РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
С.Н. Седов
11.06.2014

Рекомендации

по осуществлению положений Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС)

НД № 2-080101-019

Дата введения в действие: 26.06.2014
Номер документа в СЭД «Тезис» - 32748
Разработчик: 331

Санкт - Петербург
2014

gost.e-ecolog.ru

1 Область распространения

1.1 Настоящие "Рекомендации по осуществлению положений Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС)" (далее – Рекомендации) дают рекомендации, которые предназначены для использования в работе экспертами морских систем менеджмента при рассмотрении планов охраны судна (ПОС), а также выполнении освидетельствований систем охраны судна (освидетельствований по ОСПС).

Администрация флага вправе установить в отношении указанного процесса дополнительные требования, выполнение которых также должно быть подтверждено в ходе проведения соответствующих работ. Информация о требованиях Морских администраций, уполномочивших РС на выполнение от своего имени работ по ОСПС, приведена в разделе Морские администрации служебного сайта Международного отдела.

1.2 Рекомендации распространяются на суда, указанные в правиле 2 главы XI–2 Конвенции СОЛАС-74, независимо от даты их постройки, и могут применяться при освидетельствовании судов, выполняющих требования ОСПС.

1.3 Рекомендации являются нормативным документом для руководителей РС 002, 032, подразделений ГУР 330, 331, 332, 341, 342, 381, 413, 602, а также подразделений РС с кодами 100 и 200.

2 Нормативные ссылки

2.1 При разработке настоящих Рекомендаций учтены требования следующих нормативных документов:

1) НД № 1-0141-040-R-E – Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) Вступил в силу 01.07.2004;
2) НД № 1-0101-011 – Конвенция СОЛАС-74, глава XI-2 "Специальные меры по усилению охраны на море";
3) Резолюция ИМО A.741(18), с поправками, "Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ));
4) Резолюция MSC.104(73) – Принятие поправок к Резолюции ИМО A.741(18);
5) НД № 1-0223-081-E – Рекомендация МАКО № 81, Руководство относительно Кодекса ОСПС для морских экспертов по охране;
6) НД № 1-0223-092-E – Рекомендация МАКО № 92, Руководство МАКО по выравниванию сроков аудитов по МКУБ и ОСПС и сроков действия СвУБ и СвОС;
7) НД № 1-0227-024-E – Процедурное требование МАКО № 24 в отношении Кодекса ОСПС;
8) НД № 2-060101-001 – Руководство по качеству;
9) НД № 2-060203-018 – Процедура разработки и поддержания в действии внутренних нормативных документов РС;
10) НД № 2-080101-012 – Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС);
11) НД № 2-080101-013 – Рекомендации по осуществлению положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ);
12) НД № 2-080501-008 – Процедура по подбору, подготовке, сертификации и установлению полномочий экспертов морских систем менеджмента.

3 Термины. Определения. Сокращения

В тексте настоящих Рекомендаций используются термины, определения и сокращения, приведенные в НД № 2-060101-001 – Руководство по качеству, а также в нормативных документах, на основании которых разработаны настоящие Рекомендации. Иные термины, определения и сокращения, используемые в настоящих Рекомендациях, приведены ниже.

3.1 Термины и определения

1) **Администрация** означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания (п. 1.1.3 МКУБ). Термин «Администрация» используется по всему тексту Кодекса ОСПС, как часть правительства с обязанностями по торговым судам, плавающим под его флагом, термин «Назначенный орган власти» относится к той части правительства, которая отвечает за охрану портовых средств, находящихся под его юрисдикцией, а термин «Договаривающееся правительство» будет относиться к любой части правительства, включая «Администрацию» или «Назначенный орган власти» (Рекомендация МАКО № 81, стр. 29).
2) Выражение «**Договаривающееся правительство**», используемое в связи с любой ссылкой на портовое средство, когда оно упоминается в разделах 14 – 18 Кодекса ОСПС, включает также «назначенный орган» (п. А2.3 Кодекса ОСПС).
3) Выражение «**все суда**», когда оно используется в настоящей главе, означает любое судно, к которому применяется настоящая глава (п. 3 Правила 1 главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74).
4) **Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК)** означает лицо, назначенное компанией ответственным для обеспечения проведения оценки охраны судна, разработки, представления на утверждение и последующего осуществления и поддержания плана охраны судна, а также для связи с должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицом командного состава судна, ответственным за охрану (п. А2.1.7 Кодекса ОСПС).
   Хотя данное определение и напоминает определение «Назначенного лица» из МКУБ, слова «на берегу» в него не включены. Это сделано для тех случаев, когда капитан является владельцем судна, и на берегу отсутствует какая-либо инфраструктура компании. В подобных случаях капитан может быть и должностным лицом компании, ответственным за охрану, и лицом командного состава, ответственным за охрану судна (Рекомендация МАКО № 81, стр. 28).
5) **Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (ДЛПС)** означает лицо, назначенное ответственным за разработку, осуществление, пересмотр и выполнение плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава судов, ответственными за охрану, и должностными лицами компании, ответственными за охрану (п. А2.1.8 Кодекса ОСПС).
6) **Кодекс ОСПС** означает Международный кодекс по охране судов и портовых средств, состоящий из части А (положения которой рассматриваются как обязательные) и части В (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятый 12 декабря 2002 г. резолюцией 2 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с возможными поправками Международной морской организации (ИМО), при условии, что:
   - поправки к части А Кодекса ОСПС принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии со статьей VIII Конвенции СОЛАС-74, касающейся процедур принятия поправок к приложению, за исключением главы I; и
   - поправки к части В Кодекса ОСПС принимаются Комитетом по безопасности на море (КБМ) в соответствии с положениями его процедуры (п. 1.12 правила 1 главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74).
7) **Назначенный орган власти** означает организацию(-и) или администрацию(-и), назначенные Договаривающимся правительством ответственными за обеспечение выполнения положений главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, относящихся к охране портовых средств и взаимодействию судно/порт, с точки зрения портового средства (п.1.11 правила 1 главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74).

Таким образом, термин «Администрация» обозначает в рамках Кодекса ОСПС часть правительства страны, ведающую торговыми судами, плавающими под флагом этой страны. Термин же «назначенный орган власти» обозначает такой орган правительства, который отвечает за охрану портовых сооружений, подпадающих под его юрисдикцию, а термин «договаривающееся правительство» в рамках Кодекса ОСПС обозначает любую часть правительства, в том числе «Администрацию» и «назначенный орган власти». Отметим, что в Российской Федерации Служба морской безопасности выполняет по ОСПС как функции «Администрации», так и функции «назначенного органа власти».

8) **План охраны портового средства (ПОПС)** означает план, разработанный с целью обеспечить принятие мер по защите портового средства и судов, людей, груза, грузовых транспортных единиц, судовых запасов в пределах портового средства от опасности происшествия, связанного с охраной (п. А2.1.5 Кодекса ОСПС).

9) **Признанная в области охраны организация** означает организацию, обладающую надлежащей компетенцией по вопросам охраны и соответствующим знанием судовых и портовых операций, уполномоченную выполнять деятельность по оценке или проверке, или одобрению, или выдаче свидетельств, требуемую главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или частью А Кодекса ОСПС (п.1.16 правила 1 главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74).

3.2 Сокращения

1) **ПОПС** – план охраны портового средства.
2) **ССТО** – судовая система тревожного оповещения.

4 Рекомендации ИМО, МАКО и РС в отношении осуществления положений Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС)

Руководство для экспертов по кодексу ОСПС

Примечание: В данном разделе, если по тексту не указано иное, *курсивом* выделены положения Рекомендации МАКО № 81 *"Руководство по Кодексу ОСПС для морских экспертов по охране"* (далее Руководство). Положения правил главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС дополнительно выделены ***полужирным шрифтом.***

1. *Область определения*

Данный раздел *рекомендаций предназначен для использования экспертами* РС, *выполняющими сертификационное освидетельствование по ОСПС, если соответствующая Администрация не представила специальные инструкции, которые предписывают иное.*

Данный раздел *рекомендаций также предназначен для содействия членам МАКО в согласованности и единообразии освидетельствований, предлагая примеры, которые, однако, не должны восприниматься как предписывающие решения или контрольные листы проверок.*

Рекомендации *ссылаются на следующие документы, принятые Международной Морской организацией (ИМО):*

- Глава V Конвенции СОЛАС;
- Главы XI-1 и XI-2 Конвенции СОЛАС;
- Части А и В Кодекса ОСПС.

Кодекс ОСПС заключает в себе Части А и В. ИМО определила часть А как обязательную, часть В – как Руководство к положениям Главы XI-2 Конвенции *СОЛАС и Части А Кодекса ОСПС. МАКО вместе с основными Администрациями флага полагает, что невозможно осуществить положения части А без применения уместных разделов части В. В этом смысле экспертам* РС *следует считать обязательными* подобные разделы *части В.*

При употреблении слова "should" в английской версии *вышеуказанных документов, оно должно считаться равноценным слову "shall" и означать обязательность требования.*

2 *Применение компаниями Кодекса ОСПС*

Задачей Кодекса ОСПС является поощрение и развитие культуры охраны в судоходстве. Поэтому содержание оценки охраны и плана охраны судна будет зависеть от обязательств, ценностей и представлений компании, которые не могут быть навязаны в приказном порядке. При проведении оценки охраны судна (ООС) и разработке плана охраны судна (ПОС), компании будут руководствоваться инструкциями Администраций, промышленных групп, обществ-членов МАКО и силовых структур.

Как и в случае *с МКУБ для системы управления, детальная оценка соответствия на основе подробных предписаний не* будет *практична и несовместима с концепцией подхода, основанного на риске. Каждая компания будет разрабатывать решения для своих судов наиболее пригодные потребностям и характеру перевозок, при этом отвечающие международно-признанным стандартам охраны на море.*

Важно, чтобы эксперт сознавал, что каждая компания разрабатывает и поддерживает систему управления охраной, наиболее подходящую для компании, а также её конкретных судов.

3 *Процесс освидетельствований*

Подтверждение соответствия обязательным правилам и нормам, требуемое Кодексом ОСПС, не дублирует, ни заменяет обследования, предписанные иными конвенционными освидетельствованиями. Соответствие Кодексу ОСПС не освобождает компанию, капитана или любое другое юридическое или физическое лицо при управлении, или эксплуатации судна от *их обязанностей.*

Процесс подтверждения соответствия Кодексу ОСПС, являясь процессом освидетельствования, предполагает собеседование с судовым персоналом, анализ документации по *оценке охраны и Плану, а также связанных* с ними *записей. Освидетельствование - процесс выборочный,* оно *не* может быть *исчерпывающим по природе. Выдача* же *свидетельств основана на подтверждении* того, *что выбранное демонстрирует* то, *что система охраны и любое относящееся к охране оборудование судна во всех отношениях удовлетворительны и что судно соответствует применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.*

4 *Редакционные принципы*

Для удобства в данной части *документа приведены тексты* главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, а также *частей А и В Кодекса ОСПС, сопровождаемые уместными рекомендациями для экспертов. Необходимые изменения* в данный документ *будут вноситься по мере накопления классификационными обществами-членами МАКО опыта в процессе освидетельствований.*

ГЛАВА XI-2

СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО УСИЛЕНИЮ ОХРАНЫ НА МОРЕ

Правило 1

Определения

См. п. 3.1 Термины и определения настоящих Рекомендаций.

Правило 2

Применение

1. ***Настоящая глава применяется к:***

.1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

.1.1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
.1.2 грузовые суда, включая высокоскоростные, валовой вместимостью 500 и более; и
.1.3 передвижные буровые установки; и

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

2. Несмотря на положения п.1.2, Договаривающиеся правительства должны решить, в каком объеме настоящая глава и соответствующие разделы части А Кодекса ОСПС будут применяться к тем портовым средствам, находящимся на их территории, которые, хотя и используются главным образом судами, не совершающими международных рейсов, должны иногда обслуживать суда, прибывающие из международного рейса, или отбывающие в международный рейс.

2.1 Договаривающиеся правительства должны основывать свои решения, принятые на основании пункта 2, на оценке охраны портового средства, выполненной в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.

2.2 Любое решение, принимаемое Договаривающимся правительством на основании пункта 2, не должно снижать уровень охраны, который должен быть достигнут согласно настоящей главе или части А Кодекса ОСПС.

3 Настоящая глава не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

4. Ничто в настоящей главе не наносит ущерба правам или обязательствам государств согласно международному праву.

Правило 3

Обязанности Договаривающихся правительств в отношении охраны

1. Администрации должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны судам, имеющим право плавать под их флагом. При изменениях уровня охраны информация об уровне охраны обновляется, как требуют обстоятельства.

2. Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны портовым средствам, находящимся на их территории, а также судам до захода в порт или во время пребывания в порту, находящемся на их территории. При изменениях уровня охраны информация об уровне охраны обновляется, как требуют обстоятельства.

B/Обязанности Договаривающихся правительств

B/1.6 В соответствии с положениями главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, Договаривающиеся правительства имеют различные обязанности, к которым, среди прочих, относятся:

- установление применимого уровня охраны;
- одобрение плана охраны судна и соответствующих поправок к ранее одобренному плану;

- проверка соответствия судов положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, а также выдачу судам Международного свидетельства об охране судна;
- определение тех портовых средств, находящихся на их территории, которые должны назначать должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, отвечающее за подготовку плана охраны портового средства;
- обеспечение проведения и одобрения оценки охраны портового средства, а также внесения любых последующих поправок в ранее одоренную оценку;
- одобрение плана охраны портового средства и любых последующих поправок к ранее одобренному плану;
- осуществление мер, связанных с контролем и выполнением требований;
- прверка одобренных планов на практике; и
- представление информации в ИМО, а также в отрасли судоходства и портов.

B/1.7 Договаривающиеся правительства могут назначать или учреждать «назначенные органы» в рамках правительства для выполнения своих задач, предусмотренных главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и частью А Кодекса ОСПС, в отношении охраны портовых средств, а также разрешать признанным в области охраны организациям выполнение определенной работы в отношении портовых средств, однако окончательное решение относительно принятия и одобрения этой работы должно принимать Договаривающееся правительство или назначенный орган. Администрации могут также поручать признанным в области охраны организациям выполнение определенных задач, связанных с охраной судов. Признанной в области охраны организации не могут поручаться следующие задачи или виды деятельности:

- установление применимого уровня охраны;
- определение тех портовых средств, находящихся на территории Договаривающегося правительства, которые должны назначать должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и подготавливать планы охраны портового средства;
- одобрение оценок охраны портового средства или любых последующих поправок к ранее одобренной оценке;
- одобрение плана охраны портового средства или последующих поправок к ранее одобренному плану;
- осуществление мер, связанных с контролем и выполнением требований; и
- установление требований относительно к Декларации об охране.

B/Установление уровня охраны

B/1.8 Договаривающиеся правительства отвечают за установление в любое конкретное время уровня охраны, который может применяться к судам и портовым средствам. В части А Кодекса ОСПС определены для международного применения три следующих уровня охраны. А именно:

- уровень охраны 1, обычный; это уровень при котором обычно эксплуатируются суда и портовые средства;
- уровень охраны 2, повышенный; это уровень, применяемый в течение периода времени, когда существует повышенная опасность происшествия, связанного с охраной; и
- уровень охраны 3, исключительный; это уровень, применяемый в течение периода времени, когда существует вероятная или неминуемая опасность происшествия, связанного с охраной.

Правило 4

Требования к компаниям и судам

1 Компании должны выполнять соответствующие требования настоящей главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

B/ Компания и судно

B/1.9 Любая компания, эксплуатирующая суда, к которым применяются глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и часть А Кодекса ОСПС, должна назначить у себя должностное лицо, ответственное за охрану, а на каждом из своих судов – лицо командного состава, ответственное за охрану. Задачи, обязанности и требования к подготовке этих лиц, а также требования относительно учений и занятий, определены в части А Кодекса ОСПС.

B/1.10 Обязанности должностного лица, ответственного за охрану, в общих чертах включают, среди прочего, обеспечение надлежащего проведения оценки охраны судна, подготовки плана охраны судна и его представления на одобрение Администрацией или от ее имени, и, после этого, передачу плана на каждое судно, к которому применяется часть А Кодекса ОСПС и в отношении которого это лицо было назначено в качестве должностного лица, ответственного за охрану.

2. Суда должны выполнять соответствующие требования настоящей главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС; такое выполнение требований должно проверяться и оформляться Свидетельством, как предусмотрено в части А Кодекса ОСПС.

3. До захода в порт, находящийся на территории Договаривающегося правительства, или во время пребывания в этом порту судно должно выполнять требования в отношении уровня охраны, установленного этим Договаривающимся правительством, если такой уровень охраны является более высоким, чем уровень охраны, установленный Администрацией для этого судна.

4. Суда должны принимать без необоснованной задержки необходимые меры в случае любого повышения уровня охраны.

5. Если судно не выполняет требования настоящей главы или части А Кодекса ОСПС либо не может выполнять требования, соответствующие уровню охраны, установленному Администрацией или другим Договаривающимся правительством и применимому к этому судну, то оно уведомляет об этом соответствующий компетентный орган до проведения любого мероприятия по взаимодействию судно/порт или до захода в порт, смотря по тому, что происходит раньше.

B/1.11 В плане охраны судна указываются как эксплуатационные, так и физические меры охраны, которые следует принимать на самом судне для обеспечения того, чтобы оно всегда эксплуатировалось с уровнем охраны 1. В плане должны быть также указаны дополнительные, или усиленные, меры охраны, которые, при получении соответствующих указаний, могут быть приняты на самом судне для перехода на уровень охраны 2 и эксплуатации с этим уровнем. Кроме того, в плане должны быть указаны возможные действия по подготовке судна к быстрому реагированию на указания, которые могут быть отданы судну теми, кто принимает ответные меры, в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы при уровне охраны 3.

B/1.12 От судов, к которым применяются требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, требуется, чтобы они имели одобренный Администрацией или от ее имени план охраны судна и эксплуатировались в соответствии с ним. Должностное лицо компании и лицо командного состава судна, ответственные за охрану, должны следить за тем, чтобы план постоянно отвечал своему назначению и был эффективен, в том числе за тем, чтобы проводились внутренние проверки. Поправки к любой части одобренного плана, которые, по решению Администрации, требуют одобрения, должны представляться на рассмотрение и одобрение до их внесения в одобренный план и осуществления на судне.

B/1.13 На судне должно находиться Международное свидетельство об охране судна, удостоверяющее его соответствие требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС. Часть А Кодекса ОСПС включает положения о проведении первоначальной проверки соответствия судна требованиям и выдаче свидетельства, проверки для возобновления свидетельства и промежуточной проверки.

B/1.14 Если судно находится в порту Договаривающегося правительства или следует к этому порту, то на основании положений правила XI-2/9 Конвенции СОЛАС-74, это Договаривающееся правительство имеет право осуществлять в отношении этого судна различные меры, связанные

с контролем и выполнением требований. Это судно подлежит проверкам в рамках контроля судов государством порта, однако такие проверки обычно не распространяются на сам план охраны судна, за исключением особых обстоятельств. Это судно может также подлежать дополнительным мерам контроля, если у Договаривающегося правительства, осуществляющего меры, связанные с контролем и выполнением требований, есть основания полагать, что защищенность судна или портовых средств, куда заходило судно, снижена.

B/1.15 Требуется также, чтобы на судне имелись сведения о том, кто отвечает за принятие решений о найме персонала судна, а также за принятие решений по различным аспектам использования судна, которые предоставляются Договаривающимся правительством по просьбе.

Правило 5

Особая ответственность компаний

Компания должна обеспечить, чтобы капитан всегда имел на борту информацию, позволяющую должностным лицам, надлежащим образом уполномоченным Договаривающимся правительством, установить:

.1 лицо, отвечающее за назначение членов экипажа или иных лиц, в данное время работающих по найму либо занятых на борту судна в какой-либо должности, связанной деятельностью этого судна;
.2 лицо, отвечающее за принятие решений по использованию судна; и
.3 в случаях, когда судно используется на условиях чартера(ов) – лиц, являющихся сторонами этого(их) чартера(ов).

B/6.1 Правило XI-2/5 Конвенции СОЛАС-74 требует от компании обеспечить капитана судна информацией для удовлетворения требований, предъявляемых к компании в силу положений этого правила. Эта информация должна включать следующее:

.1 сведения о сторонах, ответственных за назначение судового персонала, таких как компании, управляющие судами, агентства по найму моряков, подрядчики, концессионеры (например, предприятия розничной торговли, казино и т.д.);
.2 сведения о сторонах, ответственных за принятие решений по использованию судна, включая фрахтователя(ей) по тайм-чартеру или бербоут - чартеру, или любое иное юридическое лицо, действующее в таком качестве; и
.3 в случаях, когда судно эксплуатируется на условиях чартера, – информацию для связи со сторонами чартера, включая фрахтователя по тайм-чартеру или рейсовому чартеру.

B/6.2 В соответствии с правилом XI-2/5 Конвенции СОЛАС-74, компания обязана обновлять и поддерживать на уровне современности эту информацию по мере появления изменений.

B/6.3 Эта информация должна составляться на английском, французском или испанском языке.

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

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

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

B/6.7 Хранить на судне ранее предоставленную информацию, не имеющую отношения к фактическому положению дел на эту дату, не требуется.

B/6.8 Если ответственность за эксплуатацию судна принимает на себя другая компания, то оставлять на судне информацию о компании, которая эксплуатировала судно ранее, не требуется.

Правило 6

Судовая система тревожного оповещения[1]

1. Все суда оборудуются судовой системой тревожного оповещения (ССТО) следующим образом:

.1 суда, построенные 1 июля 2004 года и после этой даты;
.2 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда, построенные до 1июля 2004 года, – не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 года;
.3 нефтяные танкеры, танкеры - химовозы, газовозы, навалочные суда и высокоскоростные грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, построенные до 1 июля 2004 года, – не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 года; и
.4 прочие грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и морские передвижные буровые установки, построенные до 1 июля 2004 г., – не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2006 года;

2. Судовая система тревожного оповещения при приведении ее в действие:

.1 должна включать и передавать компетентному органу, назначенному Администрацией, который в данных обстоятельствах может включать компанию, тревожное оповещение в направлении судно – берег, указывающее опознавательные данные судна, его координаты и предупреждение, что безопасность судна находится под угрозой или снизилась;
.2 не должна направлять тревожного оповещения другим судам;
.3 не должна подавать какого-либо аварийно-предупредительного сигнала на самом судне; и
.4 должна непрерывно передавать оповещение, до тех пор, пока не будет выключена или возвращена в исходное положение.

3. Судовая система тревожного оповещения должна:

.1 быть такой, чтобы ее можно было привести в действие с ходового мостика и, по меньшей мере, из одного другого места; и
.2 отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией (ИМО).

4. Места, с которых приводится в действие судовая система тревожного оповещения, устраиваются таким образом, чтобы предотвратить случайное срабатывание судовой системы тревожного оповещения.

5. Требование относительно судовой системы тревожного оповещения может быть выполнено путем использования радиоустановки, оборудованной для соответствия требованиям главы IV Конвенции СОЛАС-74, при условии, что выполнены все требования настоящего правила.

6. В случае, когда Администрация получает извещение о переданном с судна тревожном оповещении, она немедленно извещает государство(а), вблизи которого(ых) судно в данное время совершает плавание.

---

[1] См. эксплуатационные требования к судовой системе тревожного оповещения, принятые резолюцией MSC.136(76).

7. В случае, когда Договаривающееся правительство получает извещение о тревожном оповещении, переданном с судна, не имеющего права плавать под его флагом, оно немедленно извещает соответствующую Администрацию и, при необходимости, государство(а), вблизи которого(ых) судно в данное время совершает плавание.

Правило 7

Угроза для судов

1. Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны судам, совершающим плавание в их территориальном море или сообщившим о намерении войти в их территориальное море.

B/Угроза для судов и иные происшествия в море

B/4.21 Договаривающиеся правительства предоставляют судам, плавающим под их флагами, общие руководящие указаниями относительно мер, принятие которых считается уместным в целях снижения риска для безопасности этих судов в море. Они должны предоставлять конкретные рекомендации относительно действий, предпринимаемых при уровнях охраны 1 – 3 в случаях:

.1 изменения уровня охраны для находящегося в море судна, например, вследствие географического района, в котором судно эксплуатируется, или по причинам, относящимся к самому судну; и

.2 происшествия, связанного с охраной судна в море, или его угрозы.

Договаривающиеся правительства должны устанавливать наилучшие методы и процедуры для этих целей. В случае неизбежного нападения судно должно стремиться установить прямую связь с теми, кто в государстве флага отвечает за принятие ответных мер в случае происшествий, связанных с охраной.

2. Договаривающиеся правительства должны обеспечить пункт связи, через который такие суда могут обратиться за рекомендацией или содействием и которому они могут сообщать о любых связанных с охраной проблемах, касающихся других судов, активности или связи.

B/4.22 Договаривающиеся правительства должны также установить пункт связи для предоставления рекомендаций по вопросам охраны любому судну:

.1 имеющему право плавать под их флагами; или

.2 эксплуатируемому их в территориальном море или сообщившему о намерении войти в его территориальное море.

.3 Если установлена опасность нападения, соответствующее Договаривающееся правительство должно информировать соответствующие суда, и их Администрация о:

.1 действующем уровне охраны;

.2 любых мерах охраны, которые должны принять соответствующие суда для самозащиты от нападения, в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС; и

.3 мерах охраны, которые решило принять прибрежное государство, в зависимости от случая.

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

.1 рекомендации об изменении маршрута или отсрочке предполагаемого прохода;

.2 рекомендации о плавании конкретным курсом или о следовании к конкретному месту;

.3 сведения о наличии любого персонала или оборудования, которые могут находиться на судне;

.4 рекомендации по координации прохода, прибытия в порт или отхода из порта, с тем чтобы предусмотреть возможность сопровождения патрульным судном или летательным аппаратом (самолетом или вертолетом).

Договаривающимся правительствам следует напоминать судам, совершающим плавание в их территориальном море их государств или сообщившим о намерении войти в территориальное море, о любых объявленных ими временных районах ограниченного плавания.

B/4.24 Договаривающимся правительствам следует рекомендовать, чтобы суда, совершающие плавание в их территориальном море или сообщившим о намерении войти в их территориальное море, быстро осуществляли любые меры охраны, которые могут быть рекомендованы Договаривающимся правительством для защиты данного судна и других находящихся поблизости судов.

B/4.25 Для целей, указанных в пункте 4.22, в планы, подготовленные Договаривающимися правительствами, следует включать сведения о круглосуточно доступном соответствующем пункте связи в рамках данного Договаривающегося правительства, включая Администрацию. Эти планы также должны включать информацию об обстоятельствах, при которых, по мнению Администрации, следует обращаться с просьбой об оказании помощи со стороны ближайших прибрежных государств, а также сведения о порядке связи между ДЛПС и ЛКС.

Правило 8

Свобода действий капитана в вопросах безопасности и охраны судна

1. Капитан не должен быть ограничен компанией, фрахтователем или любым иным лицом в принятии или выполнении любого решения, которое, по его профессиональному мнению, необходимо для поддержания уровня безопасности и охраны судна. Такие решения включают отказ принять на борт людей (за исключением тех, которые надлежащим образом уполномочены Договаривающимся правительством) или их личные вещи, а также отказ принять груз, включая контейнеры или иные закрытые грузовые транспортные единицы.

2. Если по профессиональному мнению капитана в ходе судовых операций возникает противоречие между применимыми к судну требованиями безопасности и охраны, капитан должен выполнять те требования, которые необходимы для поддержания безопасности судна. В таких случаях капитан может ввести временные меры охраны и должен сразу информировать Администрацию и, при необходимости, Договаривающееся правительство, в порту которого находится или в порт которого намеревается войти судно. Любые такие временные меры охраны, принятые на основании настоящего правила, должны, в максимально возможной степени, соответствовать существующему уровню охраны. Когда такие случаи выявляются, Администрация должна обеспечить, чтобы такие противоречия разрешались, а возможность их повторения была сведена к минимуму.

Правило 9

Меры, связанные с контролем и выполнением требований

B/Меры, связанные с контролем и выполнением требований[1]

B/Общие положения

B/4.29 В правиле XI-2/9Конвенции СОЛАС-74 указаны меры, связанные с контролем и выполнением требований, применимые к судам, подпадающим под действие главы XI-2 Конвенции

---

[1] *См. Дальнейшую работу Международной морской организации, относящуюся к усилению охраны на море, принятую резолюцией 3 Конференцией СОЛАС 2002 года, предлагающую Организации* (ИМО), *среди прочих, провести обзор резолюций Ассамблеи A.787(19) и A.882(21)* (заменены резолюцией A.1052(27)) *о процедурах контроля судов государствами порта.*

СОЛАС-74. В нем отчетливо выделяются три раздела: контроль судов, уже находящихся в порту, контроль судов, намеревающихся зайти в порт другого Договаривающегося правительства, и дополнительные положения, применимые к обеим ситуациям.

B/4.30 Правило XI-2/9.1Конвенции СОЛАС-74 – Контроль судов в порту – устанавливает систему контроля судов в иностранном порту, в котором надлежащим образом уполномоченные должностные лица Договаривающегося правительства («надлежащим образом уполномоченные должностные лица») имеют право прохода на судно для проверки того, что требуемые свидетельства оформлены надлежащем образом. Затем, если есть явные основания полагать, что судно не выполняет требования, могут приниматься такие меры контроля, как дополнительные проверки или задержание. Это соответствует действующим системам контроля судов[2].

Правило XI-2/9.1Конвенции СОЛАС-74 основано на таких системах и дает возможность принимать дополнительные меры (включая выдворение судна из порта как меру контроля), когда надлежащим образом уполномоченные должностные лица имеют явные основания полагать, что судно не выполняет требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС. В правиле XI-2/9.3 Конвенции СОЛАС-74 содержатся положения, которые способствуют беспристрастному и соразмерному осуществлению этих дополнительных мер.

B/4.31 В правиле XI-2/9.2Конвенции СОЛАС-74 излагаются меры контроля судов, намеревающихся зайти в порт другого Договаривающегося правительства, направленные на обеспечение выполнения ими требований, и вводится совершенно иная концепция контроля в рамках главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, применяющаяся только в области охраны. В соответствии с этим правилом для лучшего обеспечения охраны меры могут применяться до захода судна в порт. Как и в правиле XI-2/9. Конвенции СОЛАС-74, эта дополнительная система контроля основана на концепции наличия явных оснований полагать, что судно не выполняет требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, и включает серьезные ограничительные оговорки, изложенные в правилах XI-2/9.2.2, XI-2/9.2.5 и XI-2/9.3 Конвенции СОЛАС-74.

B/4.32 Наличие явных оснований полагать, что судно не выполняет требования, означает, что имеется доказательство или достоверная информация о том, что судно не соответствует требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание рекомендации, приведенные в настоящей части Кодекса ОСПС (части B). Такое доказательство или достоверная информация могут появиться на основании профессионального мнения или наблюдений надлежащим образом уполномоченного должностного лица во время проверки Международного свидетельства об охране судна (СвОС) или Временного Международного свидетельства об охране судна, выданного судну в соответствии с частью А Кодекса ОСПС («Свидетельство»), или на основании других источников. Даже если на судне имеется действительное Свидетельство, у надлежащим образом уполномоченного должностного лица, на основании его профессионального суждения, все же могут быть явные основания полагать, что судно не выполняет требования.

B/4.33 Примеры возможных явных оснований в рамках правил XI-2/9.1 и XI-2/9.2Конвенции СОЛАС-74 могут, в зависимости от случая, включать следующее:

.1 полученное в ходе проверки Свидетельства доказательство того, что оно недействительно или срок его действия истек;

.2 доказательство или достоверная информация о том, что имеются серьезные недостатки в оборудовании, документации или организационных мероприятиях,

---

[2] *См. Правило I/19 и правило IX/6.2 СОЛАС 74 с поправками, статью 21 ГМ* (Конвенции о грузовой марке) *66 с изменениями, внесенными Протоколом о грузовой марке 1988 года, статьи 5 и 6 и правило 8A Приложения I и правило 15 Приложения II* Конвенции *МАРПОЛ 73/78 с поправками, статью X* Конвенции *ПДНВ-78 с поправками, и резолюции Ассамблеи ИМО A.787(19) и A.882(21)* (заменены резолюцией A.1052(27)).

касающихся охраны, которые требуются главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 частью А Кодекса ОСПС;

.3 получение доклада или жалобы, которые, по профессиональному мнению надлежащим образом уполномоченного должностного лица, содержат достоверную информацию, ясно указывающую на то, что судно не выполняет требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС;

.4 доказательство, полученное надлежащим образом уполномоченным лицом, использующим свое профессиональное мнение, или его наблюдение, которые свидетельствуют о том, что капитан или члены судового персонала не знают основных судовых процедур, относящихся к вопросам охраны, или не могут проводить учения по охране судна, или о том, что такие процедуры или учения не проводились;

.5 доказательство, полученное надлежащим образом уполномоченным лицом, использующим свое профессиональное мнение, или его наблюдение, которые свидетельствуют о том, что основные члены судового персонала не способны установить надлежащую связь с любыми другими основными членами судового персонала, имеющими обязанности по охране судна;

.6 доказательство или достоверная информация, свидетельствующие о том, что на данное судно приняты люди, запасы или груз с портового средства или с другого судна, причем портовое средство или другое судно нарушают требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, а данное судно не оформило Декларацию об охране и не приняло надлежащих специальных или дополнительных мер охраны либо не выполняло надлежащих процедур по охране;

.7 доказательство или достоверная информация, свидетельствующие о том, что на данное судно приняты люди, запасы или груз с портового средства или из другого источника (например, с другого судна или вертолета), причем это портовое средство или другой источник не должны отвечать требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, а данное судно не приняло надлежащих специальных или дополнительных мер охраны либо не выполняло надлежащих процедур охраны; и

.8 если судно имеет очередное, последовательно выданное Временное международное свидетельство об охране судна (СвОС), как оно описано в разделе А/19.4 Кодекса ОСПС, и если, по профессиональному мнению надлежащим образом уполномоченного должностного лица, одной из целей, преследуемых судном или компанией при обращении за таким Свидетельством является избежание полного соответствия главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС после истечения срока действия первоначального Временного свидетельства, указанного в разделе А/19.4.4 Кодекса ОСПС.

В/4.34 Особое отношение к данному вопросу имеют последствия правила XI-2/9Конвенции СОЛАС-74 с точки зрения международного права и, поскольку возможны ситуации, когда либо будут приниматься меры, не охватываемые рамками главы XI-2, либо потребуется учесть права затрагиваемых судов, не относящиеся к главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74, то при выполнении правила XI-2/9 следует принимать во внимание правило XI-2/2.4. Таким образом, правило XI-2/9 не препятствует Договаривающемуся правительству принимать основанные на международном праве и соответствующие ему меры по обеспечению безопасности или охраны людей, судов, портовых средств и иного имущества в случаях, когда судно, хотя и выполняющее требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, все же считается представляющим риск для безопасности.

В/4.35 Если Договаривающееся правительство применяет в отношении судна меры контроля, то Администрацию следует незамедлительно проинформировать, представив ей достаточные сведения для того, чтобы она могла в полном объеме поддерживать связь с Договаривающимся правительством.

1. Контроль судов в порту

1.1 Для целей настоящей главы, каждое судно, к которому применяется настоящая глава, при пребывании в порту другого Договаривающегося правительства подлежит

контролю должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим правительством; эти лица могут быть теми же должностными лицами, которые выполняют функции, описанные в правиле I/19 Конвенции СОЛАС-74. Такой контроль должен быть ограничен проверкой наличия на судне действительного Международного свидетельства об охране судна (СвОС) или действительного Временного международного свидетельства об охране судна, выданного на основании положений части А Кодекса ОСПС («Свидетельство»), которые, если они действительны, должны признаваться, если нет явных оснований полагать, что судно не выполняет требования настоящей главы или части А Кодекса ОСПС.

1.2 Если такие явные основания имеются или если действительное Свидетельство не предъявлено по требованию, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, должны применить к этому судну одну или более мер контроля, предусмотренных в пункте 1.3. Любые такие примененные меры должны быть соразмерными, принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

1.3 Такими мерами контроля являются: проверка судна, отсрочка отхода судна, задержание судна; ограничение операций, включая перемещение в пределах порта или выдворение судна из порта. Такие меры контроля могут, дополнительно или альтернативно, включать иные менее строгие меры административного характера или меры по исправлению положения.

В/Контроль судов в порту

В/4.36 Если несоответствие заключается неисправности единицы оборудования или неправильном оформлении документации, которые приводят к задержанию судна, и это несоответствие не может быть устранено в порту, где проводится проверка, то Договаривающееся правительство может разрешить судну проследовать другой порт после выполнения им всех условий, согласованных между государствами порта и Администрацией или капитаном судна.

2. Суда, намеревающиеся зайти в порт другого Договаривающегося правительства

2.1 Для целей настоящей главы, Договаривающееся правительство может потребовать от судов, намеревающихся зайти в его порты, представления должностным лицам, надлежащим образом, уполномоченным этим Договаривающимся правительством, с целью убедиться, что суда выполняют требования настоящей главы до их захода в порт, для избегания необходимости применить меры контроля или предпринять шаги, нижеследующих сведений относительно:

.1 наличия на судне действительного Свидетельства и названия органа, выдававшего свидетельство;
.2 уровня охраны, с которым судно эксплуатируется в данное время;
.3 уровня охраны, с которым судно эксплуатировалось в любом предыдущем порту, где оно осуществляло взаимодействие судно/порт в период времени, указанный в пункте 2.3;
.4 любых специальных или дополнительных мер охраны, принятых судном в любом предыдущем порту, где оно осуществляло взаимодействие судно/порт в период времени, указанный в пункте 2.3;
.5 соблюдения соответствующих процедур по охране судна в ходе любой деятельности судно–судно в период времени, указанный в пункте2.3; или
.6 иных практических сведений, относящихся к вопросам охраны (но не подробности плана охраны судна, ПОС), принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

По требованию Договаривающегося правительства, судно или компания должны представить подтверждение требуемых выше сведений, приемлемое для этого Договаривающегося правительства.

B/4.37 В правиле XI-2/9.2.1Конвенции СОЛАС-74 перечисляются сведения, которые Договаривающиеся правительства могут потребовать от судна как условие захода в порт. Одним пунктом перечисленных сведений является подтверждение любых специальных или дополнительных мер, которые судно принимало во время десяти последних посещений портовых средств. Примерами таких сведений могут быть:

.1 записи о мерах, принятых при посещении портового средства, находящегося на территории государства, правительство которого не является Договаривающимся правительством, особенно о таких мерах, которые обычно принимались бы портовыми средствами, находящимися на территории Договаривающихся правительств; и

.2 любые Декларации об охране, оформленные с портовыми средствами или с другими судами.

B/4.38 Другим пунктом перечисленных сведений, предоставление которых может потребоваться как условие захода в порт, является подтверждении того, что при осуществлении деятельности судно-судно во время десяти последних посещений портовых средств выполнялись надлежащие процедуры охраны судна. Обычно не будет требоваться включать в такое подтверждение записи о приеме и передаче лоцманов, о сотрудниках таможенных, иммиграционных властей, должностных лицах, занимающихся вопросами охраны, а также о бункеровке, лихтеровке, погрузке запасов и выгрузке отходов, осуществлявшихся судном в пределах портовых средств, поскольку эти действия обычно входят в сферу плана охраны портового средства (ПОПС). Примерами сведений, которые могут представляться, являются:

.1 записи о мерах, принятых при осуществлении деятельности судно-судно при взаимодействии с судном, которое плавает под флагом государства, не являющегося Договаривающимся правительством, особенно о таких мерах, которые обычно принимались судами, плавающими под флагом Договаривающихся правительств;

.2 записи о мерах, принятых при осуществлении деятельности судно-судно во взаимодействии с судном, которое плавает под флагом государства, являющегося Договаривающимся правительством, но которое не должно отвечать положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части A Кодекса ОСПС, например, экземпляр какого-либо свидетельства об охране, выданного этому судну на основании других положений; и

.3 в случае, если на судне находятся спасенные в море люди или груз, – 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. Глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или часть A Кодекса ОСПС не преследуют цели задержать доставку потерпевших бедствие на море людей в безопасное место или препятствовать такой доставке. Единственной целью главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части A Кодекса ОСПС является предоставление государствам в достаточного объема надлежащей информации для обеспечения целостности их системы безопасности.

B/4.39 Примерами других практических, относящихся к охране сведений, предоставление которых, в целях обеспечения безопасности и охраны людей, портовых средств, судов и другого имущества, может требоваться как условие захода в порт, могут быть:

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

.2 местоположение судна во время передачи сообщения;

.3 расчетное 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 Конвенции СОЛАС-74.

2.2 Каждое судно, к которому применяется настоящая глава, намеревающееся зайти в порт другого Договаривающегося правительства, должно представить сведения,

указанные в пункте 2.1, по требованию должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством. Капитан может отказаться предоставить такие сведения, при том понимании, что невыполнение этого требования может привести к отказу в заходе в порт.

2.3 Судно должно хранить подборку указанных в пункте 2.1 сведений за последние 10 заходов в портовые средства.

2.4 Если, получив описанные в пункте 2.1 сведения, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством порта, в который намеревается зайти судно, имеют явные основания полагать, что судно не выполняет требования настоящей главы или части А Кодекса ОСПС, такие должностные лица должны попытаться установить связь с судном и между судном и Администрацией, с целью устранить несоответствие. Если такая связь не привела к устранению несоответствия или если такие должностные лица имеют явные основания полагать, что судно не выполняет требования настоящей главы или части А Кодекса ОСПС, такие должностные лица могут предпринять в отношении этого судна шаги, предусмотренные в пункте 2.5. Любые такие предпринятые шаги должны быть соразмерными, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

2.5 Такими шагами являются:

.1 требование устранить несоответствие;
.2 требование к судну проследовать к конкретному месту в территориальном море или внутренних водах этого Договаривающегося государства;
.3 проверка судна, если судно находится в территориальном море Договаривающегося правительства, в порт которого намеревается зайти это судно; или
.4 отказ в заходе в порт.

До того, как предпринять любые такие шаги, Договаривающееся правительство должно проинформировать судно о своих намерениях. Получив эту информацию, капитан может отказаться от намерения зайти в порт. В таких случаях, настоящее правило не применяется.

В/4.40 Правило XI-2/9.2.5Конвенции СОЛАС-74 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 Конвенции СОЛАС-74, отказаться от захода в порт. Если капитан судна отказывается от захода в порт, то правило XI-2/9 Конвенции СОЛАС-74 более не применяется и любые другие предпринимаемые шаги должны основываться на международном праве и соответствовать ему.

3. Дополнительные положения

3.1 В случае:

.1 применения меры контроля, иной чем менее строгая мера административного характера или по исправлению положения, упомянутая в пункте 1.3, или
.2 предприятия любого из шагов, упомянутых в пункте 2.5,

должностное лицо, надлежащим образом уполномоченное Договаривающимся правительством, должно немедленно в письменной форме информировать Администрацию, указав, какие меры контроля были применены или какие шаги были предприняты, а также их причины. Договаривающееся правительство, которое применяет меры контроля или предпринимает шаги, должно также известить признанную в области охраны организацию (ПОО), выдавшую Свидетельство, относящееся к конкретному судну, а также Организацию (ИМО), о том, что были применены такие меры контроля или предприняты такие шаги.

3.2 Если судну отказано в заходе в порт или если судно выдворено из порта, власти государства порта должны сообщить соответствующие факты властям государства последующих портов захода, если они известны, и другим соответствующим прибрежным государствам, принимая во внимание руководство, которое будет разработано Организацией (ИМО). Должны быть обеспечены конфиденциальный характер и защита таких сообщаемых сведений.

B/4.41 Во всех случаях, 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 судна, позывной, тип судна и груз;
.2 причина отказа в заходе или выдворения из порта, или портовых районов;
.3 характер любого несоответствия в области охраны, если это имеет отношение к делу;
.4 если необходимо – сведения о любых предпринятых попытках устранить любое несоответствие, включая сведения о любых условиях, введенных в отношении судна применительно к данному рейсу;
.5 предыдущий(ие) порт(-ы) захода и следующий объявленный порт захода;
.6 время отхода и расчетное время прибытия в эти порты;
.7 любые указания, которые были даны судну, например, о передаче сообщений в пути;
.8 имеющаяся информация об уровне охраны, с которым эксплуатируется судно;
.9 сведения о любых сообщениях, которыми государство порта обменивалось с Администрацией;
.10 пункт связи в государстве порта, передающий сообщение для получения дополнительной информации;
.11 судовая роль; и
.12 любая другая информация, имеющая отношение к делу.

B/4.42 В число соответствующих государств, с которыми следует установить связь, должны входить государства, расположенные на всем протяжении предполагаемого перехода судна к следующему порту, особенно в том случае, если судно намеривается войти в территориальное море этих прибрежных государств. Другими соответствующими государствами могут быть те, в которых находятся предыдущие порты захода, с тем чтобы можно было получить от них дополнительную информацию и решить связанные с охраной вопросы, относящиеся к предыдущим портам захода.

3.3 Отказ в заходе в порт на основании пунктов 2.4 и 2.5, или выдворение из порта на основании пунктов 1.1 - 1.3 применяются только в случае, если должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, имеют явные основания полагать, что судно представляет непосредственную угрозу защищенности или безопасности людей либо судов или иного имущества, и отсутствуют иные подходящие средства для устранения этой угрозы.

3.4 Меры контроля, упомянутые в пункте 1.3, и шаги, упомянутые в пункте2.5, применяются и предпринимаются на основании настоящего правила, только до тех пор, пока несоответствие, повлекшее применение мер контроля или предприятие шагов, не будет устранено к удовлетворению Договаривающегося правительства, принимая во внимание меры, предложенные судном или Администрацией, если таковые будут.

3.5 При осуществлении Договаривающимися правительствами контроля на основании пункта 1 или предприятия шагов на основании пункта 2:

.1 должны прилагаться все возможные усилия, чтобы избежать необоснованного задержания судна или необоснованной отсрочки его отхода. Если в результате этого контроля или шагов судно подверглось необоснованному

задержанию или если его отход был необоснованно отсрочен, оно имеет право на возмещение любых понесенных убытков или ущерба; и

.2 не должно создаваться помех для необходимого доступа на судно в чрезвычайных ситуациях или по гуманитарным соображениям и в целях охраны.

B/4.43 При выполнении мер, связанных контролем и выполнением требований, надлежащим образом уполномоченным должностным лицам следует обеспечивать соразмерность предпринимаемых мер или шагов. Такие меры или шаги должны быть разумными, а также жесткими и продолжительными в минимальной степени, необходимой для устранения несоответствия или смягчения его последствий.

B/4.44 Слова «отсрочка отхода» в правиле XI-2/9.3.5.1 Конвенции СОЛАС-74 относится также к ситуациям, когда, вследствие осуществления действий в рамках этого правила, судну необоснованно отказывается в заходе в порт или оно необоснованно выдворяется из порта.

Правило 10

Требования к портовым средствам

1 Портовые средства должны выполнять соответствующие требования настоящей главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

2 Договаривающиеся правительства, имеющие на своей территории портовое(ые) средство(а), к которому(ым) применяется настоящее правило, должны обеспечить, чтобы:

.1 оценки охраны портовых средств проводились, пересматривались и одобрялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС; и

.2 планы охраны портовых средств (ПОПС) разрабатывались, пересматривались, одобрялись и внедрялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.

3 Договаривающиеся правительства должны определить меры, которые необходимо предусмотреть в плане охраны портовых средств для различных уровней охраны, включая случаи, когда требуется представление Декларации об охране, и сообщить о таких мерах.

B/Портовое средство

B/1.16 Каждое Договаривающееся правительство должно обеспечить проведение оценки охраны каждого из портовых средств, находящихся на его территории и обслуживающих суда, совершающие международные рейсы. Эту оценку может проводить Договаривающееся правительство, назначенный орган или признанная в области охраны организация. Выполненная оценка охраны портового средства должна быть одобрена соответствующим Договаривающимся правительством или назначенным органом. Это одобрение не может быть перепоручено. Оценки охраны портовых средств должны периодически пересматриваться.

B/1.17 Оценка охраны портового средства является по существу анализом риска в отношении всех аспектов эксплуатации портового средства с целью определить, какие его части наиболее уязвимы и/или могут быть наиболее вероятным объектом нападения. Риск для безопасности является функцией угрозы нападения, связанной с уязвимостью объекта нападения и последствиями нападения.

Оценка должна включать следующие составные части:

- определение предполагаемой угрозы для портовых объектов и инфраструктуры;
- выявление потенциально уязвимых мест; и
- расчет последствий происшествий.

По завершении этого анализа станет возможным выполнить общую оценку уровня риска. Оценка охраны портового средства поможет определить, для каких портовых средств

требуются назначение должностного лица портового средства, ответственного за охрану, и разработка плана охраны портового средства.

B/1.18 Для портовых средств, которые должны отвечать требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, требуется назначать должностное лицо портового средства, ответственное за охрану. Задачи, обязанности и требования к подготовке этих лиц, а также требования относительно учений и занятий определены в части А Кодекса ОСПС.

B/1.19 В плане охраны портового средства указываются как эксплуатационные, так и физические меры охраны портового средства, которые следует принимать портовому средству для обеспечения того, чтобы оно всегда эксплуатировалось с уровнем охраны 1. В плане должны быть также указаны дополнительные, или усиленные, меры охраны, которые, при получении соответствующих указаний, могут быть приняты портовым средством для перехода на уровень охраны 2 и эксплуатации с этим уровнем. Кроме того, в плане должны быть указаны возможные действия по подготовке портового средства к быстрому реагированию на указания, которые могут быть отданы теми, кто принимает ответные меры, в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозой при уровне охраны 3.

B/1.20 От портовых средств, которые должны отвечать требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, требуется, чтобы они имели одобренный соответствующим Договаривающимся правительством или назначенным органом план охраны портового средства и осуществлять свою деятельность в соответствии с ним. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, должно выполнять его положения и следить за тем, чтобы план всегда отвечал своему назначению и был эффективен, в том числе назначать внутренние проверки применения плана. Поправки к любой части одобренного плана, которые, по решению Договаривающегося правительства или назначенного органа, требуют одобрения, должны представляться на рассмотрение и одобрение до их внесения в одобренный план и осуществления портовым средством. Соответствующее Договаривающееся правительство или назначенный орган могут проверять эффективность плана. Оценка портового средства или оценка, явившаяся основой для разработки плана, должна регулярно пересматриваться. В результате всей эти деятельности может возникнуть необходимость внесения поправок в одобренный план. Любые поправки к определенным частям одобренного плана должны представляться на одобрение Договаривающемуся правительству или назначенному органу.

B/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 Конвенции СОЛАС-74. До входа судна в порт соответствующие власти могут потребовать предоставления информации, касающейся судна, имеющегося на нем груза, пассажиров и судового персонала. При определенных обстоятельствах судну может быть отказано в заходе в порт.

Правило 11

Соглашения об альтернативных мерах в области охраны

1 При осуществлении положений настоящей главы и части А Кодекса ОСПС Договаривающиеся правительства могут заключать в письменной форме двусторонние или многосторонние соглашения с другими Договаривающимися правительствами об альтернативных мерах в области охраны, распространяющихся на короткие международные рейсы на постоянных маршрутах между портовыми средствами, находящимися на их территориях.

2 Любое такое соглашение не должно снижать уровень охраны других судов или портовых средств, на которые не распространяется это соглашение.

3 Никакое судно, на которое распространяется такое соглашение, не должно осуществлять какой-либо деятельности судно–судно с любым судном, на которое не распространяется это соглашение.

4 Такие соглашения должны периодически пересматриваться, с учетом накопленного опыта, а также любых изменений конкретных обстоятельств или оцененной угрозы, затрагивающей охрану судов, портовых средств или маршрутов, на которые распространяется это соглашение.

B/Альтернативные меры в области охраны

B/4.26 При рассмотрении путей осуществления требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 части A Кодекса ОСПС, Договаривающиеся правительства могут заключать одно и более соглашений с одним и более Договаривающимся правительством. Сфера соглашения ограничивается короткими международными рейсами на постоянных маршрутах между портовыми средствами, находящимися на территории сторон соглашения. При заключении соглашения и после этого Договаривающимся правительствам следует консультироваться с другими Договаривающимися правительствами и Администрациями, заинтересованными в результатах действия соглашения. Эксплуатация судов, плавающих под флагом государства, не являющегося стороной соглашения, разрешается только на постоянных маршрутах, охваченных этим соглашением, если их Администрация соглашается с тем, что судно должно отвечать положениям соглашения и требует этого от судна. Такое соглашение ни в коем случае не должно снижать уровень охраны других судов и портовых средств, на которые оно не распространяется, и, в особенности, никакие суда, на которые распространяется соглашение, не могут осуществлять деятельность судно–судно с судами, на которые соглашение не распространяется. Любое рабочее взаимодействие судов, на которые распространяется соглашение, осуществляется в соответствии с этим соглашением. Ход выполнения каждого соглашения должен находиться под постоянным наблюдением, и в соглашение, по мере необходимости, должны вноситься поправки и, в любом случае, оно должно пересматриваться через каждые 5 лет.

Правило 12

Равноценные меры в области охраны

1 Администрация может разрешить конкретному судну или группе судов, имеющих право плавания под его флагом, применять иные меры охраны, равноценные предписанным в настоящей главе или части A Кодекса ОСПС, при условии, что эти меры охраны являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписанные настоящей главой или частью A Кодекса ОСПС. Администрация, разрешающая такие меры охраны, должна сообщить подробные сведения о них в ИМО.

2 При осуществлении положений настоящей главы и части A Кодекса ОСПС, Договаривающееся правительство может разрешить конкретному портовому средству или группе портовых средств, находящихся на его территории, иным чем те, на которые распространяется соглашение, заключенное на основании правила 11, применять меры охраны, равноценные предписанным в настоящей главе или части A Кодекса ОСПС, при условии что эти меры охраны являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписанные настоящей главой или частью A Кодекса ОСПС. Договаривающееся правительство, разрешающее такие меры охраны, должно сообщить подробные сведения о них в ИМО.

B/Равноценные меры для портовых средств

B/4.27 Применительно к некоторым особым портовым средствам, которые осуществляют ограниченные или специальные операции, но посещаемость которых носит более чем эпизодический характер, может оказаться целесообразным обеспечить, чтобы они соответствовали требованиям посредством принятия мер охраны, равноценных тем, которые предписаны в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части A Кодекса ОСПС. В частности, это может иметь место в случае заводских терминалов или причалов, где операции осуществляются не часто.

Правило 13

Представление информации

1 Не позднее 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства должны представить в ИМО и сообщить для информации компаниям и судам следующее:

.1 названия их национального органа или органов, отвечающих за охрану судов и портовых средств, и информацию для связи с ними;
.2 места, находящиеся на их территории, на которые распространяются одобренные планы охраны портовых средств;
.3 имена назначенных лиц, которые находятся в круглосуточной готовности для приема тревожных оповещений судно – берег, упомянутых в правиле 6.2.1, и последующих действий, и информацию для связи с ними;
.4 имена назначенных лиц, которые находятся в круглосуточной готовности для приема любых сообщений от Договаривающихся правительств, осуществляющих меры, связанные с контролем и выполнением требований, упомянутые в правиле 9.3.1; и последующих действий, и информацию для связи с ними; и
.5 имена назначенных лиц, которые находятся в круглосуточной готовности для предоставления рекомендаций или оказания содействия судам и которым суда могут сообщать о проблемах, связанных с охраной, упомянутых в правиле 7.2, и информацию для связи с ними,

и затем обновлять такую информацию по мере того, как в ней происходят изменения. ИМО рассылает такие сведения другим Договаривающимся правительствам для информации их должностных лиц.

2 Не позднее 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства должны сообщить в ИМО названия любых признанных в области охраны организаций, уполномоченных действовать от их имени, и информацию для связи с ними вместе с подробным описанием конкретных обязанностей таких организаций и условий предоставленных им полномочий. Такая информация должна обновляться по мере того, как происходят относящиеся к ней изменения. ИМО должна рассылать такие сведения другим Договаривающимся правительствам для информации их должностных лиц.

3 Не позднее 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства должны представить в ИМО перечень одобренных планов охраны портовых средств для портовых средств, находящихся на их территории, вместе с местом или местами, на которые распространяется каждый одобренный план охраны портового средства, и соответствующей датой его одобрения, и затем дополнительно предоставлять сведения о каких-либо изменениях, когда они происходят:

.1 должны быть внесены или были внесены изменения, касающиеся места или мест, на которые распространяется одобренный план охраны портового средства. В таких случаях в представляемой информации должны указываться изменения, касающиеся места или мест, на которые распространяется план, и дата, в которую такие изменения должны быть внесены или были внесены;
.2 должен быть отменен или был отменен одобренный план охраны портового средства, ранее включенный в перечень, представленный в ИМО. В таких случаях в представляемой информации должна указываться дата, в которую отмена начнет или начала действовать. В этих случаях сообщение в ИМО направляется как можно скорее; и
.3 должны быть внесены добавления в перечень одобренных планов охраны портовых средств. В таких случаях в представляемой информации должны указываться место или места, на которые распространяется план, и дата их одобрения.

B/4.14 Если портовое средство имеет план охраны, то об этом необходимо сообщить в ИМО, и эта информация должна быть также представлена должностным лицам компаний, ответственным за охрану и лицам командного состава, ответственным за охрану судна. Не должны опубликовываться никакие другие сведения о плане охраны портового средства, кроме сведений о его наличии. Договаривающимся правительствам следует рассмотреть вопрос о создании центральных или региональных пунктов связи, или иных средств для предоставления самой свежей информации о том, какие портовые средства имеют планы охраны, вместе с информацией для связи с должностным лицом, ответственным за охрану соответствующего портового средства. Следует широко оповещать о существовании таких пунктов связи. Они могут также предоставлять информацию о признанных в области охраны организациях, назначенных действовать от имени Договаривающегося правительства, в том числе сведения об их конкретных обязанностях и условиях предоставленных им полномочий.

B/4.15 В случае порта, не имеющего плана охраны портового средства (а поэтому не имеющего должностного лица портового средства, ответственного за охрану), центральный или региональный пункт связи должен быть способен указать лицо на берегу, имеющее соответствующую квалификацию, которое может организовать, при необходимости, принятие надлежащих мер охраны в течение стоянки судна.

4 С интервалами в пять лет после 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства, должны предоставлять в ИМО пересмотренный и обновленный перечень всех одобренных планов охраны портовых средств для портовых средств, находящихся на их территории, вместе с местом или местами, на которые распространяется каждый одобренный план охраны портового средства, и соответствующей датой его одобрения (и датой одобрения любых поправок к ним), который заменит всю информацию, представленную в ИМО на основании пункта 3 за предшествующие пять лет.

5 Договаривающиеся правительства должны представить в ИМО информацию о заключении соглашения на основании правила 11. Представляемая информация должна включать:

.1 Названия Договаривающихся правительств, заключивших соглашение;
.2 портовые средства и постоянные маршруты, на которые распространяется соглашение;
.3 периодичность пересмотра соглашения;
.4 дату вступления в силу соглашения;
.5 информацию обо всех имевших место консультациях с другими Договаривающимися правительствами;

и затем Договаривающиеся правительства должны представлять в ИМО как можно скорее сведения о внесении в соглашение поправок или прекращении его действия.

6 Любое Договаривающееся правительство, разрешающее, на основании положений правила 12, какие-либо равноценные меры в области охраны в отношении судна, имеющего право плавать под его флагом, или в отношении портового средства, находящегося на его территории, должно сообщить в ИМО подробные сведения об этих мерах.

7 ИМО должна, по запросу, предоставлять в распоряжение других Договаривающихся правительств информацию, представленную на основании пункта 3.

B/Информация и связь

B/1.22 В главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части A Кодекса ОСПС требуется, чтобы Договаривающиеся правительства предоставляли определенную информацию Международной морской организации и чтобы предоставлялась информация, которая бы позволяла осуществлять эффективную связь между Договаривающимися правительствами, а также между ответственными за охрану должностными лицами компаний и/или лицами командного состава судов, с одной стороны, и должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, – с другой.

B/4.17 Договаривающимся правительствам следует также предоставлять информацию, указанную в пунктах 4.14 – 4.16, другим Договаривающимся правительствам по их просьбе.

Часть А
Международный Кодекс по охране судов и портовых средств

Преамбула

AP/1 Дипломатическая конференция по охране на море, состоявшаяся в Лондоне в декабре 2002 года, одобрила новые положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и настоящий Кодекс[1] с целью усиления охраны на море. Эти новые требования формируют международную структуру, посредством которой суда и портовые средства могут взаимодействовать с целью обнаружения и предотвращения актов, угрожающих безопасности в секторе морского транспорта.

AP/2 После трагических событий 11 сентября 2001 года двадцать вторая сессия Ассамблеи Международной морской организации (ИМО) в ноябре 2001 года единогласно решила разработать новые меры по охране судов и портовых средств с целью принятия их конференцией Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (известной как Дипломатическая конференция по охране на море) в декабре 2002 года. Подготовка к Дипломатической конференции была поручена Комитету по безопасности на море (КБМ) ИМО на основе документов, представленных государствами-членами, межправительственными организациями и неправительственными организациями, имеющими консультативный статус в ИМО.

AP/3 С целью ускорения разработки и принятия соответствующих мер охраны КБМ, на своей первой внеочередной сессии, также состоявшейся в ноябре 2001 года, образовал Межсессионную рабочую группу по охране на море. Первое заседание Межсессионной рабочей группы КБМ по охране на море состоялось в феврале 2002 года, и доклад о результатах ее обсуждений был представлен КБМ, который рассмотрел его на своей семьдесят пятой сессии в мае 2002 года и образовал специальную рабочую группу для дальнейшей разработки выдвинутых предложений. Семьдесят пятая сессия КБМ рассмотрела доклад этой рабочей группы и рекомендовала продолжить работу на следующем заседании Межсессионной рабочей группы КБМ, которое состоялось в сентябре 2002 года. Семьдесят шестая сессия КБМ рассмотрела итоги сессии Межсессионной рабочей группы КБМ, состоявшейся в сентябре 2002 года, и последующую работу, проведенную Рабочей группой КБМ в ходе семьдесят шестой сессии КБМ в декабре 2002 года, непосредственно перед Дипломатической конференцией, а также утвердила окончательный вариант предложенных текстов для рассмотрения Дипломатической конференцией.

AP/4 Дипломатическая конференция (9 - 13 декабря 2002 года) приняла также поправки к существующим положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Конвенция СОЛАС 1974 года), направленные на сокращение сроков осуществления требования относительно установки на судах систем автоматического опознавания (АИС) и приняла новые правила главы XI-1 Конвенции СОЛАС-74 1974 года, касающиеся нанесения опознавательных номеров судов и наличия на судах Журнала непрерывной регистрации истории судна (ЖНР). Дипломатическая конференция приняла также ряд резолюций, включая резолюции, касающиеся осуществления и пересмотра настоящего Кодекса (ОСПС), технического сотрудничества и совместной работы с Международной организацией труда и Всемирной таможенной организацией. Было признано, что после завершения работы двух вышеупомянутых организаций может

[1] Полное название Кодекса – Международный кодекс по охране судов и портовых средств. Сокращенное название этого Кодекса, как указано в правиле XI-2/1 Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками, – Кодекс ОСПС.

потребоваться пересмотр некоторых новых положений, касающиеся охраны на море и внесение в них поправок.

АР/5 Положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС 1974 года и Кодекса ОСПС применяются к судам и портовым средствам. Решение о том, чтобы расширить сферу Конвенции СОЛАС 1974 года с целью охватить портовые средства, было принято на том основании, что Конвенция СОЛАС 1974 года предлагает скорейший путь, обеспечивающий вступление в силу и выполнение необходимых мер охраны в короткие сроки. Однако далее было решено, что положения, касающиеся портовых средств, должны относиться только к взаимодействию судно/порт. Более широкий вопрос охраны портовых районов будет рассматриваться в рамках последующей совместной работы Международной морской организации (ИМО) и Международной организации труда (МОТ). Было также решено, что эти положения не должны распространяться на конкретные ответные действия при нападении или на какую-либо необходимую деятельность по ликвидации последствий таких нападений.

АР/6 При подготовке этих положений принимались меры к обеспечению того, чтобы они сочетались с положениями 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.

АР/7 Эти положения отражают значительное изменение в подходе международной морской отрасли к вопросу об охране в секторе морского транспорта. Признается, что эти положения могут возложить значительное дополнительное бремя на некоторые Договаривающиеся правительства. Полностью признается важность технического сотрудничества для оказания помощи Договаривающимся правительствам в осуществлении упомянутых положений.

АР/8 Осуществление положений потребует постоянного эффективного сотрудничества и взаимопонимания между всеми сторонами, работа которых связана с судами и портовыми средствами или которые используют их, включая судовой и портовый персонал, пассажиров, грузоотправителей, управленческий персонал судна и порта, и сторонами, которые в рамках национальных и местных властей отвечают за вопросы охраны. Потребуется пересмотреть и изменить существующую практику и процедуры, если они не обеспечивают достаточного уровня охраны. В интересах усиления мер охраны на море на судоходную и портовую отрасли, а также на национальные и местные власти будут возложены дополнительные обязанности.

АР/9 Рекомендации, представленные в части B настоящего Кодекса (ОСПС), следует учитывать при осуществлении положений главы XI-2 СОЛАС 1974 года и части A настоящего Кодекса (ОСПС), касающихся охраны. Признается, однако, что степень применения этих рекомендаций может быть различной, в зависимости от характера портового средства и типа судна, а также от характера выполняемых судном рейсов и/или от перевозимого на нем груза.

АР/10 Ничто в настоящем Кодексе (ОСПС) не должно толковаться или применяться таким образом, чтобы это противоречило основным правам и свободам, закрепленным в международных документах, в частности относящихся к работникам морской отрасли и беженцам, включая положения Декларации МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда, а также международные стандарты, касающиеся моряков и портовых рабочих.

АР/11 Признавая, что Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками предусматривает, что государственные власти разрешают иностранным членам экипажей сходить на берег во время стоянки в порту судна, на котором они прибыли, при условии что формальности по приходе судна были выполнены и государственные власти не имеют оснований отказать им в разрешении сойти на берег по причинам, связанным со здравоохранением, государственной безопасностью или общественным порядком, Договаривающимся правительствам, при утверждении планов

охраны судов (ПОС) и портовых средств (ПОПС), следует должным образом учитывать тот факт, что члены судового персонала живут и работают на судне, и им необходимо сходить на берег и иметь доступ к береговым средствам бытового обслуживания для моряков, включая медицинский уход.

Часть А

Обязательные требования в отношении положений главы XI-2 Приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками

1 Общие положения

A/1.1 Введение

Настоящая часть Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС) содержит обязательные положения, на которые делается ссылка в главе XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года с поправками.

B/Общие положения

B/1.1 В преамбуле настоящего Кодекса (ОСПС) указывается, что глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и часть А настоящего Кодекса (ОСПС) создают новую международную структуру, устанавливающую меры по усилению охраны на море, посредством которых суда и портовые средства могут взаимодействовать с целью выявления и предотвращения актов, угрожающих безопасности в секторе морского транспорта.

B/1.2 В настоящем введении излагаются, в краткой форме, намечаемые процессы установления и осуществления мер и мероприятий, необходимых для достижения и поддержания соответствия требованиям положений главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А настоящего Кодекса (ОСПС), а также указываются основные вопросы, относительно которых предлагаются рекомендации. Рекомендации содержатся в пунктах 2 – 19. В них также указаны важные соображения, которые следует принимать во внимание при рассмотрении вопроса о применении рекомендаций, относящихся к судам и портовым средствам.

B/1.3 Если читателя интересуют только суда, тем не менее настоятельно рекомендуется прочитать настоящую часть Кодекса ОСПС полностью, в особенности разделы, относящиеся к портовым средствам. То же самое касается и тех, кого в первую очередь интересуют портовые средства; им следует также прочитать разделы, относящиеся к судам.

B/1.4 Рекомендации, изложенные в последующих разделах, главным образом относятся к защите судна, находящегося в пределах портового средства. Возможны, однако, ситуации, когда само судно может представлять собой угрозу портовому средству, например, потому, что находясь в пределах портового средства, оно может быть использовано в качестве базы для нападения. При рассмотрении надлежащих мер охраны для реагирования на угрозу, исходящую со стороны судна, лицам, проводящим оценку охраны портового средства или разрабатывающим план охраны портового средства (ПОПС), следует рассмотреть вопрос о соответствующей адаптации к своим условиям рекомендаций, предлагаемых в последующих разделах.

B/1.5 Читатель информируется, что ничто в настоящей части Кодекса ОСПС не должно читаться или толковаться как противоречие каким-либо положениями либо главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74либо части А настоящего Кодекса (ОСПС) и что вышеупомянутые положения всегда имеют преимущественную силу и приоритет в отношении любого непреднамеренного противоречия, которое может быть случайно допущено в настоящей части Кодекса. Рекомендации, содержащиеся в настоящей части Кодекса, всегда следует читать, толковать и применять таким образом, чтобы это не противоречило намерениям, целям и принципам, установленным в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А настоящего Кодекса (ОСПС).

A/1.2 Цели

Целями настоящего Кодекса (ОСПС) являются:

.1 создание международной структуры, использующей сотрудничество между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями и представителями морского судоходства и портов для выявления угрозы, затрагивающей охрану, и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с охраной судов или портовых средств, используемых в международных перевозках;
.2 установление соответствующих функций и обязанностей Договаривающихся правительств, правительственных учреждений, местных администраций, представителей морского судоходства и портов на национальном и международном уровне для обеспечения охраны на море;
.3 обеспечение заблаговременного и эффективного сбора информации, относящейся к охране и обмена такой информацией;
.4 предоставление методологии проведения оценок охраны с целью введения планов и процедур по реагированию на изменения уровней охраны; и
.5 обеспечение уверенности в наличии достаточных и соразмерных мер охраны на море.

Целью Кодекса ОСПС является обеспечение международно-согласованных мероприятий, позволяющих противостоять угрозам, формулируемым охраной морских объектов. Для этого надо определить и зафиксировать обязанности как правительств, так и морской индустрии. Кроме того, нужен механизм обмена информацией между заинтересованными сторонами. Достигнуто соглашение о принятии подхода, основанного на характерных рисках, Кодекс ОСПС обеспечивает методику проведения необходимых оценок рисков.

A/1.3 Функциональные требования

Для достижения своих целей настоящий Кодекс (ОСПС) содержит ряд функциональных требований. Они включают, не ограничиваясь этим, следующее:

.1 сбор и оценку информации в отношении угрозы, затрагивающей охрану, и обмен такой информацией с соответствующими Договаривающимися правительствами;
.2 требование о соблюдении протоколов связи для судов и портовых средств;
.3 предотвращение несанкционированного доступа на суда, портовые средства и в их районы ограниченного доступа;
.4 предотвращение доставки на суда или на портовые средства неразрешенного оружия, зажигательных устройств или взрывчатых веществ;
.5 обеспечение средствами подачи сигналов тревоги для реагирования на угрозу, затрагивающую охрану, или происшествия, связанные с охраной;
.6 требование о наличии планов охраны судов (ПОС) и портовых средств (ПОПС), основанных на оценках охраны; и
.7 требование о подготовке персонала, учениях и занятиях с целью обеспечить освоение планов и процедур по охране.

Таковы некоторые требования, которые следует выполнить для достижения целей, поставленных Кодексом ОСПС.

A/2 Определения

См. п. 3.1 Термины и определения настоящих Рекомендаций.

A/3 Применение

A/3.1 Настоящий Кодекс (ОСПС) применяется к:

.1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

.1 пассажирским судам, включая высокоскоростные пассажирские суда;
.2 грузовым судам, включая высокоскоростные суда, валовой вместимостью 500 и более; и
.3 морским передвижным буровым установкам; и

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

B/3.4 Не предполагается применение положений главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части A Кодекса ОСПС к портовым средствам, предназначенным и использующимся главным образом в военных целях.

A/3.2 Несмотря на положения раздела 3.1.2, Договаривающиеся правительства должны решить, в каком объеме настоящая часть Кодекса ОСПС будет применяться к тем портовым средствам, находящимся на их территории, которые, хотя и используются главным образом судами, не совершающими международных рейсов, должны иногда обслуживать суда, прибывающие из международного рейса или отбывающие в международный рейс.

A/3.2.1 Договаривающиеся правительства должны основывать свои решения, принятые на основании раздела 3.2 на оценке охраны портового средства, выполненной в соответствии с настоящей частью Кодекса ОСПС.

A/3.2.2 Любое решение, принимаемое Договаривающимися правительствами на основании раздела 3.2, не должно снижать уровень охраны, который должен быть достигнут согласно главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или настоящей части Кодекса ОСПС.

A/3.3 Настоящий Кодекс (ОСПС) не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

A/3.4 Разделы 5 – 13 и раздел 19 настоящей части Кодекса ОСПС применяются к судам и компаниям, как указано в правиле XI-2/4Конвенции СОЛАС-74.

A/3.5 Раздел 5 и разделы 14 – 18 настоящей части Кодекса ОСПС применяются к портовым средствам, как указано в правиле XI-2/10Конвенции СОЛАС-74.

A/3.6 Ничто в настоящем Кодексе (ОСПС) не наносит ущерба правам или обязательствам государств согласно международному праву.

B/Общие положения

B/3.1 Рекомендации, приведенные в настоящей части Кодекса ОСПС, следует принимать во внимание при осуществлении требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части A настоящего Кодекса (ОСПС).

B/3.2 Однако следует учитывать, что степень применения рекомендаций, касающихся судов, будет зависеть от типа судна, находящихся на нем грузов и/или пассажиров, характера рейсов и от характеристик посещаемых судном портовых средств.

B/3.3 Аналогичным образом, степень применения рекомендаций, касающихся портовых средств, будет зависеть от конкретных портовых средств, типов судов, использующих портовое средство, типов груза и/или категорий пассажиров, а также характера рейсов, совершаемых посещающими это портовое средство судами.

Кодекс ОСПС применим, но не ограничивается судами, на которые распространяется действие МКУБ.

A/4 Обязанности Договаривающихся правительств

A/4.1 С соблюдением положений правила XI-2/3 и XI-2/7Конвенции СОЛАС-74, Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и

предоставлять рекомендации по защите от происшествий, связанных с охраной. Более высокие уровни охраны указывают на большую вероятность возникновения происшествия, связанного с охраной. При установлении надлежащего уровня охраны рассматриваются следующие факторы:

.1 степень того, что информация об угрозе заслуживает доверия;
.2 степень того, что информация об угрозе является подтвержденной;
.3 степень того, что угроза, указанная в информации, является конкретной или неминуемой; и
.4 возможные последствия такого происшествия, связанного с охраной.

A/4.2 При установлении уровня охраны 3 Договаривающиеся правительства должны издавать, при необходимости, соответствующие инструкции и предоставлять относящуюся к охране информацию судам и портовым средствам, которых она может касаться.

A/4.3 Договаривающиеся правительства могут передавать признанной в области охраны организации (ПОО) некоторые из своих обязанностей, связанных с охраной, на основании главы IX-2 Конвенции СОЛАС-74 и настоящей части Кодекса ОСПС, за исключением:

.1 установления применимого уровня охраны;
.2 одобрения оценки охраны портового средства и внесения последующих поправок к одобренной оценке;
.3 определения тех портовых средств, которые должны будут назначить должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (ДЛПС);
.4 одобрения плана охраны портового средства (ПОПС) и внесения последующих поправок в одобренный план;
.5 осуществления мер, связанных с контролем и выполнением требований на основании правила IX-2/9Конвенции СОЛАС-74; и
.6 установления требований к Декларации об охране.

A/4.4 Договаривающиеся правительства должны, в той мере, в какой они считают достаточным, проверять эффективность планов охраны судна (ПОС) или портового средства (ПОПС) либо поправок к таким планам, которые они одобрили; или – в случае судов – планов которые были одобрены от их имени.

B/Защита отчетов об оценке и планов

B/4.1 Договаривающиеся правительства должны обеспечить принятие надлежащих мер для избегания несанкционированного разглашения конфиденциальных материалов, относящихся к оценкам охраны судов (ООС), планам охраны судов (ПОС), оценкам охраны портовых средств и планам охраны портовых средств (ПОПС), или доступа к таким материалам.

B/Назначенные органы

B/4.2 Для выполнения задач в области охраны портовых средств, изложенных в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части A настоящего Кодекса (ОСПС), Договаривающиеся правительства могут установить в рамках правительства назначенный орган.

B/Признанные в области охраны организации

B/4.3 Договаривающиеся правительства могут уполномочить признанную в области охраны организацию (ПОО) на выполнение определенных видов деятельности, относящихся к охране, включая:

.1 одобрение планов охраны судна (ПОС) или поправок к ним от имени Администрации;
.2 проверку судов и оформление свидетельств об их соответствии требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части A настоящего Кодекса (ОСПС) от имени Администрации; и

.3 проведение требуемых Договаривающимся правительством оценок охраны портовых средств.

B/4.4 ПОО может также предоставлять рекомендации или оказывать помощь компаниям или портовым средствам по вопросам охраны, включая вопросы, относящиеся к ООС, ПОС, оценке охраны портовых средств и ПОПС. К этому может относиться выполнение ООС или разработки ПОС, либо выполнение оценки охраны портового средства или разработки ПОПС. Если ПОО выполняет такую деятельность в отношении ООС или ПОС, ей не должны предоставляться полномочия одобрять этот ПОС.

B/4.5 Предоставляя ПОО полномочия, Договаривающиеся правительства должны учитывать уровень ее компетентности. ПОО должна быть в состоянии продемонстрировать:

.1 квалификацию в соответствующих аспектах охраны;
.2 надлежащее знание судовых и портовых операций, включая знание конструкции и устройства судов, если речь идет об оказании услуг в отношении судов, и концепции и структуры порта, если речь идет об оказании услуг в отношении портовых средств;
.3 способность оценивать вероятный риск для безопасности, который может возникать при эксплуатации судна и портового средства, включая взаимодействие судно / порт, и находить пути сведения к минимуму такого риска;
.4 способность поддерживать и повышать квалификацию своего персонала;
.5 способность контролировать постоянную добросовестность своего персонала;
.6 способность осуществлять надлежащие меры, направленные на избежание несанкционированного разглашения конфиденциальных материалов по вопросам охраны или доступа к ним;
.7 знание требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части A Кодекса ОСПС, а также соответствующего национального и международного законодательства и требований к охране;
.8 знание существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;
.9 осведомленность в вопросах распознания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
.10 осведомленность в вопросах распознания, на недискриминационной основе, характерных признаков и манеры поведения лиц, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;
.11 знание способов, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны; и
.12 знание оборудования и систем для охраны и наблюдения и их эксплуатационных ограничений.

При назначении ПОО конкретных задач Договаривающиеся правительства, включая Администрации, должны убедиться в том, что эта организация обладает необходимой для выполнения задачи компетентностью.

B/4.6 ПОО, упомянутая в правиле I/6 Конвенции СОЛАС-74 и отвечающая требованиям правила XI-1/1 Конвенции СОЛАС-74, может быть назначена в качестве ПОО, при условии, что она обладает надлежащей квалификацией в вопросах охраны, перечисленных в пункте 4.5.

B/4.7 Портовые власти или оператор портового средства, могут быть назначены в качестве ПОО, при условии, что они обладают надлежащей квалификацией в вопросах охраны, перечисленных в пункте 4.5.

B/Установление уровня охраны

B/4.8 При установлении уровня охраны Договаривающиеся правительства должны принимать во внимание информацию об общей и конкретной угрозе. Договаривающиеся правительства должны устанавливать для судов и портовых средств один из трех уровней охраны:

- *уровень охраны 1, обычный, это уровень, при котором обычно эксплуатируются судно или портовое средство;*
- *уровень охраны 2, повышенный, это уровень, применяемый в течение периода времени, когда существует повышенная опасность происшествия, связанного с охраной; и*

– *уровень охраны 3, исключительный, это уровень, применяемый в течение периода времени, когда существует вероятная или неминуемая опасность происшествия, связанного с охраной.*

B/4.9 Установление уровня охраны 3 является исключительной мерой, применяемой только тогда, когда есть достоверная информация о том, что происшествие, связанное с охраной, вероятно или неминуемо. Уровень охраны 3 должен устанавливаться только на время выявленной угрозы, затрагивающей охрану, или фактического происшествия, связанного с охраной. Хотя уровни охраны могут изменяться последовательно (уровень 1, 2 и затем 3), возможно также изменять уровни охраны непосредственно с уровня 1 до уровня 3.

B/4.10 Капитан судна всегда несет главную ответственность за безопасность и охрану судна. Даже при уровне охраны 3 капитан может обращаться за разъяснениями или просить об изменении указаний тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы, если имеются основания полагать, что исполнение какого-либо указания может угрожать безопасности судна.

B/4.11 Должностному лицу компании, ответственному за охрану, (ДЛК) или лицу командного состава, ответственному за охрану судна, (ЛКС) следует, при первой возможности, связаться с должностным лицом, ответственным за охрану портового средства (ДЛПС), которое судно намеривается посетить, с тем чтобы выяснить уровень охраны применительно к этому судну при его нахождении в пределах портового средства. Установив связь с судном, ДЛПС должно информировать судно о любом последующем изменении уровня охраны в отношении портового средства и предоставить судну любую соответствующую информацию об охране.

B/4.12 Хотя возможны обстоятельства, при которых судно может эксплуатироваться с более высоким уровнем охраны чем уровень, установленный для портового средства, посещаемого судном, ни при каких обстоятельствах судно не может иметь уровень охраны ниже, чем тот, который установлен для посещаемого им портового средства. Если на судне установлен более высокий уровень охраны, чем уровень, установленный для портового средства, которое оно намеревается использовать, ДЛК или ЛКС следует незамедлительно информировать об этом ДЛПС. ДЛПС должно оценить конкретную ситуацию, по консультации с ДЛК или ЛКС и согласовать с судном надлежащие меры охраны, которые могут включать заполнение и подписание Декларации об охране.

B/4.13 Договаривающиеся правительства должны рассмотреть вопрос о способах быстрого распространения информации об изменениях уровней охраны. Администрации могут пожелать использовать сообщения службы «НАВТЕКС» или извещения мореплавателям в качестве метода уведомления судна, ДЛК и ЛКС о таких изменениях уровня охраны. Они могут также рассмотреть использование других методов связи, обеспечивающих равноценные или лучшие скорость распространения информации и географический охват. Договаривающимся правительствам следует установить средства, позволяющие уведомлять ДЛПС об изменениях уровней охраны. Договаривающимся правительствам следует составить и обновлять информацию о связи с теми, кого необходимо информировать об изменениях уровней охраны. В то время как уровень охраны может не рассматриваться как особо конфиденциальная информация, основная информация об угрозе может носить в высшей степени конфиденциальный характер. Договаривающимся правительствам следует тщательно рассмотреть вопрос о виде и содержании передаваемой информации и о методе ее передачи ЛКС, ДЛК и ДЛПС.

B/4.16 Договаривающиеся правительства должны также предоставлять информацию для связи с правительственными должностными лицами, которым ЛКС, ДЛК и ДЛПС могут докладывать о проблемах, связанных с охраной. Этим правительственным должностным лицам следует оценивать такие доклады, перед тем как предпринять надлежащие действия. Такие сообщаемые проблемы могут относиться к мерам охраны, подпадающим под юрисдикцию другого Договаривающегося правительства. В этом случае, должностным лицам Договаривающихся правительств следует рассмотреть вопрос о том, чтобы связаться со своими коллегами в другом Договаривающемся правительстве и обсудить, требуется ли принятие мер по исправлению положения. Для этой цели информацию для связи с правительственными должностными лицами следует направлять Международной морской организации.

B/Документы, удостоверяющие личность

B/4.18 Договаривающимся правительствам рекомендуется выдавать надлежащие документы, удостоверяющие личность, правительственным должностным лицам, имеющим право, когда они находятся при исполнении служебных обязанностей, посещать суда или портовые средства, а также устанавливать процедуры, посредством которых может быть проверена подлинность таких документов.

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

B/4.19 Договаривающимся правительствам следует рассмотреть вопрос о введении надлежащих мер охраны для стационарных и плавучих платформ и морских передвижных буровых установок, находящихся на месте разработки, с тем, чтобы сделать возможным их взаимодействие с судами, которые должны отвечать положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС[1].

B/Суда, от которых не требуется отвечать положениям части А Кодекса ОСПС

B/4.20 Договаривающимся правительствам следует ввести надлежащие меры по усилению охраны судов, к которым глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и часть А Кодекса ОСПС не применяются, и обеспечить, чтобы любые положения об охране, применяемые к таким судам, предусматривали возможность взаимодействия с судами, к которым применяется часть А Кодекса ОСПС.

B/Уровень укомплектованности экипажей

4.28 При установлении минимально безопасного состава экипажа судна Администрации следует учитывать[2], что положения о минимально безопасном составе экипажей судов, установленные в правиле V/14 Конвенции СОЛАС-74[3], касаются только вопроса безопасности плавания судов. Администрации следует также учитывать любую дополнительную рабочую нагрузку, которая может быть результатом выполнения ПОС и обеспечивать судно экипажем достаточной численности и должной квалификации. При этом Администрациям следует проверять, с учетом всех назначенных различным членам судового персонала обязанностей, способность судов выполнять требования относительно времени отдыха и принимать иные меры, касающиеся усталости, которые предусмотрены национальным законодательством.

B/Суда государств, не являющихся Договаривающимися сторонами, и суда, которые из-за своих небольших размеров не подпадают под действие конвенций

B/4.45 Договаривающиеся правительства не должны предоставлять более благоприятный режим для судов, плавающих под флагом государств, не являющихся ни Договаривающимся правительством Конвенции СОЛАС-74 ни Стороной Протокола 1988 г. к ней. Соответственно, к таким судам должны применяться требования правила XI-2/9 Конвенции СОЛАС-74 и руководство, содержащееся в настоящей части Кодекса ОСПС.

---

[1] *См. Введение надлежащих мер по усилению охраны судов, портовых средств, морских передвижных буровых установок на месте их расположения, а также стационарных и плавучих платформ, не охватываемых главой XI-2 Конвенции СОЛАС 1974 года, принятое резолюцией 7Конференции СОЛАС 2002 года.*

[2] *См. резолюцию № 3 «Дальнейшая работа Международной морской организации в области усиления охраны на море», принятую Конференцией по охране на море, предлагающую ИМО, среди прочих, провести обзор резолюции Ассамблеи A.890(21) о принципах безопасного укомплектования судов экипажами. Такой обзор может привести также к принятию поправок к правилу V/14 Конвенции СОЛАС-74.*

[3] *В том виде, в каком оно имело силу на дату принятия Кодекса ОСПС.*

B/4.46 На суда, которые из-за своих небольших размеров не подпадают под действие конвенций, распространяются меры, посредством которых государства обеспечивают охрану. Такие меры следует принимать с должным учетом требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и руководства, содержащегося в настоящей части Кодекса ОСПС.

Договаривающиеся правительства могут передавать свои полномочия «признанным организациям по охране» (ПОО) для выполнения от их имени, следующего:

- *одобрения ПОС;*
- *проверки внедрения ПОС на судах,*
- *выдачи от их имени СвОС, в том числе Временных СвОС.*

ПОО могут оказывать помощь также в проведении ООС и в подготовке ПОС. В подобных случаях ПОО не должны одобрять ПОС, освидетельствовать его внедрение на судах или выдавать СвОС по результатам освидетельствования.

A/5 Декларация об охране

A/5.1 Договаривающиеся правительства должны определить ситуации, когда требуется Декларация об охране, путем оценки опасности, которую представляет взаимодействии судно/порт или деятельность судно-судно для людей, имущества или окружающей среды.

B/5.1 Декларацию об охране следует оформлять в случае, когда Договаривающееся правительство, на территории которого находится портовое средство, или судно считают это необходимым.

B/5.1.1 На необходимость в Декларации об охране могут указывать результаты оценки охраны портового средства, а причины и обстоятельства, в связи с которыми Декларация об охране требуется, должны быть изложены в ПОПС.

B/5.1.2 Администрация может указать на необходимость Декларации об охране для судов, имеющих право плавать под ее флагом, либо эта необходимость может быть выявлена по результатам ООС и она должна быть отражена в ПОС.

A/5.2 Судно может требовать 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 в отношении определенных международных рейсов, или конкретных судов, занятых в этих рейсах;
.3 имеется угроза, затрагивающая охрану, или произошло происшествие, связанное с охраной судна или портового средства, – в зависимости от случая;
.4 судно находится в таком порту, в котором не требуется наличие и осуществление одобренного ПОПС; или
.5 судно осуществляет деятельность судно-судно с другим судном, от которого не требуется наличие одобренного ПОС.

B/5.2 Вероятно, что Декларация об охране будет требоваться при повышенных 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 осуществлении деятельности судно-судно, которые создают повышенную опасность для людей, имущества или окружающей среды по характерным для этого судна причинам, включая его груз или пассажиров, либо в связи с обстоятельствами портового средства, либо по причине сочетания этих факторов.

B/5.2.1 В случае, если судно или Администрация, действующая от имени судов, имеющих право плавать под ее флагом, обращается с запросом об оформлении Декларации об охране, то ДЛПС или ЛКС должно подтвердить получение запроса и обсудить соответствующие меры охраны.

A/5.3 Соответствующие портовое средство или судно должны подтверждать получение запроса об оформлении Декларации об охране, направленного им на основании настоящего раздела.

B/5.3 По инициативе ДЛПС Декларация об охране может быть также оформлена до начала таких видов взаимодействия судно/порт, которые в соответствии с одобренной оценкой охраны портового средства, установлены как вызывающие особую обеспокоенность. Примерами могут являться посадка или высадка пассажиров и перевалка, погрузка или разгрузка опасных грузов либо вредных веществ. В оценке охраны портового средства могут быть также указаны сооружения, расположенные в густонаселенных районах или вблизи них, либо экономически важные операции, которые служат основанием для оформления Декларации об охране.

A/5.4 Декларация об охране должна оформляться:

.1 от имени судна (судов) – капитаном или ЛКС; и, если применимо,

.2 от имени портового средства – ДЛПС или, если Договаривающееся правительство примет иное решение, любой другой организацией, ответственной за охрану на берегу.

B/5.4 Главной целью Декларации об охране является обеспечить достижение соглашения между судном и портовым средством или другими судами, с которыми происходит взаимодействие, относительно соответствующих мер охраны, которые примет каждая сторона согласно положениям своих соответствующих одобренных планов охраны.

B/5.4.1 Согласованная Декларация об охране с целью указать на соответствие требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, должна быть подписана и датирована как портовым средством, так и судном (судами), в зависимости от случая, и должна включать сведения о сроке действия, соответствующем уровне или уровнях охраны, а также соответствующую информацию для связи.

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

A/5.5 В Декларации об охране должны указываться требуемые меры охраны, выполнение которых может быть разделено между портовым средством и судном (или между судами), а также ответственность каждой стороны.

A/5.6 Договаривающиеся правительства должны установить, учитывая положения правила XI-2/9.2.3 Конвенции СОЛАС-74, минимальный период времени, в течение которого декларации об охране должны храниться портовыми средствами, находящимися на их территории.

A/5.7 Администрации должны установить, учитывая положения правила XI-2/9.2.3 Конвенции СОЛАС-74, минимальный период времени, в течение которого Декларации об охране должны храниться на судах, имеющих право плавать под их флагом.

B/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.

B/5.6 Образец Декларации об охране представлен в Дополнении 1 к части B Кодекса ОСПС.

В Дополнении 1 к части B Кодекса ОСПС имеется форма Декларации об охране, где подробно указаны мероприятия по охране, которые обычно распределяются между судном и портовым сооружением. И хотя на судне срок хранения Декларации об охране устанавливается Администрацией, для выполнения требований A/10 Кодекса ОСПС и правила XI-2/9.2.3 Конвенции СОЛАС-74 Декларация об охране должна находиться на борту, по крайней мере, за последние 10 случаев взаимодействия судно/порт или судно/судно.

Декларацию об охране можно уподобить контрольному листу «судно / берег».

A/6 Обязанности компании

A/6.1 Компания должна обеспечить, чтобы ПОС содержал четкое заявление, особо выделяющее полномочия капитана. В ПОС компания должна установить, что капитан имеет абсолютные полномочия принимать решения в отношении безопасности и охраны судна и обращаться за содействием к компании или какому-либо Договаривающемуся правительству, если потребуется, а также несет главную ответственность за принятие решений.

Не должно возникать противоречий между заявлением о «верховных полномочиях», правилом XI-2/8 Конвенции СОЛАС-74 «Решение капитана» и требованиями действовать по инструкциям договаривающихся правительств на уровне охраны 3. Разумеется, при конфликте между «охраной» и «безопасностью», приоритетным должно быть требование о «безопасности» (правило XI-2/8.2 Конвенции СОЛАС-74).

A/6.2 Компания должна обеспечить, чтобы ДЛК, капитану и ЛКС оказывалась необходимая помощь в выполнении ими своих задач и обязанностей в соответствии с главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и настоящей частью Кодекса ОСПС.

Комплектование судна экипажем в соответствии с Документом о безопасном укомплектовании экипажем может оказаться недостаточным, для демонстрации выполнения этого требования. Эксперты должны убедиться, что эффективно выполняются обязанности по охране, как и другие судовые обязанности, а требования в отношении времени работы / отдыха соблюдаются.

A/7 Охрана судов

A/7.1 Судно должно принимать меры, соответствующие уровням охраны, установленным Договаривающимися правительствами, как указано ниже.

A/7.2 При уровне охраны 1 для установления и принятия мер по предупреждению происшествий, связанных с охраной, на всех судах с учетом рекомендаций, приведенных в части B Кодекса ОСПС, должна осуществляться, с помощью надлежащих мер, следующая деятельность:

.1 обеспечение выполнения всех задач по охране судна;
.2 контроль доступа на судно;
.3 контроль посадки людей и контроль погрузки их имущества;
.4 наблюдение за районами ограниченного доступа с целью обеспечить, чтобы доступ в них имели только лица, имеющие разрешение;
.5 наблюдение за палубами и районами вокруг судна;
.6 надзор за операциями по обработке груза и судовых запасов; и
.7 обеспечение того, чтобы средства охранной связи находились под рукой в постоянной готовности к использованию.

A/7.3 При уровне охраны 2 по каждому виду деятельности, указанному в разделе 7.2, должны быть приняты дополнительные меры защиты, предусмотренные ПОС, с учетом рекомендаций, приведенных в части B Кодекса ОСПС.

A/7.4 При уровне охраны 3 по каждому виду деятельности, указанному в разделе 7.2, должны быть приняты повышенные специальные меры защиты, предусмотренные ПОС, с учетом рекомендаций, приведенных в части B Кодекса ОСПС.

Не следует эксплуатировать судно с самой высокой степенью охраны, вне зависимости от того, какой уровень охраны был установлен Договаривающимися правительствами. Необходим переход от мер, применяемых при уровне охраны 1, к уровню охраны 2, и далее к уровню 3, или же от уровня 1 непосредственно к уровню 3.

A/7.5 При установлении Администрацией уровней охраны 2 или 3, судно должно подтвердить получение указаний относительно изменения уровня охраны.

Для проверки выполнения этого требования следует вести учёт таких подтверждений на борту. Это следует делать в дополнение к требованию А/10.1.4 Кодекса ОСПС об учёте изменения уровней охраны. Такой учёт можно вести, делая записи в судовом журнале, или другим сходным способом.

А/7.6 Перед заходом в порт, находящийся на территории Договаривающегося правительства, установившего уровень охраны 2 или 3, или во время пребывания в таком порту судно должно подтвердить получение этого указания, а также подтвердить ДЛПС, что оно приступило к выполнению соответствующих мер и процедур, изложенных в ПОС, а в случае уровня охраны 3 – в указаниях, направленных Договаривающимся правительством, которое установило уровень охраны 3. Судно должно сообщать о любых трудностях, встретившихся при выполнении мер и процедур. В таких случаях ДЛПС должно установить связь с ЛКС и координировать соответствующие действия.

Записи о таких подтверждениях следует сохранять на борту.

А/7.7 Если Администрация потребует, чтобы судна установило более высокий уровень охраны, чем уровень, установленный в порту, в который судно намеривается зайти или в котором оно уже находится, либо на судне уже установлен такой более высокий уровень охраны, то судно должно незамедлительно информировать об этом компетентный орган Договаривающегося правительства, на территории которого находится портовое средство, и ДЛПС.

На судне должен вестись учёт подобных сообщений.

А/7.7.1 В таких случаях ЛКС и ДЛПС должны установить связь друг с другом и скоординировать соответствующие действия, если необходимо.

А/7.8 Администрация, требующая, чтобы суда, имеющие право плавать под ее флагом, установили уровень охраны 2 или 3 в порту другого Договаривающегося правительства, должна незамедлительно информировать об этом такое Договаривающееся правительство.

А/7.9 Если 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, то таким судам должно быть рекомендовано проявлять бдительность и немедленно сообщать своей Администрации и всем соседним прибрежным государствам любую информацию, которая привлекла внимание и может касаться охраны на море в этом районе.

А/7.9.1 Информируя такие суда о применимом уровне охраны, Договаривающееся правительство, с учетом рекомендаций, приведенных в части В Кодекса ОСПС, должно также информировать эти суда о мерах охраны, которые они должны принять и, если необходимо, о мерах, принятых Договаривающимся правительством для обеспечения защиты от угрозы.

Соответствующие рекомендации приведены в разделах 8, 9 и 13.

А/8 Оценка охраны судна

А/8.1 ООС является существенно важной и неотъемлемой частью процесса разработки и обновления ПОС.

Компании могут пожелать подготовить общую ООС, учитывающую факторы, угрожающие охране части их флота или флота в целом. Подобный подход допустим при условии проведения «обзора охраны на месте» на каждом судне с тем, чтобы ООС учитывала особенности любого из них.

А/8.2 ДЛК должно обеспечить чтобы ООС выполнялась лицами, имеющими соответствующие навыки оценки охраны судна в соответствии с настоящим разделом и учетом рекомендаций, приведенных в части В Кодекса ОСПС.

B/8.1 ДЛК отвечает за обеспечение проведения ООС каждого судна этой компании, которое должно выполнять положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС и за которое отвечает это лицо. Хотя не требуется, чтобы ДЛК лично выполняло все задачи, связанные с этой должностью, оно несет главную ответственность за обеспечение надлежащего выполнения этих задач.

B/8.2 Перед тем как приступить к ООС ДЛК должно обеспечить использование имеющейся информации об оценке угрозы для портов, в которые будет заходить судно или в которых производится посадка или высадка пассажиров, а также о портовых средствах и мерах их защиты. ДЛК должно изучить предыдущие отчеты об аналогичных потребностях в области охраны. Если это осуществимо, ДЛК должно встретиться с соответствующими лицами судов и портовых средств для обсуждения целей и методологии оценки. ДЛК должно следовать любым конкретным руководящим указаниям Договаривающихся правительств.

A/8.3 С соблюдением положений раздела 9.2.1, ПОО может выполнять ООС конкретного судна.

ПОО, частично или полностью выполняющая подобную ООС, не вправе одобрять ПОС, основанный на такой ООС, или освидетельствовать судно, осуществляющее такой ПОС.

A/8.4 ООС должна включать освидетельствование охраны на месте и по меньшей мере следующее:

.1 определение существующих мер, процедур и действий по охране;
.2 определение и оценку основных судовых операций, защиту которых важно обеспечить;
.3 определение возможной угрозы основным судовым операциям и вероятности того, что она реальна, с целью принятия мер охраны и установления их очередности; и
.4 выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

B/8.3 ООС должна касаться следующих элементов на судне или внутри него:

.1 физической охраны;
.2 конструктивной целостности;
.3 систем защиты персонала;
.4 методики выполнения процедур;
.5 радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;
.6 других объектов, которые, будучи повреждены или использованы для незаконного наблюдения, создают опасность для людей, имущества или операций, осуществляемых на судне либо в пределах портового средства.

B/8.4 Лица, участвующие в проведении ООС, должны иметь возможность обращаться к экспертам за помощью в отношении:

.1 знания существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;
.2 распознавания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
.3 распознавания, на недискриминационной основе, характерных признаков и манеры поведения лиц, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;
.4 способов, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;
.5 методов, используемых для того, чтобы вызывать происшествия, связанные с охраной;
.6 воздействия взрывчатых веществ на судовые конструкции и оборудование;
.7 охраны судна;
.8 рабочей практики взаимодействия судно / порт;
.9 планирования действий в чрезвычайных ситуациях, обеспечения готовности и реагирования;
.10 физической охраны;
.11 радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;

.12 морского проектирования; и
.13 судовых и портовых операций.

В/8.5 ДЛК должно получить и зарегистрировать информацию, необходимую для проведения оценки, включая:

.1 общий план судна;
.2 расположение районов, доступ в которые должен быть ограничен, таких как ходовой мостик, машинные помещения категории А и другие посты управления, как они определены в главе II-2 Конвенции СОЛАС-74 и т.д.;
.3 расположение и назначение каждого фактического или потенциального места доступа на судно;
.4 изменения уровня воды во время приливов и отливов, которые могут влиять на уязвимость или охрану судна;
.5 грузовые помещения и организацию укладки груза;
.6 места хранения судовых запасов и существенно важных средств технического обслуживания и ремонта;
.7 места хранения несопровождаемого багажа;
.8 имеющееся аварийное и дежурное оборудование, обеспечивающее выполнение существенно важных функций;
.9 число членов судового персонала, любые существующие обязанности по охране, а также любую существующую практику компании в отношении подготовки кадров;
.10 существующее оборудование для обеспечения охраны и безопасности, предназначенные для защиты пассажиров и судового персонала;
.11 пути эвакуации и места сбора, которые должны содержаться таким образом, чтобы в чрезвычайной ситуации обеспечить организованное и безопасное оставление судна;
.12 существующие договоренности с частными охранными компаниями, предоставляющими услуги по охране судна и прилегающей акватории; и
.13 действующие меры и процедуры охраны, в том числе проверки и процедуры контроля, системы идентификации, оборудование для наблюдения и контроля, удостоверения личности членов персонала, связь, сигнализация, освещение, системы контроля доступа и другие надлежащие системы.

В/8.6 При проведении ООС следует осмотреть каждое выявленное место доступа, включая открытые палубы, и оценить возможность его использования лицами, пытающимися нарушить меры охраны. К таким местам доступа относятся места, используемые лицами, имеющими законное право доступа, но которыми могут воспользоваться также лица, стремящиеся без разрешения проникнуть на судно.

В/8.7 При проведении ООС следует рассмотреть, продолжают ли отвечать своей цели существующие меры, инструкции, процедуры и операции, связанные с охраной, как в обычных, так и в чрезвычайных ситуациях, а также определить руководящие указания по охране, включая:

.1 районы ограниченного доступа;
.2 порядок действий при пожаре или иных чрезвычайных обстоятельствах;
.3 уровень надзора за судовым персоналом, пассажирами, посетителями, продавцами, специалистами по ремонту, портовыми рабочими и т.д.;
.4 периодичность и эффективность обходов в целях охраны;
.5 системы контроля доступа, включая системы идентификации;
.6 системы и процедуры охранной связи;
.7 защитные двери, ограждения и освещение; и
.8 оборудование и системы охраны и наблюдения, если таковые имеются.

В/8.8 При проведении ООС следует определить, людей, виды деятельности, услуги и операции защиту которых важно обеспечить. К этому относятся:

.1 судовой персонал;

.2 *пассажиры, посетители, продавцы, специалисты по ремонту, персонал портового средства и т.д.;*
.3 *способность обеспечить безопасное плавание и принимать меры в чрезвычайной ситуации;*
.4 *груз, особенно опасные грузы или вредные вещества;*
.5 *судовые запасы;*
.6 *судовое оборудование и системы охранной связи, если таковые имеются; и*
.7 *судовое оборудование и системы наблюдения, если таковые имеются.*

В/8.9 При проведении ООС следует рассмотреть любую возможную угрозу, которая может включать следующие виды происшествий, связанных с охраной:

.1 *повреждение или разрушение судна или портового средства, например, с помощью взрывных устройств, путем поджога, актов саботажа или вандализма;*
.2 *похищение либо захват судна или находящихся на нем людей;*
.3 *незаконные действия с грузом, судовым оборудованием или системами ответственного назначения либо судовыми запасами;*
.4 *несанкционированный доступ или использование, включая наличие безбилетных пассажиров;*
.5 *контрабанда оружия или оборудования, включая оружие массового уничтожения;*
.6 *использование судна для перевозки лиц, намеревающихся вызвать происшествие, связанное с охраной, и/или их оборудования;*
.7 *использование самого судна в качестве оружия или средства причинения ущерба;*
.8 *нападения со стороны моря при стоянке судна у причала или на якоре; и*
.9 *нападения при нахождении судна в море.*

В/8.10 При проведении ООС следует учитывать все возможные уязвимые места, которые могут включать:

.1 *противоречия между мерами безопасности и мерами охраны;*
.2 *противоречия между судовыми обязанностями и обязанностями по охране;*
.3 *обязанности по несению вахты, число членов судового персонала, особенно с точки зрения усталости экипажа, его бдительности и качества работы;*
.4 *любые выявленные недостатки в подготовке по вопросам охраны; и*
.5 *любое оборудование и системы охраны, включая системы связи.*

В/8.11 ДЛК и ЛКС должны всегда учитывать воздействие, которое, меры охраны могут оказывать на членов судового персонала, находящихся на судне в течение длительных периодов времени. При разработке мер охраны особое внимание следует обращать на удобство, комфорт и неприкосновенность личной жизни членов судового персонала, а также на возможность сохранения ими работоспособности в течение продолжительных периодов времени.

Освидетельствование охраны на месте

В/8.14 Освидетельствование охраны на месте является неотъемлемой частью любой ООС. В ходе освидетельствования охраны на месте должны быть изучены и оценены осуществляемые на судне меры, процедуры и операции, направленные на:

.1 *обеспечение выполнения всех задач по охране судна;*
.2 *наблюдение за районами ограниченного доступа с целью обеспечить, чтобы доступ в них имели только лица, имеющие разрешение;*
.3 *контроль доступа на судно, включая любые системы идентификации;*
.4 *наблюдение за палубами и районами вокруг судна;*
.5 *контроль посадки людей и погрузки их вещей (сопровождаемый и несопровождаемый багаж и личные вещи членов судового персонала);*
.6 *надзор за грузовыми операциями и доставкой судовых запасов; и*
.7 *обеспечение готовности к использованию судовой связи, информации и оборудования, предназначенных для целей охраны.*

Должно быть представлено подтверждение того, что на каждом судне производилось «освидетельствование охраны на месте».

A/8.5 ООС должна оформляться документом, пересматриваться, приниматься и храниться в компании.

B/8.12 По завершении ООС должен быть подготовлен отчет, состоящий из краткого изложения способа проведения оценки, описания каждого уязвимого места, выявленного в ходе оценки, а также описания контрмер, которые могут быть приняты в отношении каждого уязвимого места. Отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

B/8.13 Если ООС не проводилась компанией, то отчет об ООС должен рассматриваться и утверждаться ДЛК.

Хотя формально требование об одобрении ООС не выдвигается, она должна прилагаться к ПОС, когда он представляется на одобрение. Процесс одобрения ПОС должен включать проверку ООС, соответствует ли она судну и все ли обязательные требования, предъявляемые к ООС, выполняются.

ООС должна пересматриваться, не реже одного раза в 12 месяцев. Кроме того, если по результатам обучения, занятий, или инцидента будет выявлено, что ООС, а значит и ПОС, не верны, они должны быть, соответственно, пересмотрены и исправлены. Записи о процессе пересмотра должны поддерживаться.

A/9 План охраны судна

A/9.1 Каждое судно должно иметь на борту одобренный Администрацией ПОС. План должен содержать положения, касающиеся трех уровней охраны, определенных в настоящей части Кодекса ОСПС.

B/9.1 ДЛК отвечает за обеспечение разработки ПОС и его представление на одобрение. Содержание каждого отдельного ПОС должно быть различным в зависимости от конкретного судна, которого он касается. В результате ООС выявляются характерные особенности судна, а также потенциальные виды угрозы и уязвимые места. При подготовке ПОС потребуется подробное рассмотрение этих особенностей. Администрации могут подготовить рекомендации относительно подготовки ПОС и его содержания.

B/9.2 Все ПОС должны:

.1 содержать подробные сведения об организационной структуре охраны судна;
.2 содержать подробные сведения взаимосвязи судна с компанией, портовыми средствами, другими судами и соответствующими властями, отвечающими за охрану;
.3 содержать подробные сведения о системах, обеспечивающих эффективную непрерывную внутрисудовую связь, а также связь между судном и другими сторонами, включая портовые средства;
.4 содержать подробные сведения об основных эксплуатационных и физических мерах охраны, предусмотренных для уровня охраны 1, которые будут применяться постоянно;
.5 содержать подробные сведения о дополнительных мерах охраны, которые позволят судну незамедлительно перейти на уровень охраны 2 и, при необходимости, на уровень охраны 3;
.6 предусматривать регулярный пересмотр или проверку ПОС, а также внесение в него поправок на основании приобретенного опыта или изменившихся обстоятельств; и
.7 содержать подробные сведения о процедурах передачи сообщений в пункты связи соответствующих Договаривающихся правительств.

B/9.3 Подготовка эффективного ПОС основана на тщательной оценке всех относящихся к охране судна вопросов, включая, в частности, тщательную оценку физических и

эксплуатационных характеристик конкретного судна, в том числе характер совершаемых им рейсов.

Компании могут пожелать разработать общий ПОС, описывающий управление охраной части их флота или флота в целом. Подобный подход допустим при условии проведения «освидетельствования охраны на месте» на каждом судне с тем чтобы ПОС и ООС учитывали особенности каждого из них.

A/9.1.1 С соблюдением положений раздела 9.2.1, ПОО может подготовить ПОС для конкретного судна.

Если ПОО принимала участие в подготовке ПОС, она не может одобрять его или выдавать СвОС на судно, внедрившее такой План.

A/9.2 Администрация может поручить ПОО проводить рассмотрение и одобрение ПОС или поправок к ранее одобренному Плану.

A/9.2.1 В таких случаях, ПОО, которая рассматривает и одобряет ПОС конкретного судна или поправки к этому плану, должна быть организацией, которая не привлекалась к подготовке ООС или ПОС этого судна, или поправок, пересмотр которых производится.

B/9.4 Все ПОС должны одобряться Администрацией или от ее имени. Если Администрация использует ПОО для пересмотра или одобрения плана, то эта ПОО не должна быть связана с какой-либо другой ПОО, подготовившей план или оказавшей помощь в его подготовке.

A/9.3 Представление ПОС или поправок к ранее одобренному плану на одобрение должно сопровождаться ООС, на основании которой были разработаны План или поправки к нему.

A/9.4 Такой План должен разрабатываться с учетом рекомендаций, приведенных в части B Кодекса ОСПС, и быть составлен на рабочем языке или языках судна. Если используемый язык или языки не являются английским, французским или испанским, то план должен включать перевод на один из этих языков. План должен включать, по меньшей мере, следующее:

.1 меры, направленные на предотвращение проноса на судно оружия, опасных веществ и устройств, которые предназначены для применения против людей, судов или портов и на перевозку которых не имеется разрешения;

Меры могут быть процедурными или иными.

.2 определение районов ограниченного доступа и мер по предотвращению несанкционированного доступа в них;

.3 меры по предотвращению несанкционированного доступа на судно;

.4 процедуры реагирования на угрозу, затрагивающую охрану, или нарушения охраны, включая положения по поддержанию важнейших операций судна или взаимодействия судно/порт;

.5 процедуры реагирования на любые указания по охране, которые могут дать Договаривающиеся правительства при уровне охраны 3;

.6 процедуры эвакуации в случаях угрозы, затрагивающей охрану, или нарушений мер охраны;

.7 задачи судового персонала, которому назначены обязанности, связанные с охраной, а также другого судового персонала по вопросам охраны;

Эксперт должен проверить путём собеседования, знакомы ли люди на борту со своими обязанностями, как определено в ПОС.

.8 процедуры проверки деятельности, связанной с охраной;

Внутренние проверки должны проводиться, по крайней мере, раз в 12 месяцев. Копии отчётов о внутренних проверках должны храниться на судне минимум 5 лет, рассматриваться как конфиденциальная информация, а их содержание должно быть защищено от несанкционированного разглашения.

.9 процедуры по подготовке, учениям и занятиям, связанным с ПОС;

График учений и подготовки должен отражать риски, угрожающие охране, указанные в ООС.

.10 процедуры взаимодействия с деятельностью, связанной с охраной портового средства;

.11 процедуры по периодическому пересмотру и обновлению плана;

ПОС должен пересматриваться не реже одного раза в 12 месяцев наряду с ООС. Кроме того, если по результатам обучения, занятий, или инцидента будет установлено, что ПОС, а значит и ООС не верны, они должны быть пересмотрены и исправлены, соответственно. Следует поддерживать записи о процессе пересмотра.

.12 процедуры передачи сообщений о происшествиях, связанных с охраной;

.13 сведения о ЛКС;

ЛКС может указываться по фамилии или по должности.

.14 сведения о ДЛК, включая информацию для связи с ним в любое время суток;

ДЛК может указываться по фамилии или по должности. При освидетельствовании эксперты могут связываться с ДЛК в любое время суток.

.15 процедуры по обеспечению проверок, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего установленного на судне охранного оборудования;

Проверки, калибровка и обслуживание должны быть нацелены на поддержание оборудования в состоянии, «годном для использования по назначению», и должны соответствовать рекомендациям изготовителя.

.16 периодичность испытаний или калибровки всего установленного на судне охранного оборудования;

.17 указание мест, где находятся посты приведения в действие ССОО[1]; и

.18 процедуры, инструкции и рекомендации по использованию ССОО, включая испытание, включение, выключение и возврат в исходное положение, а также ограничение ложных сигналов тревоги[1].

B/9.5 ДЛК и ЛКС должны разработать процедуры для:

.1 оценки того, продолжает ли ПОС оставаться эффективным; и

.2 подготовки поправок к плану после его одобрения.

B/9.6 Предусмотренные в ПОС меры охраны должны быть введены ко времени проведения первоначальной проверки соответствия требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС. В ином случае процесс выдачи судну требуемого СвОС не может быть осуществлен. В случае последующего отказа охранного оборудования или систем в работе либо приостановления какой-либо меры охраны по любой причине должны быть приняты, доведены до сведения Администрации и согласованы с ней равноценные временные меры охраны.

Организация и выполнение задач по охране судна

B/9.7 В дополнение к рекомендациям, приведенным в пункте 9.2, в ПОС должно быть предусмотрено следующее, относящееся ко всем уровням охраны:

.1 задачи и обязанности всех членов судового персонала, связанные с охраной;

---

[1] *С целью избежать нанесения каким-либо образом ущерба цели, ради которой на судне оборудуется ССОО, Администрации могут разрешать, чтобы эта информация хранилась в другом месте на судне, в документе, известном капитану, ЛКС и другому старшему составу персонала на судне, как может решить Компания.*

.2 процедуры или защитные меры, необходимые для обеспечения такой непрерывной связи в любое время;
.3 процедуры по оценке постоянной эффективности процедур охраны, а также любого оборудования и систем охраны и наблюдения, включая процедуры выявления отказа или неисправности оборудования и систем и принятия ответных мер;
.4 процедуры и практика по защите конфиденциальной информации по вопросам охраны, хранимой в печатной или электронной форме;
.5 сведения о типах оборудования и систем охраны и наблюдения, если таковые имеются, и требованиях к их техническому обслуживанию и ремонту;
.6 процедуры по обеспечению своевременного представления и оценки докладов о возможном нарушении мер охраны или проблемах, связанных с охраной; и
.7 процедуры по составлению, ведению и обновлению перечня любых перевозимых на судне опасных грузов или вредных веществ с указанием их расположения.

B/9.8 Остальная часть данного раздела касается мер охраны, которые могут приниматься на каждом конкретном уровне охраны и охватывают:

.1 доступ на судно членов судового персонала, пассажиров, посетителей и т.д.;
.2 районы ограниченного доступа на судне;
.3 обработку груза;
.4 доставку судовых запасов;
.5 обращение с несопровождаемым багажом; и
.6 контроль охраны судна.

Доступ на судно

B/9.9 ПОС должны быть установлены меры охраны, охватывающие все средства доступа на судно, выявленным в ходе ООС. В их число входят все:

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

B/9.10 Для каждого из этих средств доступа в ПОС должны быть указаны надлежащие места, где должны применяться меры ограничения или запрещения доступа при каждом уровне охраны. Для каждого уровня охраны в ПОС должны быть установлены виды применяемых ограничений или запрещений, а также средства обеспечения их соблюдения.

B/9.11 Для каждого уровня охраны в ПОС должны быть указаны средства идентификации, требуемые для прохода на судно и для того, чтобы отдельные лица могли беспрепятственно оставаться на судне, что может включать разработку соответствующей системы идентификации, предусматривающей постоянные и временные удостоверения личности для судового персонала и посетителей соответственно.

Любая судовая система идентификации, если это практически осуществимо, должна быть скоординирована с такой же системой, применяемой портовым средством. Пассажиры должны иметь возможность удостоверить свою личность посредством посадочных талонов, билетов и т.д., однако им не должен разрешаться проход в районы ограниченного доступа без надзора. В ПОС должны содержаться положения, обеспечивающие регулярное приведение систем идентификации в соответствии с текущими требованиями и принятие дисциплинарных мер при нарушении установленного порядка.

B/9.12 Лицам, которые не хотят или не могут удостоверить свою личность и/или обосновать цель своего посещения, когда им предлагается сделать это, должно быть отказано в допуске на судно, а об их попытке добиться доступа должно быть доложено, в зависимости от

обстоятельств ЛКС, ДЛК, ДЛПС, а также национальным или местным органам, отвечающим за охрану.

B/9.13 В ПОС должна быть установлена периодичность применения любых мер контроля за доступом, особенно если они должны применяться выборочно или время от времени.

Уровень охраны 1

B/9.14 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть установлены меры по контролю доступа на судно, при которых может применяться следующее:

.1 проверка личности всех людей, желающих пройти на судно, и подтверждение оснований для этого путем проверки, например, предписаний о включении в состав экипажа, пассажирских билетов, посадочных талонов, заказов на выполнение работ и пр.;

.2 во взаимодействии с портовым средством – обеспечение того, чтобы были определены специальные огражденные участки для проведения проверки и досмотра людей, багажа (в том числе ручного багажа), личных вещей, транспортных средств и их содержимого;

.3 во взаимодействии с портовым средством – обеспечение того, чтобы транспортные средства, подлежащие погрузке на суда для перевозки автомобилей, суда ро-ро и другие пассажирские суда, до погрузки подвергались досмотру с периодичностью, требуемой в ПОС;

.4 отделение прошедших проверку людей и их личных вещей от еще не прошедших проверки людей и их личных вещей;

.5 отделение пассажиров, совершающих посадку, от пассажиров, совершающих высадку;

.6 указание мест доступа, которые должны быть перекрыты или охраняться для предотвращения несанкционированного доступа;

.7 перекрытие, посредством запирания либо другими средствами, доступа на неохраняемые помещения, смежные с районами, в которые имеют доступ пассажиры и посетители; и

.8 проведение со всеми членами судового персонала инструктажей по вопросам охраны, касающихся возможных видов угрозы, порядка информирования о подозрительных лицах, предметах или действиях, а также необходимости проявлять бдительность.

B/9.15 При уровне охраны 1 все люди, желающие пройти на судно, должны подлежать досмотру. Периодичность такого досмотра, включая выборочный досмотр, должна быть оговорена в одобренном ПОС и специально одобряться Администрацией. Предпочтительно, чтобы такие досмотры производились портовым средством в тесном сотрудничестве с судном и в непосредственной близости от него. Члены судового персонала не должны привлекаться к досмотру своих коллег или их личных вещей, если для этого нет явных оснований, имеющих отношение к охране. Любой такой досмотр должен производиться таким образом, чтобы полностью принимались во внимание права человека и не унижалось элементарное человеческое достоинство.

Уровень охраны 2

B/9.16 Для уровня охраны 2 в ПОС должны быть установлены меры охраны, применяемые для защиты от повышенной опасности происшествия, связанного с охраной, и направленные на обеспечение повышенной бдительности и более строгого контроля, которые могут включать:

.1 назначение дополнительного персонала для обхода районов палубы в нерабочее время, с целью предотвращения несанкционированного доступа;

.2 ограничение количества мест доступа на судно, определение мест, которые должны быть закрыты, и средств их надлежащего закрытия;

.3 недопущение проникновения на судно со стороны моря, 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 периодичности и тщательности досмотров людей, личных вещей и транспортных средств, принимаемых на судно;*

.6 *сопровождение посетителей на судне;*

.7 *проведение дополнительных, конкретных инструктажей со всеми членами судового персонала в отношении любой выявленной угрозы, вновь акцентирующих внимание на процедуре передачи сообщений о подозрительных лицах, предметах или действиях и подчеркивающих необходимость повышенной бдительности; и*

.8 *выполнение полного или частичного осмотра судна.*

Уровень охраны 3

В/9.17 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В ПОС должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с портовым средством, эти меры могут включать:

.1 *ограничение доступа одним контролируемым местом доступа;*

.2 *предоставление доступа только лицам, принимающим ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы;*

.3 *руководство людьми на судне;*

.4 *приостановку посадки или высадки;*

.5 *приостановку грузовых операций, доставок и т.д.;*

.6 *эвакуацию людей с судна;*

.7 *перемещение судна; и*

.8 *подготовку к полному или частичному осмотру судна.*

Участки ограниченного доступа на судне

В/9.18 В ПОС должны быть указаны районы ограниченного доступа на судне, их границы, время применения ограничений, меры охраны, которые должны приниматься для контроля доступа в них, а также меры охраны, которые должны приниматься для контроля деятельности в этих районах. Целями районов ограниченного доступа являются:

.1 *предотвращение несанкционированного доступа;*

.2 *защита пассажиров, членов персонала судна или иных организаций, имеющих разрешение находиться на судне;*

.3 *защита важных с точки зрения охраны районов на судне; и*

.4 *защита груза и судовых запасов от незаконных действий.*

В/9.19 ПОС должен обеспечивать наличие четко установленной политики и практики контроля прохода во все районы ограниченного доступа.

В/9.20 В ПОС должно предусматриваться, чтобы все районы ограниченного доступа имели четкие обозначения, указывающие на то, что доступ в район ограничен и что несанкционированное пребывание в пределах района является нарушением мер охраны.

В/9.21 В число районов ограниченного доступа могут входить:

.1 *ходовой мостик, машинные помещения категории А и другие посты управления, как они определены в главе II-2 Конвенции СОЛАС-74;*

.2 *помещения, в которых находится оборудование и системы охраны и наблюдения, а также органы управления ими и системой освещения;*

.3 *помещения системы вентиляции и кондиционирования воздуха, а также другие подобные помещения;*

.4 *помещения, из которых есть доступ к цистернам питьевой воды, насосам или коллекторам;*

.5 *помещения, содержащие опасные грузы или вредные вещества;*

.6 помещения, в которых находятся грузовые насосы и органы управления ими;
.7 грузовые помещения и помещения для судовых запасов;
.8 жилые помещения экипажа; и
.9 любые другие районы, в которые должен быть ограничен доступ в целях поддержания охраны судна, установленные ДЛК на основании ООС.

Уровень охраны 1

B/9.22 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению к районам ограниченного доступа, которые могут включать:

.1 запирание или перекрытие мест доступа;
.2 использование средств наблюдения для контролирования этих районов;
.3 выставление постов охраны или патрулей;
.4 использование автоматических устройств обнаружения несанкционированного проникновения для оповещения судового персонала о несанкционированном доступе.

Уровень охраны 2

B/9.23 При уровне охраны 2 периодичность и интенсивность наблюдения за районами ограниченного доступа и контроля доступа в них должны быть увеличены для обеспечения того, чтобы доступ имели только лица, имеющие разрешение. В ПОС должны быть установлены подлежащие применению дополнительные меры охраны, которые могут включать:

.1 установление районов ограниченного доступа, примыкающих к местам доступа;
.2 непрерывное контроль средств наблюдения; и
.3 выделение дополнительного персонала для охраны и обхода районов ограниченного доступа.

Уровень охраны 3

B/9.24 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В ПОС должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с портовым средством; эти меры могут включать:

.1 установление на судне, вблизи места происшествия, связанного с охраной, или места, где, предположительно, существует угроза, затрагивающая охрану, дополнительных районов ограниченного доступа, в которые доступ запрещен; и
.2 осмотр районов ограниченного доступа как часть осмотра судна.

Обработка груза

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

.1 предотвращение незаконных действий с грузом;
.2 предотвращение приема и хранения на судне груза, перевозка которого не предполагается.

B/9.26 Меры охраны, некоторые из которых может потребоваться применять во взаимодействии с портовым средством, должны включать процедуры инвентарного контроля в местах доступа на судно. Как только груз окажется на судне, должна иметься возможность установления того, что он был одобрен к погрузке на судно. Кроме того, должны быть разработаны меры охраны, исключающие незаконные действия с грузом после его погрузки на судно.

Уровень охраны 1

B/9.27 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению во время обработки груза, которые могут включать:

.1 *обычную проверку груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений до и во время операций обработки груза;*
.2 *проверки на соответствие погруженного груза грузовым документам;*
.3 *обеспечение во взаимодействии с портовым средством того, чтобы транспортные средства, подлежащие погрузке на суда для перевозки автомобилей, суда ро-ро и пассажирские суда, перед погрузкой подвергались досмотру с периодичностью, требуемой в ПОС; и*
.4 *проверку пломб или других средств, используемых для предотвращения незаконных действий с грузом.*

B/9.28 Проверка груза может выполняться следующими способами:

.1 *путем визуального и физического осмотра; и*
.2 *путем применения сканирующего / детекторного оборудования, механических устройств или собак.*

B/9.29 В случае регулярных или повторяющихся перевозок груза, ДЛК или ЛКС по консультации с портовым средством, могут достичь с грузоотправителями или с другими сторонами, отвечающими за этот груз, договоренности о его проверке, опломбировании, установлении графика погрузки, подтверждающей документации и т.д., за пределами портового средства. Такие договоренности должны направляться соответствующему ДЛПС и согласовываться с ним.

Уровень охраны 2

B/9.30 Для уровня охраны 2 в ПОС должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обработке груза, которые могут включать:

.1 *тщательную проверку груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений;*
.2 *усиленные проверки для обеспечения того, чтобы производилась погрузка только предназначенного для перевозки груза;*
.3 *усиленный досмотр транспортных средств, подлежащих погрузке на суда для перевозки автомобилей, суда ро-ро и пассажирские суда; и*
.4 *более частую и тщательную проверку пломб или других средств, используемых для предотвращения незаконных действий с грузом.*

B/9.31 Тщательная проверка груза может выполняться следующими способами:

.1 *путем более частого и тщательного визуального и физического осмотра;*
.2 *путем более частого использования сканирующего / детекторного оборудования, механических устройств или собак; и*
.3 *путем координации усиленных мер охраны с грузоотправителем или другой ответственной стороной, в соответствии с достигнутым соглашением и процедурами.*

Уровень охраны 3

B/9.32 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры, в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В ПОС должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с портовым средством; эти меры могут включать:

.1 *приостановку погрузки или выгрузки груза; и*
.2 *проверку описи опасных грузов и вредных веществ, перевозимых на судне, если таковые имеются, и их размещения.*

Доставка судовых запасов

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

.1 *обеспечивать проверку целостности судовых запасов и их упаковки;*

.2 предотвращать прием судовых запасов без проверки;
.3 предотвращать незаконные действия с запасами; и
.4 предотвращать прием судовых запасов, которые не заказывались.

B/9.34 Применительно к судам, регулярно использующим портовое средство, может оказаться целесообразным установить процедуры для судна, поставщиков судовых запасов и для портового средства, предусматривающие уведомление о доставке, расписание доставки и их документирование. Всегда следует предусматривать определенный способ подтверждения того, что представленные к доставке запасы сопровождаются доказательством того, что судно их заказывало.

Уровень охраны 1

B/9.35 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению во время доставки судовых запасов, которые могут включать:

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

Уровень охраны 2

B/9.36 Для уровня охраны 2 в ПОС должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению во время доставки судовых запасов и заключающиеся в том, чтобы проверить запасы до принятия их на судно и повысить тщательность проверок.

Уровень охраны 3

B/9.37 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В ПОС должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с портовым средством; эти меры могут включать:

.1 проведение более тщательных проверок судовых запасов;
.2 подготовку к ограничению или приостановке обработки судовых запасов; и
.3 отказ в принятии запасов на судно.

Обращение с несопровождаемым багажом

B/9.38 В ПОС должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению для обеспечения того, чтобы несопровождаемый багаж (т.е. любой багаж, включая личные вещи, который не находится при пассажире или члене судового персонала в месте проверки или досмотра) идентифицировался и подвергался надлежащей проверке, включая досмотр, до его принятия на судно. Не предполагается, чтобы такой багаж подвергался проверке, как судном, так и портовым средством, и в случае, если оба имеют надлежащее оборудование, за проверку должно отвечать портовое средство. Существенно важно тесное взаимодействие с портовым средством и должны предприниматься шаги для обеспечения того, чтобы обращение с несопровождаемым багажом после его проверки осуществлялось с соблюдением мер охраны.

Уровень охраны 1

B/9.39 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению при обращении с несопровождаемым багажом для обеспечения проверки или досмотра до 100% несопровождаемого багажа, что может включать рентгеновское просвечивание.

Уровень охраны 2

B/9.40 Для уровня охраны 2 в ПОС должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обращении с несопровождаемым багажом, которые должны включать рентгеновское просвечивание 100% несопровождаемого багажа.

Уровень охраны 3

B/9.41 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В ПОС должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с портовым средством; эти меры могут включать:

.1 более тщательную проверку такого багажа, например, рентгеновское просвечивание по меньшей мере под двумя различными углами
.2 подготовку к ограничению или приостановке обработки несопровождаемого багажа; и
.3 отказ в принятии несопровождаемого багажа на судно.

Контроль защищенности судна

B/9.42 Судно должно быть способно наблюдать за обстановкой на борту в целом, за районами ограниченного доступа на судне, и за районами вокруг судна. Возможности такого наблюдения могут включать использование:

.1 освещения;
.2 вахтенных, охранников и палубных дозорных, включая патрули; и
.3 автоматических устройств обнаружения несанкционированного проникновения и средства наблюдения.

B/9.43 Во время использования автоматические устройства обнаружения несанкционированного проникновения должны приводить в действие звуковые и/или световые сигналы тревоги в месте, в котором постоянно присутствуют люди или которое находится под постоянным наблюдением.

B/9.44 ПОС должны быть указаны процедуры и оборудование, необходимые при каждом уровне охраны, а также средства, обеспечивающие непрерывную работу оборудования наблюдения, с учетом возможного воздействия погодных условий или нарушений в подаче электропитания.

Уровень охраны 1

B/9.45 Для уровня охраны 1 ПОС должны быть установлены подлежащие применению меры охраны, которые могут быть сочетанием освещения, вахтенных, охранников и оборудования охраны и наблюдения, с тем чтобы персонал по охране судна мог наблюдать за судном в целом, а также ограждениями и районами ограниченного доступа в частности.

B/9.46 При осуществлении взаимодействия судно/порт или, если необходимо, у портового средства или на якорной стоянке в темное время суток и в периоды ухудшения видимости палуба судна и места доступа на судно должны быть освещены. Будучи на ходу, судно должно, когда это необходимо, в максимальной степени использовать имеющиеся средства освещения, соответствующего безопасности мореплавания, 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 судового персонала должна быть возможность обнаруживать за пределами судна, как на берегу, так и на воде;
.2 освещаемая площадь должна включать судно и зону вокруг него;
.3 освещение должно облегчать идентификацию личности в местах доступа; и
.4 площадь освещения может обеспечиваться посредством координации с портовым средством.

Уровень охраны 2

B/9.47 Для уровня охраны 2 ПОС должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению для повышения возможностей контроля и наблюдения, которые могут включать:

.1 увеличение периодичности и тщательности охраняющих дозоров;

.2 увеличение площади и интенсивности освещения или применение оборудования охраны и наблюдения;

.3 выделение дополнительного персонала для наблюдательных постов; и

.4 обеспечение координации действий со шлюпочными дозорами на воде, а также пешими или моторизованными патрулями на берегу, если они предусмотрены.

B/9.48 Может потребоваться дополнительное освещение как мера защиты при повышенной опасности происшествия, связанного с охраной. При необходимости, потребности в дополнительном освещении могут удовлетворяться путем согласования с портовым средством вопроса о предоставлении дополнительных береговых средств освещения.

Уровень охраны 3

B/9.49 При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозой. В ПОС должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с портовым средством, эти меры могут включать:

.1 включение всего освещения судна или освещение зоны в непосредственной близости от судна;

.2 включение всех судовых средств наблюдения, способных регистрировать деятельность на судне или в непосредственной близости от него;

.3 максимальное увеличение периода времени, в течение которого такие средства могут вести регистрацию;

.4 подготовку к осмотру подводной части корпуса судна; и

.5 принятие мер, направленных на предотвращение доступа к подводной части корпуса судна, включая медленную работу винтами, если это практически осуществимо.

Декларации об охране

B/9.52 В ПОС должно быть подробно изложено, каким образом следует обрабатывать запросы портового средства относительно оформления Декларации об охране и при каких обстоятельствах самому судну следует запрашивать оформление Декларации об охране.

Содержание ПОС должно быть достаточно подробным, чтобы было ясно, как нужно решать каждый из вышеупомянутых вопросов и как внедрять на судне процедуры.

Например, заявления: «Должны быть приняты меры для предотвращения несанкционированного проникновения на судно», недостаточно, чтобы продемонстрировать выполнение требования A/9.4.3 Кодекса ОСПС.

A/9.4.1 Лица, проводящие внутренние проверки указанной в ПОС деятельности по обеспечению охраны или оценивающие выполнение ПОС, должны быть независимыми от проверяемой деятельности, если только это не является практически неосуществимым из-за размеров и характера компании или судна.

Аудиторская проверка и пересмотр

B/9.53 В ПОС должен быть указан порядок, в соответствии с которым ДЛК и ЛКС будут проводить проверку постоянной эффективности ПОС, а также процедура пересмотра и обновления ПОС или внесения в него поправок.

A/9.5 Администрация должна определить, какие изменения одобренного ПОС или любого охранного оборудования, указанного в одобренном ПОС, не должны осуществляться, до тех пор пока она не одобрит соответствующих поправок к ПОС. Любые такие изменения должны быть, по меньшей мере, такими же эффективными, как и меры, предписанные главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и настоящей частью Кодекса ОСПС.

A/9.5.1 Характер изменений ПОС или охранного оборудования, которые были специально одобрены Администрацией в соответствии с разделом 9.5, должен быть отражен в документе таким образом, чтобы такое одобрение было четко указано. Такой документ об одобрении должен находиться на судне и предъявляться вместе со СвОС (или Временным СвОС). Если эти изменения носят временный характер, то после восстановления первоначально утвержденных мер или оборудования в дальнейшем хранении этой документации на судне нет необходимости.

Одобрение и внедрение поправок к одобренному ПОС должно быть проверено при каждом освидетельствовании. Должна быть подтверждена каждая поправка к одобренному ПОС, которая была одобрена Администрацией со времени предыдущего освидетельствования или со времени первого одобрения ПОС. Дополнительные освидетельствования для проверки внедрения поправок должны производиться по указанию Администрации.

A/9.6 ПОС может храниться в электронной форме. В этом случае, он должен быть защищен с помощью процедур, направленных на предотвращение несанкционированного стирания, уничтожения или изменения данных.

A/9.7 ПОС должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

Должны быть приняты меры, чтобы применимые разделы ПОС были доступны всем заинтересованным сторонам в той мере, как это им нужно для выполнения своих обязанностей согласно ПОС. Это относится и к должностным лицам, надлежаще уполномоченным Договаривающимися правительствами правилом XI-2/9 («Контроль государства порта») Конвенции СОЛАС-74, и доступа к плану, установленного п. A/9.8.1 Кодекса ОСПС.

A/9.8 ПОС не подлежат проверке должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными Договаривающимся правительством на осуществление мер, связанных с контролем и выполнением требований, в соответствии с правилом XI-2/9 Конвенции СОЛАС-74, за исключением обстоятельств, указанных в разделе 9.8.1.

A/9.8.1 Если должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, имеют явные основания полагать, что судно не соответствует требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части A Кодекса ОСПС, а единственным средством проверить или устранить несоответствие является пересмотр соответствующих требований ПОС, то в исключительных случаях, и только с согласия Договаривающегося правительства или капитана данного судна допускается ограниченный доступ к конкретным разделам ПОС, касающимся несоответствий. Тем не менее, положения ПОС, относящиеся к подразделам .2, .4, .5, .7, .15, .17 и .18 раздела 9.4 настоящей части Кодекса ОСПС, являются конфиденциальной информацией и не могут подвергаться проверке, если заинтересованные Договаривающиеся правительства не согласуют иное.

Различающиеся уровни охраны

B/9.50 В ПОС должны содержаться подробные сведения о процедурах и мерах охраны, которые судно может применять, если оно имеет более высокий уровень охраны чем тот, который применяется к портовому средству.

Деятельность, не охваченная Кодексом ОСПС

B/9.51 В ПОС должны содержаться подробные сведения о процедурах и мерах охраны, которые следует применять судну, когда оно:

.1 находится в порту государства, не являющегося Договаривающимся правительством;
.2 взаимодействует с судном, к которому Кодекс ОСПС не применяется[1];

[1] *См. Дальнейшую работу Международной морской организации, относящуюся к усилению охраны на море, принятую Конференцией по охране на море резолюцией № 3.*

.3 взаимодействует со стационарными или плавучими платформами или с морской подвижной буровой установкой, находящейся на месте разработки; и

.4 взаимодействует с портом или портовым средством, которое не должно соответствовать главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.

A/10 Записи

A/10.1 Принимая во внимание положения правила XI-2/9.2.3 Конвенции СОЛАС-74 на судне должны храниться, по меньшей мере в течение минимального периода, установленного Администрацией, записи о следующей предусмотренной в ПОС деятельности:

.1 подготовке, учениях и занятиях;
.2 угрозе, затрагивающей охрану и происшествиях, связанных с охраной;
.3 нарушениях мер охраны;
.4 изменениях уровня охраны;
.5 сообщениях, имеющих непосредственное отношение к охране судна, например, о конкретной угрозе судну или портовым средствам, где находится или находилось судно;
.6 внутренних проверках и обзоре деятельности, связанной с охраной;
.7 периодическом пересмотре ООС;
.8 периодическом пересмотре ПОС;
.9 осуществлении каких-либо поправок к ПОС; и
.10 техническом обслуживании, калибровке и испытаниях установленного на судне охранного оборудования, включая испытания ССОО;

A/10.2 Записи должны вестись на рабочем языке или языках судна. Если используемый язык или языки не являются английским, французским или испанским, то должен включаться перевод на один из этих языков.

A/10.3 Записи могут храниться в электронной форме. В этом случае, они должны быть защищены с помощью процедур, направленных на предотвращение несанкционированного стирания, уничтожения или изменения данных.

A/10.4 Записи должны быть защищены от несанкционированного доступа или разглашения.

B/10.1 Записи должны предоставляться надлежащим образом уполномоченным должностным лицам Договаривающихся правительств для проверки того, что положения ПОС выполняются.

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

В разделе 10 уточняется минимальный объём записей, которые должны храниться на судне. Вряд ли только ими удастся подтвердить полное соответствие Кодексу ОСПС.

Компания должна предусмотреть и внедрить процедуру контроля записей. Эксперты должны удостовериться, что достаточный объём учётных материалов для подтверждения соответствия п. 19.1.1.1 Кодекса ОСПС имеется.

A/11 Должностное лицо компании, ответственное за охрану / Company Security Officer

A/11.1 Компания должна назначить ДЛК. Лицо, назначенное в качестве ДЛК, может действовать в этом качестве в отношении одного или более судов, в зависимости от числа или типов судов, эксплуатируемых компанией, при этом должно быть четко указано, за какие суда отвечает данное лицо. Компания, в зависимости от числа или типов

эксплуатируемых ею судов, может назначить несколько ДЛК, при этом должно быть четко указано, за какие суда отвечает каждое из этих лиц.

А/11.2 Помимо установленных где-либо в настоящей части Кодекса ОСПС, задачи и обязанности ДЛК должны включать, не ограничиваясь этим, следующее:

.1 предоставление рекомендаций об уровне угрозы, с которой может столкнуться судно, с использованием соответствующих оценок риска и иной относящейся к этому информации;

.2 обеспечение проведения ООС;

.3 обеспечение разработки, представления на одобрение и последующего осуществления и поддержания ПОС;

.4 обеспечение того, чтобы в ПОС вносились соответствующие изменения для устранения недостатков и удовлетворения требований, предъявляемых к охране конкретного судна;

.5 организацию проведения внутренних проверок и обзоров деятельности, связанной с охраной;

.6 организацию проведения первоначальной и последующих проверок судна Администрацией или ПОО;

.7 обеспечение того, чтобы недостатки и несоответствия, выявленные в ходе внутренних проверок, периодических обзоров, проверок охраны и проверок выполнения требований быстро рассматривались и устранялись;

.8 повышение информированности в вопросах охраны и повышение бдительности;

.9 обеспечение того, чтобы персонал, ответственный за охрану судна, прошел надлежащую подготовку;

.10 обеспечение эффективной связи и взаимодействия между ЛКС с соответствующими ДЛПС;

.11 обеспечение совместимости между требованиями охраны и требованиями безопасности на море;

.12 обеспечение того, чтобы в случае использования ПОС для однотипных судов или группы судов, правильно отражалась информация о конкретном судне; и

.13 обеспечение того, чтобы осуществлялись и поддерживались альтернативные или эквивалентные меры, одобренные для конкретного судна или группы судов.

Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.

А/12 Лицо командного состава судна, ответственное за охрану

А/12.1 На каждом судне должно назначаться ЛКС.

ЛКС должно на судне иметь достаточно полномочий для эффективного выполнения возложенных на него обязанностей.

А/12.2 Помимо оговоренных где-либо в настоящей части Кодекса ОСПС, задачи и обязанности ЛКС должны включать, не ограничиваясь этим, следующее:

.1 проведение регулярных проверок охраны судна с целью убедиться в поддержании соответствующих мер по охране;

.2 поддержание ПОС и наблюдение за его выполнением, включая любые поправки к Плану;

.3 координация в части, касающейся охраны, действий при обработке груза и судовых запасов с другим судовым персоналом и соответствующими ДЛПС;

.4 выдвижение предложений о внесении изменений в ПОС;

.5 доклады ДЛК о любых недостатках и несоответствиях, выявленных в ходе внутренних проверок, периодических обзоров, проверок охраны и

проверок выполнения требований, и принятие мер по исправлению положения;

.6 ***повышение информированности в вопросах охраны и повышение бдительности на судне;***

.7 ***обеспечение того, чтобы персонал, ответственный за охрану судна, прошел надлежащую подготовку;***

.8 ***направление сообщений обо всех происшествиях, связанных с охраной;***

.9 ***координация осуществления ПОС с ДЛК и с соответствующим ДЛПС; и***

.10 ***обеспечение того, охранное оборудование, если оно имеется, правильно эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось.***

Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.

Путём собеседования с ЛКС и другими членами экипажа эксперт должен убедиться, что эти задачи и обязанности понятны им как в целом, так и применительно к данному судну.

A/13 Подготовка персонала, учения и занятия по вопросам охраны судна

A/13.1 ДЛК и соответствующий береговой персонал должны обладать знаниями и получить подготовку, с учетом рекомендаций, приведенных в части B Кодекса ОСПС.

B/13.1 ДЛК, соответствующий береговой персонал компании, а также ЛКС должны обладать знаниями и получить подготовку по некоторым или всем следующим вопросам, в зависимости от обстоятельств:

.1 административная деятельность в области охраны;
.2 соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
.3 соответствующие государственное законодательство и правила;
.4 ответственность и функции других организаций в области охраны;
.5 методология ООС;
.6 методы проведения освидетельствований и проверок охраны судна;
.7 судовые и портовые операции и условия;
.8 меры охраны судна и портового средства;
.9 обеспечение готовности и реагирование в чрезвычайных ситуациях и составление планов действий в чрезвычайных ситуациях;
.10 методы подготовки и обучения по вопросам охраны, включая меры и процедуры в области охраны;
.11 обращение с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к вопросам охраны;
.12 знание существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;
.13 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
.14 распознавание, на недискриминационной основе, характерных признаков и манеры поведения людей, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;
.15 способы, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
.16 оборудование и системы охраны и их эксплуатационные ограничения;
.17 методы осуществления проверок, инспекций, контроля и наблюдения;
.18 методы физического досмотра и проверок без вскрытия;
.19 учения и занятия по вопросам охраны, в том числе проводимые совместно с портовыми средствами; и
.20 оценка учений и занятий по вопросам охраны.

A/13.2 ЛКС должно обладать знаниями и получить подготовку с учетом рекомендаций, приведенных в части B Кодекса ОСПС.

B/13.2 Кроме того, ЛКС должно обладать надлежащими знаниями и получить подготовку в некоторых или всех следующих областях, в зависимости от обстоятельств:

.1 план судна;

.2 ПОС и относящиеся к нему процедуры (включая подготовку по принятию ответных мер на основе различных сценариев);
.3 методы управления группами людей и их контроля;
.4 эксплуатация оборудования и систем охраны; и
.5 испытание, калибровка и техническое обслуживание оборудования и систем охраны, при нахождении в море.

На судне должны быть доказательства, что ЛКС получило подготовку по вопросам, указанным в п. А/12.2 Кодекса ОСПС. Эффективность такой подготовки должна быть удостоверена, что может включать собеседование с ЛКС.

А/13.3 Члены судового персонала, имеющие конкретные задачи и обязанности по охране, должны понимать свои обязанности по охране судна, которые описаны в ПОС, а также должны обладать достаточными знаниями и навыками для выполнения порученных им задач с учетом рекомендаций, приведенных в части В Кодекса ОСПС.

В/13.3 Члены судового персонала, имеющие конкретные задачи по охране, должны обладать достаточными знаниями и быть способны выполнять порученные им задачи, включая, в зависимости от обстоятельств, следующие вопросы:

.1 знание существующей угрозы, затрагивающей охрану и ее различных форм;
.2 распознание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
.3 распознание характерных признаков и манеры поведения лиц, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;
.4 способы, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
.5 методы управления группами людей и их контроля;
.6 охранная связь;
.7 знание процедур и планов действий в чрезвычайных ситуациях;
.8 эксплуатация оборудования и систем охраны;
.9 испытание, калибровка и техническое обслуживание оборудования и систем охраны при нахождении в море;
.10 методы проверок, контроля и наблюдения; и
.11 методы физического досмотра людей, личных вещей, багажа, груза и судовых запасов.

В/13.4 Все остальные члены судового персонала должны обладать достаточным знанием соответствующих положений ПОС, включая:

.1 значение различных уровней охраны и вытекающие из этого требования;
.2 знание процедур и планов действий в чрезвычайных ситуациях;
.3 распознание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
.4 распознавание, на недискриминационной основе, характерных признаков и манеры поведения людей, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану; и
.5 способы, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны.

Весь экипаж судна должен пройти ознакомительную подготовку по охране, соответствующую его задачам в отношении охраны. Проведение подготовки должно быть зарегистрировано, чтобы эксперт смог убедиться, что подготовка проводилась уместными способами. Эффективность такой подготовки может быть проверена путём собеседования.

А/13.4 Для обеспечения эффективного выполнения ПОС учения должны проводиться через надлежащие промежутки времени, принимая во внимание тип судна, изменения в составе судового персонала, портовые средства, которые будут использоваться, и другие соответствующие обстоятельства с учетом рекомендаций, приведенных в части В Кодекса ОСПС.

В/13.5 Целью учений и занятий является обеспечение компетентности судового персонала в выполнении всех порученных задач по охране при всех уровнях охраны, а также умения выявлять любые относящиеся к охране недостатки, которые должны быть устранены.

B/13.6 Для обеспечения эффективного выполнения положений ПОС, учения должны проводиться, по меньшей мере, раз в три месяца. Корме того, в случаях единовременной замены более 25% судового персонала лицами, которые в течение последних трех месяцев не принимали участия в каких-либо учениях на данном судне, учения должны проводиться в течение одной недели с даты замены. На этих учениях должны отрабатываться отдельные элементы ПОС, касающиеся, например, видов угрозы, затрагивающей охрану, которые перечислены в пункте 8.9.

Учения и занятия должны проводиться с частотой, указанной в части В Кодекса ОСПС.

A/13.5 ДЛК должно обеспечить эффективную координацию и выполнение ПОС путем участия в занятиях через надлежащие промежутки времени с учетом рекомендаций, приведенных в части В Кодекса ОСПС.

B/13.7 Различного рода занятия, в которых могут участвовать ДЛК, ДЛПС, соответствующие власти Договаривающихся правительств, а также ЛКС, следует проводить, по меньшей мере один раз в течение каждого календарного года, причем промежуток между занятиями не должен превышать 18 месяцев. На этих занятиях должны отрабатываться связь, координация действий, обеспечение ресурсов и принятие ответных мер. Эти занятия могут быть:

.1 полномасштабными или в реальных условиях;
.2 с использованием тренажеров или в виде семинара; или
.3 объединены с другими проводимыми занятиями, такими как занятия по поиску и спасанию или принятию ответных мер в чрезвычайных ситуациях.

B13.8 Участие компании в занятиях, проводимых другим Договаривающимся правительством, должно признаваться Администрацией.

Записи обо всех учениях, проведенных на судне, должны быть доступны, включая и те, в которых в соответствии с п. A/13.5 Кодекса ОСПС принимала участие компания.

От A/14 Охрана портовых сооружений до A/18 Подготовка, учения и занятия по охране портового средства

Следует предусмотреть процесс, по которому судно могло бы получать основную информацию по охране порта до захода в него.

A/19 Проверка судов и оформление свидетельств судам

A/19.1 Проверки

A/19.1.1 Каждое судно, к которому применяется настоящий Кодекс ОСПС, подлежит указанным ниже проверкам:

.1 первоначальной проверке 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 охранного оборудования, охватываемых соответствующими положениями главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, настоящей частью Кодекса ОСПС и одобренным ПОС. Эта проверка должна удостоверять, что система охраны и любое связанное с ней охранное оборудование судна полностью отвечают применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и настоящей части Кодекса ОСПС, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;

.2 проверке для на возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением случаев, когда применяется раздел 19.3. Эта проверка должна удостоверять, что система охраны и любое связанное с ней охранное оборудование судна полностью отвечают применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, настоящей части Кодекса ОСПС и одобренного ПОС, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;

Термин «полностью отвечают», использованный в разделах 19.1.1.1 и 19.1.1.2, означает, что свидетельство не может быть выдано, пока не будут полностью выполнены ВСЕ требования одобренного ПОС, а всё оборудование и системы, связанные с охраной, не будут в наличии и отвечать своему назначению. Если эксперт выявит на основе объективных доказательств несоответствие в одобренном ПОС, об этом следует известить компанию, Администрацию и организацию, одобрившую ПОС. В таких случаях СвОС не следует выдавать, пока не будет продемонстрировано, что система охраны и любое связанное с ней охранное оборудование судна являются во всех отношениях удовлетворительными и что судно соответствует применимым требованиям главы XI–2 Конвенции СОЛАС-74, а также частей A и B Кодекса ОСПС.

.3 ***по меньшей мере, одной промежуточной проверке. Если проводится только одна промежуточная проверка, она должна проводиться между второй и третьей ежегодными датами свидетельства, определение которых дано в правиле I/2(n) Конвенции СОЛАС-74. Промежуточная проверка должна включать осмотр системы охраны и любого связанного с ней охранного оборудования 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 ***любым дополнительным проверкам, определенным Администрацией.***

A/19.1.2 Проверки судов должны проводиться должностными лицами Администрации. Администрация может поручить проведение проверок ПОО, упомянутой в правиле XI-2/1 Конвенции СОЛАС-74.

A/19.1.3 В каждом случае соответствующая Администрация должна полностью гарантировать полноту и эффективность проверки и обеспечить принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

A/19.1.4 Система охраны и связанное с ней охранное оборудование судна после проверки должны поддерживаться в состоянии, отвечающем положениям правил XI-2/4.2 и XI-2/6 Конвенции СОЛАС-74, настоящей части Кодекса ОСПС и одобренному ПОС. После завершения любой проверки согласно разделу 19.1.1 без разрешения Администрации не должно вноситься каких-либо изменений в систему охраны и в любое связанное с ней охранное оборудование.

При первоначальном, промежуточном, возобновляющем и любом дополнительном освидетельствовании эксперт на представительных примерах должен удостовериться, что всё охранное оборудование и системы обслуживаются и калибруются согласно положениям ПОС и инструкциям изготовителя.

A/19.2 Выдача или подтверждение Свидетельства

A/19.2.1 СвОС выдается после первоначальной проверки или проверки для возобновления свидетельства в соответствии с положениями раздела 19.1.

A/19.2.2 Такое свидетельство выдается или подтверждается либо Администрацией, либо ПОО, действующей от имени Администрации.

A/19.2.3 Другое Договаривающееся правительство, по просьбе Администрации, может подвергнуть судно проверке и, если оно убедится в том, что положения раздела 19.1.1 соблюдены, выдать судну СвОС или уполномочить его выдачу и, в зависимости от случая, подтвердить это СвОС или уполномочить его подтверждение в соответствии с настоящим Кодексом ОСПС.

A/19.2.3.1 Экземпляр свидетельства и экземпляр Отчета об освидетельствовании должны направляться как можно скорее запрашивающей Администрации.

А/19.2.3.2 Выданное таким образом свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, и должно иметь такую же силу и получать такое же признание, как и свидетельство, выданное согласно разделу 19.2.2

А/19.2.4 СвОС составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении 1 к части В Кодекса ОСПС. Если используемый в свидетельстве язык не является английским, французским или испанским, то его текст должен включать перевод на один из этих языков.

Дополнительные рекомендации отсутствуют.

А/19.3 Срок действия и действительность свидетельства

А/19.3.1 СвОС выдается на срок, установленный Администрацией, который не должен превышать пяти лет.

По завершении освидетельствования эксперт может выдать свидетельство на срок не более пяти (5) месяцев, для облегчения процесса анализа контролирующей организацией.

А/19.3.2 Если проверка для возобновления свидетельства закончена в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство будет действительно с даты окончания проверки для возобновления Свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

А/19.3.2.1 Если проверка для возобновления свидетельства завершена после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство должно быть действительно с даты завершения проверки для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

А/19.3.2.2 Если проверка для возобновления свидетельства завершена более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство должно быть действительно с даты завершения проверки для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты завершения проверки для возобновления свидетельства.

А/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.

А/19.3.4 Если проверка для возобновления Свидетельства была завершена, а новое свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего свидетельства, Администрация или ПОО, действующая от имени Администрации, могут подтвердить существующее свидетельство и такое свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения срока действия.

А/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, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть проверено, покинуть этот порт в силу такого продления без нового свидетельства. Когда завершена проверка для возобновления свидетельства, новое свидетельство должно быть действительно до даты, не превышающей пяти лет с

даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

A/19.3.6 Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не было продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями настоящего раздела, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока. Когда завершена проверка для возобновления свидетельства, новое свидетельство должно быть действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

A/19.3.7 Если промежуточная проверка завершена до срока, указанного в разделе 19.1.1, то:

- ***.1 дата истечения срока, указанная в свидетельстве, должна быть изменена внесением записи на дату, которая не должна быть не позднее трех лет после даты, на которую была завершена промежуточная проверка;***
- ***.2 дата истечения срока может оставаться без изменения, при условии, что одна дополнительная проверка или более проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между проверками, предписанными разделом 19.1.1.***

A/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 подтверждено в соответствии с разделом 19.1.1.3 и 19.3.7.1, если они применимы;***
- ***.3 если компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, не эксплуатировавшегося этой компанией; и***
- ***.4 если судно передается под флаг другого государства.***

A/19.3.9 В случае если:

- ***.1 судно передается под флаг другого Договаривающегося правительства, Договаривающееся правительство, под флагом которого судно ранее имело право плавать, как можно скорее должно передать принимающей Администрации экземпляры СвОС или всю относящуюся к свидетельству информацию, имевшиеся на судне до его передачи под другой флаг, а также экземпляры имевшихся актов проверки; или***
- ***.2 компания, принявшая на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое ранее ею не эксплуатировалось, передающая компания должна в возможно короткий срок передать принимающей компании копии всей информации, относящейся к СвОС, или облегчающей проверки, предписываемые разделом 19.4.2.***

A/19.4 Оформление Временного свидетельства

A/19.4.1 Свидетельства, упомянутые в разделе 19.2, должны выдаваться, только в том случае, если Администрация, выдающая свидетельство, полностью убедится, что судно отвечает требованиям раздела 19.1. Однако, после 1 июля 2004 года для:

- ***.1 судна, не имеющего свидетельства, или судна при его поставке или до его ввода или повторного ввода в эксплуатацию;***
- ***.2 судна, плавающего под флагом одного Договаривающегося правительства, которое передается под флаг другого Договаривающегося правительства;***
- ***.3 судна, плавающего под флагом государства, не являющегося Договаривающимся правительством, которое передается под флаг Договаривающегося правительства; или***

.4 компании, принимающей на себя ответственность за эксплуатацию судна, ранее ею не эксплуатировавшегося;

до тех пор, пока не выдано упомянутое в разделе 19.2 свидетельство, Администрация может разрешить выдачу Временного СвОС судна по форме, представленной в Дополнении 1 настоящей части Кодекса ОСПС.

Если судно возвращается в управление компании после "разумного" срока пребывания под управлением другой компании, от Администрации следует получить подтверждение относительно уместности выдачи временных свидетельств.

A/19.4.2 Временное СвОС должно выдаваться, только в том случае, если Администрация или ПОО, от имени Администрации, установила, что:

.1 ООС, требуемая настоящей частью Кодекса ОСПС завершена;
.2 экземпляр ПОС, отвечающего требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, находится на борту, был представлен для рассмотрения и одобрения и осуществляется на судне;
.3 на судне установлена ССОО, отвечающая требованиям правила XI-2/6 Конвенции СОЛАС-74, если она требуется;
.4 ДЛК:
.1 убедилось в том, что:

.1 ПОС рассмотрен на предмет соответствия настоящей части Кодекса ОСПС;
.2 ПОС представлен на одобрение; и
.3 ПОС осуществляется на судне; и

.2 определило необходимые мероприятия, включая организацию проведения учений, занятий и внутренних проверок, которые позволяют ДЛК удостовериться в том, что в пределах 6 месяцев судно успешно пройдет требуемую проверку в соответствии с разделом 19.1.1.1;
.5 проведены мероприятия по проведению требуемых проверок согласно разделу 19.1.1.1;

На судне должны быть доказательства того, что компания намерена в ближайшие три месяца провести внутреннюю проверку охраны и представить судно для получения полносрочного свидетельства в пределах срока действия Временного СвОС.

.6 капитан, ЛКС и другие члены персонала судна, имеющие специальные задачи по охране, знают свои задачи и обязанности, установленные в настоящей части Кодекса ОСПС и соответствующие положения ПОС, имеющегося на борту, а также обеспечены такой информацией на рабочем или понятном для членов персонала судна языке или языках; и
.7 ЛКС удовлетворяет требованиям настоящей части Кодекса ОСПС.

A/19.4.3 Временное СвОС может быть выдано Администрацией или ПОО, уполномоченной действовать от ее имени.

A/19.4.4 Временное СвОС должно действовать в течение шести месяцев или до даты выдачи свидетельства, предусмотренного разделом 19.2, смотря по тому, какая из дат наступит раньше; и не может продлеваться.

A/19.4.5 Никакое Договаривающееся правительство не может уполномочить выдачу судну другого последующего Временного СвОС, если, по мнению Администрации или ПОО одной из целей, преследуемых судном или компанией, при обращении за таким свидетельством, является избежание полного соответствия главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и настоящей части Кодекса ОСПС после истечения срока действия первоначального Временного СвОС, указанного в разделе 19.4.4.

A/19.4.6 Для целей правила XI-2/9 Конвенции СОЛАС-74, Договаривающиеся правительства, до принятия Временного СвОС в качестве действительного свидетельства, могут убедиться в том, что требования разделов 19.4.2.4 – 19.4.2.6 выполнены.

Лист учета изменений

Идентификационный номер Изменения	Дата изменения	№ документа СЭД «Тезис»	Номера измененных пунктов

gost.e-ecolog.ru