подробная проработка этих характерных особенностей. Администрации могут подготовить рекомендации относительно разработки планов охраны судна и их содержания.

9.2 Каждый план охраны судна должен:

- .1 содержать подробное изложение организационной структуры охраны судна;
- .2 содержать подробное изложение взаимоотношений судна с Компанией, портовыми средствами, другими судами и соответствующими властями, несущими ответственность за охрану;
- .3 содержать подробное описание систем для обеспечения эффективной и непрерывной внутрисудовой связи, а также связи между судном и внешними адресатами, включая портовые средства;
- .4 содержать подробное изложение мер охраны, предусмотренных для уровня охраны 1, как материального характера, так и предусмотренных организацией эксплуатации судна, которые должны действовать постоянно;
- .5 содержать подробное изложение дополнительных мер охраны, которые должны обеспечивать незамедлительный переход судна на уровень охраны 2 и, при необходимости, на уровень охраны 3;
- .6 предусматривать регулярное рассмотрение плана на предмет его соответствия своему назначению или проведение аудиторской проверки, а также внесение изменений в него на основании опыта или изменившихся обстоятельств.
- .7 предусматривать порядок докладов в органы для связи с соответствующими Договаривающимися правительствами.

9.3 В основе разработки эффективного плана охраны судна должен лежать тщательный анализ всех относящихся к охране судна вопросов, включая, в частности, тщательное принятие в расчет материальных и эксплуатационных характеристик отдельно взятого судна, включая типы совершаемых им рейсов.

9.4 Все планы охраны судна должны одобряться Администрацией или от ее имени. Если Администрация использует признанную в области охраны организацию для анализа или одобрения плана, то такая признанная организация не должна быть связана с какой-нибудь другой признанной организацией, подготовившей или оказавшей помощь в подготовке плана.

9.5 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны разработать порядок для:

- .1 проведения оценок того, продолжает ли план охраны судна оставаться эффективным; и
- .2 подготовки поправок к уже одобренному плану.

9.6 Предусмотренные в плане охраны судна меры охраны должны быть уже приведены в действие ко времени проведения первоначальной проверки соответствия требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса. В ином случае процесс выдачи судну Международного свидетельства об охране не может быть начат.

Если впоследствии охранное оборудование или системы отказывают в работе или, по любой причине, приостанавливается действие меры охраны, то следует принимать временные равноценные меры охраны, которые доводятся до Администрации и подлежат ее одобрению.

Организация выполнения и выполнение обязанностей по охране судна

9.7 Дополнительно к рекомендациям, изложенным в пункте 9.2, и применительно к вопросам, относящимся ко всем уровням охраны, план охраны судна должен предусматривать следующее:

- .1 обязанности и область ответственности всех членов экипажа судна, привлеченных к охране;
- .2 необходимые процедуры или предосторожности, гарантирующие постоянное поддержание непрерывной связи;
  - .3 ДЕЙСТВИЯ ПО ОЦЕНКЕ ТОГО, ПРОДОЛЖАЮТ ЛИ БЫТЬ ЭФФЕКТИВНЫМИ ПРОЦЕДУРЫ ОХРАНЫ И КАКИЕ БЫ ТО НИ БЫЛО ОБОРУДОВАНИЕ И СИСТЕМЫ ОХРАНЫ И ОБНАРУЖЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ПРОЦЕДУРЫ ВЫЯВЛЕНИЯ ОТКАЗА ИЛИ НЕИСПРАВНОСТИ ОБОРУДОВАНИЯ И СИСТЕМ И ПРИНЯТИЯ КОНТРОЛЕЙ;
- .4 подход и принятый порядок действий, направленные на защиту конфиденциальной информации по вопросам охраны, хранимой на бумажных и электронных носителях;
- .5 сведения о типах оборудования и систем охраны и обнаружения, если они имеются, и требования к их техническому обслуживанию;
- .6 порядок, который бы обеспечивал своевременное представление и рассмотрение докладов о возможном наличии незащищенных охраной участков или выражающих обеспокоенность по вопросам охраны; и
- .7 порядок составления, ведения и корректуры перечня каких бы то ни было опасных грузов или веществ на борту, включая указание их местоположения.

9.8 Оставшаяся часть данного пункта обращена на меры безопасности, которые могут приниматься применительно к каждому конкретному уровню охраны, и которые охватывают:

- .1 доступ на судно членов экипажа, пассажиров, посетителей и т.д.;
- .2 участки ограниченного доступа на судне;
- .3 обработка груза;
- .4 доставка судовых запасов;
- .5 обращение с несопровождаемым багажом; и
- .6 контроль защищенности судна.

#### Доступ на судно

9.9 Планом охраны судна должны быть предусмотрены меры охраны, относящиеся ко всем средствам доступа на судно, выявленным в ходе оценки охраны судна. В их число включаются:

- .1 штормтрапы;
- .2 посадочные трапы;
- .3 посадочные аппарели;
- .4 посадочные двери, бортовые иллюминаторы, окна и лацпорты;
- .5 швартовные тросы и якорные цепи; и
- .6 краны и подъемные устройства;

9.10 Для каждого из них, применительно к каждому уровню охраны, планом должны быть определены соответствующие места, где должны применяться меры, обеспечивающие ограничение или запрет доступа. Планом охраны судна должны быть установлены типы ограничений или запретов, которые должны действовать при каждом из уровней охраны, а также средства приведения этих ограничений и запретов в действие.

9.11 Для каждого уровня охраны планом охраны судна должно быть установлено, какие средства должны применяться чтобы удостовериться в личности в целях допуска на судно и для того, чтобы допущенные лица могли беспрепятственно оставаться на судне. Это может включать разработку соответствующей пропускной системы, которая бы предусматривала постоянные пропуска для экипажа судна и временные – для посетителей. Любая судовая пропускная система должна, когда это осуществимо, приводиться в соответствие с системой, применяющейся в портовом средстве. Пассажиры должны иметь возможность подтвердить

свою личность с помощью посадочных пропусков, билетов и т.д., но они не должны без надзора допускаться в зоны ограниченного доступа. В плане должны быть предусмотрены положения, которые бы обеспечивали регулярное приведение пропускных систем к уровню текущих требований и принятие дисциплинарных мер при нарушении установленного порядка.

9.12 Лица, не желающие или неспособные удостоверить свою личность и/или обосновать цель своего посещения, когда от них этого требуют, не должны допускаться на судно, а об их попытке проникновения на судно должно быть доложено лицу командного состава, ответственному за охрану судна, должностному лицу компании, ответственному за охрану, должностному лицу портового средства, ответственному за охрану и национальным или местным органам, ответственным за охрану.

9.13 Планом должна быть установлена повторяемость применения каких бы то ни было мер контроля при посадке\*, в особенности, если имеется в виду, что они будут применяться по случайному выбору.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

9.14 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны быть определены меры по контролю доступа на судно, среди которых могут быть следующие:

- .1 проверка личности всех лиц, желающих пройти на судно, и обоснованности их намерения посредством проверки, например, предписаний о включении в экипаж, пассажирских билетов, посадочных пропусков, предписаний на выполнение работ и пр.;
- .2 СУДНО, ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С ПОРТОВЫМ СРЕДСТВОМ, ДОЛЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ ЧТОБЫ БЫЛИ ОПРЕДЕЛЕНЫ ОГРАЖДЕННЫЕ УЧАСТКИ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ И ДОСМОТРА ЛЮДЕЙ, БАГАЖА (ВКЛЮЧАЯ ПЕРЕНОСИМЫЕ НА СЕБЕ ПРЕДМЕТЫ), ЛИЧНЫХ ВЕЩЕЙ, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ИХ СОДЕРЖИМОГО;
- .3 судно, во взаимодействии с портовым средством, должно обеспечить чтобы перевозочные средства, подлежащие погрузке на предназначенное для перевозки автомобилей судно, ро-ро и иные пассажирские суда, до погрузки подвергались досмотру с повторяемостью, требуемой планом;

---

\* Например, если мерой контроля является досмотр, то повторяемость ее применения означает досмотр только лиц, вызывающих подозрение, досмотр каждого десятого и т.д. – *Примеч. перев.*

- .4 отделение прошедших проверку лиц и их личных вещей от еще не прошедших проверки;
- .5 отделение пассажиров, осуществляющих посадку, от пассажиров, осуществляющих высадку;
- .6 указание мест доступа, которые должны быть перекрыты или охраняться для предотвращения несанкционированного доступа;
- .7 перекрытие, посредством запираания либо другими средствами, доступа на неохраняемые участки, примыкающие к участкам, на которые имеют доступ пассажиры и посетители; и
- .8 проведение со всем экипажем судна инструктаж по вопросам охраны, касающихся возможных видов угрозы, порядка докладов о подозрительных лицах, объектах либо действиях, а также необходимости проявлять бдительность.

9.15 При уровне охраны 1 все желающие пройти на судно должны рассматриваться как потенциальные объекты досмотра. Повторяемость такого досмотра, включая досмотр по случайному выбору, должна быть оговорена в одобренном плане и должна одобряться Администрацией особо. Лучше всего, когда такие досмотры могут быть предприняты портовым средством в тесном сотрудничестве с судном и в непосредственной близости к нему. Члены экипажа судна не должны привлекаться к досмотру других членов экипажа и их личного имущества, за исключением ситуаций, когда для этого есть явные основания, имеющие отношение к охране. Любой такой досмотр должен проводиться так, чтобы полностью принимались в расчет права человека и не наносился ущерб основам человеческого достоинства.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

9.16 Для уровня охраны 2 планом должны устанавливаться меры охраны, подлежащие применению для противодействия повышенному риску происшествия, влияющего на защищенность, и направленные на обеспечение повышенной бдительности и более тесного контроля, которые могут включать:

- .1 НАЗНАЧЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ ДЛЯ ОБХОДА УЧАСТКОВ ПАЛУБЫ В НЕРАБОЧЕЕ ВРЕМЯ, С ЦЕЛЬЮ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ДОСТУПА;
- .2 ограничение количества мест доступа на судно, определение тех, которые должны быть закрыты и средств их надлежащего закрытия;

- .3 принятие мер противодействия проникновению на судно со стороны воды, включая, например, организацию шлюпочного дозора во взаимодействии с портовым средством;
- .4 установление, в тесном сотрудничестве с портовым средством, зоны ограниченного доступа со стороны борта, обращенного к берегу;
- .5 увеличение частотности и тщательности досмотра людей, личных вещей и транспортных средств, принимаемых на судно;
- .6 сопровождение посетителей судна; и
- .7 проведение дополнительных, целенаправленных инструктажей всего экипажа, обращенных на какие бы то ни было выявленные виды угрозы, и вновь акцентирующих внимание на порядке докладов о подозрительных лицах, объектах или действиях и подчеркивающих необходимость повышенной бдительности; и
- .8 выполнение полного или частичного обыска судна.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

9.17 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 уменьшение количества мест доступа до одного контролируемого места;
- .2 предоставление доступа только лицам, проводящим ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой;
- .3 указания людям на борту;
- .4 приостановку посадки или высадки;
- .5 приостановку грузовых операций, доставок и пр.;
- .6 эвакуацию людей с судна;
- .7 перестановку судна; и
- .8 подготовку к полному или частичному обыску судна.

### **Участки ограниченного доступа на судне**

9.18 В плане охраны судна должны быть определены участки ограниченного доступа, которые должны вводиться на судне, указаны их

границы, время применения ограничений, меры, которые должны приниматься для контроля доступа на них, а также меры, которые должны приниматься для контроля деятельности внутри этих участков. Назначением участков ограниченного доступа является:

- .1 предотвращение несанкционированного доступа на судно;
- .2 защита пассажиров, экипажа судна и персонала портового средства или иных органов, уполномоченных находиться на судне;
- .3 защита важных с точки зрения охраны участков на судне; и
- .4 защита груза и судовых запасов от самовольных действий.

9.19 Для всех участков ограниченного доступа планом охраны судна должны предусматриваться ясные установки и практические действия по контролю доступа на них;

9.20 Планом охраны судна должно предусматриваться, чтобы все участки ограниченного доступа маркировались, ясно указывая на то, что доступ на участок ограничен и что несанкционированное нахождение в пределах участка является нарушением режима охраны.

9.21 В число участков ограниченного доступа могут включаться:

- .1 ходовой мостик, машинные помещения категории А и иные посты управления, в соответствии с их определениями, данными в главе II-2;
- .2 помещения, где находится оборудование и системы охраны и обнаружения, а также органы управления ими и системой освещения;
- .3 помещения вентиляционной системы и системы кондиционирования воздуха, а также иные аналогичные помещения;
- .4 помещения, откуда есть доступ к цистернам питьевой воды, насосам или клапанным коробкам;
- .5 помещения, содержащие опасные грузы или опасные вещества;
- .6 помещения, где находятся грузовые насосы и органы управления ими;
- .7 грузовые помещения и помещения для судовых запасов;
- .8 жилые помещения экипажа; и
- .9 любые другие участки, куда должен быть ограничен доступ в целях поддержания защищенности судна, установленные

должностным лицом компании, ответственным за охрану, на основании проведения оценки охраны судна;

### *Уровень охраны 1*

9.22 Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть указаны меры охраны, предусмотренные для участков ограниченного доступа, которые могут включать:

- .1 запираение или перекрытие мест доступа;
- .2 использование средств обнаружения для контролирования этих участков;
- .3 выставление постов охраны или использование обходов;
- .4 использование автоматических устройств обнаружения вторжения для подачи сигнала экипажу судна о несанкционированном проникновении;

### *Уровень охраны 2*

9.23 При уровне охраны 2 повторяемость и интенсивность слежения за участками ограниченного доступа и действий по контролю доступу туда должна быть увеличена, чтобы гарантировать, что доступ имеют только уполномоченные на это лица. Планом охраны судна должно предусматриваться применение дополнительных мер охраны, которые могут включать:

- .1 установление участков ограниченного доступа, примыкающих к местам доступа;
- .2 непрерывное слежение за данными, поступающими от средств обнаружения; и
- .3 выделение дополнительных людей для охраны и обхода участков ограниченного доступа.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

9.24 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 установление на судне, вблизи места происшествия или места, где, предположительно, существует угроза происшествия, дополнительных участков ограниченного доступа, с прекращением доступа в них; и
- .2 проведение обыска участков ограниченного доступа как части обыска судна.

#### Обработка груза

9.25 Меры охраны, относящиеся к обработке груза, должны быть направлены на:

- .1 предотвращение самовольных действий с грузом;
- .2 предотвращение приема и хранения на судне груза, не намеченного к перевозке.

9.26 Меры охраны, некоторые из которых может оказаться необходимым применять во взаимодействии с портовым средством, должны включать процедуры контроля грузов, осуществляемые по спискам грузов в местах доступа на судно. С того момента, когда груз находится на судне, должна существовать возможность распознавания того, что он был одобрен к погрузке. Кроме того, должны быть разработаны меры охраны, которые бы исключали самовольные действия с грузом после его погрузки на судно.

#### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

9.27 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны устанавливаться меры охраны, подлежащие применению во время обработки груза, которые могут включать:

- .1 проверку в обычном порядке груза, средств транспортировки груза и грузовых помещений до и во время операций обработки груза;
- .2 проведение проверок на соответствие груза грузовым документам;
- .3 совместное с портовым средством обеспечение того, чтобы транспортные средства, подлежащие погрузке на суда для перевозки автомобилей, суда ро-ро и пассажирские суда, перед погрузкой подвергались досмотру с повторяемостью, требуемой планом охраны судна; и
- .4 проверку пломб или применение иных методов предотвращения самовольных действий с грузом.

9.28 Проверка груза может выполняться следующим образом:

- .1 посредством визуального и контактного обследования; и
- .2 посредством применения сканирующих детекторных устройств, механических устройств или собак.

9.29 В случае регулярных или повторяющихся перевозок груза, должностное лицо компании, ответственное за охрану, или лицо командного состава, ответственное за охрану судна, могут, с ведома портового средства, вступить с грузоотправителями или с другими, кто отвечает за этот груз, в такое соглашение о его проверке, опломбировании, установлении графика транспортирования, обеспечении необходимой документацией и т.д., которое предусматривало бы совершение этих действий вне портового средства. Такое соглашение должно направляться соответствующему должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, для получения его согласия.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

9.30 Для уровня охраны 2 планом охраны судна должны устанавливаться дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обработке груза, которые могут включать:

- .1 тщательную проверку груза, средств транспортировки груза и грузовых помещений;
- .2 проведение усиленных проверок в целях обеспечения того, чтобы был погружен только предназначенный для этого груз;
- .3 усиленный досмотр транспортных средств, подлежащие погрузке на суда для перевозки автомобилей, суда ро-ро и пассажирские суда; и
- .4 повышенную повторяемость и тщательность проверки пломб или применения иных методов предотвращения самовольных действий с грузом.

9.31 Тщательность проверки груза может достигаться следующими средствами:

- .1 увеличением частотности и тщательности визуального и контактного обследования;
- .2 увеличением частотности применения сканирующих детекторных устройств, механических устройств или собак; и
- .3 координацией усиленных мер охраны с грузоотправителем или иной ответственной стороной, в соответствии с договором и предусмотренным в нем порядком действий.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

9.32 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 приостановку погрузки или выгрузки груза; и
- .2 сверку опасных грузов и веществ на судне, если они есть, с их описью и проверку их местоположения.

#### **Доставка судовых запасов**

9.33 Меры охраны, относящиеся к доставке судовых запасов, должны:

- .1 обеспечивать проверку неповрежденности судовых запасов и их упаковки;
- .2 предотвращать прием судовых запасов без проверки;
- .3 предотвращать самовольные действия с запасами; и
- .4 предотвращать прием судовых запасов, которые не заказывались.

9.34 Применительно к судам, регулярно пользующимся данным портовым средством, может оказаться целесообразным установить порядок для судна, поставщиков судовых запасов и для данного портового средства, охватывающий оповещение о доставке, расписание доставки и соответствующую документацию. Всегда следует предусматривать некий способ, который бы позволял убедиться в наличии свидетельства того, что судно действительно заказывало представленные запасы.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

9.35 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению при доставке судовых запасов, которые могут включать:

- .1 проверку, до погрузки запасов на судно, того, что запасы соответствуют заказу; и
- .2 обеспечение немедленного, безопасного размещения судовых запасов;

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

9.36 Для уровня охраны 2 планом охраны судна должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие

применению во время доставки судовых запасов, и заключающиеся в повышении тщательности проверок до принятия запасов на судно.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

9.37 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 проведение более тщательных проверок судовых запасов;
- .2 приготовление к введению ограничений на действия с судовыми запасами или к приостановке этих действий; и
- .3 отказ от принятия запасов на судно.

### **Обращение с несопровождаемым багажом**

9.38 Планом охраны судна должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению с целью гарантирования того, чтобы несопровождаемый багаж (т.е. любой багаж, включая личное имущество, который не находится при соответствующем пассажире или члене экипажа судна в месте, где проводится проверка или досмотр) идентифицировался и подвергался проверке, включая досмотр, до его принятия на судно.

Не предполагается, чтобы такой багаж подвергался проверке как судном, так и портовым средством, поэтому, если оба оборудованы соответствующим образом, то проверку следует производить портовому средству.

Необходимо тесное взаимодействие с портовым средством и должны предприниматься шаги для гарантирования сохранного обращения с несопровождаемым багажом после его проверки.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

9.39 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению при действиях с несопровождаемым багажом, в целях гарантирования проверки или досмотра вплоть до 100% несопровождаемого багажа, что может включать рентгеновское просвечивание.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

9.40 Для уровня охраны 2 планом охраны судна должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению при действиях с несопровождаемым багажом, что должно

включать рентгеновское просвечивание всего несопровождаемого багажа.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

9.41 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 более тщательную проверку такого багажа, например, просвечивание рентгеновскими лучами по меньшей мере под двумя различными углами;
- .2 приготовление к введению ограничений на действия с несопровождаемым багажом или к приостановке этих действий; и
- .3 отказ от принятия на судно несопровождаемого багажа.

#### **Контроль защищенности судна**

9.42 Судно должно быть способно следить за обстановкой на борту в целом, за участками ограниченного доступа на судне, и за участками вокруг судна. Слагаемые такой способности могут включать:

- .1 освещение;
- .2 вахтенных, охранников и палубных дозорных, включая дозорные обходы;
- .3 автоматические устройства обнаружения вторжения и средства обнаружения.

9.43 При их использовании, автоматические устройства обнаружения вторжения должны запускать звуковой и/или зрительный сигнал тревоги в месте, где постоянно присутствуют люди или которое постоянно наблюдается и прослушивается.

9.44 Планом охраны судна должны быть определены процедуры и оборудование, необходимые при каждом уровне охраны, а также средства, гарантирующие, что оборудование для слежения за обстановкой будет способно действовать непрерывно, с учетом возможного воздействия погодных условий или перерывов в подаче электропитания.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

9.45 Для уровня охраны 1 планом охраны судна должны предусматриваться подлежащие применению меры охраны, которые

могут представлять собой сочетание освещения, вахтенных, охранников и средств охраны и обнаружения, чтобы дать возможность личному составу охраны судна наблюдать судно в целом и заграждения и участки ограниченного доступа, в частности.

9.46 В темное время суток и в периоды пониженной видимости палуба судна и места доступа на судно должны быть освещены при осуществлении взаимодействия судно/порт или, по необходимости, при стоянке в портовом средстве или на якорной стоянке. Будучи на ходу, судно должно, когда это необходимо, использовать имеющиеся средства освещения в максимальной степени, ограничиваемой соображениями безопасности плавания, с учетом положений действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море. При определении надлежащего уровня освещения и мест установки средств освещения следует принять во внимание следующее:

- .1 у экипажа судна должна быть возможность обнаруживать то, что делается вне судна, как на берегу, так и на воде;
- .2 освещаемая площадь должна включать судно и зону вокруг него;
- .3 освещение должно облегчать установление личности людей в местах доступа; и
- .4 необходимая площадь освещения может быть достигнута во взаимодействии с портовым средством.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

9.47 Для уровня охраны 2 планом охраны судна должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению с целью повышения способности слежения за обстановкой и обнаружения, которые могут включать:

- .1 увеличение частоты сторожевых обходов и их тщательности;
- .2 увеличение площади и яркости освещения или применение оборудования охраны и обнаружения;
- .3 выделение дополнительных дозорных охраны; и
- .4 обеспечение координированных действий со шлюпочным дозором со стороны воды и пешим или моторизованным патрулем со стороны берега, если они введены.

9.48 Дополнительное освещение может понадобиться как мера защиты при повышенном риске влияющего на защищенность

происшествия. При необходимости, потребности в дополнительном освещении могут удовлетворяться посредством согласования с портовым средством вопроса о предоставлении дополнительных береговых средств освещения.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

9.49 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством, которые могут включать:

- .1 включение всего освещения судна или освещение зоны, прилегающей к судну;
- .2 задействование всех судовых средств обнаружения, способных регистрировать деятельность на судне и в прилегающей зоне;
- .3 максимальное использование возможностей аппаратуры обнаружения по продолжительности ведения регистрации;
- .4 подготовка к осмотру подводной части корпуса судна; и
- .5 принятие мер, направленных на затруднение доступа к подводной части корпуса судна, включая медленную работу винтами, если это осуществимо.

### **Различающиеся уровни охраны**

9.50 Планом охраны судна должны предусматриваться подробные процедуры и меры охраны, которые судно могло бы применить в ситуации, когда на нем действует более высокий уровень охраны чем тот, который действует в портовом средстве.

### **Деятельность, не охваченная Кодексом**

9.51 Планом охраны судна должны предусматриваться процедуры и меры охраны, которые судну следует применять, если:

- .1 оно находится в порту государства, не являющегося Договаривающимся правительством;

- .2 оно взаимодействует с судном, к которому данный Кодекс не применяется\*;
- .3 оно взаимодействует со стационарными или плавучими платформами или с морской передвижной буровой установкой, находящейся на месте разработки; и
- .4 оно взаимодействует с портом или портовым средством, от которого не требуется отвечать требованиям главы XI-2 и части А данного Кодекса.

### **Декларации об охране**

9.52 Планом охраны судна должно быть предусмотрено, каким образом следует действовать при поступлении от портового средства запроса об оформлении Декларации об охране, и при каких обстоятельствах самому судну следует требовать оформления Декларации об охране.

### **Аудиторская проверка и пересмотр**

9.53 Планом охраны судна должен предусматриваться порядок, в соответствии с которым должностное лицо компании, ответственное за охрану, и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, будут проводить аудиторские проверки в целях контроля непрерывной действенности плана охраны судна, а также порядок пересмотра плана, его приведения на уровень современности или внесения изменений в него.

## **10 ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ**

10.1 Записи должны предоставляться должным образом уполномоченным должностным лицам Договаривающихся правительств для проверки ими того, что положения планов охраны судов выполняются.

10.2 Записи могут храниться в любой форме, однако они должны быть защищены от несанкционированного доступа или разглашения.

### **11 ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ**

Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.

### **12 ЛИЦО КОМАНДНОГО СОСТАВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ СУДНА**

Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.

---

\* См. резолюцию № 3 «Дальнейшая работа Международной морской организации в области усиления охраны на море», принятую Конференцией по охране на море.

### **13 ОБУЧЕНИЕ, ТРЕНИРОВКИ И УЧЕНИЯ ПО ОХРАНЕ СУДНА**

13.1 Должностное лицо компании, ответственное за охрану, соответствующий береговой персонал компании и лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должны знать и пройти обучение по всем или части из перечисленных ниже пунктов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 связанная с охраной административная работа;
- .2 соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
- .3 соответствующие государственное законодательство и правила;
- .4 область ответственности и функции других имеющих отношение к охране организаций;
- .5 методология оценки охраны судна;
- .6 методы проведения освидетельствований охраны судна и проверок;
- .7 судовые и портовые операции и условия;
- .8 меры охраны судна и портового средства;
- .9 готовность к чрезвычайным обстоятельствам, принятие ответных мер и прогнозирование возможных ситуаций;
- .10 приемы обучения по охранной тематике, включающей меры и процедуры охраны;
- .11 обращение с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к вопросам охраны;
- .12 знание современных видов и вариантов угрозы для защищенности;
- .13 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .14 распознавание, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .15 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
- .16 оборудование и системы охраны и их эксплуатационные ограничения;
- .17 методы проведения аудиторских проверок, инспекций, контроля и надзора за состоянием охраны;

- .18 методы проведения контактных досмотров и бесконтактных проверок;
- .19 тренировки и учения охраны, включая проводимые совместно с портовыми средствами; и
- .20 разбор тренировок и учений охраны.

13.2 Кроме того, лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должно обладать адекватными знаниями и пройти обучение по всем или части из перечисленных ниже вопросов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 устройство судна;
- .2 план охраны судна и относящиеся к нему процедуры (включая обучение принятию контрмер по вводным);
- .3 приемы обращения и управления людскими массами;
- .4 эксплуатация оборудования и систем охраны; и
- .5 испытание, калибровка и, при нахождении в море, техническое обслуживание оборудования и систем охраны.

13.3 Члены экипажа судна, имеющие обязанности специально по охране, должны обладать достаточным знанием и способностью выполнять вмененные им обязанности, включая, в зависимости от привходящих обстоятельств, следующее:

- .1 знание современных видов угрозы и ее вариантов;
- .2 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавание характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .4 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
- .5 приемы обращения и управления людскими массами;
- .6 охранный связь;
- .7 порядок реагирования на чрезвычайные обстоятельства и планы действий в спрогнозированных ситуациях;
- .8 эксплуатация оборудования и систем охраны;
- .9 испытание, калибровка и, при нахождении в море, техническое обслуживание оборудования и систем охраны;

.10 приемы проведения проверок, контроля и наблюдения за обстановкой; и

.11 методы контактного досмотра людей, личного имущества, багажа, груза и судовых запасов.

13.4 Все остальные члены экипажа судна должны обладать достаточным знанием соответствующих положений плана охраны судна, включая:

.1 смысл различных уровней охраны и вытекающие отсюда требования;

.2 порядок действий при чрезвычайных обстоятельствах и планы действий в спрогнозированных ситуациях;

.3 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;

.4 распознавание на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности; и

.5 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны.

13.5 ЦЕЛЬЮ ТРЕНИРОВОК И УЧЕНИЙ ЯВЛЯЕТСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СНОРОВКИ ЭКИПАЖА СУДНА В ВЫПОЛНЕНИИ ВСЕХ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО ОХРАНЕ ПРИ ВСЕХ УРОВНЯХ ОХРАНЫ, А ТАКЖЕ УМЕНИЯ ВЫЯВЛЯТЬ ЛЮБЫЕ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ЗАЩИЩЕННОСТИ, НЕДОСТАТКИ, ТРЕБУЮЩИЕ ВНИМАНИЯ.

13.6 Для обеспечения действенного выполнения положений плана охраны судна, тренировки должны проводиться по меньшей мере раз в три месяца. Дополнительно к этому, в случаях единовременной замены более 25% экипажа лицами, в течение 3-х последних месяцев не принимавшими участия в каких-либо тренировках на данном судне, тренировка должна проводиться в недельный срок от даты такой замены. На этих тренировках должны отрабатываться отдельные элементы плана, обращенные на такие типы угрозы защищенности как те, что перечислены в пункте 8.9.

13.7 Различного типа учения, с возможным участием в них должностных лиц компании, ответственных за охрану, должностных лиц портовых средств, ответственных за охрану, соответствующих властей Договаривающихся Правительств, а также лиц командного состава, ответственных за охрану судов, следует проводить по меньшей мере однажды в течение календарного года, причем промежуток между

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫМИ УЧЕНИЯМИ НЕ ДОЛЖЕН ПРЕВЫШАТЬ 18 МЕСЯЦЕВ.

НА ЭТИХ УЧЕНИЯХ ДОЛЖНЫ ОТРАБАТЫВАТЬСЯ СВЯЗЬ, КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИЛАМИ И СРЕДСТВАМИ И ПРИНЯТИЕ КОНТРМЕР.

ЭТИ УЧЕНИЯ МОГУТ БЫТЬ:

- .1 полномасштабными или с фактическим привлечением сил и средств;
- .2 кабинетными, с использованием настольного макета или в виде семинара; или
- .3 совместными с другими учениями, такими как учения по поиску и спасанию или принятию контрмер при чрезвычайных ситуациях.

13.8 Участие компании в учении, проводимом Договаривающимся правительством другого государства, Администрацией должно признаваться.

## **14 ОХРАНА ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ**

Соответствующие рекомендации даны в разделах 15, 16 и 18.

## **15 ОЦЕНКА ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА**

### **Общие положения**

15.1 Оценка портового средства на предмет охраны может проводиться признанной в области охраны организацией. Однако, одобрение результатов оценки должно быть делом соответствующего Договаривающегося правительства.

15.2 Если Договаривающееся правительство использует признанную в области охраны организацию для проведения анализа или проверки выполненной оценки портового средства, на предмет ее соответствия требованиям, то такая организация не должна быть связана с какой-либо иной признанной в области охраны организацией, проводившей или участвовавшей в проведении этой оценки.

15.3 Оценка портового средства на предмет охраны должна быть обращена на следующие элементы в пределах портового средства:

- .1 охрану материального характера<sup>\*</sup>;
- .2 структурную целостность;
- .3 системы защиты персонала;
- .4 подход к порядку действий;

---

<sup>\*</sup> См. сноску на стр. 2. – *Примеч. перев.*

- .5 радиосистемы и другие системы связи, включая компьютерные системы и сети;
- .6 имеющую отношение к делу транспортную инфраструктуру;
- .7 объекты общественного пользования; и
- .8 прочее, что, будучи повреждено или использовано для незаконного наблюдения, создает риск для людей, собственности или операций в пределах портового средства.

15.4 У лиц, участвующих в проведении оценки портового средства на предмет охраны, должна быть возможность пользоваться помощью экспертов в отношении:

- .1 знания современных видов и вариантов угрозы для защищенности;
- .2 распознавания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавания, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .4 уловок, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;
- .5 методов подготовки происшествий, влияющих на защищенность;
- .6 воздействия взрывчатых веществ на строения, структуры и функционирование портового средства;
- .7 охраны портового средства;
- .8 принятого порядка работы порта;
- .9 прогнозирования возможных ситуаций, готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них;
- .10 мер охраны материального характера, например, заборы;
- .11 радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;
- .12 транспорта и гражданского строительства; и
- .13 судовых и портовых операций.

#### **Выявление и оценка важного имущества и инфраструктуры, защита которых важна**

15.5 Выявление и оценка важного имущества и инфраструктуры является процессом, посредством которого устанавливается

сравнительная важность строений, структур и оборудования для функционирования портового средства. Процесс выявления и оценки важен, потому что он дает основу для фокусирования стратегии охраны на том имуществе и структурах, защита которых от влияющего на защищенность происшествия наиболее важна. В процессе выявления важного имущества и инфраструктуры следует учитывать потенциальные возможности гибели людей, экономическое значение порта, символическую стоимость и присутствие правительственных объектов.

15.6 Выявление и оценка имущества и инфраструктуры должна использоваться для того, чтобы установить приоритеты соотносительной важности защиты тех или иных объектов имущества и инфраструктуры. Главной задачей следует считать избежание гибели или ранений людей. Также важным является рассмотрение того, сможет ли портовое средство, структура или объект продолжать функционировать в условиях отсутствия конкретного имущества, а также того, в какой степени возможно быстрое восстановление нормальной работы.

15.7 Имущество и инфраструктура, которые следует считать важными объектами защиты, могут включать:

- .1 входы, подходы и районы якорной стоянки, районы причалов и маневрирования;
- .2 грузовые устройства, терминалы, районы складирования, оборудование для обработки грузов;
- .3 системы и сети, такие как электросети, радиосистемы и другие системы связи, компьютерные системы и сети;
- .4 портовые системы управления движением судов и средства навигационного оборудования;
- .5 электростанции, грузовые трубопроводы и водоснабжение;
- .6 мосты, железнодорожные пути и дороги;
- .7 суда портового флота, включая лоцманские суда, буксиры, лихтеры и т.д.;
- .8 оборудование и системы охраны и обнаружения; и
- .9 примыкающие к портовому средству воды.

15.8 Отчетливое выявление объектов имущества и инфраструктуры необходимо для оценки потребностей портового средства в охране, установления приоритетности мер защиты и принятия решений относительно такого распределения ресурсов, которое бы наилучшим образом способствовало защите портового средства. Данный процесс может включать проведение консультаций с соответствующими

властями, имеющими отношение к таким примыкающим к портовому средству строениям и структурам, которые могут грозить ущербом для объектов на территории портового средства или могут быть использованы в целях причинения ущерба портовому средству, недозволенного наблюдения за портовым средством или отвлечения внимания.

ВЫЯВЛЕНИЕ ВОЗМОЖНЫХ РАЗНОВИДНОСТЕЙ УГРОЗЫ ИМУЩЕСТВУ И ИНФРАСТРУКТУРЕ И ИХ ВЕРОЯТНОСТИ, С ТЕМ, ЧТОБЫ УЧРЕДИТЬ МЕРЫ ОХРАНЫ И ОПРЕДЕЛИТЬ ИХ ПРИОРИТЕТНОСТЬ

15.9 В целях оценки уязвимости отдельного экземпляра имущества или участка при влияющем на защищенность происшествии, а также чтобы установить требования к охране и определить их приоритетность в интересах создания возможностей для планирования и распределения ресурсов, следует выявить возможные действия, могущие угрожать сохранности имущества и инфраструктуры, и методы осуществления этих действий. Выявление и оценка каждого такого потенциального действия и его метода должны основываться на учете различных факторов, включая оценки угрозы, проведенные правительственными органами. При выявлении угрозы, ее оценке и определении ориентиров для планирования и распределения сил и средств, проводящие такую оценку лица не должны избирать варианты наихудшего развития событий.

15.10 Оценка портового средства на предмет охраны включает оценку, предпринимаемую на основе консультаций с соответствующими национальными охранными организациями, имеющую целью определить:

- .1 какие бы то ни было характерные свойства данного портового средства, включая использующие его суда, которые делают его возможной целью атаки;
- .2 возможные последствия нападения на портовое средство или его объекты, в виде гибели людей, ущерба собственности, экономической дезорганизации, включая нарушение систем транспортировки;
- .3 возможности и намерения лиц, которые могут совершить такое нападение; и
- .4 возможный тип или типы нападения.

В результате вырабатывается общая оценка уровня риска, в противовес которому должны разрабатываться меры охраны.

15.11 При проведении оценки портового средства на предмет охраны следует рассмотреть всякую возможную угрозу, что может включать следующие типы влияющих на защищенность происшествий:

- .1 повреждение или разрушение портового средства или судна, например, посредством применения взрывных устройств, поджога, саботажа или как результат вандализма;
- .2 похищение или захват судна или находящихся на нем людей;
- .3 подозрительные действия с грузом, важным судовым оборудованием, системами или судовыми запасами;
- .4 несанкционированный доступ или использование чего-либо, включая присутствие безбилетных пассажиров;
- .5 контрабандный провоз оружия или оборудования, включая оружие массового поражения;
- .6 использование судна для перевозки лиц, намеревающихся учинить влияющее на защищенность происшествие, и/или их оборудования;
- .7 использование самого судна в качестве оружия или средства поражения или причинения ущерба;
- .8 загромождение входов в порт, шлюзов, подходов и т.д.; и
- .9 ядерное, биологическое или химическое нападение.

15.12 Данный процесс должен содержать проведение консультаций с соответствующими властями, имеющими отношение к таким примыкающим к портовому средству строениям, которые могут грозить ущербом для объектов на территории портового средства или могут быть использованы в целях причинения ущерба портовому средству, недозволенного наблюдения за портовым средством или отвлечения внимания.

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ВЫБОР КОНТРОЛЕЙ И ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ, УСТАНОВЛЕНИЕ ИХ ПРИОРИТЕТНОСТИ, А ТАКЖЕ СТЕПЕНЬ ИХ ДЕЙСТВЕННОСТИ В СНИЖЕНИИ УЯЗВИМОСТИ**

15.13 Определение контролей и установление их приоритетности имеет целью обеспечить применение наиболее действенных мер охраны для снижения уязвимости портового средства или взаимодействия судно/порт при возможных видах угрозы.

15.14 Меры охраны должны отбираться на основе принятия в расчет таких факторов, как способность этих мер понижать вероятность нападения, и должны оцениваться с использованием информации, которая включает:

- .1 информацию, полученную в результате освидетельствований охраны;
- .2 информацию, полученную при консультациях с владельцами или операторами портовых средств и, если соответствует случаю, с владельцами или операторами прилегающих к портовому средству строений и структур;
- .3 информацию об имевших место в прошлом происшествиях, влияющих на защищенность; и
- .4 информацию об операциях, проводящихся в портовом средстве.

### **Выявление уязвимости**

15.15 Выявление уязвимости строений, систем защиты персонала, процессов или уязвимости в других областях, могущей привести к происшествию, может использоваться для выработки путей ликвидации или уменьшения этой уязвимости. Например, в результате анализа могут раскрыться уязвимые стороны систем охраны портового средства или незащищенность инфраструктуры, как водоснабжение, мосты и т.д. которые могут быть компенсированы посредством принятия мер материального характера, например, путем установки постоянных заграждений, сигнализации, оборудования обнаружения и т.д.

15.16 Выявление уязвимых сторон включает рассмотрение следующего:

- .1 доступ к портовому средству и судам в портовом средстве со стороны воды и со стороны берега;
- .2 конструктивная целостность пирсов, оборудования и связанных с ним строений;
- .3 действующие меры охраны и ее структурные и организационные элементы, включая пропускные системы;
- .4 действующие меры охраны и ее структурные и организационные элементы в части, касающейся портовых услуг и объектов общественного пользования;
- .5 меры защиты оборудования радиосвязи и других видов связи, портовых услуг и объектов общественного пользования, включая компьютерные системы и сети;
- .6 прилегающие участки, которые могут быть использованы для нападения или во время нападения;

- .7 действующие договоры с частными охранными организациями, предоставляющими услуги по охране со стороны воды и берега;
- .8 любые противоречия между мерами и организацией обеспечения безопасности и мерами и организацией обеспечения охраны;
- .9 любые противоречия между возложенными на портовое средство обязанностями по обеспечению безопасности и обеспечению охраны;
- .10любое принуждение и стесняющие персонал факторы;
- .11любые выявленные во время обучения и тренировок недостатки;  
и
- .12любые недостатки, выявленные во время повседневной работы, в результате происшествий или действий по тревогам, получения доклада о недостатках охраны, выполнения мер контроля, аудиторских проверок и т.д.

## **16 План охраны портового средства**

### **Общие положения**

16.1 За разработку плана охраны портового средства отвечает должностное лицо портового средства, ответственное за охрану. От должностного лица портового средства, ответственного за охрану, не требуется лично выполнять всю работу, связанную с исполнением этих должностных обязанностей, однако он несет главную ответственность за ее надлежащее выполнение.

16.2 Содержание каждого отдельно взятого плана охраны портового средства должно отличаться от прочих, в зависимости от конкретных обстоятельств, присущих данному портовому средству или портовым средствам, к которому (-ым) относится данный план. Особые для данного портового средства характерные свойства и виды потенциального риска, обуславливающие необходимость в назначении должностного лица портового средства, ответственного за охрану, и в разработке плана охраны портового средства, выявляются в результате проведения оценки портового средства на предмет охраны. При разработке плана охраны портового средства требуется принятие в расчет этих характерных свойств, а также соображений охраны местного или национального масштаба, и введение надлежащих мер охраны для сведения к минимуму вероятности наличия незащищенных областей и последствий связанного с этой вероятностью потенциального риска. Договаривающиеся правительства могут рекомендации по разработке и содержанию плана охраны портового средства.

16.3 Каждый план охраны портового средства должен:

- .1 содержать подробное описание службы охраны портового средства;
- .2 содержать подробное описание связей службы охраны с соответствующими другими властями и необходимыми систем связи, предназначенных для обеспечения действенной и непрерывной деятельности службы охраны и ее контакта с другими, включая находящиеся в порту суда;
- .3 содержать подробное изложение мер охраны, предусмотренных для уровня охраны 1, как предусмотренных организацией работы портового средства, так и материального характера, которые должны действовать постоянно;
- .4 содержать подробное изложение дополнительных мер охраны, которые должны обеспечивать незамедлительный переход портового средства на уровень охраны 2 и, при необходимости, на уровень охраны 3;
- .5 предусматривать регулярное рассмотрение плана на предмет его соответствия своему назначению или проведение аудиторской проверки, а также внесение изменений в него на основании опыта или изменившихся обстоятельств
- .6 предусматривать порядок докладов в органы для связи с соответствующими Договаривающимися правительствами.

16.4 Разработка действенного плана охраны портового средства зависит от тщательности проведения оценки всех вопросов, имеющих отношение к делу охраны данного портового средства, включая, в частности, тщательный учет характеристик этого портового средства, как материального характера, так и относящихся к организации его работы.

16.5 Планы охраны портовых средств подлежат одобрению Договаривающегося правительства, под чьей юрисдикцией находятся эти портовые средства. Договаривающиеся правительства должны разработать порядок проведения оценок планов охраны портовых средств, направленный на обеспечение их непрерывной действенности, и могут потребовать внесения поправок в план как до его первоначального одобрения, так и после этого. План охраны портового средства должен предусматривать хранение записей об имевших место происшествиях, влияющих на защищенность, аудиторских проверках, учебных занятиях, тренировках и учениях, для использования этих записей в качестве доказательства соответствия требованиям.

16.6 Предусмотренные планом охраны портового средства меры охраны должны быть отработаны в пределах приемлемого срока после одобрения плана, в соответствии с последовательностью, которая должна быть предусмотрена планом. Если существует вероятность задержки

готовности мер к применению, то этот вопрос должен быть обсужден с Договаривающимся правительством, которому план охраны портового средства представляется на одобрение, и должны быть согласованы альтернативные временные меры охраны, которые бы обеспечивали равноценный уровень охраны в течение любого промежуточного периода времени.

16.7 Вопрос применения огнестрельного оружия на судах или возле них, а также в портовых средствах, должен быть рассмотрен с большой тщательностью, так-так это может быть связано с особым и значительным риском, в частности, в случае присутствия определенных опасных веществ. В случае, если Договаривающееся правительство приходит к решению о необходимости использования вооруженного персонала на судах или возле них, или в портовых средствах, то оно должно обеспечить, чтобы такой персонал был должным образом уполномочен на применение своего оружия и обучен этому, а также сознавал характерный для упомянутых участков риск для безопасности. Если Договаривающееся правительство разрешает применение огнестрельного оружия, то оно должно выпустить специальное руководство по безопасному применению этого оружия. План охраны портового средства должен содержать специальные указания по этому вопросу, в особенности, применительно к судам, перевозящим опасные грузы и вещества.

#### **Служба охраны и выполнение обязанностей по охране портового средства**

16.8 Дополнительно к изложенному в пункте 16.3, планом охраны портового средства должны быть определены следующие вопросы, относящиеся ко всем уровням охраны:

- .1 роль и структура службы охраны портового средства;
- .2 обязанности, области ответственности и требования к обучению всего персонала портового средства, привлеченного к охране, а также меры контроля эффективности каждого.
- .3 связи службы охраны портового средства с другими, национальными или местными, властями, имеющими обязанности по охране;
- .4 системы связи, предусмотренные для обеспечения действенной и непрерывной связи между персоналом охраны портового средства, судами в порту и, при необходимости, с национальными или местными властями, имеющими обязанности по охране;
- .5 образ действий или предосторожности, необходимые для обеспечения такой непрерывной связи в любое время;

- .6 подход и принятый порядок действий, направленные на защиту конфиденциальной информации по вопросам охраны, хранимой на бумажных и электронных носителях;
- .7 действия по оценке того, продолжают ли быть эффективными меры, процедуры и оборудование охраны, включая выявление отказа или неисправности оборудования и принятие контрмер;
- .8 порядок представления и рассмотрения докладов о возможном наличии незащищенных охраной участков или выражающих обеспокоенность по вопросам охраны;
- .9 порядок грузообработки;
- .10 порядок доставки судовых запасов;
- .11 порядок ведения и корректуры записей об опасных грузах и веществах и местах их расположении на территории портового средства;
- .12 средства подачи сигнала тревоги и вызова групп водного дозора и специализированных поисковых групп, включая специализирующиеся на поиске бомб и подводном поиске;
- .13 порядок оказания помощи лицам командного состава, ответственным за охрану судов, по их запросам, в подтверждении личности лиц, желающих попасть на борт судна; и
- .14 порядок, служащий для облегчения схода на берег членов экипажа судна, замен экипажа, доступа на судно посетителей, включая представителей социальных и трудовых организаций моряков.

16.9 Оставшаяся часть данного раздела обращена на меры безопасности, которые могут приниматься применительно к каждому конкретному уровню охраны, и которые охватывают:

- .1 доступ в портовое средство;
- .2 участки ограниченного доступа в пределах портового средства;
- .3 обработка груза;
- .4 доставка судовых запасов;
- .5 обращение с несопровождаемым багажом; и
- .6 контроль защищенности портового средства.

## Доступ в портовое средство

16.10 Планом охраны портового средства должны быть предусмотрены меры охраны, относящиеся ко всем средствам доступа в портовое средство, выявленным в ходе проведения оценки портового средства на предмет охраны.

16.11 Для каждого из них, применительно к каждому уровню охраны, планом должны быть определены соответствующие места, где должны применяться меры, обеспечивающие ограничение или запрет доступа. Планом охраны портового средства должны быть установлены типы ограничений или запретов, которые должны действовать при каждом из уровней охраны, а также средства приведения этих ограничений и запретов в действие.

16.12 Для каждого уровня охраны планом охраны портового средства должно быть установлено, какие средства должны применяться, чтобы удостовериться в личности в целях допуска на территорию портового средства и для того, чтобы допущенные лица могли беспрепятственно оставаться в пределах портового средства. Это может включать разработку соответствующей пропускной системы, которая бы предусматривала постоянные пропуска для персонала портового средства и временные – для посетителей. Любая пропускная система портового средства должна, когда это осуществимо, согласовываться с системой, применяющейся на судах, регулярно посещающих данное портовое средство. Пассажиры должны иметь возможность подтвердить свою личность с помощью посадочных пропусков, билетов и т.д., но они не должны без надзора допускаться на участки ограниченного доступа. В плане должны быть предусмотрены положения, которые бы обеспечивали регулярное приведение пропускных систем к уровню текущих требований и принятие дисциплинарных мер при нарушении установленного порядка.

16.13 Лица, не желающие или неспособные удостоверить свою личность и/или обосновать цель своего посещения, когда от них этого требуют, не должны допускаться на территорию портового средства, а об их попытке проникновения на территорию должно быть доложено должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, и национальным или местным органам, ответственным за охрану.

16.14 Планом охраны портового средства должны быть определены места проведения досмотра людей, личного имущества и транспортных средств. Такие места должны быть защищены от воздействия погодных явлений, чтобы способствовать непрерывности проведения досмотра в соответствии с повторяемостью\*, предусмотренной планом охраны

---

\* Повторяемость досмотра означает, например, досмотр только лиц, вызывающих подозрение, досмотр каждого десятого и т.д. – *Примеч. перев.*

портового средства. Прошедшие досмотр люди, личное имущество и транспортные средства должны направляться непосредственно на специально предназначенную площадку, к месту посадки или на участки погрузки транспортных средств.

16.15 Планом охраны портового средства должны быть определены отдельные места для прошедших и не проходивших проверку лиц и их личного имущества и, если это возможно, отдельные участки для осуществляющих посадку или высадку пассажиров, членов экипажа судна и их личного имущества с тем, чтобы не проходившие проверку лица не могли находиться в контакте с лицами, прошедшими проверку.

16.16 Планом должна быть установлена повторяемость применения каких бы то ни было мер контроля при посадке, в особенности, если имеется в виду, что они будут применяться по случайному выбору.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

16.17 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны быть определены места контроля, в которых могли бы осуществляться следующие меры охраны:

- .1 устанавливаться участки ограниченного доступа, которые должны быть ограждены забором или другими средствами ограждения, в соответствии с одобренными Договаривающимся правительством стандартами;
- .2 проверка личности всех желающих быть пропущенными на территорию портового средства по причине, связанной с судном, включая пассажиров, членов экипажа судна и посетителей, и обоснованности их намерения, посредством проверки, например, предписаний о включении в экипаж, пассажирских билетов, посадочных пропусков, предписаний на выполнение работ и пр.;
- .3 проверка транспортных средств, используемых лицами, желающими быть пропущенными на территорию портового средства по причине, связанной с судном;
- .4 проверка личности персонала портового средства и тех, кто нанят для работы в пределах портового средства, а также их транспортных средств;
- .5 ограничение доступа, в целях недопущения тех, кто не относится к персоналу портового средства или к числу выполняющих работы в пределах портового средства, если невозможно установить их личность;
- .6 проведение досмотра людей, личного имущества, транспортных средств и того, что в них находится; и

- .7 определение тех мест доступа, которые не используются регулярно и должны быть постоянно закрыты и заперты.

16.18 При уровне охраны 1 все желающие быть пропущенными на территорию портового средства должны рассматриваться как потенциальные объекты досмотра. Повторяемость такого досмотра, включая досмотр по случайному выбору, должна быть оговорена в одобренном плане охраны портового средства и должна одобряться Администрацией особо. Члены экипажа судна не должны привлекаться к досмотру других членов экипажа и их личного имущества, за исключением ситуаций, когда для этого есть явные основания, имеющие отношение к охране. Любой такой досмотр должен проводиться так, чтобы полностью принимались в расчет права человека и не наносился ущерб основам человеческого достоинства.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

16.19 Для УРОВНЯ ОХРАНЫ 2 ПЛАНом ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА ДОЛЖНЫ УСТАНОВЛИВАТЬСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ОХРАНЫ, КОТОРЫЕ МОГУТ ВКЛЮЧАТЬ:

- .1 назначение дополнительных людей для охраны мест доступа и патрулирования ограды портового средства по его периметру;
- .2 ограничение количества мест доступа на территорию портового средства, определение тех из них, которые должны быть закрыты и средств их надлежащего закрытия;
- .3 предусмотрение средств затруднения движения через остающиеся места доступа, например, охранных заграждений;
- .4 увеличение частотности досмотра людей, личных вещей и транспортных средств;
- .5 отказ в доступе на территорию портового средства посетителям, которые не могут представить такого обоснования своему желанию, которое можно бы было проверить; и
- .6 применение патрульных судов для усиления охраны со стороны воды.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

16.20 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; такие меры могут включать:

- .1 приостановление доступа на всю территорию портового средства или ее часть;
- .2 предоставление доступа только тем, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой;
- .3 приостановление пешеходного движения и движения транспорта на всей территории портового средства или на ее части;
- .4 усиление патрулей охраны на территории портового средства, если целесообразно;
- .5 приостановление портовых операций в портовом средстве или его части;
- .6 указания по движению судов, относящиеся ко всему портовому средству или его части; и
- .7 эвакуацию с территории всего портового средства или с ее части.

#### **Участки ограниченного доступа в пределах портового средства**

16.21 В плане охраны портового средства должны быть определены участки ограниченного доступа, которые должны вводиться на территории портового средства, указаны их границы, время применения ограничений, меры, которые должны приниматься для контроля доступа на них, а также меры, которые должны приниматься для контроля деятельности внутри этих участков. Такие меры должны также включать, когда это целесообразно, обеспечение того, чтобы в целях охраны обследовались временные участки ограниченного доступа, как до, так и после их установления. Назначением участков ограниченного доступа является:

- .1 защита пассажиров, экипажа судна, персонала портового средства и посетителей, включая тех, кто является посетителем по причине, связанной с судном;
- .2 защита портового средства;
- .3 защита судов, использующих и обслуживающих портовое средство;
- .4 защита важных с точки зрения охраны мест и участков на территории портового средства;
- .5 защита оборудования и систем охраны и обнаружения; и
- .6 защита груза и судовых запасов от самовольных действий.

16.22 Для всех участков ограниченного доступа планом охраны портового средства должны предусматриваться ясные установки относительно мер охраны, направленных на контроль следующего:

- .1 доступа людей;
- .2 въезда, парковки, погрузки и выгрузки транспортных средств;
- .3 перемещения и складирования грузов и судовых запасов; и
- .4 несопровожаемого багажа или личных вещей.

16.23 Планом охраны портового средства должно предусматриваться, чтобы все участки ограниченного доступа маркировались, ясно указывая на то, что доступ на участок ограничен и что несанкционированное нахождение в пределах участка является нарушением режима охраны.

16.24 Если установлены автоматические устройства обнаружения вторжения, то сигнал тревоги должен подаваться в центре управления, способном реагировать на это.

16.25 Участки или районы ограниченного доступа могут включать:

- .1 участки воды и суши, непосредственно примыкающие к судну;
- .2 участки посадки и высадки, участки накопления и обработки пассажиров и членов экипажа судна, включая места досмотра;
- .3 участки погрузки, разгрузки или складирования груза или запасов;
- .4 места хранения конфиденциальной, с точки зрения интересов охраны, информации, включая грузовые документы;
- .5 участки хранения опасных грузов и веществ;
- .6 помещения системы управления движением судов, из которых производится управление, строения управления порта, включая помещения управления охраной и обнаружением;
- .7 участки хранения оборудования охраны и обнаружения;
- .8 важные объекты электроэнергетики, радиосвязи и других видов связи, водоснабжения и т.д.; и
- .9 другие места на территории портового средства, куда должен быть ограничен доступ для судов, транспортных средств и людей.

16.26 С согласия соответствующих властей, меры охраны могут простирается до наложения ограничений на несанкционированный доступ в строения, откуда можно вести наблюдение за портовым средством.

*Уровень охраны 1*

16.27 Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть указаны меры охраны, предусмотренные для участков ограниченного доступа, которые могут включать:

- .1 предусмотрение постоянного или временного ограждения, соответствующего принятому Договаривающимся правительством стандарту, для охвата участка ограниченного доступа по периметру;
- .2 предусмотрение мест доступа, доступ через которые может контролироваться охранниками, когда участок ограниченного доступа используется, и которые могут эффективно закрываться или перекрываться, когда участок не используется;
- .3 обеспечение пропусками для подтверждения права того или иного лица на пребывание в пределах участка ограниченного доступа;
- .4 обеспечение ясно различимыми знаками транспортных средств, которым разрешен въезд на участок ограниченного доступа;
- .5 выделение личного состава охраны и патрулей;
- .6 обеспечение устройствами автоматического обнаружения вторжения или оборудованием или системами обнаружения, для обнаружения несанкционированного проникновения на участки ограниченного доступа или передвижения внутри них; и
- .7 контроль за перемещением плавсредств вблизи судов, использующих портовое средство.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

16.28 Для уровня охраны 2 план охраны портового средства должен устанавливать увеличенную повторяемость и интенсивность слежения за участками ограниченного доступа и действий по контролю доступу на эти участки. Планом охраны портового средства должно предусматриваться применение дополнительных мер охраны, которые могут включать:

- .1 усиление действенности заграждений или оград, окружающих участок ограниченного доступа, за счет применения мер, включающих использование патрулей или устройств автоматического обнаружения вторжения;
- .2 снижение количества мест доступа на участки ограниченного доступа и усиление контроля в остающихся местах доступа;
- .3 введение ограничений на парковку автомобилей вблизи стоящих у причала судов;

- .4 введение дальнейших ограничений доступа на участки ограниченного доступа, а также на перемещение и складирование в их пределах;
- .5 применение оборудования обнаружения в режиме непрерывной записи и непрерывного слежения за его показаниями;
- .6 увеличение количества патрулей и частоты патрулирования, включая водное патрулирование, на границах участков ограниченного доступа и внутри них;
- .7 установление участков, примыкающих к участкам ограниченного доступа, и введение ограничения на доступ в них; и
- .8 введение ограничений на несанкционированный доступ плавсредств на участки водной акватории, примыкающие к судам, использующим портовое средство.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

16.29 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; такие меры могут включать:

- .1 установление в пределах портового средства, вблизи места происшествия или места, где, предположительно, существует угроза происшествия, дополнительных участков ограниченного доступа, с прекращением доступа в них; и
- .2 подготовку к проведению обыска участков ограниченного доступа как части обыска всего портового средства или его части.

### **Обработка груза**

16.30 Меры охраны, относящиеся к обработке груза должны:

- .1 предотвращать самовольные действия с грузом, и
- .2 предотвращать прием и хранения в пределах портового средства груза, не намеченного к перевозке.

16.31 Меры охраны должны включать процедуры контроля провозимых грузов, осуществляемые по их спискам в местах доступа на территорию портового средства. С того момента, когда груз находится на территории портового средства, должна существовать возможность распознавания того, что он был проверен и принят к погрузке на судно или для временного хранения на участке ограниченного доступа, в ожидании

погрузки. Может оказаться целесообразным ограничить ввоз на территорию портового средства такого груза, который не имеет подтвержденной даты погрузки на судно.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

16.32 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны устанавливаться меры охраны, подлежащие применению во время обработки груза, которые могут включать:

- .1 проверку в обычном порядке груза, средств транспортировки груза и участков хранения груза, расположенных в пределах портового средства, до и во время операций обработки груза;
- .2 проведение проверок на соответствие груза, поступающего на территорию портового средства, накладной или равнозначным грузовым документам;
- .3 проведение досмотра транспортных средств; и
- .4 проверку пломб или применение иных методов предотвращения самовольных действий с грузом после его поступления на территорию портового средства и складирования там.

16.33 Проверка груза может выполняться посредством выполнения следующих действий или части из них:

- .1 посредством визуального и контактного обследования; и
- .2 посредством применения сканирующих детекторных устройств, механических устройств или собак.

16.34 В случае регулярных или повторяющихся перевозок груза, должностное лицо компании, ответственное за охрану, или лицо командного состава, ответственное за охрану судна, могут, с ведома портового средства, вступить с грузоотправителями или с другими, кто отвечает за этот груз, в такое соглашение о его проверке, опломбировании, установлении графика транспортирования, обеспечении необходимой документацией и т.д., которое предусматривало бы совершение этих действий вне портового средства. Такое соглашение должно отправляться в соответствующее портовое средство для получения его согласия.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

16.35 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны устанавливаться дополнительные меры охраны, подлежащие

применению при обработке груза для усиления контроля, которые могут включать:

- .1 тщательную проверку груза, средств транспортировки груза и участков складирования груза на территории портового средства;
- .2 проведение усиленных проверок в целях обеспечения того, чтобы на территорию портового средства поступал, временно хранился там и затем был погружен на судно только обеспеченный документацией груз;
- .3 усиленный досмотр транспортных средств; и
- .4 повышенную повторяемость и тщательность проверки пломб или применения иных методов предотвращения самовольных действий с грузом.

16.36 Тщательность проверки груза может достигаться посредством выполнения следующих действий или части из них:

- .1 увеличением частотности и тщательности проверки груза, средств транспортировки груза и участков хранения груза на территории портового средства (визуальное и контактное обследование);
- .2 увеличением частотности применения сканирующих детекторных устройств, механических устройств или собак; и
- .3 координацией усиленных мер охраны с грузоотправителем или иной ответственной стороной, дополнительно к тем, которые определены действующим договором и предусмотренным в нем порядком действий.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

16.37 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; эти меры могут включать:

- .1 ограничение или приостановку перемещения грузов или работ во всем портовом средстве, в его части или применительно к конкретным судам; и
- .2 сверку опасных грузов и веществ, находящихся на территории портового средства, с их описью и проверку их местоположения.

## **Доставка судовых запасов**

16.38 Меры охраны, относящиеся к доставке судовых запасов, должны:

- .1 обеспечивать проверку неповрежденности судовых запасов и их упаковки;
- .2 предотвращать прием судовых запасов без проверки;
- .3 предотвращать самовольные действия с запасами; и
- .4 предотвращать прием судовых запасов, которые не заказывались;
- .5 обеспечивать проведение досмотра доставляющего запасы транспортного средства; и
- .6 обеспечивать, в пределах портового средства, сопровождение доставляющих запасы транспортных средств.

16.39 Применительно к судам, регулярно пользующимся данным портовым средством, может оказаться целесообразным установить порядок для судна, поставщиков судовых запасов и для данного портового средства, охватывающий оповещение о доставке, расписание доставки и соответствующую документацию. Всегда следует предусматривать некий способ, который бы позволял убедиться в наличии свидетельства о том, что судно действительно заказывало представленные запасы.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

16.40 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению при доставке судовых запасов, которые могут включать:

- .1 проверку судовых запасов;
- .2 заблаговременную подачу сведений о составе груза, водителе и регистрационных данных транспортного средства; и
- .3 досмотр доставляющего запасы транспортного средства.

16.41 Проверка судовых запасов может осуществляться посредством выполнения следующих действий или части из них:

- .1 проведением визуального и контактного осмотра; и
- .2 применением сканирующих детекторных устройств, механических устройств или собак.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

16.42 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению для усиления контроля за доставкой судовых запасов, которые могут включать:

- .1 тщательную проверку судовых запасов;
- .2 тщательный досмотр осуществляющих доставку транспортных средств;
- .3 взаимодействие с судном в вопросе сверки, до того как доставляемые запасы будут пропущены на территорию портового средства, судового заказа с накладной доставки; и
- .4 сопровождение доставляющего запасы транспортного средства на территории портового средства.

16.43 Тщательная проверка судовых запасов может осуществляться посредством выполнения следующих действий или части из них:

- .1 увеличением частотности и тщательности досмотра осуществляющих доставку транспортных средств;
- .2 применение сканирующих детекторных устройств, механических устройств и собак в усиленном режиме; и
- .3 ограничение или запрещение поступления на территорию портового средства запасов, которые не покинут ее до некой определенной даты.

## **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

16.44 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в порту, и которые могут включать подготовительные действия к введению ограничений или приостановке доставки судовых запасов во всем портовом средстве или в его части.

### **Обращение с несопровождаемым багажом**

16.45 Планом охраны портового средства должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению с целью гарантирования того, чтобы несопровождаемый багаж (т.е. любой багаж, включая личное имущество, который не находится при соответствующем пассажире или члене экипажа судна в месте, где проводится проверка или досмотр)

идентифицировался и подвергался проверке, включая досмотр, до того как разрешить его поступление на территорию портового средства и, в зависимости от соглашения о его хранении, перед тем как транспортировать его из портового средства на судно. Не предполагается, чтобы такой багаж подвергался проверке как судном, так и портовым средством, поэтому, если оба оборудованы соответствующим образом, то проверку следует производить портовому средству. Необходимо тесное взаимодействие с судном и должны также предприниматься шаги для гарантирования сохранного обращения с несопровождаемым багажом после его проверки.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

16.46 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению при действиях с несопровождаемым багажом, в целях гарантирования проверки или досмотра вплоть до 100% несопровождаемого багажа, что может включать рентгеновское просвечивание.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

16.47 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие применению при действиях с несопровождаемым багажом, что должно включать рентгеновское просвечивание всего несопровождаемого багажа.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

16.48 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; эти меры могут включать:

- .1 более тщательную проверку такого багажа, например, просвечивание рентгеновскими лучами по меньшей мере под двумя различными углами;
- .2 приготовление к введению ограничений на действия с несопровождаемым багажом или к приостановке этих действий; и
- .3 отказ от принятия на территорию портового средства несопровождаемого багажа.

## **Контроль защищенности портового средства**

16.49 Служба охраны портового средства должна быть способна постоянно, включая ночное время и периоды ограниченной видимости, осуществлять слежение за обстановкой в портовом средстве и на ближних подходах к нему на суше и на воде, в участках ограниченного доступа в пределах портового средства, на судах в портовом средстве и вокруг них. Такое слежение может включать использование:

- .1 освещения;
- .2 охранников, включая пешие, моторизованные и водные патрули;
- .3 автоматические устройства обнаружения вторжения и оборудование обнаружения.

16.50 При их использовании, автоматические устройства обнаружения вторжения должны запускать звуковой и/или визуальный сигнал тревоги в месте, где постоянно присутствуют люди или которое постоянно наблюдается и прослушивается.

16.51 Планом охраны портового средства должны быть определены процедуры и оборудование, необходимые при каждом уровне охраны, а также средства, гарантирующие, что оборудование для слежения за обстановкой будет способно действовать непрерывно, с учетом возможного воздействия погодных условий или перерывов в подаче электропитания.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 1**

16.52 Для уровня охраны 1 планом охраны портового средства должны предусматриваться подлежащие применению меры охраны, которые могут представлять собой сочетание освещения, охранников и оборудования охраны и обнаружения, чтобы личный состав службы охраны портового средства мог осуществлять следующее:

- .1 вести общее наблюдение за территорией портового средства, включая подступы к нему с суши и воды;
- .2 вести наблюдение за местами доступа, заграждениями и участками ограниченного доступа; и
- .3 следить за участками, примыкающими к судам, находящимся в портовом средстве и перемещениями в них, с помощью принятия мер, включающих усиление обеспечиваемого судном освещения за счет применения средств порта.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 2**

16.53 Для уровня охраны 2 планом охраны портового средства должны предусматриваться дополнительные меры охраны, подлежащие

применению с целью повышения способности слежения за обстановкой и обнаружения, которые могут включать:

- .1 увеличение площади и яркости освещения, а также охвата и интенсивности использования оборудования обнаружения, включая выделение дополнительных средств освещения и оборудования обнаружения;
- .2 увеличение частоты пешего, моторизованного или водного патрулирования; и
- .3 выделение дополнительного состава охраны для слежения за обстановкой и патрулирования.

### **УРОВЕНЬ ОХРАНЫ 3**

16.54 При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с судами в портовом средстве; эти меры могут включать:

- .1 включение всего освещения внутри портового средства или освещение прилегающей к портовому средству зоны;
- .2 задействование всего оборудования обнаружения, способного регистрировать деятельность внутри портового средства и в прилегающей к нему зоне; и
- .3 максимальное использование возможностей оборудования обнаружения по продолжительности ведения регистрации.

### **Различающиеся уровни охраны**

16.55 Планом охраны портового средства должны предусматриваться подробные процедуры и меры охраны, которые портовое средство могло бы применить в ситуации, когда в нем действует более низкий уровень охраны чем тот, который действует на судне.

### **Деятельность, не охваченная Кодексом**

16.56 Планом охраны портового средства должны предусматриваться процедуры и меры охраны, которые портовому средству следует применять, если:

- .1 оно взаимодействует с судном, которое заходило в порт государства, правительство которого не является Договаривающимся правительством;

- .2 оно взаимодействует с судном, к которому данный Кодекс не применяется;
- .3 оно взаимодействует со стационарными или плавучими платформами или с морскими передвижными буровыми установками, находящимися на месте разработки.

### **Декларации об охране**

16.57 Планом охраны портового средства должен быть предусмотрен порядок действий по оформлению Декларации об охране, когда ее оформления требует, в соответствии с указаниями Договаривающегося правительства, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, или когда требование о ее оформлении поступает от судна.

### **Аудиторская проверка и пересмотр**

16.58 Планом охраны портового средства должен предусматриваться порядок, в соответствии с которым должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, будет проводить аудиторские проверки в целях контроля непрерывной действенности плана охраны портового средства, а также порядок пересмотра плана, его приведения на уровень современности или внесения изменений в него.

16.59 План охраны портового средства должен пересматриваться по усмотрению должностного лица портового средства, ответственного за охрану. Кроме того, он должен пересматриваться:

- .1 если результаты проведения новой оценки защищенности отличаются от предыдущих;
- .2 если независимой аудиторской проверкой плана охраны портового средства или проведенной Договаривающимся правительством проверкой службы охраны портового средства выявлены недостатки службы охраны или ставится под сомнение, что важная составная часть одобренного плана охраны портового средства продолжает отвечать своей цели;
- .3 вслед за влияющими на защищенность портового средства происшествиями или случаями их угрозы;
- .4 вслед за сменой владельца или управленческого состава портового средства.

16.60 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, на основании анализа ранее одобренного плана охраны портового средства может давать рекомендации о внесении в него поправок. Поправки должны представляться для рассмотрения и одобрения Договаривающемуся правительству, одобтившему первоначальный вариант плана, в следующих случаях:

- .1 если они предполагают изменения, которые могут коренным образом изменить принятый подход к охране портового средства; и
- .2 если они касаются снятия, изменения или замены постоянного ограждения, оборудования и систем охраны и обнаружения и т.д., ранее сочтенных необходимыми для охраны портового средства.

Такое одобрение может даваться Договаривающимся правительством или от его имени с поправками в предложенные изменения или же без них. Одобрив план охраны портового средства, Договаривающееся правительство должно указать, какого рода изменения в организационной или материально-технической области должны представляться ему для одобрения.

### **Одобрение планов охраны портовых средств**

16.61 Планы охраны портовых средств подлежат одобрению соответствующим Договаривающимся правительством, которое должно установить порядок, который бы обеспечивал:

- .1 представление ему планов охраны портовых средств;
- .2 рассмотрение планов охраны портовых средств;
- .3 одобрение планов охраны портовых средств, с изменениями или без них;
- .4 рассмотрение поправок, представляемых после одобрения плана; и
- .5 определение порядка инспектирования или проведения аудиторских проверок на предмет того, что одобренный план охраны портового средства продолжает отвечать своему назначению.

На всех этапах должны предприниматься шаги, направленные на обеспечение секретности плана охраны портового средства.

### **Заявление о соответствии портового средства**

16.62 Договаривающееся правительство, на территории чьего государства находится портовое средство, может выпустить соответствующее заявление о соответствии портового средства, содержащее:

- .1 указание портового средства;
- .2 указание на соответствие портового средства положениям главы XI-2 и части А данного Кодекса;

- .3 указание срока действия заявления о соответствии портового средства, который конкретизируется Договаривающимся правительством, но не должен превышать пяти лет; и
- .4 сведения об установленных Договаривающимся правительством сроках последующих проверок и записи, подтверждающие их проведение.

16.63 Заявление о соответствии портового средства должно исполняться по форме, приведенной в дополнении к данной части Кодекса. Если заявление исполнено не на испанском, французском или английском языке, Договаривающееся правительство может, если считает это целесообразным, приложить перевод на один из этих языков.

## **17 ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО ПОРТОВОГО СРЕДСТВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ**

17.1 В тех исключительных случаях, когда у лица командного состава, ответственного за охрану судна, возникают вопросы относительно достоверности документов у лиц, желающих пройти на судно в официальных целях, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно оказать ему помощь.

17.2 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, не должно отвечать за подтверждение в обычном порядке личности лиц, желающих пройти на судно.

Дополнительные, имеющие отношение к данному вопросу рекомендации, даны в разделах 15, 16 и 18.

## **18 ОБУЧЕНИЕ, ТРЕНИРОВКИ И УЧЕНИЯ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА**

18.1 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно знать и пройти обучение по всем или части из перечисленных ниже пунктов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 связанная с охраной административная работа;
- .2 соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
- .3 соответствующие государственное законодательство и правила;
- .4 область ответственности и функции других имеющих отношение к охране организаций;
- .5 методология оценки портового средства на предмет охраны;

- .6 методы проведения освидетельствований и проверок охраны судна и портового средства;
- .7 судовые и портовые операции и условия;
- .8 меры охраны судна и портового средства;
- .9 готовность к чрезвычайным обстоятельствам, принятие ответных мер и прогнозирование возможных ситуаций;
- .10 приемы обучения по охранной тематике, включающей меры и процедуры охраны;
- .11 обращение с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к вопросам охраны;
- .12 знание текущих видов и вариантов угрозы для защищенности;
- .13 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .14 распознавание, на недискриминационной основе, характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;
- .15 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
- .16 оборудование и системы охраны и их эксплуатационные ограничения;
- .17 методы проведения аудиторских проверок, инспекций, контроля и надзора за состоянием охраны;
- .18 методы проведения контактных досмотров и бесконтактных проверок;
- .19 тренировки и учения охраны, включая проводимые совместно с судами; и
- .20 разбор тренировок и учений охраны.

18.2 Персонал портового средства, имеющий обязанности специально по охране, должен обладать знаниями и пройти обучение по всем или части из перечисленных ниже вопросов, в зависимости от привходящих обстоятельств:

- .1 знание современных видов угрозы и ее вариантов;
- .2 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавание характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности;

- .4 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
- .5 приемы обращения и управления людскими массами;
- .6 охранная связь;
- .7 эксплуатация оборудования и систем охраны;
- .8 испытание, калибровка и техническое обслуживание оборудования и систем охраны;
- .9 приемы проведения проверок, контроля и слежения за обстановкой; и
- .10 методы контактного досмотра людей, личного имущества, багажа, груза и судовых запасов.

18.3 Весь остальной персонал портового средства должен обладать знанием соответствующих положений плана охраны портового средства по всем или части из перечисленных ниже вопросов, в зависимости от приводящих обстоятельств:

- .1 смысл различных уровней охраны и вытекающие отсюда требования;
- .2 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 распознавание характерных признаков и типов поведения лиц, могущих создать угрозу защищенности; и
- .4 уловки, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны.

18.4 Целью тренировок и учений является обеспечение сноровки персонала портового средства в выполнении всех штатных обязанностей по охране при всех уровнях охраны, а также умения выявлять любые, относящиеся к защищенности, недостатки, требующие внимания.

18.5 Для обеспечения действенного выполнения положений плана охраны портового средства, тренировки должны проводиться по меньшей мере раз в три месяца, если только особые обстоятельства не диктуют иного подхода. На этих тренировках должны отрабатываться отдельные элементы плана, обращенные на такие типы угрозы защищенности как те, что перечислены в пункте 15.11.

18.6 Различного типа учения, в которых могут участвовать должностные лица портовых средств, ответственные за охрану, совместно с соответствующими властями Договаривающегося Правительства, ответственными за охрану должностными лицами

КОМПАНИЙ, А ТАКЖЕ ЛИЦАМИ КОМАНДНОГО СОСТАВА, ОТВЕТСТВЕННЫМИ ЗА ОХРАНУ СУДОВ, ЕСЛИ ОНИ МОГУТ БЫТЬ ПРИВЛЕЧЕНЫ, СЛЕДУЕТ ПРОВОДИТЬ ПО МЕНЬШЕЙ МЕРЕ ОДНАЖДЫ В ТЕЧЕНИЕ КАЛЕНДАРНОГО ГОДА, ПРИЧЕМ ПРОМЕЖУТОК МЕЖДУ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫМИ УЧЕНИЯМИ НЕ ДОЛЖЕН ПРЕВЫШАТЬ 18 МЕСЯЦЕВ. ЗАПРОСЫ НА УЧАСТИЕ В СОВМЕСТНЫХ УЧЕНИЯХ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА ОХРАНУ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ КОМПАНИЙ ИЛИ ЛИЦ КОМАНДНОГО СОСТАВА, ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА ОХРАНУ СУДОВ, ДОЛЖНЫ ДЕЛАТЬСЯ С УЧЕТОМ ТОГО, КАК ЭТО СКАЖЕТСЯ НА ОХРАНЕ И РАБОТЕ СУДНА. НА ЭТИХ УЧЕНИЯХ ДОЛЖНЫ ОТРАБАТЫВАТЬСЯ СВЯЗЬ, КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИЛАМИ И СРЕДСТВАМИ И ПРИНЯТИЕ КОНТРМЕР. ЭТИ УЧЕНИЯ МОГУТ БЫТЬ:

- .1 полномасштабными или с фактическим привлечением сил и средств;
- .2 кабинетными, с использованием настольного макета или в виде семинара;
- .3 СОВМЕСТНЫМИ С ДРУГИМИ УЧЕНИЯМИ, ТАКИМИ КАК УЧЕНИЯ ПО ПРИНЯТИЮ КОНТРМЕР ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ ИЛИ ИНЫЕ УЧЕНИЯ, ПРОВОДИМЫЕ ВЛАСТЯМИ ГОСУДАРСТВА ПОРТА.

**19 ПРОВЕРКА СУДОВ И ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ СУДАМ**

Дополнительных рекомендаций нет.

## Дополнение к части В

### Дополнение 1

Форма Декларации об охране

Декларация об охране

Название судна:

Порт приписки:

Номер ИМО:

Наименование портового средства:

Данная Декларация об охране действительна с ..... до  
..... в отношении следующей деятельности

.....

*(перечислите виды деятельности, сопроводив их имеющим отношением к делу описанием)*

при следующих уровнях охраны

Уровень(-ни) охраны для судна:

Уровень(-ни) охраны для портового средства:

Портовое средство и судно договорились о принятии следующих мер охраны и следующей ответственности, с целью обеспечения соответствия требованиям части А Международного Кодекса по охране судов и портовых средств:

<p>Данные меры будут приняты в соответствии с одобренным планом, как указано ниже посредством проставления в соответствующих ячейках инициалов лица командного состава, ответственного за охрану судна, или должностного лица портового средства, ответственного за охрану:</p>		
Меры	Портовое средство:	Судно:
Обеспечение выполнения всех обязанностей по охране		
Слежение за участками ограниченного доступа для обеспечения того, чтобы доступ туда имел только имеющий на это право персонал		
Контролирование доступа в портовое средство		
Контролирование доступа на судно		
Слежение за территорией портового средства, включая районы швартовки и окружающие судно участки		
Слежение за обстановкой на судне, включая районы швартовки и окружающие судно участки		
Обработка груза		

Доставка судовых запасов		
Работа с несопровождаемым багажом		
Контролирование людей и их личных вещей при посадке на судно		
Обеспечение охранной связи между судном и портовым средством и ее готовности		

Стороны, подписавшие данный договор, свидетельствуют, что меры охраны и организационные мероприятия, предусмотренные для принятия как портовым средством, так и судном во время проведения оговоренных видов деятельности, отвечают положениям главы XI-2 и части А Международного Кодекса по охране судов и портовых средств и будут реализованы в соответствии с положениями, уже присутствующими в одобренном плане сторон или в согласованном перечне специальных организационных мероприятий, приведенном в приложении.

.....  
*(место подписания)*

*(дата подписания)*

*Подписано*

за портовое средство

за судно

и от его имени и от его имени

*(подпись должностного лица портового средства, или лица командного*

*(подпись капитана*

*ответственного за охрану) ответственного за охрану судна)*

*состава,*

*Имя и должность подписавшего*

Имя:

Имя:

Должность:

Должность:

*Информация для связи*

*(заполняется соответствующим образом)*

*(укажите номера телефонов или радиоканалы, или частоты)*

С ПОРТОВЫМ СРЕДСТВОМ:

С СУДНОМ:

Портовое средство

Капитан

Должностное лицо портового средства,  
ответственное  
ответственное за охрану

Лицо командного состава,  
за охрану судна

Компания

Должностное лицо компании,  
ответственное за охрану

## Дополнение 2

Форма заявления о соответствии портового средства

### ЗАЯВЛЕНИЕ О СООТВЕТСТВИИ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

*(Государственный герб)*

Номер документа

**Выдано на основании положений части В**

**МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ОХРАНЫ СУДОВ И ПОРТОВЫХ  
СРЕДСТВ**

**(КОДЕКСА ОСПС)**

Правительство \_\_\_\_\_

*(Название государства)*

Наименование портового средства :

.....

Адрес портового средства :

.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данное портовое средство соответствует положениям главы XI-2 и части А Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС); это соответствие было проверено и данное портовое средство действует согласно одобренному плану охраны. Этот план был одобрен в отношении следующего *<укажите типы операций, типы судов или*

*деятельности или приведите иную, относящуюся к вопросу, информацию>: (вычеркните ненужное):*

Пассажирское судно

Пассажирское высокоскоростное судно

Грузовое высокоскоростное судно

Навалочное судно

Нефтяной танкер

Танкер-химовоз

Газовоз

Морские передвижные буровые установки

Иные чем вышеуказанные грузовые суда

Настоящее заявление о соответствии действительно до.....  
при условии проведения проверок (как указано на обороте)

Выдано в .....

*(Место выдачи документа)*

Дата выдачи.....

*(Подпись должным образом уполномоченного должностного лица, выдавшего документ)*

*(Печать или штамп выдавшей организации)*

## **ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОВЕРОК**

Правительство <название государства> установило, что действительность данного заявления о соответствии подлежит <вставьте сведения о проверках (например, обязательных ежегодных или внеплановых)>.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что во время проверки, выполненной в соответствии с пунктом В/16.62.4 Кодекса ОСПС, установлено, что портовое средство отвечает соответствующим положениям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС.

### 1-я ПРОВЕРКА

Подпись: .....

*(Подпись уполномоченного должностного лица)*

Место: .....

Дата: .....

### 2-я ПРОВЕРКА

Подпись: .....

*(Подпись уполномоченного должностного лица)*

Место: .....

Дата: .....

### 3-я ПРОВЕРКА

Подпись: .....

*(Подпись уполномоченного должностного лица)*

Место: .....

Дата: .....

### 4-я ПРОВЕРКА

Подпись: .....

*(Подпись уполномоченного должностного лица)*

Место: .....

Дата: .....

\_\_\_\_\_