РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

УТВЕРЖДАЮ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
РОССИЙСКОГО МОРСКОГО
РЕГИСТРА СУДОХОДСТВА
APPROVED
GENERAL DIRECTOR
RUSSIAN MARITIME
REGISTER OF SHIPPING

Н.А. РЕШЕТОВ
RESHETOV N.A.

"25" января 2006

Система освидетельствования судов в соответствии с требованиями Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС) /

Certification System of the Ships in Compliance with the Requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code)

НД/ND № 2-080101-011-R-E

НАЧАЛЬНИК
ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ-
РАЗРАБОТЧИКА
HEAD OF THE DEPARTMENT RESPONSIBLE
FOR ELABORATION
OF THE DOCUMENT

МИХАЙЛОВ А.С.
MIKHAYLOV A.S.

"25" января 2006

Санкт- Петербург
Saint - Petersburg
2006

gost.e-ecolog.ru

Предисловие / Preamble

1. РАЗРАБОТАНА службой по освидетельствованию систем управления безопасностью и охраны компаний и судов (службой УБО) Главного управления РС.

1. DEVELOPED by the RHO Safety and Security Management Verification Division.

2. УТВЕРЖДАЕТСЯ генеральным директором РС.

2. APPROVED by the RS General Director.

3. ВВОДИТСЯ в действие с даты подписания.

3. IMPLEMENTED since the date of approval.

4. ВВОДИТСЯ в действие взамен НД № 2-080101-011-R-E, утвержденного генеральным директором РС 28.01.2004.

4. IMPLEMENTED supersede ND No. 2-080101-011-R-E approved by the RS General Director 28.01.2004.

5. ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ПРОВЕРКА производится службой УБО Главного управления РС с интервалом, не превышающим 12 месяцев.

5. PERIODICAL REVIEW is carried out by the RHO Safety and Security Management Verification Division with the interval not exceeding 12 months.

6. ИЗМЕНЕНИЯ разрабатываются по результатам применения Системы в РС или при изменении требований нормативных документов, на основании которых разработана Система.

6. AMENDMENTS are developed upon the results of the application of the System in RS or when the requirements of the normative documents, on the basis of which this System has been developed, are changed.

7. КОНТРОЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР документа в электронной форме можно получить, обратившись по адресам:

7. THE CONTROLLED COPY of the document in electronic format is available at:

1) gost.e-ecolog.ru , для подразделений РС;

1) gost.e-ecolog.ru , for the RS Locations;

2) gost.e-ecolog.ru , для подразделений ГУР.

2) gost.e-ecolog.ru , for the RHO Locations.

Лист учета изменений / Record of amendments

№ п/п	Идентификационный номер изменения, дата утверждения изменения/ ID of change, date	Перечень измененных и дополненных пунктов / changed items
1	041-01-16243 от 02.06.06	ЧАСТЬ IV, п. 7.13, ЧАСТЬ VII, табл. VII.1, п. 4 п. 6 и п. 8, ЧАСТЬ VIII ... ЧАСТЬ XII, ЧАСТЬ XI
2	041-01-24060 от 17.08.06	ЧАСТЬ IV; ЧАСТЬ VIII, табл. VII.1; п. 3 и п. 8
3	041-01-8097 от 20.03.07	Предисловие, п. 7; ЧАСТЬ V, п. 9.22; ЧАСТЬ VIII, п. 1.3, табл. VII.1, п. 1.5, п. 4.2.9, п.п. 9.7...9.9, раздел 11
4	041-01-5235 от 21.02.08	ЧАСТЬ VIII, Табл. VIII.1, п. 4.2.6.1, п. 4.2.8.3.1, а также сноска внизу станицы в конце первого абзаца п. 4.2.8.7

Содержание / Contents

ЧАСТЬ I. Область распространения и применение / PART I. Scope and application 8
ЧАСТЬ II. Нормативные ссылки / PART II. References 9
ЧАСТЬ III. Определения и сокращения / PART III. Definitions and abbreviations 10
1 Определения / Definitions 10
2 Сокращения / Abbreviations 18
ЧАСТЬ IV. Руководство по совмещению освидетельствований по МКУБ и по ОСПС и выравниванию сроков действия СвУБ и СвОС / PART IV. Guidelines for ISM Code and ISPS Code aligned audits and SMC and ISSC expiration dates alignment 19
1 Введение / Preamble 19
2 Определения / Definitions 19
3 Проведение совмещенных освидетельствований по МКУБ и по ОСПС на борту / Conducting aligned ISM Code & ISPS Code Shipboard Audits 19
4. Выравнивание СвУБ и СвОС путем проведения совмещенных освидетельствований / Aligned SMC and ISSC through aligned audits 20
ЧАСТЬ V. Руководство по освидетельствованию охраны судов в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС / PART V. Guidelines for Verification of the Ship Security in Compliance with the Requirements of the ISPS Code 21
1 Введение / Introduction 22
2 Критерии освидетельствования / Criteria for verification 23
3 Обязанности компании / Obligations of the Company 38
4 Оценка охраны судна / Ship security assessment 39
5 Одобрение Плана охраны судна / Ship Security Plan approval 40
6 Освидетельствование судов / Verification of ships 42
7 Выдача и подтверждение Международного свидетельства об охране судна / Issuance and endorsement of the International Ship Security Certificate 46
8 Выдача временных свидетельств / Interim certification 49
9 Одобрение плана, освидетельствования и отчеты / Plan approval, verification audits and reports 50
10 Обязанности, связанные с освидетельствованиями / Responsibilities pertaining to verifications 54
11 Аннулирование свидетельств / Withdrawal of certification 55
12 Действия, связанные с должным образом уполномоченным Договаривающимся правительством лицом (ДОУ) / Action by a Duly Authorised Officer (DAO) of a Contracting Government 56
Приложение А / Appendix A Выдача Временного СвОС / Issue of an Interim ISSC 57
Приложение Б / Appendix B Применение Кодекса ОСПС к плавучим хранилищам / Application of the ISPS Code to FPSOs and FSUs 58

Часть VI. Руководство для экспертов по освидетельствованию охраны судов в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС / Part VI. Guidelines for Auditors for Verification of the Ship Security in Compliance with the Requirements of the ISPS Code 59
1 Область распространения и применение / Scope and application 60
1.1 Применение компаниями Кодекса ОСПС / Application of the ISPS Code by Companies 60
1.2 Процесс освидетельствования / Certification Process 61
1.3 Редакционные принципы / Editorial Principles 61
2 Глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 / SOLAS-74 Chapter XI-2 Специальные меры по усилению охраны на море / Special Measures to Enhance Maritime Security 62
Правило 1 / Regulation 1 Определения / Definitions 62
Правило 2 / Regulation 2 Применение / Application 62
Правило 3 / Regulation 3 Обязанности Договаривающихся правительств в отношении охраны / Obligations of Contracting Governments with respect to security 63
Правило 4 / Regulation 4 Требования к компаниям и судам / Requirements for Companies and ships 65
Правило 5 / Regulation 5 Специфичная ответственность компаний / Specific responsibility of Companies 67
Правило 6 / Regulation 6 Судовая система охранного оповещения / Ship security alert system 69
Правило 7 / Regulation 7 Угроза для судов / Threats to ships 70
Правило 8 / Regulation 8 Свобода действий капитана в вопросах безопасности и охраны судна / Master's discretion for ship safety and security 73
Правило 9 / Regulation 9 Меры, связанные с контролем и выполнением требований / Control and compliance measures 74
Правило 10 / Regulation 10 Требования к портовым средствам / Requirements for port facilities 86
Правило 11 / Regulation 11 Соглашения об альтернативных мерах в области охраны / Alternative security agreements 89
Правило 12 / Regulation 12 Равноценные меры в области охраны / Equivalent security arrangements 91
Правило 13 / Regulation 13 Представление информации / Communication of information 92
3 Часть A / Part A Международный Кодекс по охране судов и портовых средств / International Code for the Security of Ships and of Port Facilities 96
Преамбула / Preamble 96
1. Общие положения / General 101
A/1.1 Введение / Introduction 101
A/1.2 Цели / Objectives 102
A/1.3 Функциональные требования / Functional requirements 103
A/2 Определения / Definitions 104
A/3 Применение / Application 104

A/4 Обязанности Договаривающихся правительств / Responsibilities of Contracting Governments 106
A/5 Декларация об охране / Declaration of Security 114
A/6 Обязанности компании / Obligations of the Company 117
A/7 Охрана судов / Ship security 118
A/8 Оценка охраны судна / Ship security assessment 121
A/9 План охраны судна / Ship Security Plan 128
A/10 Записи / Records 151
A/11 Должностное лицо компании, ответственное за охрану / Company Security Officer 152
A/12 Лицо командного состава судна, ответственное за охрану / Ship Security Officer 153
A/13 Подготовка персонала, учения и занятия по вопросам охраны судна / Training, drills and exercises on ship security 155
ЧАСТЬ VII. Передача права проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС (TOSCA) / PART VII. Transfer of ISPS Code Certification (TOSCA) 168
1 Введение / Introduction 169
2 Обязательства принимающего общества и передача сведений / Gaining Society's Obligations and Reporting 172
3 Обязательства теряющего общества и передача сведений / Losing Society's Obligations and Reporting 174
4 Другие требования / Other Requirements 174
Приложение А / Annex A Перечень линий связи / List of Contact Points 175
Приложение Б / Annex B Форма TOSCA / Form TOSCA (информационное / for information) 176
ЧАСТЬ VIII. Положение по применению требований Администраций флага при проведении освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС / PART VIII. Regulations for Application of the Flag Administration Requirements During ISPS Code Certification 178
1 Общие положения / General 179
2 Особенности национальных требований Грузии / Features of Georgia national requirements 183
3 Особенности национальных требований Доминики / Features of Dominica national requirements 184
4 Особенности национальных требований Кипра / Features of Cyprus national requirements 188
5 Особенности национальных требований Коморских островов / Features of the UNION of COMOROS national requirements 200
6 Особенности национальных требований Либерии / Features of Liberia national requirements 201
7 Особенности национальных требований Литвы / Features of Lithuania national requirements 205
8 Особенности национальных требований Мальты / Features of Malta's national requirements 209

9 Особенности национальных требований России / Features of Russia national requirements 227
Приложение А / Appendix A Акт проверки системы охраны судна / Report on the Ship Security System Verification 232
Приложение Б / Appendix B Контрольный лист проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования / Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Verification 233
Приложение В / Appendix C Контрольный лист промежуточной проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования / Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Intermediate Verification 235
Приложение Г / Appendix D Замечания, выявленные при проверке системы охраны судна / Remarks Revealed at Verification of the Ship Security System 243
10 Особенности национальных требований Сен Винсента и Гренадин / Features of Saint Vincent and the Grenadines national requirements 244
11 Особенности национальных требований Эстонии / Features of the national requirements of Estonia 245
ЧАСТЬ IX. Проверки. Контроль / PART IX. Verifications. Checking 252
ЧАСТЬ X. Ресурсы / PART X. Resources 252
ЧАСТЬ XI. Распределение ответственности и полномочий / PART XI. Responsibility. Authorities 253
ЧАСТЬ XII. Отчетные документы / PART XII. Records 256
ЧАСТЬ XIII. Конфиденциальность / PART XIII. Confidentiality 258

ЧАСТЬ I. Область распространения и применение / PART I. Scope and application

1. Настоящим документом устанавливаются следующие процедуры:

1) рассмотрения и одобрения ПОС;

2) проведения освидетельствования на соответствие требованиям Кодекса ОСПС;

3) выдачи Временных, первоначальных, и возобновленных СвОС.

4) проведения промежуточного освидетельствования;

5) аннулирования действия свидетельства.

2. Данный документ применяется РС, действующим в качестве ПОО и выдающим СвОС по запросу Компании, а также и от имени Администрации, после введения в силу Кодекса ОСПС главой XI – 2 Конвенции СОЛАС-74.

3. Объем освидетельствования, проводимого в соответствии с данным документом, должен быть ограничен требованиями главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, части А Кодекса ОСПС с учетом п.п. 8.1 - 13.8 части В Кодекса ОСПС.

4. Данный документ является нормативным для руководителя РС 031, отделов ГУР 002, 003, 009, 011, 022, 025, 028, 041, подразделений РС 100, 200, исключая 250 и 271.

1. This document establishes the procedures for:

1) review and approval of SSPs;

2) verification for compliance with the requirements of the ISPS Code;

3) issuance of Interim, Initial and Renewal ISSCs;

4) intermediate verification;

5) withdrawal of certification.

2. This document is to be used by RS, acting as an RSO, issuing an ISSC when requested by a Company, as well as when acting on behalf of the Administration during the mandatory implementation of the ISPS Code under **SOLAS**-74 Chapter XI – 2.

3. The scope of the verification carried out under this document shall be restricted to the Requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and ISPS Code part A, taking into account ISPS Code part B/8.1 to 13.8.

4. This document is normative for RS Manager No. 031, RHO Departments Nos. 002, 003, 009, 011, 022, 025, 028, 041, RS Regional Offices Nos. 100, 200, excluding 250 and 271.

ЧАСТЬ II. Нормативные ссылки / PART II. References

При разработке Системы учтены требования следующих нормативных документов:

1) Конвенция СОЛАС-74, глава V "Безопасность мореплавания";

2) Конвенция СОЛАС-74, глава IX "Управление безопасной эксплуатацией судов";

3) Конвенция СОЛАС-74, глава XI-2 "Специальные меры по усилению охраны на море";

4) Резолюция ИМО А.739(18). "Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации";

5) Резолюция ИМО А.739(18), Приложение, Дополнение 1 "Минимальные стандарты для признанных организаций, действующих от имени Администрации";

6) Резолюция ИМО А789(19). "Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации по освидетельствованию и выдаче свидетельств";

7) Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС);

8) Процедурное требование МАКО № 24 "Процедурные требования по освидетельствованиям на соответствие Кодексу ОСПС";

9) Рекомендации МАКО «Руководство для морских экспертов по охране по Кодексу ОСПС»;

10) Процедурное требование МАКО № 27 "Передача права проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС (TOSCA)";

While developing the System the requirements of the following normative documents have been taken into consideration:

1) **SOLAS**-74, chapter V "Safety of navigation";

2) **SOLAS**-74, chapter IX "Management for the Safe Operation of Ships";

3) **SOLAS**-74, chapter XI-2 "Special measures to enhance maritime security";

4) IMO resolution A.739(18). Guidelines for the Authorisation of Organizations Acting On Behalf of the Administration;

5) IMO resolution A.739 (18), Annex, Annex 1 "Minimum Standards for Recognized Organizations Acting on Behalf of the Administration";

6) IMO resolution A.789(19). Specifications on the Survey and Certification Functions of Recognized Organizations Acting on Behalf of the Administration;

7) International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code);

8) IASC Procedural Requirement No. 24 "Procedural Requirements for ISPS Code Certification";

9) IASC Recommendation "Guidance on the ISPS Code for Maritime Security Auditors";

10) IACS Procedural Requirement No. 27 "Transfer of ISPS Code Certification (TOSCA)";

ЧАСТЬ III. Определения и сокращения / PART III. Definitions and abbreviations

1 Определения / Definitions

В настоящем документе применяются следующие определения.

1.1 **Конвенция СОЛАС-74** означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками.

1.2 **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:

.1 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

.2 поправки к части В Кодекса ОСПС принимаются Комитетом по безопасности на море (КБМ) в соответствии с положениями его процедуры.

1.3 **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;

Термин «Администрация» обозначает в рамках Кодекса ОСПС часть правительства страны, ведающую торговыми судами, плавающими под флагом этой страны. Термин «назначенный орган власти» обозначает часть правительства, отвечающую за охрану портовых сооружений, подпадающих под его юрисдикцию, а термин «договаривающееся правительство» обозначает любую часть правительства, в том числе «Администрацию» и «назначенный орган власти».

In the present document the following definitions have been applied.

1.1 **SOLAS-74** means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

1.2 **International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code** means the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities consisting of part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as may be amended by the International Maritime Organisation (IMO), provided that:

.1 amendments to part A of the ISPS Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with article VIII of **SOLAS**-74 concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I; and

.2 amendments to part B of the ISPS Code are adopted by the Maritime Safety Committee (MSC) in accordance with its rules of procedure.

1.3 **Designated Authority** means the organization(s) or the administration(s) identified, within the Contracting Government, as responsible for ensuring the implementation of the provisions of chapter XI-2 of **SOLAS**-74 pertaining to port facility security and ship/port interface, from the point of view of the port facility.

Throughout the ISPS Code the term "Administration" is used to refer to that part of a Government with responsibilities for merchant shipping flying their Flag, "Designated Authority" refers to that part of a Government with responsibilities for Port Facility Security under their jurisdiction and "Contracting Government" is used to refer to any part of the Government, including the "Administration" or the "Designated Authority".

1.4 **Оценка охраны судна (ООС)** означает выявление факторов, которые могут представлять угрозу с точки зрения выполнения основных операций на судне, существующих мер охраны и недостатков инфраструктуры, политики и процедур.

1.4 **Ship security assessment (SSA)** means the identification of the possible threats to key ship board operations, existing security measures and weaknesses in the infrastructure, policies and procedures.

1.5 **План охраны судна (ПОС)** означает план, разработанный для обеспечения применения на судне мер, предназначенных для защиты находящихся на судне людей, груза, грузовых транспортных средств, грузовых помещений или самого судна от рисков нарушения охраны.

1.5 **Ship Security Plan (SSP)** means a plan developed to ensure the application of measures on board the ship designed to protect persons on board, the cargo, cargo transport units, ship's stores or the ship from the risks of a security incident.

1.6 **Система охраны** означает существующую на борту судна систему, посредством которой внедряются процедуры, документация и необходимые записи, обеспечивающие подтверждение соответствия требованиям Кодекса ОСПС.

1.6 **Security system** is the system in place on board the ship which implements the procedures, documentation and required records which are examined to verify compliance with the requirements of the ISPS Code.

1.7 **Охранное оборудование** – оборудование, используемое при выполнении мер охраны, указанных в ПОС.

1.7 **Security Equipment** is equipment used in the implementation of the security measures specified in the SSP.

1.8 **Лицо командного состава, ответственное за охрану судна (ЛКС)** – лицо на судне, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение ПОС и связь с ДЛК, а также ДЛПС. Ничто не препятствует назначению капитана качестве ЛКС.

1.8 **Ship Security Officer (SSO)** means the person on board the ship, accountable to the Master, designated by the Company as responsible for the security of the ship, including implementation and maintenance of the SSP and for the liaison with the CSO and the PFSO. It does not prevent the master from being appointed as the SSO.

1.9 **Компания** означает компанию, определенную в правиле IX/1 Конвенции СОЛАС-74;

1.9 **Company** means a Company as defined in **SOLAS**-74 regulation IX/1.

1.10 **Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК)** – лицо на берегу, назначенное компанией для разработки и пересмотра ПОС, поддержания связи с ДЛПС и ЛКС.

1.10 **Company Security Officer (CSO)** means the person ashore designated by the company to develop and revise the SSP and for liaison with the PFSO and the SSO.

При всей схожести данного определения с термином «назначенное лицо», используемым в МКУБ, в нём нет слов «на берегу». Это сделано с учётом того, что в некоторых случаях капитан является также владельцем судна, а компания не имеет береговой инфраструктуры. В подобных случаях капитан может совмещать функции ДЛК и ЛКС.

Although this definition is similar to that for the "Designated Person" in the ISM Code, the word "ashore" is not included. This will clarify the matter with regard to instances where the Master is also the owner of the vessel and there is no company infrastructure ashore. In such cases the Master may be the CSO and the SSO.

1.11 Одно и то же физическое лицо может быть в любой комбинации ДЛК, ЛКС и капитаном.

1.11 Any combination of CSO, SSO and master may be the same physical person.

1.12 **Портовое средство** означает район, определенный Договаривающимся правительством или назначенным органом власти, где происходит взаимодействие судно/порт. Данный район включает якорные стоянки, места ожидания причала и подходы с моря, соответственно.

1.12 **Port facility** is a location, as determined by the Contracting Government or by the Designated Authority, where the ship/port interface takes place. This includes areas such as anchorages, waiting berths and approaches from seaward, as appropriate.

1.13 Термин **Договаривающееся правительство**, когда он используется в правилах 3, 4, 7 и с 10 по 13, включает и **Назначенный орган власти**.

1.13 The term "**Contracting Government**", when used in regulations 3, 4, 7, 10, 11, 12 and 13 includes a reference to the "**Designated Authority**".

1.14 **План охраны портового средства (ПОПС)** означает план, разработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, людей, грузов, грузовых транспортных единиц и судовых запасов от рисков нарушения охраны.

1.14 **Port Facility Security Plan (PFPS)** means a plan developed to ensure the application of measures designed to protect the port facility and ships, persons, cargo, cargo transport units and ship's stores within the port facility from the risks of a security incident.

1.15 **Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (ДЛПС)** означает лицо, назначенное ответственным за разработку, применение и пересмотр плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава и с должностными лицами компании, ответственными за охрану.

1.15 **Port Facility Security Officer (PFSO)** means the person designated as responsible for the development, implementation, revision and maintenance of the PFSP and for liaison with the SSOs and CSOs

1.16 **Декларация об охране** означает соглашение, достигнутое между судном и, либо портовым средством, либо другим судном, с которыми оно будет взаимодействовать, оговаривающее меры по охране каждой стороны.

1.16 **Declaration of Security** means an agreement reached between a ship and either a port facility or another ship with which it interfaces specifying the security measures each will implement.

1.17 **Взаимодействие судно/порт** означает взаимодействие, которое происходит, когда на судно прямым и непосредственным образом оказывают влияние действия, связанные с перемещением людей, товаров или предоставлением портовых услуг судну.

1.17 **Ship/port interface** means the interactions that occur when a ship is directly and immediately affected by actions involving the movement of persons, goods or the provisions of port services to or from the ship.

1.18 **Деятельность судно – судно** означает любую деятельность, не относящуюся к портовому средству, но связанную с передачей с судна на судно грузов или людей.

1.18 **Ship to ship activity** means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or persons from one ship to another.

1.19 **Инцидент, угрожающий охране** означает любое преднамеренное подозрительное действие, угрожающее охране судна, в том числе ПБУ и высокоскоростного судна, или охране портового средства, или взаимодействию судно/порт, или деятельности судно - судно.

1.19 **Security incident** means any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship, including a mobile offshore drilling unit and a high-speed craft, or of a port facility or of any ship/port interface or any ship to ship activity.

1.20 **Уровень охраны** означает квалификацию степени риска того, что инцидент, угрожающий охране, может произойти или произойдет.

1.20 **Security level** means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur.

1.21 **Уровень охраны 1** означает уровень, при котором поддерживаются минимально применимые меры по обеспечению охраны.

1.21 **Security level 1** means the level, for which minimum appropriate protective security measures shall be maintained at all times.

1.22 **Уровень охраны 2** означает уровень, при котором, из-за повышенного риска возникновения происшествия, в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.

1.22 **Security level 2** means the level, for which appropriate additional protective security measures shall be maintained for a period of time as a result of heightened risk of a security incident.

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

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

1.24 **Судно** применительно к Кодексу ОСПС включает в себя самоходные передвижные буровые установки (ПБУ) и высокоскоростные суда, как определено в правиле XI-2/1 Конвенции СОЛАС-74.

1.24 **Ship** when used in the ISPS Code, includes self propelled mobile offshore drilling units (MODU) and high-speed craft as defined in regulation XI-2/1 **SOLAS**-74.

1.25 Термин **все суда**, когда он используется в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74, означает любое судно, к которому применяется данная глава.

1.25 The term "**all ships**", when used in **SOLAS**-74 chapter XI-2, means any ship to which this chapter applies.

1.26 **Признанная организация по охране (ПОО)** означает организацию, имеющую практический опыт в вопросах охраны и обладающую надлежащим знанием судовых и портовых операций, уполномоченную на проведение оценки или проверки, или одобрения, или освидетельствования, требуемых главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или частью А Кодекса ОСПС.

1.26 **Recognized Security Organization (RSO)** means an organization with appropriate expertise in security matters and with appropriate knowledge of ship and port operations authorized to carry out an assessment, or a verification, or an approval or a certification activity, required by this chapter or by part A of the ISPS Code.

1.27 **Освидетельствование** означает проверку ПОС и связанных с ним процедур, проверку рабочего состояния судовой системы оповещения и типичного образца относящегося к ней охранного оборудования и средств наблюдения, упомянутых в ПОС.

1.27 **Verification** means the audit of the SSP and associated procedures, checking the operational status of the ship security alert system and a representative sample of associated security and surveillance equipment and systems mentioned in the SSP.

1.28 **Международное свидетельство об охране судна (СвОС)** означает документ выдаваемый ГУР на судно и удостоверяющий, что система охраны и любое оборудование, относящееся к охране судна, находятся во всех отношениях в удовлетворительном состоянии и что судно удовлетворяет применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.

1.28 **International Ship Security Certificate (ISSC)** means a document, which is issued by RHO to a ship and certifies that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of **SOLAS**-74 and part A of the ISPS Code.

1.29 **Краткосрочное свидетельство об охране судна** означает документ удостоверяющий, что система охраны и оборудование, относящееся к охране судна, находятся во всех отношениях в удовлетворительном состоянии и что судно удовлетворяет применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС. Выдается на срок, не превышающий пять (5) месяцев.

1.29 **Short-Term International Ship Security Certificate** means a document, which certifies that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of **SOLAS**-74 and part A of the ISPS Code. ISSC is issued with validity not exceeding five (5) months.

1.30 **Временное свидетельство об охране судна (Временное СвОС)** означает документ выдаваемый главным экспертом, выполнившим освидетельствование охраны судна, отвечающего требованиям п. 19.4.2 части А Кодекса ОСПС;

1.30 **Interim Ship Security Certificate (Interim ISSC)** means a document issued by a Lead Auditor which carries out verification of the ship which complies with the requirements of part A/19.4.2 of the ISPS Code;

1.31 **Объективное свидетельство** означает количественную или качественную информацию, отчетные документы или установленные факты, которые относятся к охране судна, получены на основании наблюдения, измерения или испытания и могут быть проверены.

1.31 **Objective evidence** means qualitative or quantitative information, records or statements of fact pertaining to security, which is based on observation, measurement or test and which can be verified.

1.32 **Наблюдение** означает факт, установленный в период освидетельствования охраны судна и подтвержденный объективным свидетельством, который в дальнейшем может привести к возникновению недостатка.

1.32 **Observation** means a statement of fact made during ship security verification and substantiated by objective evidence, which may lead to a failure in the future.

1.33 **Недостаток** означает невыполнение установленного требования или предмет неуместный на судне, что выявлено во время иное, чем первоначальное или возобновляющее освидетельствование либо освидетельствование для выдачи Временного СвОС.

1.33 **Failure** means the non-fulfillment of a specified requirement or the subject matter is inappropriate for the ship which is identified at times other than at an initial or renewal verification for the issue of an ISSC or a verification for the issue of an Interim ISSC.

1.34 **Ежегодная дата** означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия соответствующего документа или свидетельства.

1.34 **Anniversary date** means the day and month of each year that corresponds to the date of expiry of the relevant document or certificate.

1.35 **Эксперт** – сотрудник РС, надлежащим образом обученный в соответствии с НД №2-080501-006-R-E, чтобы выполнять одобрение плана и освидетельствование охраны.

1.35 **Auditor** means a member of the RS personnel duly trained in accordance with ND №2-080501-006-R-E to carry out plan approval and verification audits.

1.36 **Главный эксперт** означает морского эксперта по охране, которому поручено руководить группой, состоящей из двух или более экспертов, отвечающих требованиям НД №2-080501-006-R-E.
Если одобрение Плана и/или освидетельствование охраны проводятся одним экспертом, он выполняет обязанности главного эксперта.

1.36 **Lead Auditor** means a maritime security auditor who is authorized to lead a team of two or more Auditors as specified in ND №2-080501-006-R-E.

If the same auditor performs Plan approval and/or verification audit, he is responsible as Lead Auditor at that.

1.37 **Судовая система охранного оповещения (ССОО)** – установленная на борту система, либо сопряженная с другим радио и/или навигационным оборудованием, либо независимая (сокращенно – ССОО-НЗ в данном документе), полностью отвечающая функциональным требованиям пп. 6.2—6.4 главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, а также эксплуатационным требованиям, указанным в резолюции ИМО MSC.147(77).

1.37 **Ship Security Alert System (SSAS)** means a system installed on board, either interfaced with another onboard radio installation, or self-contained (abbreviated to SSAS-SC in this document), fully complying with the functional requirements of SOLAS XI-2/6.2-6.4 and the performance criterion of IMO MSC.147(77).

1.38 **Автоматическая идентификационная система (АИС)** означает то, что требуется правилом V/19 Конвенции СОЛАС-74.

1.38 **Automatic Identification System (AIS)** means that required by **SOLAS**-74 regulation V/19.

1.39 **Журнал непрерывной регистрации истории судна (ЖНР)** означает то, что требуется правилом XI-1/5 Конвенции СОЛАС-74.

1.39 **Continuous Synopsis Record (CSR)** means that required by **SOLAS**-74 regulation XI-1/5.

1.40 **Правило** означает правило Конвенции СОЛАС-74.

1.40 **Regulation** means a regulation of **SOLAS**-74.

1.41 **Глава** означает главу Конвенции СОЛАС-74.

1.41 **Chapter** means a chapter of **SOLAS**-74.

1.42 **Раздел** означает раздел части А Кодекса ОСПС.

1.42 **Section** means a section of part A of the ISPS Code.

1.43 **Параграф** означает параграф части В Кодекса ОСПС.

1.43 **Paragraph** means a paragraph of part B of the ISPS Code.

1.44 **Навалочное судно** означает навалочное судно, определенное в правиле IX/1.6 Конвенции СОЛАС-74.

1.44 **Bulk carrier** means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6. of **SOLAS**-74.

1.45 **Танкер-химовоз** означает танкер-химовоз, определенный в правиле VII/8.2 Конвенции СОЛАС-74.

1.45 **Chemical tanker** means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2 of **SOLAS**-74.

1.46 **Газовоз** означает газовоз, определенный в правиле VII/11.2 Конвенции СОЛАС-74.

1.46 **Gas carrier** means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2 of **SOLAS**-74.

1.47 **Высокоскоростное судно** означает судно, определенное в правиле X/1.2 Конвенции СОЛАС-74.

1.47 **High-speed craft** means a craft as defined in regulation X/1.2 of **SOLAS**-74.

1.48 **Передвижная буровая установка** означает передвижную буровую установку с механическими средствами движения, определенную в правиле IX/1 Конвенции СОЛАС-74., не находящуюся на месте разработки.

1.48 **Mobile offshore drilling unit** means a mechanically propelled mobile offshore drilling unit, as defined in regulation IX/1 of **SOLAS**-74., not on location.

1.49 **Нефтяной танкер** означает нефтяной танкер, определенный в правиле II-1/2.12 Конвенции СОЛАС-74.

1.49 **Oil tanker** means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12 of **SOLAS**-74.

1.50 **Общество МАКО** – член или ассоциированный член Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО).

1.50 **IACS Society** – Member or Associate of International Association of Classification Societies (IACS).

1.51 **Принимающее общество** (**ПрО**) означает Общество МАКО, которое получает запрос о передаче права проведения освидетельствований судна на соответствие Кодексу ОСПС от другого Общества МАКО.

1.51 **Gaining Society** (**GS**) means an IACS Society that receives a request for the transfer of ISPS Code certification for a ship from another IACS Society.

1.52 **Теряющее общество** (**ТО**) означает Общество МАКО, которое передает право проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС.

1.52 **Losing Society** (**LS**) means an IACS Society from which ISPS Code certification is being transferred.

1.53 **Совмещенные освидетельствования** – освидетельствования по МКУБ и по ОСПС, проводимые совместно друг с другом как указано в п. 6.13 Части V данного документа.

1.53 **Aligned Audits** means ISM and ISPS audits conducted in conjunction with each other as stated in 6.13 of Part V of this document.

1.54 **Выравнивание** – совмещение дат окончания сроков действия свидетельств, СвУБ и СвОС, как указано в п. 7.13 Части V данного документа.

1.54 **Alignment** means aligning the expiry dates of certificates, SMC and ISSC, as stated in 7.13 of Part V of this document.

1.55 **Совмещенное свидетельство** – свидетельство или свидетельства, СвУБ и/или СвОС, срок действия которого должен совпадать с тем, где необходимо достичь выравнивания.

1.55 **Adjusted Certificate** is the certificate or certificates, either SMC and/or ISSC, which will have its expiration date adjusted so as to achieve alignment.

2 Сокращения / Abbreviations

В настоящем документе применяются следующие сокращения.	In the present document the following abbreviations have been applied.
1) **ГУР** – Главное управление РС.	1) **RHO** – RS Head Office.
2) **ДЛК** – должностное лицо компании, ответственное за охрану.	2) **CSO** – Company Security Officer.
3) **ДЛПС –** должностное лицо портового средства, ответственное за охрану.	3) **PFSO –** Port Facility Security Officer.
4) **ДОУ** – должным образом уполномоченное лицо.	4) **DAO** – Duly Authorised Officer.
5) **ЖНР** – Журнал непрерывной регистрации истории судна.	5) **CSR** – Continuous Synopsis Record.
6) **ИМО** – Международная морская организация.	6) **IMO** – International Maritime Organization.
7) **ИЭЗ** – исключительная экономическая зона.	7) **EEZ** – Exclusive Economic Zone.
8) **КБМ** – Комитет по безопасности на море	8) **MSC** – Maritime Safety Committee
9) **Кодекс ОСПС** – Международный кодекс по охране судов и портовых средств.	9) **ISPS Code** – International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.
10) **ЛКС** – лицо командного состава, ответственное за охрану.	10) **SSO** – Ship Security Officer.
11) **МАКО** – Международная ассоциация классификационных обществ.	11) **IACS** – International Association of Classification Societies.
12) **ООС** – оценка охраны судна.	12) **SSA** – ship security assessment.
13) **ПО** – признанная организация.	13) **RO** – Recognized Organization.
14) **ПОО** – признанная организация по охране.	14) **RSO** – Recognized Security Organization.
15) **ПОП** – Письмо об одобрении ПОС.	15) **PAL** – Plan Approval Letter.
16) **ПОПС** – План охраны портового средства.	16) **PFSP** - Port Facility Security Plan.
17) **ПОС** – План охраны судна.	17) **SSP** – Ship Security Plan.
18) **ПрО** – принимающее общество.	18) **GS** – Gaining Society.
19) **ПХПО** – плавучее хранилище с переработкой и отгрузкой.	19) **FPSO** – Floating Production, Storage and Offloading Unit.
20) **ПХр** – плавучее хранилище.	20) **FSU** – Floating Storage Unit.
21) **РС** – Российский морской регистр судоходства.	21) **RS** – Russian Maritime Register of Shipping.
22) **СвОС** – Свидетельство об охране судна.	22) **ISSC** – International Ship Security Certificate.
23) **СМБ** – Служба морской безопасности.	23) **MSS** - Maritime Security Service.
24) **ССОО** – судовая система охранного оповещения.	24) **SSAS** – ship security alert system.
25) **ССОО-НЗ** – независимая ССОО	25) **SSAS-SC** – Self-Contained SSAS
26) **ТО** – теряющее общество.	26) **LS** – Losing Society.

ЧАСТЬ IV. Руководство по совмещению освидетельствований по МКУБ и по ОСПС и выравниванию сроков действия СвУБ и СвОС / PART IV. Guidelines for ISM Code and ISPS Code aligned audits and SMC and ISSC expiration dates alignment

1 Введение / Preamble

1.1 Данная часть Системы освидетельствования судов в соответствии с требованиями Международного кодека по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС) Российского морского регистра судоходства (РС) основывается на положениях Рекомендации МАКО № 92 "Руководство по совмещению освидетельствований по МКУБ и по ОСПС и выравниванию сроков действия СвУБ и СвОС".

1.1 This Part of Certification System of the Ships in Compliance with the Requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) of Russian Maritime Register of Shipping (RS) based on the provisions of IASC Recommendation No. 92 "Guidelines for ISM Code and ISPS Code aligned audits and SMC and ISSC expiration dates alignment".

1.2 Данная часть документа дает рекомендации, применяемые в случае запроса Компанией о совмещении освидетельствований по МКУБ и по ОСПС или выравнивании дат окончания действия Свидетельства об управлении безопасностью и Международного свидетельства об охране.

1.2 This Part of document contain the recommendations applicable when a Company requests alignment of ISM Code and ISPS Code audits or alignment of the expiry dates of the Safety Management Certificate and the International Ship Security Certificate.

2 Определения / Definitions

См. раздел 1 части III "Определения и сокращения" настоящего документа.

See section 1 Definition of part III "Definitions and abbreviations" of this document.

3 Проведение совмещенных освидетельствований по МКУБ и по ОСПС на борту / Conducting aligned ISM Code & ISPS Code Shipboard Audits

3.1 Если Компания выбирает одно Общество для проведения совмещенных освидетельствований:

3.1 When the Company selects a single Society to provide aligned audits:

.1 Главный эксперт должен иметь квалификацию в соответствии с требованиями ПТ 10 и ПТ 25 как по МКУБ, так и по ОСПС;

.1 The lead auditor must be qualified for both ISM Code and ISPS Code certifications, in accordance with the requirements of PR 10 and PR 25;

.2 Общество должно иметь от Администрации флага полномочия на проведение освидетельствований как по МКУБ, так и по ОСПС;

.2 The Society must be authorized to conduct both the ISM Code audit and ISPS Code audit by the Flag Administration;

.3 Процедуры передачи права проведения освидетельствований по МКУБ и/или по ОСПС применяются в соответствии с ПТ 18 и ПТ 27;

.3 TCMS and/or TOSCA apply as appropriate and in accordance with PR 18 and PR 27;

.4 При совмещенных освидетельствованиях должны быть проверены все элементы МКУБ и/или ОСПС для выдачи совмещенного(-ых) свидетельства (свидетельств);

.4 All elements of the ISM Code and/or ISPS Code shall be covered in the aligned audits relative to the adjusted certificate(s);

.5 Результаты совмещенных освидетельствований должны быть зафиксированы, а отчеты о них представлены отдельно и в соответствии с ПТ 9 и ПТ 24.

.5 Results of the aligned audits shall be documented and reported separately and in accordance with PR 9 and PR 24.

3.2 Любое изменение срока действия совмещенного свидетельства требует проведения полного возобновляющего освидетельствования так, чтобы срок его действия не перемещался назад, а при выравнивании не терялось ни одно освидетельствование, назначенное или наступающее в то время, когда гармонизация будет завершена.

3.2 Any change in the expiration date of the adjusted certificate requires a full renewal verification to be carried out, unless the expiration date of the adjusted certificate(s) is(are) moved backwards and provided that the adjustment does not circumvent any audit due or coming due at the time that the harmonization is completed.

4. Выравнивание СвУБ и СвОС путем проведения совмещенных освидетельствований / Aligned SMC and ISSC through aligned audits

4.1 После успешного завершения выравнивания новое свидетельство(-а) должно(-ны) быть выдано(-ы), или существующее свидетельство(-а) заменено(-ы) чтобы достичь выравнивания.

4.1 Upon successful completion of the alignment, the new certificate(s) is(are) to be issued or the existing certificate(s) replaced as needed to achieve alignment.

ЧАСТЬ V. Руководство по освидетельствованию охраны судов в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС / PART V. Guidelines for Verification of the Ship Security in Compliance with the Requirements of the ISPS Code

1 Введение / Introduction

1.1 Данная часть Системы освидетельствования судов в соответствии с требованиями Международного кодека по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС) Российского морского регистра судоходства (РС) основывается на положениях Процедурного требования МАКО № 24 "Процедурные требования по освидетельствованиям на соответствие Кодексу ОСПС".

1.1 This Part of Certification System of the Ships in Compliance with the Requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) of Russian Maritime Register of Shipping (RS) based on the provisions of IASC Procedural Requirement No. 24 "Procedural Requirements for ISPS Code Certification".

1.2 Данная часть документа обеспечивает РС методами и критериями для выдачи Международного свидетельства об охране судна (СвОС) на судно после освидетельствования его системы охраны и любого относящегося к охране оборудования, на которое распространяются применимые положения Кодекса ОСПС и одобренного Плана охраны судна (ПОС). Цель освидетельствования состоит в том, чтобы гарантировать, что система охраны и относящееся к охране судна оборудование полностью соответствуют Кодексу ОСПС и находятся в удовлетворительном состоянии.

1.2 This Part of document provides the RS with the methods and criteria for issuing an International Ship Security Certificate (ISSC) to a ship upon verification of its security system and any associated security equipment covered by the relevant provisions of the ISPS Code and the approved Ship Security Plan (SSP). The objective of the verification is to ensure that the security system and associated security equipment of the ship fully comply with the ISPS Code and are in satisfactory condition.

1.3 РС может проводить одобрение ПОС или поправок к ним, а также освидетельствования, необходимые для выдачи СвОС от имени Администрации. Свидетельства должны соответствовать форме, согласованной с Администрацией флага.

1.3 The RS may conduct approval of SSPs or amendments thereto and verification of SSPs necessary for issuing an ISSC on behalf of an Administration. Certificates will comply with the format required by the flag Administration.

1.4 Когда Компания желает передать процесс проведения освидетельствования на соответствие Кодексу ОСПС от одного классификационного общества – члена МАКО другому классификационному обществу – члену МАКО, оба классификационных общества должны следовать положениям Процедурного требования МАКО, см. ЧАСТЬ VI. Передача права проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС (TOSCA) настоящего документа.

1.4 When a Company wishes to transfer the ISPS certification from one member Society to another member Society, both Societies shall follow the IASC Procedural Requirement, see PART VI. Transfer of ISPS Code Certification (TOSCA) of this document.

2 Критерии освидетельствования / Criteria for verification

2.1 Критерии освидетельствования в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС должны согласовываться с применимыми разделами главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.

2.1 Criteria for verification of compliance with the requirements of the ISPS Code shall be in accordance with the applicable sections of **SOLAS**-74 XI-2 and the ISPS Code part A.

2.2 РС должен проводить освидетельствование на соответствие требованиям Кодекса ОСПС в соответствии с требованиями параграфов 3-5 приложения 1 циркуляра КБМ 1074.

2.2 RS performing verification for compliance with the requirements of the ISPS Code shall meet the requirements of MSC/Circ. 1074, Appendix 1, paragraphs 3 to 5.

А именно, РС, как ПОО, выполняющая освидетельствование на соответствие требованиям Кодекса ОСПС компетентна в:

Namely, RS as RSO performing verification for compliance with the requirements of the ISPS Code has competence in:

1) применимых аспектах охраны;
2) применении знаний в отношении судовых и портовых операций, в том числе проектирования и постройки судов;
3) оценке вероятных рисков в отношении охраны, которые могут возникать в процессе эксплуатации судов, включая взаимодействие судно/порт, и знание способов снижения таких рисков;
4) способности поддерживать и повышать уровень квалификации персонала;
5) способности непрерывно контролировать надёжность своего персонала;
6) проведении соответствующих мероприятий для предотвращения несанкционированного разглашения или доступа к материалам, имеющим отношение к безопасности;
7) применении требований главы XI-2, а также частей А и В Кодекса ОСПС и соответствующих международных и национальных законодательных норм и требований по охране; и
8) применении знаний о существующих угрозах охране и моделях их реализации;
9) распознавании и выявлении оружия, опасных веществ и устройств;
10) способности, позволяющей без дискриминации выявить, по особенностям и манере поведения, лиц, которые могут представлять угрозу для безопасности;
11) применении знаний о приёмах, используемых для того чтобы обойти меры охраны;

1) relevant aspects of security;
2) appropriate knowledge of ship and port operations, including knowledge of the ship design and construction;
3) assessment of the likely security risks that could occur during vessel operations including the ship/port interface and how to minimize such risks;
4) maintaining and improving the expertise of the personnel;
5) monitoring the continuing trustworthiness of their personnel;
6) appropriate measures to avoid unauthorized disclosure of, or access to, security sensitive material;
7) the requirements of chapter XI-2 and parts A and B of the ISPS Code and relevant international and national legislation and security requirements;
8) current security threats and patterns;
9) recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
10) recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioral patterns of persons who are likely to threaten security;
11) techniques used to circumvent security measures;

12) оборудовании и системах охраны и наблюдения, и их эксплуатационных возможностях.

2.3 Если РС в качестве ПОО вовлечен в проведение ООС или разработку ПОС или поправок к нему для конкретного судна, то из-за конфликта интересов, РС не будет принимать полномочия для одобрения ПОС или проведения освидетельствования данного конкретного судна.

2.4 Перед тем, как одобрять ПОС или выдавать СвОС, РС ввел у себя документированную систему аттестации и непрерывного повышения знаний и квалификации экспертов, которые будут выполнять данную работу, в соответствии с НД № 2-080501-006-R-E.

2.5 Только эксперты, аттестованные в соответствии с требованиями НД № 2-080501-006-R-E, должны выполнять одобрение и проводить освидетельствование.

2.6 Перед тем, как одобрять ПОС или выдавать СвОС, РС ввел у себя документированную систему, обеспечивающую проведение процесса освидетельствования в соответствии с данным документом. Помимо прочего, такая система включает в себя процедуры и инструкции по:

- заключению соглашений с компаниями в отношении их судов;
- планированию и выполнению одобрения ПОС и проведению освидетельствований;
- информированию о результатах одобрения ПОС и проведения освидетельствований;
- выдаче Временных и полносрочных СвОС.

2.7 Одобрение ПОС и освидетельствование на соответствие требованиям Кодекса ОСПС, как установлено, должны состоять в следующем:

- определить от имени Администрации, удовлетворяет ли ПОС и/или поправки к нему положениям для трёх уровней охраны, предусмотренных Кодексом ОСПС;
- установить соответствие Кодексу ОСПС непосредственно на судах;
- определить эффективность внедрения ПОС.

12) security and surveillance equipment and systems and their operational limitations.

2.3 If RS, as an RSO has been involved in either the conduct of the SSA or the development of the SSP for a specific ship, or of any amendments, RS shall not, due to conflict of interest, accept authorisation to approve the SSP or conduct verifications for certification for that specific ship.

2.4 RS approving a SSP or issuing an ISSC have implemented a documented system for the qualification and continuous updating of the knowledge and competence of auditors who are to perform such approval or verification in compliance with ND № 2-080501-006-R-E.

2.5 Only auditors who are qualified as required by ND № 2-080501-006-R-E shall carry out approvals and verification.

2.6 RS approving a SSP or issuing an ISSC have implemented a documented system ensuring that the certification process is performed in compliance with this document. This system, inter alia, include procedures and instructions for the following:

- contract agreements with companies in respect of their ships;
- scheduling and performing SSP approvals and verifications;
- reporting results from SSP approvals and verifications;
- issuance of Interim and full term ISSC certificates.

2.7 SSP approval and verification to the ISPS Code as adopted shall:

- determine that the SSP and/or amendments have met provisions for the three security levels as defined by the ISPS Code on behalf of the Administration;
- determine compliance of the ISPS Code on board ships;
- determine the effectiveness of the implementation of the SSP on board ships.

2.8 Процессы, относящиеся к одобрению ПОС и освидетельствованию охраны судов на соответствие Кодексу ОСПС, изложены на рис. 1 - 4 в виде граф-схем алгоритмов:

- граф-схема алгоритма общего взаимодействия РС с компанией (ГСА 1 – рис. V.1);
- граф-схема алгоритма одобрения Плана охраны судна (ГСА 2 – рис. V.2);
- граф-схема алгоритма первоначального освидетельствования охраны судна (ГСА 3 – рис. V.3);
- граф-схема алгоритма последующего освидетельствования охраны судна (ГСА 4 – рис. V.4).

2.8 Processes concerning the SSP approval and verification of the ship security for compliance with the requirements of the ISPS Code are represented in Figs. 1 –4 in the form of flow-charts:

- flow-chart of the RS relationship with a Company (FCH 1 – Fig. V.1);
- flow-chart of the SSP approval (FCH 2 – Fig. V.2);
- flow-chart of the initial verification of the ship security (FCH 3 – Fig. V.3);
- flow-chart of the subsequent initial verification of the ship security (FCH 4 – Fig. V.4).

2.9 Минимальные требования к сценариям проведения освидетельствований по Кодексу ОСПС приведены в таблице V-1.

2.9 For minimum requirements for ISPS Code certification scenarios, refer to Table V-1.

2.10 Формы документов, относящиеся к процессам одобрения ПОС и освидетельствования охраны судов на соответствие Кодексу ОСПС приведены на сайте для персонала РС (см. п. 7 Предисловия).

2.10 Forms concerning the processes on the SSP approval and verification of the ship security for compliance with the requirements of the ISPS Code are given at the RS site for the personnel (see Preamble p. 7).

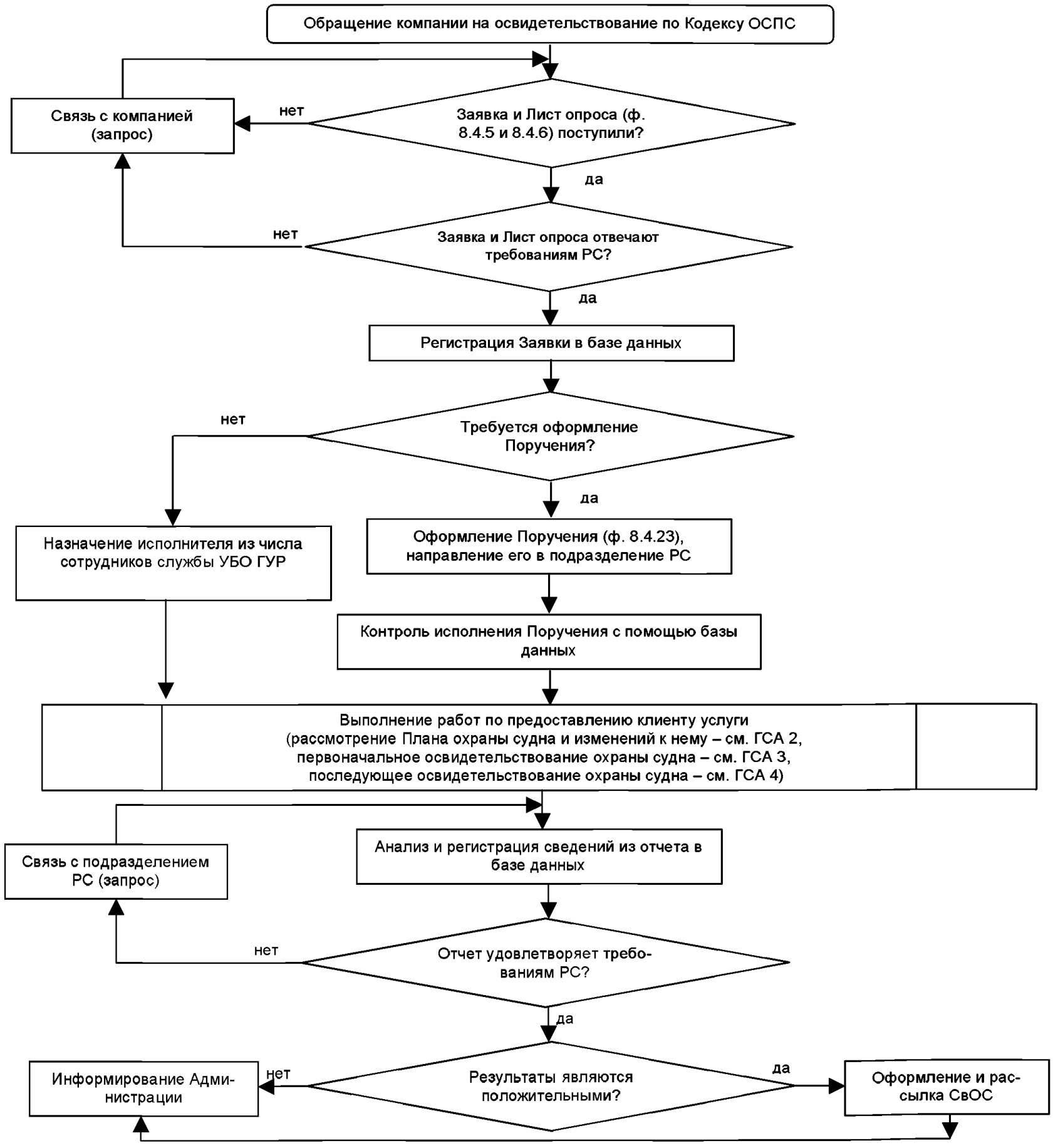


Рис. V.1 Граф-схема алгоритма общего взаимодействия РС с компанией (ГСА 1)

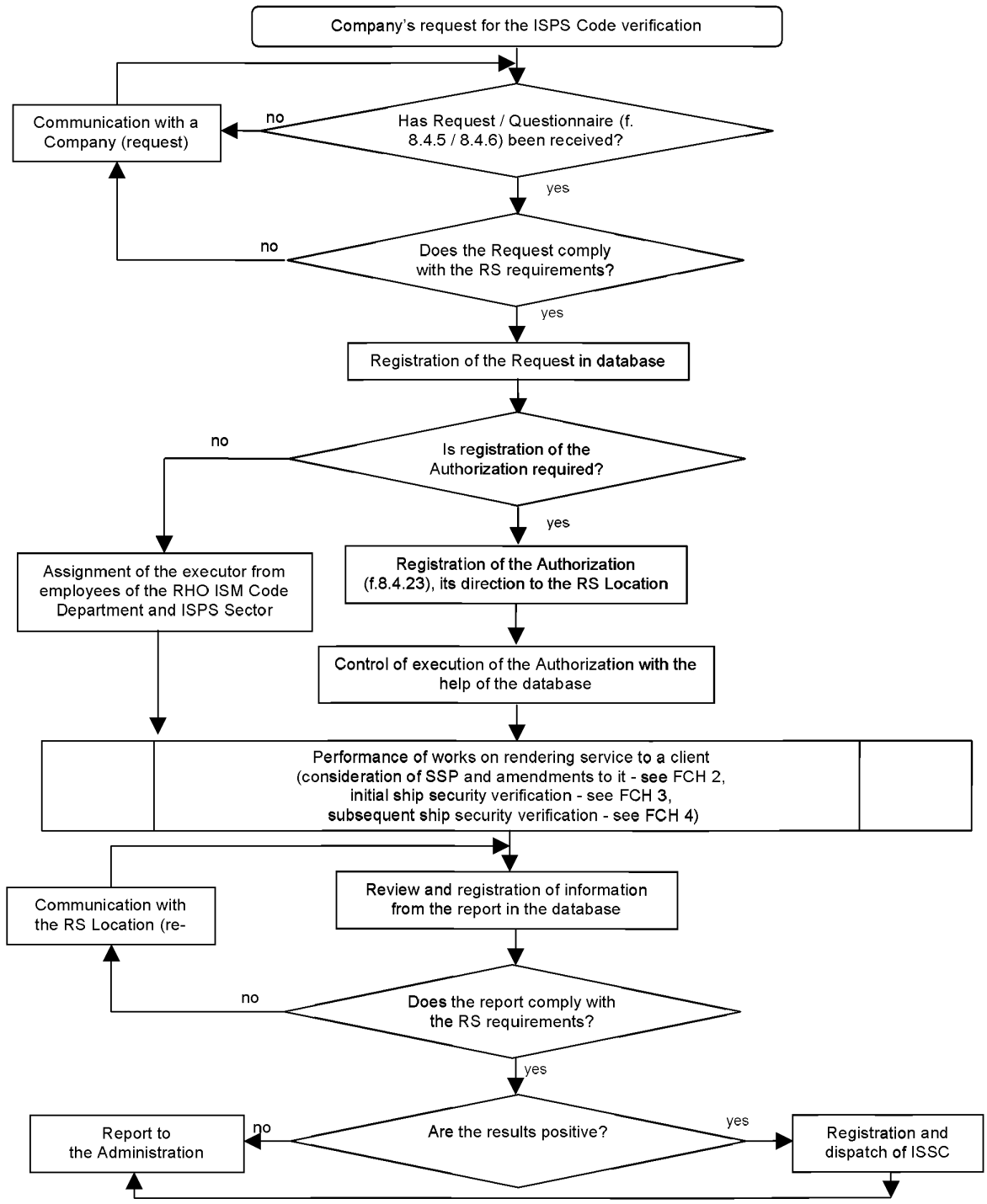


Fig. V.1 Flow-chart of the RS relationship with a Company (FCH 1)

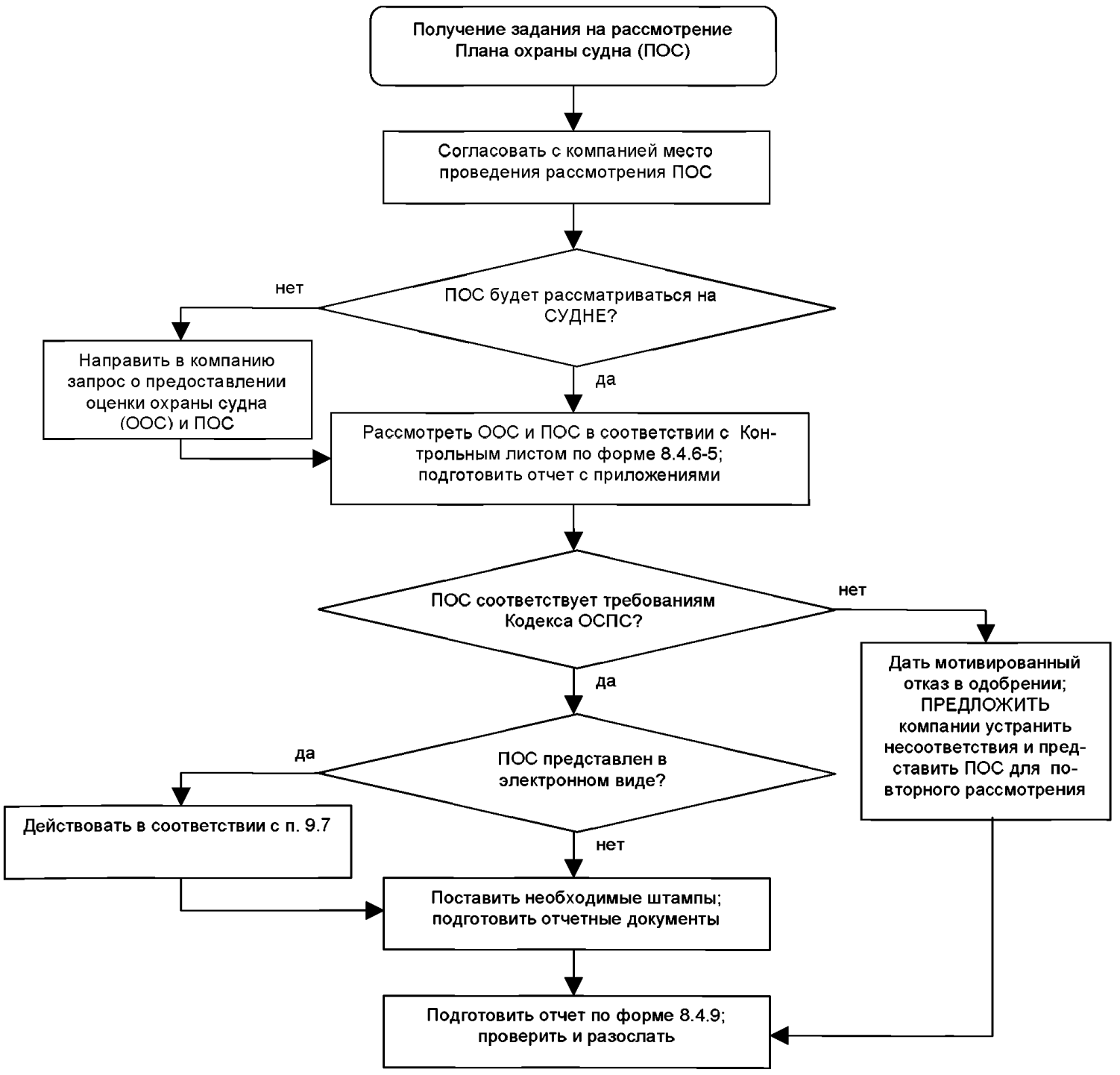


Рис. V.2 Граф-схема алгоритма рассмотрения и одобрения Плана охраны судна (ГСА 2)

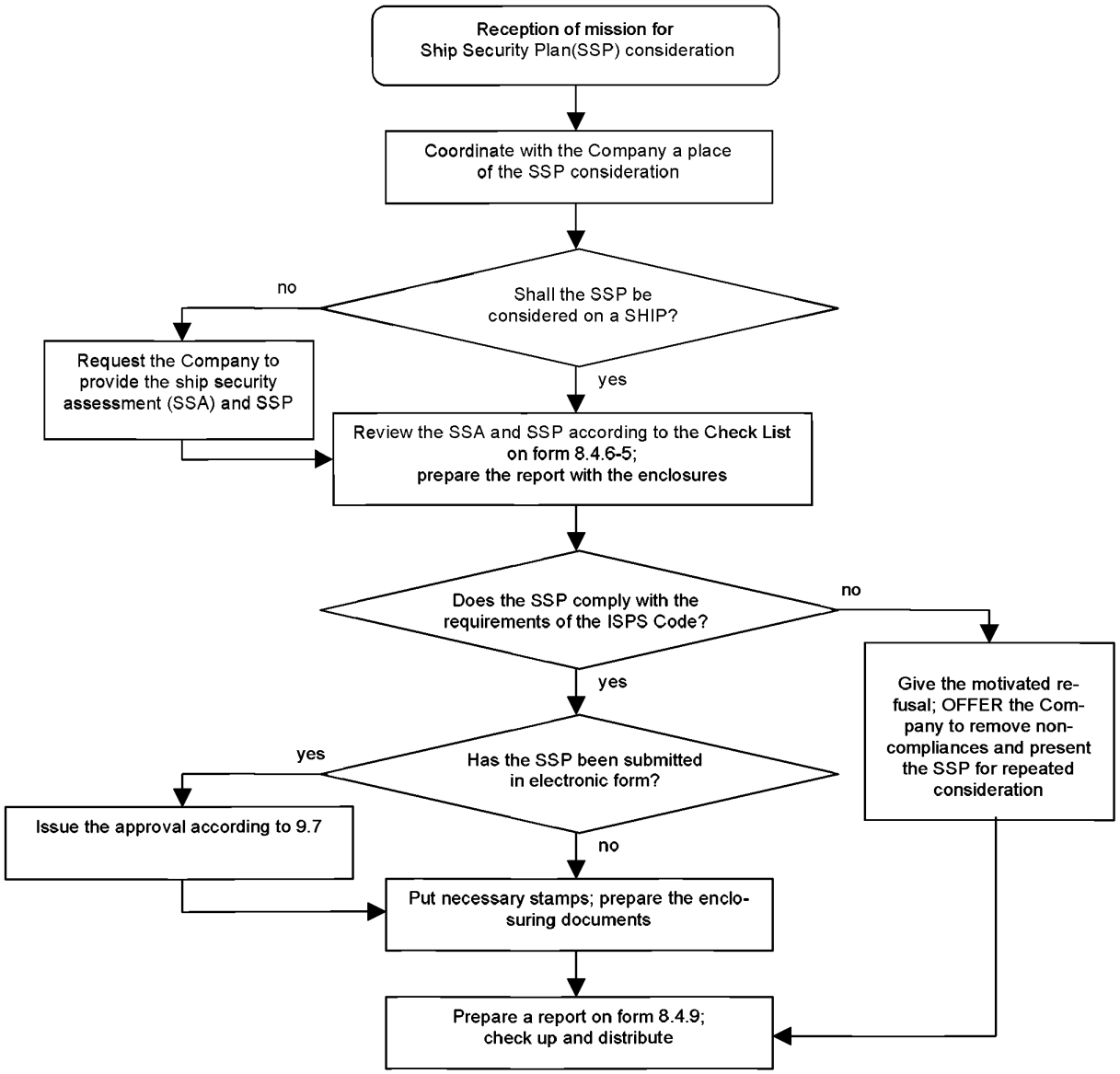
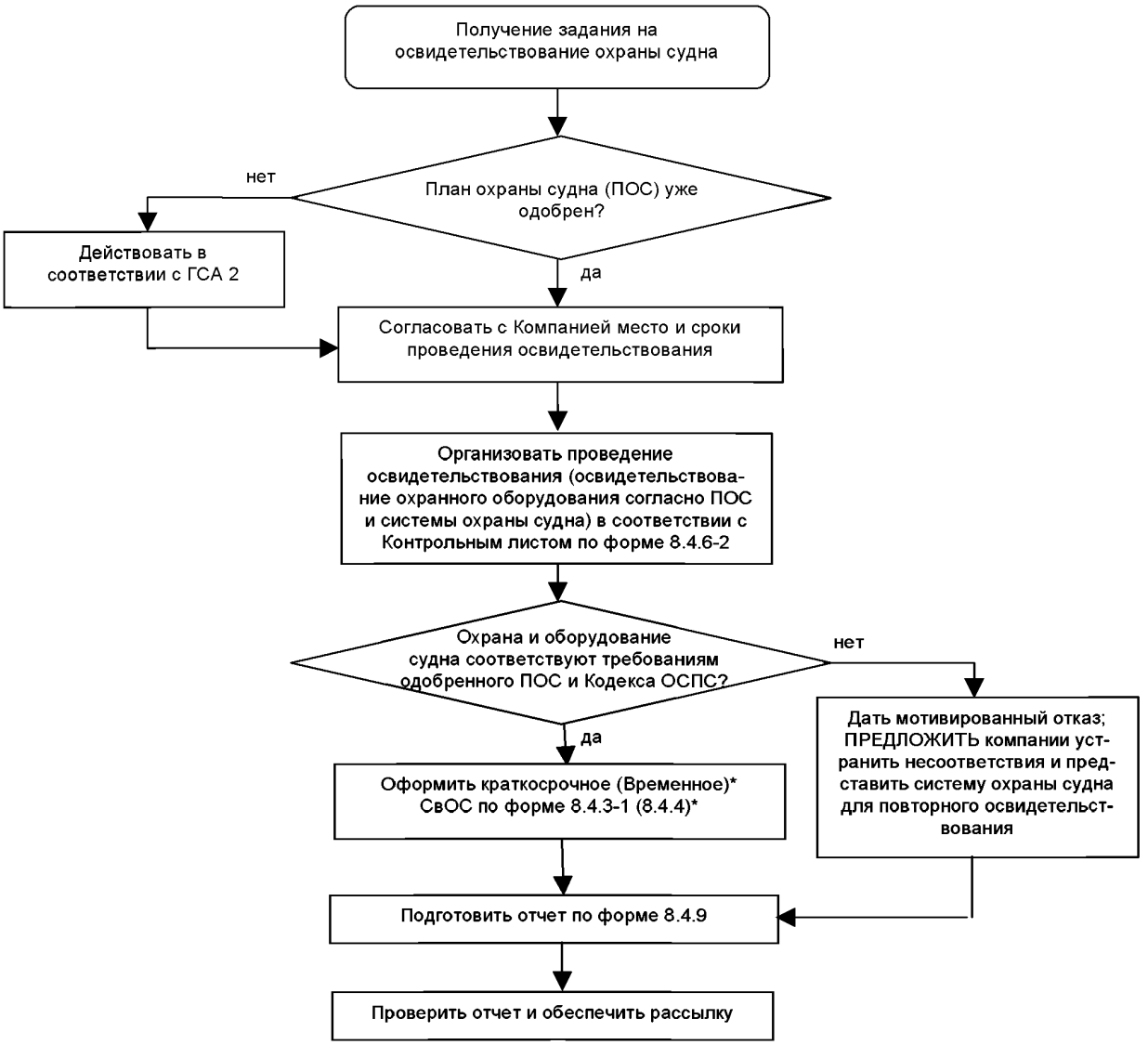
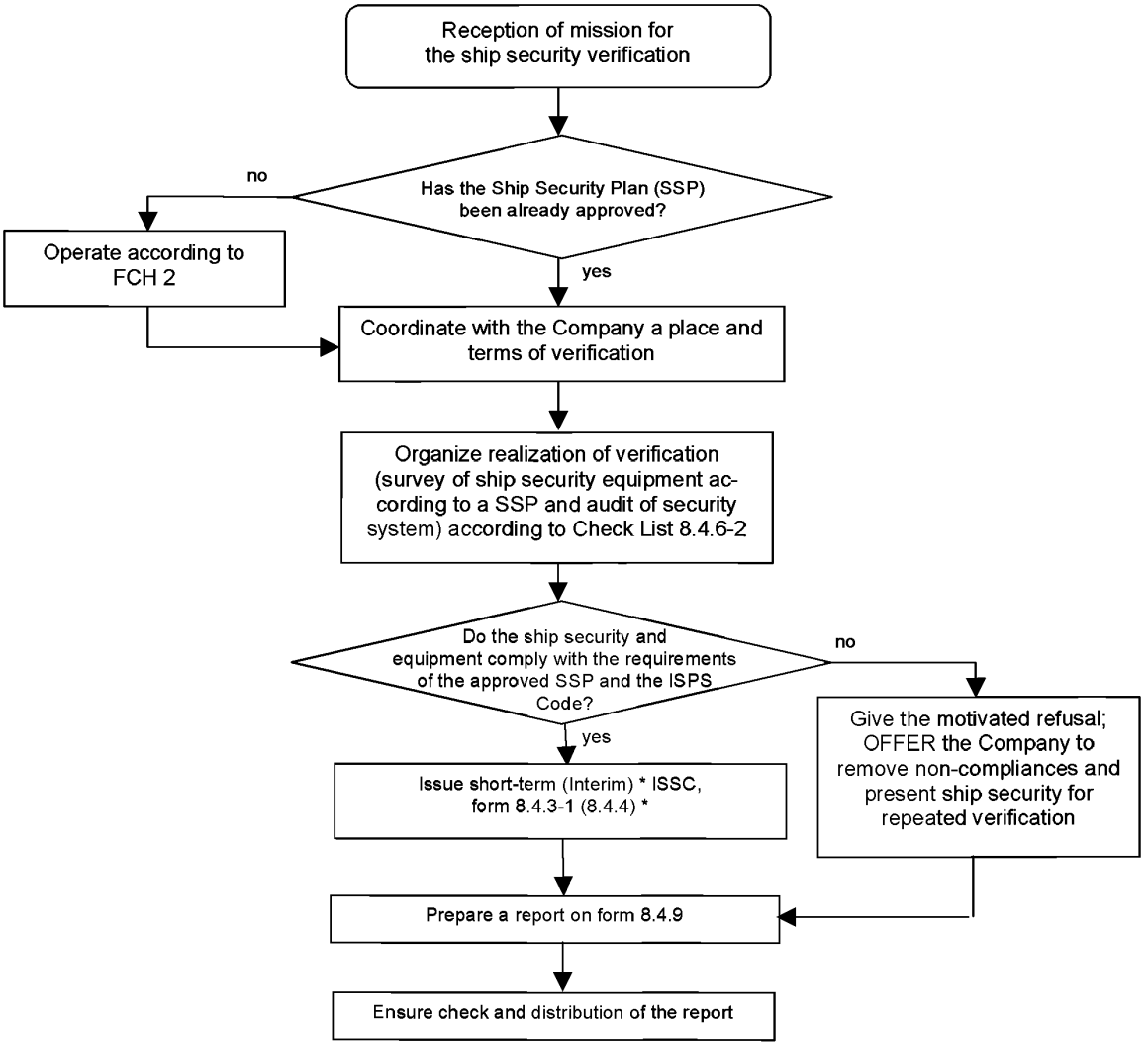


Fig. V.2 Flow-chart of the Ship Security Plan review and approval (FCH 2)



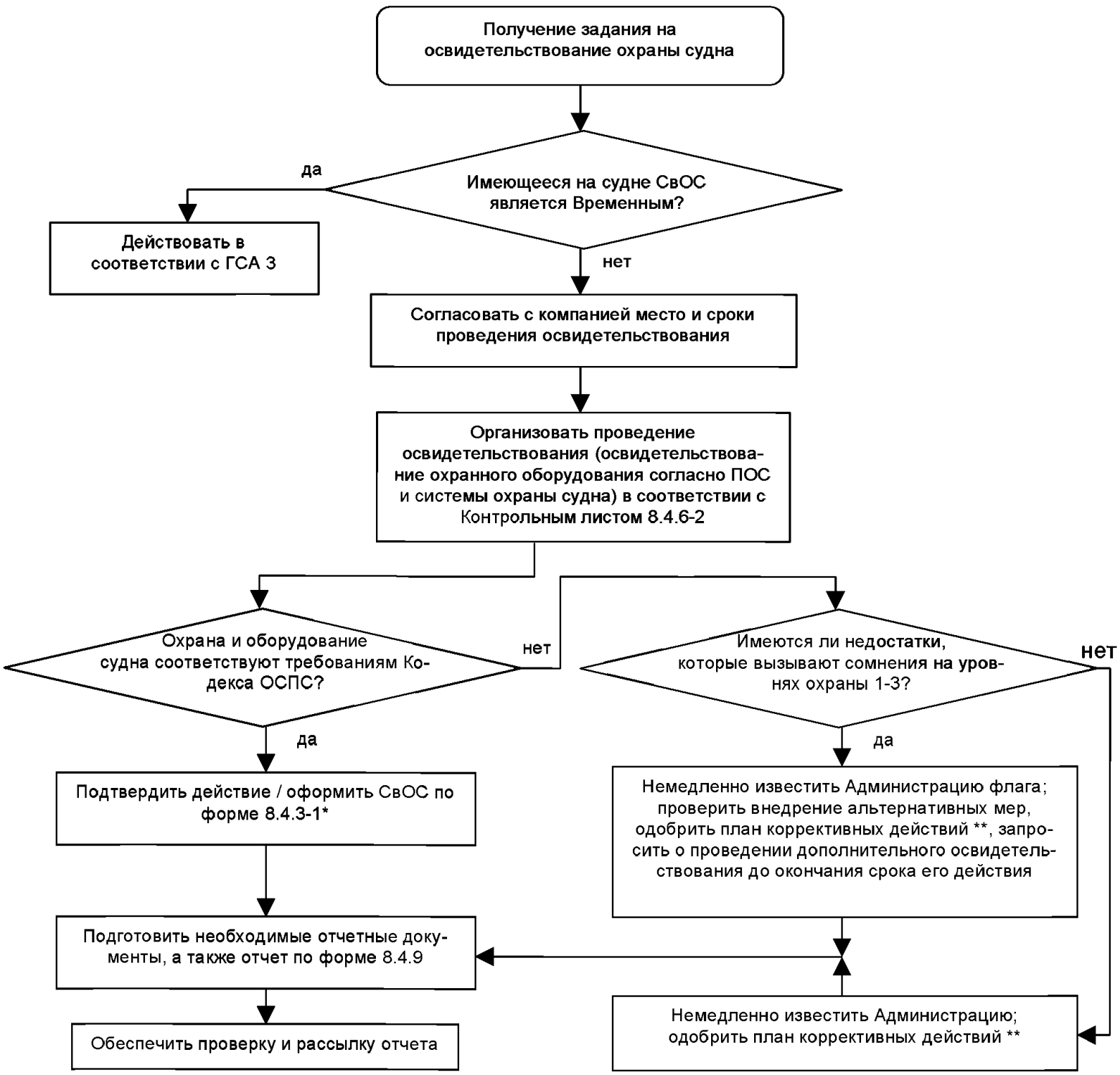
* Освидетельствование охраны судна для получения Временного СвОС может проводиться только после 01 июля 2004 года в случаях, предписанных 19.4 части А Кодекса ОСПС.

Рис. V.3 Граф-схема алгоритма первоначального освидетельствования охраны судна (ГСА 3)



* The ship security verification for issue of an Interim ISSC may be carried out only after July 01, 2004 in cases ordered by 19.4 of Part A of the ISPS Code.

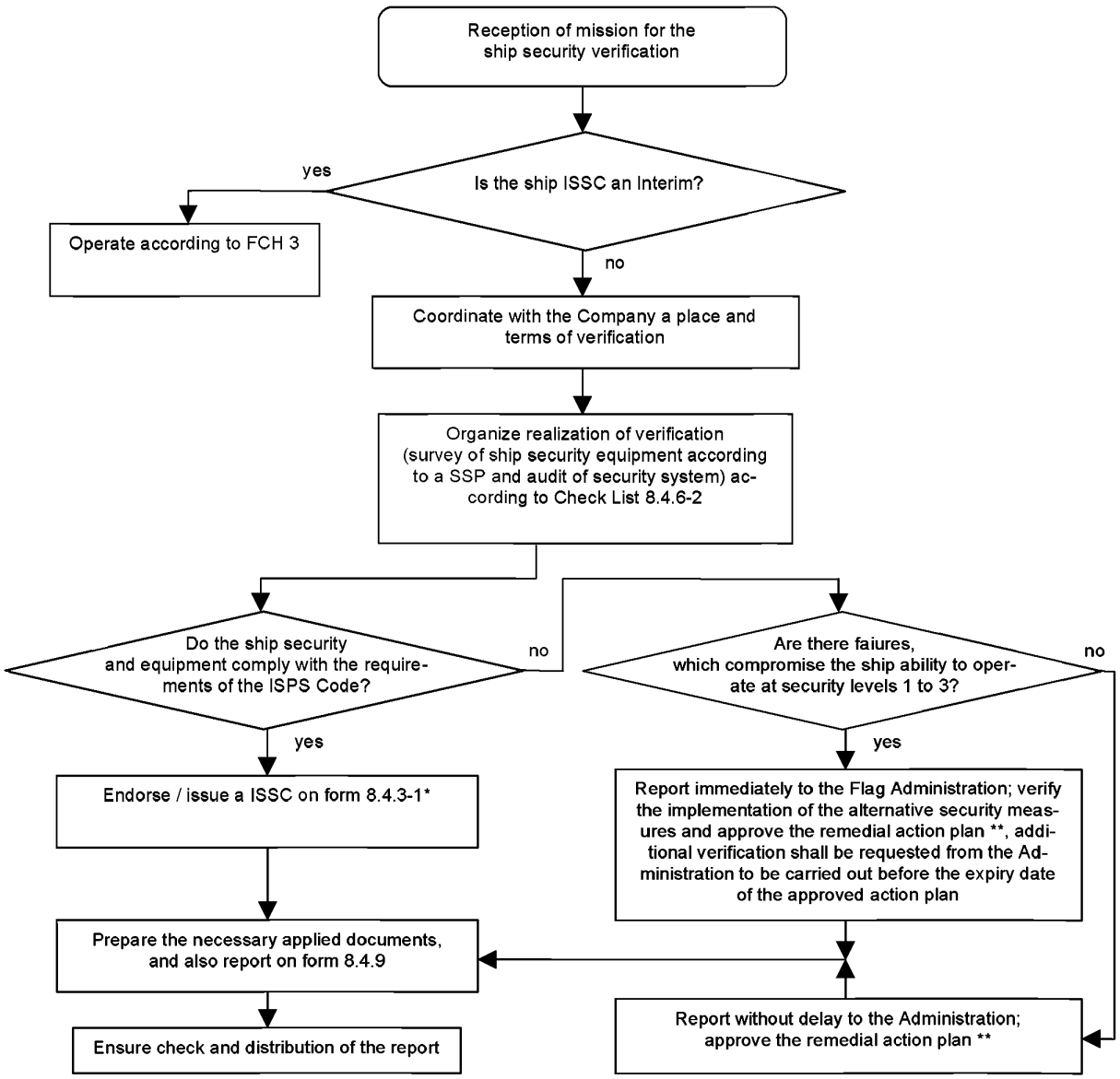
Fig. V.3 Flow-chart of the initial verification of the ship security (FCH 3)



* В случае положительных результатов возобновляющего освидетельствования.

** При наличии соответствующих полномочий от Администрации флага.

Рис. V.4 Граф-схема алгоритма последующего освидетельствования охраны судна (ГСА 4)



* In case of positive results of the renewal verification.

** If authorised by the Flag Administration.

Fig. V.4 Flow-chart of the subsequent verification of the ship security (FCH 4)

Таблица V-1 / Table V-1

Минимальные требования сценариев проведения освидетельствований по Кодексу ОСПС / Minimum Requirements for ISPS Code Certification Scenarios

Сценарии / Scenarios	***Возможные случаи / Possible Cases***	***План охраны судна (ПОС) / Ship Security Plan (SSP)***	***Проведение освидетельствований / Certification***
Смена названия судна / Change of ship's name	Если выполняется инспектором / If conducted by a surveyor *(только в исключительных случаях / only in exclusive cases)*	Проверить изменение названия на титульном листе, листе содержания и листе корректуры ПОС / Check change of name in title page, index page and revision page of SSP. Исправить название на Письме об одобрении плана (ПОП) / Change name on Plan Approval Letter (PAL). Направить копию исправленного ПОП в ГУР / Send copy of amended PAL to RHO. *Примечание. Новое ПОП выдано быть не может, так как ПОС может содержать другие изменения, внесенные после последнего рассмотрения. Инспектор не уполномочен выдавать ПОП / Note. A new PAL cannot be issued because the SSP may contain other changes made since the last review. A surveyor is not authorized to issue a PAL.*	Внести новое название в СвОС / Amend ISSC with new name. Направить копию исправленного свидетельства в ГУР / Send copy of amended certificate to RHO. ГУР выдает СвОС на замену с такой же датой окончания действия как в исходном свидетельстве / RHO issues replacement ISSC with same expiry date as the original certificate. *Примечание: Одно общество не может исправлять или подтверждать СвОС другого / Note: One society cannot amend or endorse the ISSC of another.*
	Если выполняется экспертом / If conducted by an auditor	Рассмотреть и одобрить ВСЕ изменения в ПОС, как предписано п. 5.4 данной части документа / Review and approve ALL changes to the SSP as required by p. 5.4 of this part of the document. Выдать новое ПОП / Issue replacement PAL.	Выдать СвОС на замену с такой же датой окончания действия как в предыдущем свидетельстве / Issue replacement ISSC with same expiry date as previous one.
Смена флага / Change of flag	С дополнительными требованиями и если есть полномочия на одобрение ПОС / With additional requirements and when authorized to approve SSPs	Выполнить одобрение ПОС и выдать ПОП от имени новой Администрации флага / Carry out a SSP approval and issue a PAL on behalf of the new flag Administration.	Если можно проверить соответствие дополнительным требованиям немедленно, СвОС на замену с такой же датой окончания как в исходном свидетельстве может быть выдано / If it is possible to verify compliance with the additional requirements immediately, a replacement ISSC with the same expiry date as the origi-

Сценарии / Scenarios	***Возможные случаи / Possible Cases***	***План охраны судна (ПОС) / Ship Security Plan (SSP)***	***Проведение освидетельствований / Certification***
			nal certificate may be issued. Если соответствие дополнительным требованиям немедленно проверить нельзя, выполнить временное освидетельствование, как предписано п. А/19.4.2 Кодекса ОСПС и уточнено в приложении А данной части документа / If it is not possible to verify compliance with the additional requirements immediately, carry out an interim verification as required by ISPS Code A/19.4.2 and detailed in Appendix A of this part of the document. Выдать Временное СвОС / Issue Interim ISSC.
Смена флага / Change of flag	Без дополнительных требований и если есть полномочия на одобрение ПОС / Without additional requirements and when authorized to approve SSPs	Выполнить одобрение ПОС и выдать ПОП от имени новой Администрации флага / Carry out a SSP approval and issue a PAL on behalf of the new flag Administration.	Если новая Администрация флага разрешит, выдать свидетельство на замену с такой же датой окончания действия как в исходном свидетельстве / If permitted by a new flag Administration, issue a replacement certificate with the same expiry date as the original certificate.
	С дополнительными требованиями или без них, если **нет** полномочий на одобрение ПОС / With or without additional requirements and when **not** authorized to approve SSPs	Проверить, что ПОС находится на борту, что пп. А/9.4.1—9.4.18 Кодекса ОСПС учтены и что его копия представлена Администрации флага или ее ПОО для одобрения / Check that the SSP is on board, that ISPS Code A/9.4.1 to 9.4.18 has been addressed and that a copy has been submitted to the flag Administration or its RSO for approval.	Провести освидетельствование для выдачи Временного СвОС, как предписано п. А/19.4.2 Кодекса ОСПС и уточнено в приложении А данной части документа / Carry out an interim verification as required by ISPS Code A/19.4.2 and detailed in Appendix A of this part of the document. Выдать Временное СвОС / Issue Interim ISSC.

Сценарии / Scenarios	***Возможные случаи / Possible Cases***	***План охраны судна (ПОС) / Ship Security Plan (SSP)***	***Проведение освидетельствований / Certification***
Смена управления / Change of management	—	Выполнить одобрение ПОС и выдать ПОП / Carry out a SSP approval and issue a PAL. Если нет полномочий от Администрацией флага для одобрения ПОС от ее имени, проверить, что ПОС находится на борту, что пп. А/9.4.1—9.4.18 Кодекса ОСПС учтены и что его копия представлена Администрации флага или ее ПОО для одобрения / If not authorized by the flag Administration to carry out SSP approval on its behalf, check that the SSP is on board, that ISPS Code A/9.4.1 to A/9.4.18 has been addressed and that a copy has been submitted to the flag Administration or its RSO for approval.	Провести освидетельствование для выдачи Временного СвОС, как предписано п. А/19.4.2 Кодекса ОСПС и уточнено в приложении А данной части документа / Carry out an interim verification as required by ISPS Code A/19.4.2 and detailed in Appendix A of this part of the document. Выдать Временное СвОС / Issue Interim ISSC.
Ввод в эксплуатацию после отстоя / Re-activation following lay-up	СвОС еще действует / ISSC still valid	Связаться с Администрацией флага для получения инструкций / Contact flag Administration for instructions.	Связаться с Администрацией флага для получения инструкций / Contact flag Administration for instructions.
	СвОС не действует / ISSC not valid	Выполнить одобрение ПОС и выдать новое ПОП от имени Администрации флага / Carry out a SSP approval and issue a new PAL on behalf of flag Administration. Если нет полномочий Администрацией флага, чтобы выполнить одобрение ПОС от ее имени, проверить, что ПОС находится на борту, что пп. А/9.4.1—9.4.18 Кодекса ОСПС учтены и что его копия представлена Администрации флага / If not authorized by the flag Administration to carry out SSP approval on its behalf, check that the SSP is on board, that ISPS Code A/9.4.1 to A/9.4.18 has been addressed and that a copy has been submitted to the flag Administration.	Провести освидетельствование для выдачи Временного СвОС, как предписано п. А/19.4.2 Кодекса ОСПС и уточнено в приложении А данной части документа / Carry out an interim verification as required by ISPS Code A/19.4.2 and detailed in Appendix A of this part of the document. Выдать Временное СвОС / Issue Interim ISSC.
Смена сертификации с добровольной на обяза-	—	Одобрить поправки к ПОС, включая разделы, касающиеся, гл.XI-1, пр. 3 и 5 Конвенции СОЛАС-74 и гл.XI-2, пр. 6 Конвенции СОЛАС-74 / Approve SSP amendments including sec-	Выдать СвОС на замену с такой же датой окончания действия как в добровольном свидетельстве / Issue replacement ISSC with

Сценарии / Scenarios	***Возможные случаи / Possible Cases***	***План охраны судна (ПОС) / Ship Security Plan (SSP)***	***Проведение освидетельствований / Certification***
тельную / Change from voluntary to mandatory certification		tions relating to SOLAS XI-1 Reg. 3 and 5, and SOLAS XI-2 Reg. 6.	same expiry date as voluntary one.
Смена названия и адреса Компании / Change of Company name and address	—	Компания запрашивается с целью получить подтверждение, что в ПОС нет не одобренных поправок / Company is requested to confirm that SSP contains no unapproved amendments. Выдать ПОП на замену / Issue replacement PAL. Если ПОС содержит не одобренные поправки, компании следует представить ПОС для одобрения. Выдать ПОП на замену / If SSP contains unapproved amendments, company shall submit SSP for approval. Issue replacement PAL.	Выдать СвОС на замену с такой же датой окончания действия как в предыдущем свидетельстве / Issue replacement ISSC with same expiry date as previous one.

Примечание 1. *Приведенные инструкции применяются при отсутствии каких-либо противоречий требованиям Администрации флага. /*

Note 1. *The above instructions apply in the absence of any flag administration requirements to the contrary.*

Примечание 2. *Инструкции, касающиеся ввода в эксплуатацию после отстоя, не относятся к судам, для которых сезонный отстой является частью их установившейся эксплуатационной практики. /*

Note 2. *The instructions relating to re-activation following lay-up do not apply to ships for which seasonal lay-ups are a normal part of their operational routine.*

3 Обязанности компании / Obligations of the Company

3.1 Если освидетельствование должно быть выполнено РС, который не выполнял работ по одобрению ПОС, Компания должна предоставить, если это требуется РС, копию отчета об ООС и ПОС до начала освидетельствования на борту.

3.1 Where the verification of an SSP is to be carried out by RS, which did not carry out the SSP approval, the Company shall provide, if requested by the RS, a copy of the SSA report and the SSP prior to the verification audit on board.

3.2 Компания должна проводить и внутренние проверки, и проверки деятельности по охране не реже, чем один раз каждые 12 месяцев на каждом судне.

3.2 The Company shall carry out both internal audits and reviews of security activities at least once every twelve (12) months on board each ship.

3.3 Компания и судно должны поддерживать отчеты о внешних освидетельствованиях охраны в течение, как минимум, пяти (5) лет.

3.3 The Company and the ship are to maintain records of external security verifications for a minimum period of five (5) years.

3.4 Компания должна обеспечить, чтобы любые изменения в системе охраны, относящемся к охране оборудовании или ПОС после выдачи свидетельства, и касающиеся требований пп. A/9.4.1 - A/9.4.18 Кодекса ОСПС, были представлены РС для рассмотрения и одобрения.

3.4 The Company shall ensure that any amendments made to the security system, the security equipment or the SSP during the certification period, and related to the requirements of ISPS Code A/9.4.1 to A/9.4.18, are submitted to RS for review and approval.

3.5 При первоначальной установке ССОО, Компания должна принять меры, чтобы признанный радиоспециалист проверил и представил акт о соответствии параграфам 2-4, включительно, правила XI-2/6 Конвенции СОЛАС технических функциональных и эксплуатационных характеристик ССОО (исключая ССОО-НЗ, допускающей проверку и составление акта силами ЛКС).
После первоначальной установки ССОО Компания отвечает за обеспечение того, чтобы:

- ССОО проверялась и поддерживалась в соответствии с эксплуатационными требованиями согласно одобренному ПОС; и
- на борту велись записи по ССОО, установленные п. A/10.1.10 Кодекса ОСПС.

3.5 At the initial installation of the SSAS, the Company shall arrange for an approved Radio Technician to test and issue a report on the compliance of the technical functionality and performance criteria for the SSAS (except a SSAS-SC which may be tested and reported by the SSO) with **SOLAS** XI-2/6, paragraphs 2-4 inclusive.

Following the initial installation of the SSAS, the Company has the responsibility:

- to ensure that the SSAS is tested and maintained to satisfy operational requirements according to the approved SSP; and
- to keep on board the SSAS records specified in ISPS Code A/10.1.10.

3.6 Для обеспечения возможности организации необходимых работ в РС компания обращается с Заявкой по форме 8.4.5.
В случаях, когда необходимо одобрение ПОС, к Заявке прилагается Лист опроса по форме 8.4.6.
Формы указанных документов приведены на сайте ГУР по адресу: gost.e-ecolog.ru .

3.6 For possibility of organization of necessary works in RS, the Company applies with the Request under form 8.4.5.
In cases, when the SSP approval is necessary, the Questionnaire under form 8.4.6 is attached to the Request.
The forms of the specified documents are given at RHO site, address: gost.e-ecolog.ru .

4 Оценка охраны судна / Ship security assessment

4.1 ООС проводится лицами, имеющими соответствующие навыки с целью оценки рисков по охране для каждого судна.

4.2 ООС должна включать освидетельствование на месте, а также следующее:

- определение существующих мер, процедур и действий по охране;
- определение и оценку ключевых судовых операций;
- определение и анализ рисков угроз для данных ключевых судовых операций;
- определение слабых мест в системе, включая человеческий фактор, подходы и процедуры.

4.3 Оценка охраны должна быть документирована, проанализирована, принята и должна храниться компанией для представления в процессе одобрения ПОС.

4.4 Оценки охраны должны производиться на основании рассмотрения конкретных сценариев угроз, включая регулярные взаимодействия с шипчандлерами, учитывать уязвимость судна и последствия других сценариев.

4.5 Вопросы, которые должны быть учтены при проведении ООС, представлены в п.п. 8.1-13.8 части В Кодекса ОСПС.

4.1 The SSA is to be carried out by persons with appropriate skills to evaluate security risks and issues of each ship.

4.2 The SSA shall include an on-scene survey and the following elements:

- identification of existing security measures, procedures and operations;
- identification and evaluation of key ship board operations;
- identification and risk analysis of threats to these key ship board operations;
- identification of weaknesses in the system, including the human element, policies and procedures.

4.3 The security assessment must be documented, reviewed, accepted and retained by the Company for submission during the approval process of the SSP.

4.4 Security assessments should be performed based on the examination of specific threat scenarios, including regular trading patterns, with consideration of the vulnerability of the ship and the consequence of those scenarios.

4.5 Elements to be taken into account in the SSA are listed in ISPS Code B/8.1 to 13.8.

5 Одобрение Плана охраны судна / Ship Security Plan approval

5.1 Компания должна подготовить и представить РС ПОС на каждое их своих судов. Данный План должен быть рассмотрен и одобрен от имени Администрации флага.

5.2 ПОС и изменения к нему должны сопровождаться ООС, на основе которой План был разработан.

5.3 ПОС должен быть разработан в соответствии с требованиями части А, принимая во внимание положения п.п. 8.1-13.8 части В Кодекса ОСПС, на языке или языках, являющихся рабочими на данном судне. Если используемый язык или языки не являются английским, французским или испанским, то в ПОС включается перевод на один из этих языков.
РС, выполняя одобрение ПОС, должен рассматривать только ту его версию, которая оформлена / сопровождается переводом на английский язык. Рассмотрение ПОС, не оформленного / не переведенного на английский язык, будет разрешаться в индивидуальном порядке.

5.4 При одобрении ПОС минимальным требованием является хранение в РС копий:

1) Письма об одобрении ПОС;
2) титульного листа ПОС;
3) листа(-ов) оглавления ПОС;
4) листа(-ов) корректуры ПОС.

Все перечисленные листы должны быть отмечены штампом “APPROVED” (“ОДОБРЕНО”). Все другие страницы ПОС в РС хранить не требуется, однако на них должны стоять отметки об одобрении. Компания должна быть единственной стороной, хранящей полную копию одобренного ПОС. Одобренный ПОС должен храниться на судне.
На всех указанных листах штамп “APPROVED” заверяется подписью и личной печатью эксперта. Все остальные страницы одобренного ПОС / одобренных изменений ПОС допускается отметить только личной печатью эксперта.

5.1 The Company is to prepare and submit to RS a SSP for each of their ships. This Plan is to be reviewed and approved on behalf of the Flag Administration.

5.2 The SSP and amendments are to be accompanied by the SSA, from which the Plan has been developed.

5.3 The SSP shall be developed in accordance with the requirements of the ISPS Code part A and taking into account ISPS Code B/8.1 to 13.8 and shall be written in the working language, or working languages, of the ship. If the language, or languages, used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

The RS conducting the approval shall only consider the version of SSP, which is written / accompanied by translation in English.
Review of SSP not written / translated into English, will be decided in the individual order.

5.4 When the RS approves the SSP, as a minimum requirement is to retain a copy of the:

1) Letter of SSP Approval;
2) SSP title page;
3) SSP index;
4) revision history of the SSP.

All such retained pages shall be stamped “APPROVED”. All other pages of the SSP are not required to be retained by the RS, but should be marked to indicate approval. The Company shall be the only party to hold complete copy of the approved SSP. The approved SSP shall be held on the ship.

On all retained pages stamp «APPROVED» is certified by the auditor’s signature and personal seal. All other pages of approved SSP / amendments to SSP supposed to be marked only by the auditor’s personal seal.

5.5 РС, одобряя изменения в ПОС, должен определить, требуется ли какое-либо дополнительное освидетельствование, чтобы подтвердить их выполнение.

5.5 RS approving amendments to the SSP shall determine whether any additional verification is required to verify their implementation.

5.6 Если компания имеет ПОС в электронном виде, РС выдает Письмо об одобрении и сохраняет копии листов, отмеченных в 5.4 (2)- (4), которые должны иметь отметку об одобрении.

5.6 Where a Company has its SSP in electronic format, the RS shall issue a Letter of Approval and retain a printed copy of the pages noted in 5.4 (2) to (4), which shall be marked to indicate the approval.

5.7 В процессе освидетельствования РС не должен выполнять одобрение поправок, если ПОС одобрен другой ПОО или Администрацией.

5.7 During the certification period, RS shall not approve amendments to an SSP initially approved by another RSO or Administration.

5.8 Должны быть представлены доказательства того, что должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК), получило подготовку в соответствии с п. А/13.1 Кодекса ОСПС. Если у компании таких доказательств нет или имеются объективные свидетельства того, что ДЛК не получило требуемую подготовку, эксперт должен проинформировать об этом компанию и свое классификационное общество. Следует проинформировать, если это применимо, и ПОО, которая выдает СвОС судам компании, для учета этого факта при освидетельствовании на борту.

5.8 Evidence should be sought that the Company Security Officer (CSO) has received training in compliance with ISPS Code A/13.1. If evidence is not provided by the company or there is objective evidence that the CSO has not received such training, the auditor should inform the company and his Society. The information should then be passed, if applicable, to the RSO that issues ISSCs to the company ships for consideration at the on-board verification audit.

5.9 При положительных результатах рассмотрения ПОС РС оформляет Письмо об одобрении Плана охраны судна (форма 8.4.7).
Записи в выдаваемом документе должны быть ясными. Допускается заполнение полей установленной формы рукописным способом.
Письму об одобрении ПОС присваивается регистрационный номер, например, «03. 001.041», в котором первые две цифры (03) обозначают год выдачи, следующие три цифры (001) – порядковый номер по журналу регистрации, последние три цифры (041) – код подразделения ГУР или РС, выдавшего документ.
Допускается заверить Письмо об одобрении ПОС подписью и личной печатью эксперта, выполнявшего рассмотрение ПОС. Регистрация в канцелярии Письма об одобрении ПОС не требуется.

5.9 RS issues the Letter of the SSP Approval in case of positive results of the SSP review (form 8.4.7).
The records in the issued document shall be clear. It is supposed to make the filling of established form's boxes by a hand-written way.
The Letter of the SSP Approval is given an appropriate registration number, for example, "03.001.041", in which first two figures (03) designate year of distribution, following three figures (001) are serial number on registration book, last three figures (041) are code of RHO department or Regional Office issuing the document.
It is supposed to certify the Letter of SSP Approval by signature and personal seal of the auditor carrying out the SSP review. It is not required to registrate the Letter of the SSP Approval in a clerical department.

6 Освидетельствование судов / Verification of ships

6.1 Освидетельствование с целью выдачи или возобновления СвОС состоит из следующих этапов:

- проверка, что на борту находится одобренный ПОС;
- проверка на представительных примерах того, что система охраны внедрена эффективно;
- проверка того, что все относящееся к охране оборудование, указанное в ПОС, соответствует применимым требованиям;
- проверка того, что все относящееся к охране оборудование, указанное в ПОС, включая судовую систему оповещения (ССОО), находится в рабочем состоянии.

6.1 The verification for issuing or renewing the ISSC consists of the following steps:

- verification that an approved SSP is on-board;
- verification through a representative sample that the security system is being implemented effectively;
- verification that all security equipment specified in the SSP complies with applicable requirements;
- verification that all security equipment specified in the SSP, including the ship security alert system (SSAS), is operational.

6.2 Первоначальное, промежуточное и возобновляющее освидетельствования должны выполняться только в эксплуатационных режимах судна, полностью укомплектованного в соответствии со Свидетельством о минимальном составе экипажа.

6.2 Initial, intermediate and renewal verification shall be performed only under operating conditions and with the ship fully manned in accordance with the Safe Manning Certificate.

6.3 Эксперт должен проверить внедрение одобренного ПОС и объективные свидетельства, демонстрирующие эффективность документированных процедур. Данная проверка достигается посредством проведения опросов, анализа документов и рассмотрения отчетных документов об учениях и тренировках.

6.3 The auditor shall verify the implementation of the approved SSP and objective evidence demonstrating the effectiveness of the documented procedures. This verification is achieved via interviews, review of documents and examination of records of drills and training.

6.4 ПОО, после первоначальной установки ССОО, должна одобрить в ПОС применимые положения и подтвердить путем освидетельствования охраны на борту, т.е. увидев завершение проверки оповещения по охране, внедрение требований по эксплуатации ССОО в соответствии с положениями A/9.4.17 – A/9.4.18 Кодекса ОСПС и Акт радиоспециалиста (или акт ЛКС, в случае использования ССОО-НЗ) о соответствии ССОО параграфам 2-4 (включительно) правила XI-2/6 Конвенции СОЛАС-74. При каждом последующем обычном освидетельствовании эксперт должен изучить записи о действиях по ССОО, указанные в п. A/10.1.10 Кодекса ОСПС, быть свидетелем завершения проверки оповещения по охране и подтвердить выполнение требований по эксплуатации ССОО в соответствии с положениями A/9.4.17 – A/9.4.18 Кодекса ОСПС.

6.4 Following the initial installation of the SSAS the RSO shall approve the related provisions in the SSP and verify, through a shipboard security verification including the witnessing of a complete security alert test, the implementation of the operational requirements of the SSAS in accordance with the requirements of ISPS Code A/9.4.17 to A/9.4.18 and the Radio Technician's report (or the SSO's report, in the case of a SSAS-SC) on the compliance with SOLAS XI-2/6, paragraphs 2-4 inclusive. At each subsequent regular verification the auditor shall examine the records of activities on the SSAS specified in ISPS Code A/10.1.10, witness a complete security alert test and verify the operational requirements of the SSAS in accordance with the requirements in ISPS Code A/9.4.17 to A/9.4.18.

6.5 Промежуточное и возобновляющее освидетельствования должны включать анализ недостатков, зафиксированных при ранее проведенных освидетельствованиях. Эксперт на выборочной основе должен проверить, как компания провела расследование, анализ и приняла решение по недостаткам в соответствии с пп. 9.4.8 и 9.4.11 части А Кодекса ОСПС.

6.5 Intermediate and renewal verifications are to include a review of failures reported in relation to previously conducted verifications. The auditor shall select a sample of the reported failures and shall verify the company investigation, analysis, and resolution of failures in accordance with the requirements of ISPS Code A/9.4.8 and 9.4.11.

6.5.1 Если это применимо, в ходе освидетельствования охраны судна, имеющего на борту действующее СвОС, эксперт, кроме прочего, должен:

- проверить эффективность корректирующих действий по каждому из ранее выявленных недостатков, что должно быть подтверждено объективными свидетельствами, и обсудить каждое оформленное при предыдущем освидетельствовании наблюдение с ответственным представителем руководства судна (капитаном, ЛКС или ДЛК, если применимо);
- подтвердить, при положительных результатах проверки, устранение недостатка, подписав каждое проверенное сообщение (см. Приложение 1, с. 6, форма 8.4.9, внизу листа) и заверив подпись личной печатью (подписывать сообщение о наблюдении необязательно);
- приложить копию каждого подтвержденного сообщения к отчету об освидетельствовании охраны судна.

6.5.1 If applicable, during verification of the ship security with a valid ISSC on board the Auditor shall, inter alia:

- check up the effectiveness of implementation of the remedial action plan on each of the earlier revealed failures that shall be verified by objective evidence, and discuss each observation made out during previous audit in collaboration with a responsible representative of the ship management (Master, SSO or CSO, if applicable);
- confirm elimination of the failure at positive results of check, having signed each checked up report (refer to Annex 1, p. 6, form 8.4.9, at the bottom of the page) and having authenticated the signature by a personal stamp (it is not necessary to sign the observation report);
- enclosure a copy of each confirmed failure report to the verification report.

6.6 Должны быть представлены доказательства того, что лицо командного состава, ответственное за охрану, (ЛКС) получило подготовку в соответствии с п. А/13.2 Кодекса ОСПС. Если компанией такие доказательства не представляются или имеются объективные свидетельства, что ЛКС не получило требуемую подготовку, принимая во внимание сведения относительно ДЛК, полученные в соответствии с указанным выше п. 5.8, эксперт вправе полагать, что имеет место недостаток в системе охраны.

6.6 Evidence should be sought that the Ship Security Officer (SSO) has received training in compliance with ISPS Code A/13.2. If evidence is not provided by the Company or there is objective evidence that the SSO has not received such training, and after taking into consideration any advice supplied under 5.8 above concerning the CSO, the auditor shall consider this to be a failure in the security system.

6.7 Эксперт имеет полномочия для направления запроса ГУР об информации из любой другой ПОО или, если уместно, Администрации, чтобы подтвердить точность сведений, предоставленных ему компанией.

6.7 The auditor has the authority to ask RHO for information from any other RSO or, if relevant the Administration, in order to check the accuracy of the information presented to him by the Company.

6.8 Если результаты освидетельствования по п. 6.1 неудовлетворительны, СвОС не может быть выдано.

6.8 If the verification under 6.1 is not satisfactorily completed, then an ISSC is not to be issued.

6.9 Если при промежуточном или дополнительном освидетельствовании эксперт определяет посредством обьективных свидетельств недостатки в системе охраны или соответствущем оборудовании, относящемся к охране, наличие которых ставит под угрозу способность эксплуатации судна на уровнях охраны 1-3, об этом должно быть немедленно доведено до сведения Администрации флага вместе с предложенными компанией корректирующими действиями. Если Администрация флага дала на то полномочия, до выхода в рейс эксперт должен проверить внедрение альтернативных мер по охране и одобрить план корректирующих действий. РС направит Администрации запрос о выдаче полномочий на проведение дополнительного освидетельствования для проверки выполнения одобренного плана корректирующих действий до истечения срока его действия.

6.9 If at an intermediate or additional verification, the auditor identifies through objective evidence a failure in the security system or associated equipment that does compromise the ship's ability to operate at security levels 1 to 3, it shall be reported immediately to the Flag Administration together with the remedial action proposed by the Company. If authorised by the Flag to do so, the auditor shall verify the implementation of the alternative security measures and approve the remedial action plan before the ship sails. The RS shall request the Administration to authorise an additional verification before the expiry date of the approved remedial action plan to verify that the action plan has been completed.

6.10 Если при промежуточном или дополнительном освидетельствовании эксперт посредством обьективных свидетельств определяет наличие недостатков в системе охраны или соответствующем оборудовании, относящемся к охране, наличие которых не ставит под угрозу способность эксплуатировать судно на уровнях охраны 1-3, об этом должно быть доведено до сведения Администрации без задержки. Если есть на то полномочия, эксперт должен одобрить план корректирущих действий. Выполнение плана корректирующих действий должно быть проверено РС не позднее следующего планового освидетельствования.

6.10 If at an intermediate or additional verification, the auditor identifies through objective evidence a failure of the security system or associated equipment, or the suspension of a security measure which does not compromise the ship ability to operate at security levels 1 to 3, it shall be reported without delay to the Administration. If authorised to do so, the auditor shall approve the remedial action plan. The completion of the action plan shall be verified by the RS no later than the next scheduled verification.

6.11 Промежуточное освидетельствование должно происходить между второй и третьей ежегодной датой свидетельства.

6.11 Intermediate verification shall take place between the second and third anniversary date of the certificate.

6.12 Возобновляющее освидетельствование должно происходить с интервалом, не превышающим пять (5) лет и должно быть проведено за три (3) месяца до истечения срока действия свидетельства.

6.12 Renewal verification should take place at intervals not exceeding five (5) years and should be carried out three (3) months prior to the expiry date of the certificate.

6.13 Первоначальное, промежуточное и возобновляющее освидетельствования могут проводиться совместно с освидетельствованием судна по МКУБ.

6.13 Initial, intermediate or renewal verification may be carried out in conjunction with an ISM audit of the ship.

6.14 Дополнительное освидетельствование должно проводиться по уполномочию Администрации или должным образом уполномоченным лицом Договаривающегося правительства.

6.14 Additional verification shall be carried out as may be authorised by the Administration or duly authorized officer of Contracting Government.

6.15 В случае, когда освидетельствование судна должно быть выполнено РС, не проводившим одобрение ПОС, РС вправе рассмотреть ПОС или в ходе, или до начала освидетельствования на борту.

6.15 Where the verification of a ship is to be carried out by an RS which did not carry out the SSP approval, the RS may review the SSP either at, or prior to, the verification audit on board.

6.16 В Приложении А приводятся минимальные требования по проведению освидетельствования для выдачи СвОС. В Приложении Б рассматриваются вопросы применения требований Кодекса ОСПС к плавучим хранилищам (ПХр), а также плавучим хранилищам с переработкой и отгрузкой (ПХПО).

6.16 The minimum audit requirements for the issue of an ISSC are given in the Appendix A. The application's questions of the ISPS Code's requirements to floating storage units (FSU) and floating production, storage and offloading units (FPSO) would be considered in the Appendix B.

7 Выдача и подтверждение Международного свидетельства об охране судна / Issuance and endorsement of the International Ship Security Certificate

7.1 СвОС должно выдаваться после первоначального или возобновляющего освидетельствования в соответствии с 6.1.
Записи в выдаваемом документе должны быть ясными. Допускается заполнение полей установленной формы (8.4.3, 8.4.3-1 или 8.4.4) рукописным способом.
Выдаваемому СвОС присваивается регистрационный номер, например, «03.0001.041», в котором первые две цифры (03) обозначают год выдачи, следующие четыре цифры (0001) – порядковый номер по журналу регистрации, последние три цифры (041) – код подразделения ГУР или РС, выдавшего документ.
Формы 8.4.3-1 и 8.4.4 допускается заверить подписью и личной печатью эксперта, выполнявшего освидетельствование.

7.1 The ISSC shall be issued after the initial or renewal verification in accordance with 6.1.

The records in the issued document should be clear. It is supposed to make the filling of established form's boxes (8.4.3, 8.4.3-1 or 8.4.4) in a hand-written way.
The issuing ISSC is given an appropriate registration number, for example, "03.0001.041", in which first two figures (03) designate year of distribution, following four figures (0001) are serial number on registration book, last three figures (041) are code of RHO department or Regional Office issuing the document.
It is supposed to certify forms 8.4.3-1 and 8.4.4 by signature and personal seal of the auditor carrying out verification.

7.2 «Тип судна», указываемый в СвОС, должен быть таким же, как определено в правиле 2 главы IX Конвенции СОЛАС.

7.2 The «type of ship» to be entered on the ISSC shall be those as defined in **SOLAS** chapter IX Regulation 2.

7.3 СвОС должно быть подтверждено во время промежуточного освидетельствования и во время любого дополнительного освидетельствования, проведение которого может потребовать Администрация.

7.3 The ISSC shall be endorsed at the intermediate verification and at any additional verification required by the Administration.

7.4 СвОС должно иметь срок действия не более пяти (5) лет.

7.4 The ISSC shall be valid for a period not exceeding five (5) years.

7.5 По завершении освидетельствования для облегчения процесса рассмотрения отчета до выдачи полносрочного Свидетельства, эксперт может выдать СвОС со сроком действия не более пяти (5) месяцев (форма 8.4.3-1).

7.5 On completion of the verification, to facilitate the review of the auditor's report prior to the issue of the full-term certificate, an ISSC with validity not exceeding five (5) months may be issued by the auditor (form 8.4.3-1).

7.6 Не являясь противопоставлением 7.4, если возобновляющее освидетельствование закончено в трехмесячный срок до даты окончания срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство будет действительно от даты окончания возобновляющего освидетельствования до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания срока действия существующего свидетельства.

7.6 Not withstanding 7.4, when the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of the completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of the existing certificate.

7.7 Если возобновляющее освидетельствование закончено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство будет действительно от даты окончания возобновляющего освидетельствования до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания срока действия существующего свидетельства.

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

7.8 Если возобновляющее освидетельствование закончено более, чем за три месяца до истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство будет действительно с даты окончания возобновляющего освидетельствования до даты, не превышающей пяти лет от даты окончания возобновляющего освидетельствования.

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

7.9 Если возобновляющее освидетельствование закончено, а новое свидетельство не может быть выдано или доставлено на борт судна до даты окончания срока действия существующего свидетельства, РС от имени Администрации может подтвердить существующее свидетельство и такое свидетельство должно быть признано действительным на срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты окончания срока действия.

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

7.10 Если на момент истечения срока действия свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно проходить освидетельствование, Администрация может продлить срок действия свидетельства, но данное продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну завершить рейс до порта, в котором оно пройдет освидетельствование. Никакое свидетельство не должно продлеваться более чем на три месяца. Документальное свидетельство от Администрации, подтверждающей такой запрос, должно быть рассмотрено РС до подтверждения продления.

7.10 If a ship at the time when the certificate expires is not in a port where it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is verified. No certificate shall be extended more than three months. Documented evidence from the Administration granting this request is to be reviewed by the RS prior to endorsement of extension.

7.11 Если промежуточное освидетельствование закончено до срока, указанного в 6.11, тогда:

- дата истечения срока действия, указанная в свидетельстве, должна быть изменена при подтверждении на дату, которая не может быть позже трех лет от даты окончания промежуточного освидетельствования;

7.11 If an intermediate verification is completed before the period specified in section 6.11, then:

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

- дата истечения срока действия может оставаться без изменений при условии, что проведены одно или более дополнительные освидетельствования.

7.12 Копия СвОС и копия отчета об освидетельствовании должны быть переданы Администрации своевременно, если это требуется.

7.13 По просьбе компании дата окончания действия СвОС может быть совмещена с датой окончания действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвУБ), при условии, что не превышен пятилетний (5) период, установленный в п. 19.3 части А Кодекса ОСПС.

7.13 По запросу компании, дата окончания срока действия СвОС может быть приведена в соответствие с датой окончания срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвУБ) при условии, что не будет превышен пятилетний (5) период, установленный п. 19.3 части А Кодекса ОСПС.

7.14 Действие СвОС прекращается в любом из следующих случаев:

- если необходимые освидетельствования не проведены в установленные сроки;
- если свидетельство не подтверждено при промежуточном или дополнительных освидетельствованиях;
- если компания, эксплуатировавшая судно, прекращает управление им;
- если судно передано под флаг другой Администрации.

- the expiry date may remain unchanged, provided one or more additional verifications are carried out.

7.12 A copy of the ISSC and copy of the verification report shall be transmitted to the Administration in a timely manner, if required.

7.13 At the request of the Company, the expiry date of ISSC may be aligned with to the expiry dates as shown on the ship Safety Management Certificate (SMC), provided that this does not exceed the five (5) year period specified in the ISPS Code A/19.3.

7.13 At the request of the Company, the expiry date of ISSC may be harmonized to the expiry dates as shown on the ship Safety Management Certificate (SMC), provided that this does not exceed the five (5) year period specified in the ISPS Code A/19.3.

7.14 An ISSC shall cease to be valid in any of the following cases:

- relevant verifications not carried out within the periods specified;
- if the certificate is not endorsed at intermediate or additional verifications;
- the Company operating a ship ceases to operate that ship;
- upon transfer of the ship to the flag of another Administration.

8 Выдача временных свидетельств / Interim certification

8.1 Временное свидетельство может быть выдано в следующих случаях:

- судно не имеет свидетельства при сдаче или перед его вводом, или повторным вводом в эксплуатацию;
- судно передано от одной Администрации под флаг другой Администрации;
- судно передано в ведение Администрации, подписавшей Конвенцию СОЛАС-74, от Администрации, не подписавшей Конвенцию СОЛАС-74;
- Компания принимает ответственность за эксплуатацию судна.

8.2 Объем освидетельствования для выдачи Временного СвОС должен быть, как определено в п. 19.4.2 части А Кодекса ОСПС и уточнено в Приложении А.

8.3 Временное СвОС (форма 8.4.4) действует шесть (6) месяцев. Продление не предоставляется.

8.1 An Interim Certificate can be issued for the following reasons:

- a ship without a certificate, on delivery or prior to its entry or re-entry into service;
- transfer of a ship from one Administration to the flag of another Administration;
- transfer of a ship to a signatory Administration from one that is not a signatory Administration;
- a Company assumes responsibility for the operation of a ship.

8.2 The scope of verification for the issue of an Interim ISSC shall be as defined in ISPS Code A/19.4.2 and detailed in Appendix A.

8.3 An Interim ISSC (form 8.4.4) shall be valid for six (6) months. No extensions can be granted.

9 Одобрение плана, освидетельствования и отчеты / Plan approval, verification audits and reports

9.1 Одобрение ПОС, если оно проводится в компании или на судне, как и освидетельствование охраны судна должны начинаться со вступительного совещания с целью:

- представить Компании или/и судовой администрации эксперта;
- объяснить объем и цель одобрения или освидетельствования, если применимо;
- предоставить краткий обзор используемых методов и процедур;
- установить официальные линии связи между экспертом и компанией и/или судном;
- подтвердить доступность всех необходимых ресурсов, документации и средств;
- подтвердить время и дату заключительного совещания, а также любых возможных промежуточных встреч.

9.1 Plan approval, if carried out at the Company premises or on the ship, and verification shall start with an opening meeting, the purpose of which is to:

- introduce the auditor to the Company and / or ship management;
- explain the scope and objective of the approval or verification, as applicable;
- provide a short summary of the methods and procedures to be used;
- establish the official communication line between the auditor and the Company and/or the ship;
- confirm that resources, documentation and facilities needed are available;
- confirm the time and date of the closing meeting and any possible interim meetings.

9.2 Результаты должны быть документированы в ясной, краткой форме и подтверждаться объективными свидетельствами.

9.2 Findings are to be documented in a clear, concise manner and supported by objective evidence.

9.3 Отчет (форма 8.4.9) на основе собранной информации должен быть подготовлен экспертом, как после одобрения Плана, так и после освидетельствования, если применимо.

9.3 A report (form 8.4.9) is to be prepared by the auditor following both the Plan approval and verification, as applicable, based on the information gathered.

9.4 В случае одобрения Плана, Письмо об одобрении ПОС (форма 8.4.7) должно включать следующую формулировку: «При разработке Плана охраны судна, в соответствии с п. 9.4 части А Кодекса ОСПС, положения п.п. 8.1–13.8 части В Кодекса ОСПС были должным образом приняты во внимание и соответственно применены для судна».

9.4 In the case of the Plan approval, the Letter of the SSP Approval (form 8.4.7) shall include the following wording: “In the development of the SSP, in accordance with ISPS Code A/9.4, the provisions of ISPS Code B/8.1 to 13.8 have been duly taken into account and applied as appropriate for the ship”.

9.5 В случае освидетельствования отчет должен включать следующее:

- дату завершения освидетельствования;
- статус внедрения ПОС;
- сведения об эксплуатационном состоянии всего оборудования и систем охраны на борту;

9.5 In the case of a verification the report shall include the following items:

- the date of completion of the verification;
- status of the SSP implementation;
- report on the operational status on all security equipment and systems on board;

• сообщения о любых недостатках, выявленных в ходе освидетельствования в соответствии с п.п. 6.9 и 6.10.

9.6 По завершении одобрения ПОС, если оно выполнялось в компании или на судне, а также после освидетельствования эксперт, должен провести встречу с высшим руководством и/или капитаном. Цель ее – убедиться в том, что результаты одобрения или освидетельствования правильно поняты.

9.7 Письмо об одобрении ПОС должно выдаваться компании и храниться на борту судна вместе с копией отчета об освидетельствовании.

9.8 Каждый Отчет об одобрении Плана охраны судна / об освидетельствовании охраны судна идентифицируется путем присвоения уникального номера, состоящего из трех частей, разделяемых точкой:

- первая часть номера состоит из двух цифр, совпадающих с последними двумя цифрами календарного года;
- вторая часть номера состоит из пяти цифр: первые три образованы, исходя из порядкового номера освидетельствования, а последние две - цифры "0";
- третья часть номера – трехзначный цифровой код подразделения, проводившего данное освидетельствование.

9.9 Все наблюдения, несоответствия и/или недостатки должны быть рассмотрены морским экспертом по охране совместно с ответственным представителем руководства освидетельствованного судна (капитаном, ЛКС или ДЛК, если применимо) для ясного понимания результатов освидетельствования / одобрения ПОС.

9.10 Если по результатам освидетельствования было выявлено хотя бы одно несоответствие / недостаток, до начала внедрения корректирующих действий компанией или судном, действующим от ее имени, в согласованный период времени должен быть представлен план их выполнения.

• reports of any failures found during the verification in accordance with 6.9 and 6.10.

9.6 On completion of the SSP approval, if carried out at the company premises or on board the ship, and also after the verification audit, the auditor is to hold a meeting with the senior management and/or Master. The purpose is to ensure that the findings of the approval or verification audit are clearly understood.

9.7 The Letter of the SSP Approval shall be given to the Company and retained on board the ship together with a copy of the verification audit report.

9.8 Each Report on the SSP Approval / on the Ship Security Verification is to be identified through assignment of an unique number made up of three parts separated by a point;

- the first part of the number is made up of two digits coinciding with the last two digits of the calendar year;
- the second part of the number is made up of five digits: the first three digits mean the ordinal number of the verification, while the last two digits are zeroes;
- the third part of the number means the three digit code of the location which has performed this verification.

9.9 All observations, non-conformances and/or failures shall be reviewed by the Maritime Security Auditor in collaboration with a responsible representative of the management of the ship being audited (Master, SSO or CSO, if applicable) to make sure that they clearly understand the results of the verification / SSP approval.

9.10 If even one non-compliance / failure was revealed by results of verification, prior to implementation of the remedial action plan, within an agreed period of time, the order of its implementation shall be submitted by the Company or the ship acting on its behalf.

9.11 Срок выполнения корректирующих действий может быть согласован с морским экспертом по охране, если он не превышает трех месяцев.

9.11 Period for implementation of the remedial action plan may be agreed with the Maritime Security Auditor, if it does not exceed three months.

9.12 Выполнение корректирующих действий в срок более трех месяцев должно быть согласовано с ГУР в письменной форме.

9.12 The implementation of the remedial action plan in period exceeding three months shall be agreed with RHO in writing.

9.13 Каждое наблюдение, идентифицированное как несоответствие, недостаток или значительный недостаток, следует соотнести с пунктами Кодекса ОСПС.

9.13 Each observation identified as a non-conformance, failure or major failure shall correlate with the items of the ISPS Code.

9.14 Морские эксперты по охране должны, по возможности, стремиться формулировать несоответствия / недостатки, ссылаясь на требования Кодекса ОСПС или одобренного ПОС и, при необходимости, для ясности цитировать требования.

9.14 Maritime Security Auditors shall endeavor, whenever possible, to formulate the non-conformances / failures in reference to the requirements of the ISPS Code or approved SSP and, if necessary, for the sake of clarity, cite the requirements.

9.15 Формулируя несоответствие или недостаток, следует указывать хотя бы один конкретный факт, подтверждающий невыполнение требований Кодекса ОСПС или одобренного ПОС.

9.15 Wording of the non-conformance or failure shall state, at least, one specific fact identified as non-compliant with the requirements of the ISPS Code or approved SSP.

9.16 Формулировки наблюдений, несоответствий или недостатков, а также, если применимо, предполагаемых альтернативных мер по охране и/или корректирующих действий должны быть полными и четкими, такими, чтобы вторая сторона, анализирующая отчет, могла их легко понять. Ясность не должна быть принесена в жертву краткости.

9.16 The wordings of the observations, non-conformances or failures and, if applicable, supposed alternative security measures and/or remedial action plan shall be complete and clear to be easily understood by a second party reviewing the report. Clarity shall not be sacrificed for the sake of brevity.

9.17 Проверка эффективности корректирующих действий должна быть выполнена не позднее ближайшего следующего освидетельствования.

9.17 Check-up of effectiveness of the remedial action plan shall be done not later than the next verification coming due.

9.18 Каждый выявленный недостаток / несоответствие / наблюдение идентифицируется путем присвоения уникального номера, состоящего из трех частей, разделяемых точкой:

9.18 Each detecting failure / non-conformance / observation is to be identified through assignment of an unique number made up of three parts separated by a point:

- первая часть состоит из двух цифр, совпадающих с последними двумя цифрами календарного года;
- the first part is made of two digits coinciding with the last two digits of the calendar year;
- вторая часть состоит из пяти цифр: первые три образованы, исходя из порядкового номера освидетельствования/одобрения, и должны совпадать с первыми тремя цифрами второй части номера Отчета об освидетельствовании/одобрении, а последние две - из сквозного порядкового номера недостатка/несоответствия/наблюдения, выявленного в ходе освидетельствования/ одобрения;
- the second part of the number is made up of five digits: the first three digits mean the ordinal number of the verification / approval and are to coincide with the first three digits of the second part of the Verification Report / Plan Approval number, while the last two digits mean the through ordinal number of the failure / non-conformance / observation found in the course of the verification / approval.

- третья часть номера – трехзначный цифровой код подразделения ГУР или РС, проводившего данное освидетельствование/ одобрение.

- the third part means the three-digit code of RHO department or Regional Office, which has performed this verification / approval.

9.19 Каждый Отчет по результатам освидетельствования / одобрения подписывается главным экспертом. Подпись заверяется его личной печатью.
Включать в отчет листы формы 8.4.9, поля на которых не заполнялись, не обязательно.

9.19 Each Report to be issued under results of verification / approval is to be signed by Lead Auditor. The signature is to be authenticated by his stamp.
It is not necessary to include the sheets with blank fields of form 8.4.9 in the Report.

9.20 Оригиналы отчетных документов, за исключением контрольных листов освидетельствования, передаются руководству компании или капитану судна.

9.20 The original records except the checklists are to be submitted to the Management of the Company or the Master of the ship.

9.21 После проведения освидетельствования отчетные документы рассматриваются руководством службы УБО для принятия решения о выдаче или подтверждении срока действия СвОС.

9.21 After completing the verification, the records are to be reviewed by the Safety and Security Management Verification Division with the aim to take decision with respect to issuance and endorsement for the ISSC validity.

9.22 Все отчетные документы должны храниться в ГУР. Копии отчетных документов хранятся также в подразделении РС по наблюдению судна в эксплуатации, куда они должны быть направлены исполнителем работ.

9.22 All records shall be kept by RHO. Copies of the records shall be kept by the RS Location for supervision of the ship in service, to which the copies shall be forwarded by the executive of the works.

9.23 Рассылка отчетных документов должна быть завершена в течение четырех рабочих дней.
Если время между окончанием рассмотрения Плана охраны судна и началом освидетельствования его охраны не превышает четырех рабочих дней, а обе работы выполняются одними и теми же исполнителями, допускается оформление этих работ одним отчетом (ф. 8.4.9).

9.24 The distribution of the records should be completed within four working days.

When the time between the ending of Ship Security Plan review and the beginning of security verification does not exceed four working days, and both works are carried out by the same executors, it is permitted to issue one Report (form 8.4.9) for both works.

10 Обязанности, связанные с освидетельствованиями / Responsibilities pertaining to verifications

10.1 Обязанности компании.

10.1.1 Компания отвечает за:

- информирование команды судна о целях освидетельствования;
- назначение ответственных сотрудников, для сопровождения эксперта;
- предоставление ресурсов, необходимых эксперту для обеспечения эффективного и результативного процесса освидетельствования;
- предоставление требуемых доступа и объективных свидетельств;
- сотрудничество с экспертом, для достижения целей освидетельствования.

10.1.2Если по результатам проведенного освидетельствования охраны судна были выявлены недостатки, компания отвечает за:

- определение и выполнение, если применимо, альтернативных мер по охране, а также корректирующих действий по выявленным недостаткам;
- представление в согласованные сроки отчета о выполнении корректирующих действий подразделению РС, проводившему освидетельствование;
- обеспечение проведения дополнительного освидетельствования охраны судна, если этого требует характер выявленного недостатка.

10.1.3Компании следует информировать ГУР, если в охране судна был выявлен недостаток в ходе проверки судна портовыми властями или инспектором Государства флага.

10.1.4Освидетельствование на соответствие требованиям Кодекса ОСПС не освобождает Компанию, ее руководство, должностных лиц или моряков от необходимости выполнять требования национального и международного законодательство или уровней охраны на территории, где они служат или действуют.

10.2 Обязанности РС приведены в Части XI настоящего документа.

10.1 Responsibilities of the Company.

10.1.1The Company is responsible for:

- informing the vessel crew about the objectives of the verification;
- appointing responsible members of staff to accompany the auditor;
- providing the resources needed by the auditor to ensure an effective and efficient verification process;
- providing access and objective evidence as requested;
- co-operating with the auditor to permit the verification objectives being achieved.

10.1.2If failure was revealed by results of the ship security verification carried out, Company is responsible for:

- determination and implementation, if applicable, of the alternative security measures and/or remedial action plan for revealed failures;
- submission of a report on implementation of the remedial action plan in agreed time to the RS Location carrying out verification;
- provision of the additional ship security verification, if nature of the revealed failure requires it.

10.1.3 Company shall inform RHO if a deficiency in the ship security was revealed during the ship inspection by the Port Authorities or the Flag State Inspector.

10.1.4The verification for compliance with the requirements of the ISPS Code does not relieve the Company, management, officers or seafarers of their obligation to comply with national and international legislation or security levels in the area they are employed or operating.

10.2 The RS responsibilities are defined in a Part XI of this document.

11 Аннулирование свидетельств / Withdrawal of certification

11.1 Если РС имеет основания для аннулирования СвОС, об этом должны быть уведомлены судно и Администрация, от имени которой действует РС.

11.2 Сообщение должно быть ограничено указанием судна, компании, причины аннулирования и даты освидетельствования.

11.3 РС должен рекомендовать Администрации аннулировать действие СвОС в следующих случаях:

- если не представлены согласованные альтернативные меры;
- если не выполнен одобренный план действий.

11.4 РС может повторно выдать СвОС только после одобрения ПОС и дополнительного освидетельствования судна в объеме первоначального. Дата окончания срока действия нового свидетельства должна быть такой же, как у аннулированного свидетельства.

11.1 If RS has reasons for invalidating an ISSC, these reasons are to be communicated to the ship and to the Administration, on which behalf RS is acting.

11.2 The communication is to be limited to the identity of the ship, the Company, the reason for invalidation and the date of the audit.

11.3 The RS shall recommend to the Administration that an ISSC should be withdrawn in the following circumstances:

- the alternative security measures agreed are not in place;
- an approved action plan has not been complied with.

11.4 RS can only re-issue an ISSC following a SSP approval and an additional verification with the scope of an initial verification of the ship. The expiry date of the new certificate shall be that of the withdrawn certificate.

12 Действия, связанные с должным образом уполномоченным Договаривающимся правительством лицом (ДОУ) / Action by a Duly Authorised Officer (DAO) of a Contracting Government

12.1 При посещении судна по требованию ДОУ или в результате его действий, в связи с несоответствием судна требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС, эксперт общества (РС), выдававшего СвОС или выполнявшего освидетельствование, на основании которого СвОС было выдано, должен провести дополнительное освидетельствование по недостаткам, указанным ДОУ в акте.

12.1 When attending a ship required by, or as a result of action by, a DAO due to the failure of the ship to meet the requirements of **SOLAS** Chapter XI-2, the auditor from the Society (RS) that issued the ISSC, or carried out the verification on which the ISSC was issued, is to carry out an additional verification based upon the failures identified by the DAO in the report.

12.2 Эксперт должен уведомить Компанию и Администрацию о результатах дополнительного освидетельствования. По любым выявленным недостаткам должны быть предприняты действия в соответствии с указанными выше требованиями 6.9 и 6.10.

12.2 The auditor shall advise the company and the Administration of the findings of the additional verification. Any failures identified shall be handled in accordance with the requirements of 6.9 and 6.10 above.

12.3 Если эксперт не согласен с мотивами недостатка(-ков), выявленного(-ых) ДОУ, он должен задокументировать разногласия с ДОУ и сообщить об этом Компании и Администрации.

12.3 If the auditor disagrees with the reasons for the failure(s) identified by the DAO, the auditor shall document the disagreement to the DAO and inform the company and Administration.

Приложение А / Appendix A
Выдача Временного СвОС / Issue of an Interim ISSC

Требования по выдаче Временного СвОС определяются в п. А/19.4.2 Кодекса ОСПС.
Следующие критерии должны быть приняты экспертами как минимальные для демонстрации эффективного внедрения Плана охраны судна (ПОС).

The ISPS Code A/19.4.2 defines the requirements for the issue of an Interim ISSC.
The following criteria shall be taken by auditors as the minimum to demonstrate the effective implementation of a Ship Security Plan (SSP).

1.0 Путем интервьюирования эксперт должен проверить, что:

1.1 персонал, имеющий обязанности по охране, знаком со своими обязанностями и ответственностью, как это определено в ПОС;
1.2 лицо командного состава, отвечающее за охрану судна, получило надлежащую подготовку.

1.0 The auditor shall verify through interview that:

1.1 personnel with security duties are familiar with their duties and responsibilities as specified in the SSP;
1.2 the Ship Security Officer has received appropriate training.

2.0 Эксперт должен увидеть записи, подтверждающие, что:

2.1 ПОС находится на борту, при этом п.п. А/9.4.1–9.4.18 Кодекса ОСПС в нем учтены, а ПОС был представлен для одобрения Администрации флага или ПОО, ***либо*** ПОС был одобрен Администрацией флага или от ее имени;
2.2 любые дополнительные требования Администрации флага были учтены;
2.3 по крайней мере одно учение, предписанное ПОС, было осуществлено, и какое-либо идентифицированное корректирующее действие выполнено;

2.4 оборудование по охране, указанное в ПОС, включено в систему технического обслуживания и поддерживается в соответствии с требованиями этой системы.

2.0 The auditor shall sight records to demonstrate that:

2.1 The SSP is on board, that ISPS Code A/9.4.1 to 9.4.18 has been addressed and the SSP has been submitted for approval to the flag Administration or RSO ***or*** the SSP has been approved by, or on behalf of, the flag Administration;
2.2 any additional flag Administration requirements have been addressed;
2.3 at least one drill specified in the SSP has been carried out and any corrective action identified implemented;

2.4 security equipment specified in the SSP has been included in the maintenance system and maintained in accordance with the requirements of the system.

3.0 Эксперт должен проверить, что:

3.1 все оборудование по охране и наблюдению, указанное в ПОС, находится в рабочем состоянии и может быть использовано по назначению;
3.2 Требования правил V/19 (АИС) и XI-1/3 (опознавательный номер судна) на судне выполнены или имеются планы их выполнения до установленных Конвенцией СОЛАС-74 сроков. На борту судна имеется ЖНР согласно правилу СОЛАС XI-1/5. О любом выявленном недостатке должна быть информирована отвечающая ПО или Администрация.

3.0 The Auditor shall check that:

3.1 all security and surveillance equipment identified in the SSP is operational and is fit for the service, for which it was intended;

3.2 The ship complies with, or has plans to comply with, **SOLAS** V/19 (AIS) and **SOLAS** XI-1/3 (Ship Identification Number) prior to the mandatory implementation dates. The ship has on board a CSR in compliance with **SOLAS** XI-1/5. Any deficiency identified shall be reported to the responsible RO or the Administration.

Приложение Б / Appendix B

Применение Кодекса ОСПС к плавучим хранилищам / Application of the ISPS Code to FPSOs and FSUs

На 77 заседании Комитета по безопасности на море (КБМ) ИМО, было решено, что ни плавучие хранилища с переработкой и отгрузкой (ПХПО), ни плавучие хранилища (ПХр) не являются судами, подпадающими под действие Кодекса ОСПС, но они должны иметь в наличии некоторые процедуры охраны для предотвращения «загрязнения» судов, с которыми они взаимодействуют, и портовых сооружений, подпадающих под действие Кодекса ОСПС. Это решение было распространено MSC/Circ.1097 «Руководство по внедрению главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС».

At IMO Maritime Safety Committee (MSC) meeting 77, it was decided that neither of the two types of floating production, storage and offloading units (FPSO) and floating storage units (FSU), are ships subject to the provisions of the ISPS Code, but they should have some security procedures in place to prevent "contamination" of ships with which they interface and port facilities subject to the ISPS Code. This decision was disseminated in MSC/Circ.1097 "Guidance relating to the implementation of **SOLAS** chapter XI-2 and the ISPS Code".

Поскольку ПХПО и ПХр работают как часть прибрежных средств по переработке нефти, можно ожидать, что государство, на чьём континентальном шельфе или в пределах чьей исключительной экономической зоны (ИЭЗ) осуществляется такая деятельность, разработает надлежащие меры и процедуры охраны согласно своему национальному законодательству, чтобы защитить эту деятельность в своей прибрежной зоне. От ПХПО и ПХр может потребоваться соответствие этим мерам и процедурам либо требованиям Администрации флага. В качестве альтернативы Общество МАКО может выдать добровольное СвОС на основании полного внедрения требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС.

As FPSOs and FSUs operate as part of offshore oil production facilities, it can be expected that the State on whose Continental Shelf or within whose Exclusive Economic Zone (EEZ) the activity is being undertaken, will have developed appropriate security measures and procedures under its national law to protect its offshore activities. FPSOs and FSUs may be required to comply with these or flag Administration requirements. As an alternative an IACS society may issue a voluntary ISSC based upon full implementation of **SOLAS** chapter XI-2 and the ISPS Code.

ИМО не дает никаких определенных рекомендаций по мерам или процедурам охраны для судна, на которое распространяется Кодекс ОСПС, и которое взаимодействует или с ПХПО, или с ПХр. Однако ПОС должен содержать меры и процедуры охраны, рекомендованные в 9.51 Части В Кодекса ОСПС. Они могут включать подписание Декларации об охране с ПХПО или ПХр, устанавливающей меры охраны, которые каждое из судов принимает в ходе взаимодействия.

No specific advice is offered by IMO as to the security measures or procedures that should be taken by a ship to which the ISPS Code applies which has an interface with either a FPSO or FSU. However the SSP should contain security measures and procedures as recommended in ISPS B/9.51. This could include the agreement of a Declaration of Security with the FPSO or FSU indicating the security measures each ship undertook during the interface.

Часть VI. Руководство для экспертов по освидетельствованию охраны судов в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС / Part VI. Guidelines for Auditors for Verification of the Ship Security in Compliance with the Requirements of the ISPS Code

1 Область распространения и применение / Scope and application

1.1 Настоящая часть предназначена для использования экспертами РС при проведении освидетельствований по Кодексу ОСПС кроме случаев, когда соответствующей Администрацией даны специальные инструкции с иными предписаниями.

1.1 This part is intended for use by the RS auditors when performing verification under the ISPS Code, unless the relevant Administration has provided special instructions that indicate otherwise.

1.2 Целью данной части документа также является достижение последовательности и единообразия в работе членов МАКО на материале приводимых здесь примеров, которые, однако, не следует воспринимать как образцы для обязательного подражания или контрольные листы.

1.2 This part of document is also intended to facilitate audits' consistency and uniformity among IACS by providing examples, which, however are not to be interpreted as prescriptive solutions or checklists.

1.3 Кодекс ОСПС содержит части А и В. ИМО определила часть А как обязательную, а часть В – как Руководство к положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС. МАКО как и основные Администрации флагов, полагает, что положения части А невозможно внедрять, не применяя соответствующие разделы части В. С этой точки зрения эксперты должны считать часть В обязательной.

1.3 The ISPS Code comprises parts A and B. IMO has defined part A as mandatory, part B as Guidance to the Provisions of **SOLAS** chapter XI-2 and part Aof the ISPS Code. IACS considers, together with major Flag Administrations, that it is not possible to implement the provisions of part A without application of the relevant sections of Part B. In this regard, part B is to be considered mandatory by auditors.

1.4 При употреблении слова "should" в вышеуказанных документах оно должно считаться равноценным слову "shall" и означать обязательность требования.

1.4 The term "should" when used in the above documents shall be taken to mean the same as and be construed to be a mandatory requirement.

1.1 Применение компаниями Кодекса ОСПС / Application of the ISPS Code by Companies

1.1.1 Задачей Кодекса ОСПС является поощрение и развитие культуры охраны в области судоходства. По этой причине на содержание оценки охраны судна (ООС) и Плана охраны судна (ПОС) должна оказывать влияние позиция компании, ценности и убеждения, которые невозможно внедрить посредством процедуры регулирования. При проведении ООС и разработке ПОС, компании должны руководствоваться инструкциями Администраций, промышленных групп, классификационных обществ-членов МАКО и вооружённых сил.

1.1.1 By design, the ISPS Code supports and encourages the development of a security culture in shipping. The content of the Ship Security Assessment (SSA) and the Ship Security Plan (SSP) will therefore be affected by the Company commitment, values and beliefs that cannot be enforced through the regulatory process. In carrying out the SSA and developing the SSP Companies will have used guidance from Administrations, Industry Groups, IACS Societies and armed forces.

1.1.2 Как и в случае с МКУБ, детальная оценка соответствия на основе подробных инструкций, включённых в систему управления, не является практичной и не соответствует концепции подхода, основанного на риске. Каждая компания должна разрабатывать для своих судов индивидуальные решения, максимально приспособленные к потребностям и характеру перевозок и в то же время отвечающие признанным международным стандартам охраны на море.

1.1.2 As with the ISM Code, assessing detailed compliance from detailed prescriptive management system solutions is not practical and is inconsistent with the concept of risk based approach. Each Company will develop solutions for its ships, individually tailored to meet their unique needs and trading patterns, whilst meeting internationally agreed standards for maritime security.

1.1.3 Важно, чтобы эксперт сознавал, что каждая компания разрабатывает и поддерживает в действии систему управления охраной, наиболее её устраивающую и подходящую конкретно для её судов.

2.3 As an auditor, it is important to recognise that each Company develops and maintains a security management system that is most appropriate for the Company and their particular ships.

1.2 Процесс освидетельствования / Certification Process

1.2.1 Проверка соответствия обязательным правилам и положениям, требуемая при освидетельствовании на соответствие Кодексу ОСПС, не дублирует и не заменяет освидетельствований, требуемых другими международными документами. Соответствие Кодексу ОСПС не отменяет ответственности компании, капитана и любого другого физического или юридического лица, осуществляющего управление судном или его эксплуатацию.

1.2.1 The verification of compliance with the mandatory rules and regulations, required as part of the ISPS Code, neither duplicates nor replaces the surveys required by other statutory surveys. Compliance with the ISPS Code does not relieve the Company, the Master or any other entity or person involved in the management or operation of the ship of their responsibilities.

1.2.2 Процедура освидетельствования на соответствие Кодексу ОСПС, являясь процедурой проверки, предусматривает собеседование с судовым персоналом и проверку документации, относящейся к ООС и ПОС, и соответствующим отчетным документам. Проверка представляет собой выборочный процесс, не дающий полного представления о проверяемом объекте. Выдача свидетельств основана на подтверждении, на основании выбранного образца, того, что система охраны и относящееся к охране судна оборудование удовлетворительны во всех отношениях и что судно соответствует применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.

1.2.2 The verification process of compliance with the ISPS Code is an audit process involves interviews of shipboard personnel and a review of SSA and SSP documentation and associated records. Audit is a sampling process and is not exhaustive in nature. Issuance of certification is based upon verification that the sample taken demonstrates that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of **SOLAS**-74 and part A of the ISPS Code.

1.3 Редакционные принципы / Editorial Principles

1.3.1 Для удобства в настоящую часть документа включены тексты частей А и В Кодекса ОСПС, с соответствующими рекомендациями для экспертов. Необходимые изменения будут вноситься по мере накопления классификационными обществами-членами МАКО опыта освидетельствований.

1.3.1 For convenience, this part of document incorporates the actual text of part A and part B of the ISPS Code, followed by the relevant recommended guidance for auditors. The document will be updated as necessary consistent with IACS Member Societies' experience in the audit process.

2 Глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 / SOLAS-74 Chapter XI-2 Специальные меры по усилению охраны на море / Special Measures to Enhance Maritime Security

Правило 1 / Regulation 1 Определения / Definitions

См. раздел 1 части III "Определения и сокращения" настоящего документа.

See section 1 Definition of part III "Definitions and abbreviations" of this document.

Правило 2 / Regulation 2 Применение / Application

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.

1 This chapter applies to:

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

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

.1.2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and

.1.3 mobile offshore drilling units; and

2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

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 Notwithstanding the provisions of p. 1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this chapter and of the relevant sections of part A of the ISPS Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

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.

2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under p. 2, on a port facility security assessment carried out in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

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.

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

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.

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

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

4 Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

Правило 3 / Regulation 3
Обязанности Договаривающихся правительств в отношении охраны / Obligations of Contracting Governments with respect to security

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

1. Administrations shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships entitled to fly their flag. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

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.

2. Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to port facilities within their territory, and to ships prior to entering a port or whilst in a port within their territory. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

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 прочего, относятся:

- установление применимого уровня охраны;
- одобрение ПОС 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 СвОС;
- определение тех портовых средств, находящихся на их территории, которые должны назначать ДЛПС, отвечающее за подготовку ПОПС;
- обеспечение проведения и одобрения оценки охраны портового средства, а также внесения любых последующих поправок в ранее одоренную оценку;
- одобрение ПОПС и любых последующих поправок к ранее одобренному плану;

B/Responsibilities of Contracting Governments

B/1.6 Contracting Governments have, under the provisions of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code, various responsibilities, which, amongst others, include:

- setting the applicable security level;
- approving the SSP and relevant amendments to a previously approved Plan;
- verifying the compliance of ships with the provisions of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code and issuing to ships the ISSC;
- determining which of the port facilities located within their territory are required to designate a PFSO who will be responsible for the preparation of the PFSP;
- ensuring completion and approval of the port facility security assessment and of any subsequent amendments to a previously approved assessment;
- approving the PFSP and any subsequent amendments to a previously approved Plan; and

- осуществление мер, связанных с контролем и выполнением требований;	- exercising control and compliance measures;
- прверка одобренных планов на практике; и	- testing approved plans; and
- представление информации в ИМО, а также в отрасли судоходства и портов.	- communicating information to the IMO and to the shipping and port industries.
В/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 ПОО выполнение определенной работы в отношении портовых средств, однако окончательное решение относительно принятия и одобрения этой работы должно приниматься Договаривающееся правительство или назначенный орган. Администрации могут также поручать ПОО выполнение определенных задач, связанных с охраной судов. ПОО не могут поручаться следующие задачи или виды деятельности:	B/1.7 Contracting Governments can designate, or establish, Designated Authorities within Government to undertake, with respect to port facilities, their security duties under **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code and allow RSO to carry out certain work with respect to port facilities but the final decision on the acceptance and approval of this work should be given by the Contracting Government or the Designated Authority. Administrations may also delegate the undertaking of certain security duties, relating to ships, to RSO. The following duties or activities cannot delegated to a RSO:
- установление применимого уровня охраны;	- setting of the applicable security level;
- определение тех портовых средств, находящихся на территории Договаривающегося правительства, которые должны назначать ДЛПС, и подготавливать ПОПС;	- determining which of the port facilities located within the territory of a Contracting Government are required to designate a PFSO and to prepare a PFSP;
- одобрение оценок охраны портового средства или любых последующих поправок к ранее одобренной оценке;	- approving a port facility security assessment or any subsequent amendments to a previously approved assessment;
- одобрение ПОПС или последующих поправок к ранее одобренному Плану;	- approving a PFSP or any subsequent amendments to a previously approved Plan;
- осуществление мер, связанных с контролем и выполнением требований; и	- exercising control and compliance measures; and
- установление требований относительно к Декларации об охране.	- establishing the requirements for a Declaration of Security.
В/Установление уровня охраны	**B/Setting the security level**
В/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:	B/1.8 The setting of the security level applying at any particular time is the responsibility of Contracting Governments and can apply to ships and port facilities. Part A of the ISPS Code defines three security levels for international use. These are:
- уровень охраны 1, обычный; это уровень при котором обычно эксплуатируются суда и портовые средства;	- Security level 1, normal; the level at which ships and port facilities normally operate;

- 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.

- Security level 2, heightened; the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and
- Security level 3, exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

Правило 4 / Regulation 4
Требования к компаниям и судам / Requirements for Companies and ships

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

1 Companies shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

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 ДЛК, а на каждом из своих судов – ЛКС. Задачи, обязанности и требования к подготовке этих лиц, а также требования относительно учений и занятий, определены в части А Кодекса ОСПС.

B/ The Company and the Ship

B/1.9 Any Company operating ships to which **SOLA**

B/1.10 Обязанности ДЛК, в общих чертах включает, среди прочего, обеспечение надлежащего проведения ООС, подготовки ПОС 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 ДЛК.

B/1.10 The CSO responsibilities include, in brief amongst others, ensuring that a SSA is properly carried out, that a SSP prepared and submitted for approval by, or on behalf of, the Administration and thereafter is placed on board each ship to which part A of the ISPS Code applies and in respect of which that person has been appointed as the CSO.

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.

2 Ships shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code, and such compliance shall be verified and certified as provided for in part A of the ISPS Code.

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.

3 Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government, a ship shall comply with the requirements for the security level set by that Contracting Government, if such security level is higher than the security level set by the Administration for that ship.

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 ПОС 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 ПОС и эксплуатировались в соответствии с ним. ДЛК и ЛКС 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.

4 Ships shall respond without undue delay to any change to a higher security level.

5 Where a ship is not in compliance with the requirements of this chapter or of part A of the ISPS Code, or cannot comply with the requirements of the security level set by the Administration or by another Contracting Government and applicable to that ship, then the ship shall notify the appropriate competent authority prior to conducting any ship/port interface or prior to entry into port, whichever occurs earlier.

B/1.11 The SSP should indicate the operational and physical security measures the ship itself should take to ensure it always operates at security level 1. The Plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the ship itself can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so. Furthermore, the Plan should indicate the possible preparatory actions the ship could take to allow prompt response to the instructions that may be issued to the ship by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

B/1.12 The ships to which the requirements of SOLAS-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code apply are required to have, and operated in accordance with, a SSP approved by, or on behalf of, the Administration. The CSO and SSO should monitor the continuing relevance and effectiveness of the Plan, including the undertaking of internal audits. Amendments to any of the elements of an approved Plan, for which the Administration has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved Plan and their implementation by the ship.

В/1.13 На судне должно находиться СвОС, 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/1.13 The ship has to carry an ISSC indicating that it complies with the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code. Part A of the ISPS Code includes provisions relating to the verification and certification of the ship's compliance with the requirements on an initial, renewal and intermediate verification basis.
В/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 ПОС, за исключением особых обстоятельств. Это судно может также подлежать дополнительным мерам контроля, если у Договаривающегося правительства, осуществляющего меры, связанные с контролем и выпонением требований, есть основания полагать, что защищенность судна или портовых средств, куда заходило судно, снижена.	B/1.14 When a ship is at a port or is proceeding to a port of a Contracting Government, the Contracting Government has the right, under the provisions of **SOLAS**-74 regulation XI-2/9, to exercise various control and compliance measures with respect to that ship. The ship is subject to Port State Control inspections but such inspections will not normally extend to examination of the SSP itself except in specific circumstances. The ship may, also, be subject to additional control measures if the Contracting Government exercising the control and compliance measures has reason to believe that the security of the ship has, or the port facilities it has served have, been compromised.
В/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.	B/1.15 The ship is also required to have onboard information, to be made available to Contracting Governments upon request, indicating who is responsible for deciding the employment of the ship's personnel and for deciding various aspects relating to the employment of the ship.

Правило 5 / Regulation 5
Специфичная ответственность компаний / Specific responsibility of Companies

Компания должна обеспечить, чтобы капитан всегда имел на борту информацию, позволяющую должностным лицам, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, установить:	The Company shall ensure that the Master has available on board, at all times, information through which officers duly authorised by a Contracting Government can establish:
.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 с деятельностью этого судна;	.1 who is responsible for appointing the members of the crew or other persons currently employed or engaged on board the ship in any capacity on the business of that ship;
.2 лицо, отвечающее за принятие решений по использованию судна; и	.2 who is responsible for deciding the employment of the ship; and

.3 в случаях когда судно используется на условиях чартера(-ов) – лиц, являющихся сторонами этого(-их) чартера(-ов).

.3 in cases where the ship is employed under the terms of charter party(ies), who are the parties to such charter party(ies).

В/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:

B/6.1 **SOLAS**-74 regulation XI-2/5 requires the company to provide the Master of the ship with information to meet the requirements of the Company under the provisions of this regulation. This information should include items such as:

.1 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.);

.1 parties responsible for appointing shipboard personnel, such as ship management companies, manning agents, contractors, concessionaries, for example, retail sales outlets, casinos, etc;

.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

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

.3 в случаях, когда судно эксплуатируется на условиях чартера – мнформацию для связи со сторонами чартера, включая фрахтователя по тайм-чартеру или рейсовому чартеру.

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

В/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/6.2 In accordance with **SOLAS**-74 regulation XI-2/5 the Company is obliged to update and keep this information current as and when changes occur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Правило 6 / Regulation 6
Судовая система охранного оповещения / Ship security alert system

1. Все суда оборудуются судовой системой оповещения (ССОО) следующим образом:	1 All ships shall be provided with a ship security alert system (SSAS), as follows:
.1 суда, построенные 1 июля 2004 года и после этой даты;	.1 ships constructed on or after 1 July 2004;
.2 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда, построенные до 1 июля 2004 г., – не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 г.;	.2 passenger ships, including high-speed passenger craft, constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004;
.3 нефтяные танкеры, танкеры-химовозы, газовозы, навалочные суда и высокоскоростные грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, построенные до 1 июля 2004 г., – не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 г.; и	.3 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft, of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004; and
.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 г.;	.4 other cargo ships of 500 gross tonnage and upward and mobile offshore drilling units constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2006.
2. ССОО при приведении ее в действие:	2 The SSAS, when activated, shall:
.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;	.1 initiate and transmit a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration, which in these circumstances may include the Company, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised;
.2 не должна направлять тревожного оповещения другим судам;	.2 not send the ship security alert to any other ships;
.3 не должна подавать какого-либо аварийно-предупредительного сигнала на самом судне; и	.3 not raise any alarm on-board the ship; and
.4 должна непрерывно передавать оповещение, до тех пор пока не будет выключена или возвращена в исходное положение.	.4 continue the ship security alert until deactivated and/or reset.

3. ССОО 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 ИМО.

4. Места, с которых приводится в действие ССОО, устраиваются таким образом, чтобы предотвратить случайное срабатывание системы.

5. Требование относительно ССОО 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 оповещении, она немедленно извещает государство(а), вблизи которого(ых) судно в данное время совершает плавание.

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.

3 The SSAS shall:

.1 be capable of being activated from the navigation bridge and in at least one other location; and

.2 conform to performance standards not inferior to those adopted by IMO.

4 The SSAS activation points shall be designed so as to prevent the inadvertent initiation of the ship security alert.

5 The requirement for a SSAS may be complied with by using the radio installation fitted for compliance with the requirements of **SOLAS**-74 chapter IV, provided all requirements of this regulation are complied with.

6 When an Administration receives notification of a ship security alert, that Administration shall immediately notify the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

7 When a Contracting Government receives notification of a ship security alert from a ship which is not entitled to fly its flag, that Contracting Government shall immediately notify the relevant Administration and, if appropriate, the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

Правило 7 / Regulation 7
Угроза для судов / Threats to ships

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.

1 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

B/Угроза для судов и иные происшествия при нахождении 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:

B/Threats to ships and other incidents at sea

B/4.21 Contracting Governments should provide general guidance on the measures considered appropriate to reduce the security risk to ships flying their flag when at sea. They should provide specific advice on the action to be taken in accordance with security levels 1 to 3, if:

.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	.1 there is a change in the security level applying to the ship while it is at sea, e.g. because of the geographical area in which it is operating or relating to the ship itself; and
.2 происшествия, связанного с охраной судна в море или его угрозы.	.2 there is a security incident or threat thereof involving the ship while at sea.
Договаривающиеся правительства должны установить 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.	Contracting Governments should establish the best methods and procedures for these purposes. In the case of an imminent attack the ship should seek to establish direct communication with those responsible in the Flag State for responding to security incidents.
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.	2 Contracting Governments shall provide a point of contact through which such ships can request advice or assistance and to which such ships can report any security concerns about other ships, movements or communications.
B/4.22 Договаривающиеся правительства должны также установит пункт связи для предоставления рекомендаций по вопросам охраны любому судну:	B/4.22 Contracting Governments should also establish a point of contact for advice on security for any ship:
.1 имеющему право плавать под их флагами; или	.1 entitled to fly their flag; or
.2 эксплуатируемому их в территориальном море или сообщившему о намерении войти в его территориальное море.	.2 operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.
3. Если установлена опасность нападения, соответствующее Договаривающееся правительство должно информировать соответствующие суда и их Администрация о:	3 Where a risk of attack has been identified, the Contracting Government concerned shall advise the ships concerned and their Administrations of:
.1 действующем уровне охраны;	.1 the current security level;
.2 любых мерах охраны, которые должны принять соответствующие суда для самозащиты от нападения, в соответствии с положениями части A Кодекса ОСПС; и	.2 any security measures that should be put in place by the ships concerned to protect themselves from attack, in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and
.3 мерах охраны, которые решило принять прибрежное государство, в зависимости от случая.	.3 security measures that the coastal State has decided to put in place, as appropriate.
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:	B/4.23 Contracting Governments should offer advice to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea, which could include advice:

.1 рекомендации об изменении маршрута или отсрочке предполагаемого прохода;	1 to alter or delay their intended passage;
.2 рекомендации о плавании конкретным курсом или о следовании к конкретному месту;	2 to navigate on a particular course or proceed to a specific location;
.3 сведения о наличии любого персонала или оборудования, которые могут находиться на судне;	3 on the availability of any personnel or equipment that could be placed on the ship;
.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).	4 to co-ordinate the passage, arrival into port or departure from port, to allow escort by patrol craft or aircraft (fixed-wing or helicopter).
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.	Contracting Governments should remind ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, of any temporary restricted areas that they have published.
В/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/4.24 Contracting Governments should recommend that ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, implement expeditiously, for the ship's protection and for the protection of other ships in the vicinity, any security measure the Contracting Government may have advised.
В/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.	B/4.25 The plans prepared by the Contracting Governments for the purposes given in paragraph 4.22 should include information on an appropriate point of contact, available on a 24-hour basis, within the Contracting Government including the Administration. These plans should also include information on the circumstances in which the Administration considers assistance should be sought from nearby coastal States, and a procedure for liaison between PFSO and SSO.

Правило 8 / Regulation 8
Свобода действий капитана в вопросах безопасности и охраны судна / Master's discretion for ship safety and security

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.

1 The Master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision, which, in the professional judgement of the Master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorized by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units.

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.

2 If, in the professional judgement of the Master, a conflict between any safety and security requirements applicable to the ship arises during its operations, the Master shall give effect to those requirements necessary to maintain the safety of the ship. In such cases, the Master may implement temporary security measures and shall forthwith inform the Administration and, if appropriate, the Contracting Government in whose port the ship is operating or intends to enter. Any such temporary security measures under this regulation shall, to the highest possible degree, be commensurate with the prevailing security level. When such cases are identified, the Administration shall ensure that such conflicts are resolved and that the possibility of recurrence is minimised.

Правило 9 / Regulation 9
Меры, связанные с контролем и выполнением требований / Control and compliance measures

B/Меры, связанные с контролем и выполнением требований*

* *См. резолюцию № 3 «Дальнейшая работа Международной морской организации, относящаяся к усилению охраны на море», принятую Конференцией по охране на море и предлагающую ИМО, среди прочего, провести обзор резолюций Ассамблеи A.787(19) и A.882(21).*

B/Общие положения

B/4.29 В правиле XI-2/9 Конвенции СОЛАС-74 указаны меры, связанные с контролем и выполнением требований, применяемые к судам, подпадающим под действие главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74. В нем отчетливо выделяются три раздела: контроль судов, уже находящихся в порту, контроль судов, намеревающихся войти в порт другого Договаривающегося правительства, и дополнительные положения, применимые к обеим ситуациям.

B/4.30 Правило XI-2/9.1 Конвенции 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*.

B/Control and Compliance Measures *

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

B/General

B/4.29 **SOLAS**-74 regulation XI-2/9 describes the control and compliance measures applicable to ships under **SOLAS**-74 chapter XI-2. It is divided into three distinct sections; control of ships already in a port, control of ships intending to enter a port of another Contracting Government, and additional provisions applicable to both situations.

B/4.30 **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.1, control of ships in port, implements a system for the control of ships while in the port of a foreign country where duly authorised officers of the Contracting Government (duly authorized officers) have the right to go on board the ship to verify that the required certificates are in proper order. Then if there are clear grounds to believe the ship does not comply, control measures such as additional inspections or detention may be taken. This reflects current control systems [*].

---

* См. Правило I/19 и правило IX/6.2 Конвенции СОЛАС-74, с поправками, статью 21 Конвенции о грузовой марке-66, измененной Протоколом 1988 года к ней, статьи 5 и 6 правила 8A Приложения I и правило 15 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками, статью X Конвенции ПДНВ-78 с поправками, и резолюции Ассамблеи ИМО A.787(19) и A.882(21).

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

Правило XI-2/9.1 Конвенции 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.

SOLAS-74 regulation XI-2/9.1 builds on such systems and allows for additional measures (including expulsion of a ship from a port to be taken as a control measure) when duly authorized officers have clear grounds for believing that a ship is in non-compliance with the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code. **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.3 describes the safeguards that promote fair and proportionate implementation of these additional measures.

В/4.31 В правиле XI-2/9.2 Конвенции СОЛАС-74 излагаются меры контроля судов, намеревающихся зайти в порт другого Договаривающегося правительства, направленные на обеспечение выполнения 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-2/9.1 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/4.31 **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.2 applies control measures to ensure compliance to ships intending to enter a port of another Contracting Government and introduces an entirely different concept of control within **SOLAS**-74 chapter XI-2, applying to security only. Under this regulation measures may be implemented prior to the ship entering port, to better ensure security. Just as in **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.1, this additional control system is based on the concept of clear grounds for believing the ship does not comply with **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code, and includes significant safeguards in **SOLAS**-74 regulations XI-2/9.2.2 and XI-2/9.2.5, as well as in regulation XI-2/9.3.

В/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. Такое доказательство или достоверная информация могут появиться на основании профессионального суждения или наблюдения надлежащим образом уполномоченного должностного лица во время проверки СвОС или Временного СвОС, 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/4.32 Clear grounds that the ship is not in compliance means evidence or reliable information that the ship does not correspond with the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in this part of the ISPS Code. Such evidence or reliable information may arise from the duly authorized officer's professional judgement or observations gained while verifying the ship's ISSC or Interim ISSC issued in accordance with part A of the ISPS Code (Certificate) or from other sources. Even if a valid certificate is on board the ship, the duly authorized officers may still have clear grounds for believing that the ship is not in compliance based on their professional judgment.

В/4.33 Примеры возможных явных оснований в рамках правил XI-2/9.1 и XI-2/9.2 Конвенции СОЛАС-74, могут, в зависимости от случая, включать следующее:	B/4.33 Examples of possible clear grounds under **SOLAS**-74 regulations XI-2/9.1 and XI-2/9.2 may include, when relevant:
.1 полученное в ходе проверки СвОС доказательство того, что оно недействительно или срок его действия истек;	1 evidence from a review of the certificate that it is not valid or it has expired;
.2 доказательство или достоверная информация о том, что имеются серьезные недостатки в оборудовании, документации или организационных мероприятиях, касающихся охраны, которые требуются главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и частью А Кодекса ОСПС;	2 evidence or reliable information that serious deficiencies exist in the security equipment, documentation or arrangements required by **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code;
.3 получение доклада или жалобы, которые, по профессиональному мнению должным 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;	3 receipt of a report or complaint which, in the professional judgment of the duly authorized officer, contains reliable information clearly indicating that the ship does not comply with the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code;
.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;	4 evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that the Master or ship's personnel is not familiar with essential shipboard security procedures or cannot carry out drills related to the security of the ship or that such procedures or drills have not been carried out;
.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 связь с любым другим основными членами судового персонала, имеющими обязанности по охране судна;	5 evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that key members ship's personnel are not able to establish proper communication with any other key members of ship's personnel with security responsibilities on board the ship;
.6 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 или не выполняло надлежащих процедур по охране;	6 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another ship where either the port facility or the other ship is in violation of **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code, and the ship in question has not completed a Declaration of Security, nor taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate ship security procedures;

.7 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 или не выполняло надлежащих процедур охраны; и

7 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another source (e.g., another ship or helicopter transfer) where either the port facility or the other source is not required to comply with chapter XI-2 **SOLAS**-74 or part A of the ISPS Code, and the ship has not taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate security procedures; and

.8 если судно имеет очередное, последовательно выданное Временное СвОС, как оно описано в разделе А/19.4 Конвенции СОЛАС-74, 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 СвОС, указанного в разделе А/19.4.4 Конвенции СОЛАС-74.

8. the ship holds a subsequent, consecutively issued Interim ISPS as described in section A/19.4 **SOLAS**-74, and if, in the professional judgment of an officer duly authorized, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such Certificate is to avoid full compliance with **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code beyond the period of the initial Interim ISSC as described in **SOLAS**-74 section A/19.4.4.

В/4.34 Особое отношение к данному вопросу имеют последствия правила XI-2/9 Конвенции 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.

B/4.34 The international law implications of **SOLAS**-74 regulation XI-2/9 are particularly relevant, and the regulation should be implemented with **SOLAS**-74 regulation XI-2/2.4 in mind, as the potential exists for situations where either measures will be taken which fall outside the scope of **SOLAS**-74 chapter XI-2, or where rights of affected ships, outside **SOLAS**-74 chapter XI-2, should be considered. Thus, **SOLAS**-74 regulation XI-2/9 does not prejudice the Contracting Government from taking measures having a basis in, and consistent with, international law, to ensure the safety or security of people, ships, port facilities and other property in cases where the ship, although in compliance with **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of t6he ISPS Code, is still considered to present a security risk.

1. Контроль судов в порту / Control of ships in port

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 должне быть ограничен проверкой наличия на судне действительного СвОС или действительного Временного СвОС, выданного на основании положений части А Кодекса ОСПС («Свидетельство»), которые признаются, если они действительны, должны признаваться, если нет явных оснований полагать, что судно не выполняет требования настоящей главы или части А Кодекса ОСПС.

1.1 For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly authorised by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of **SOLAS**-74 regulation I/19. Such control shall be limited to verifying that there is onboard a valid ISSC or a valid Interim ISSC issued under the provisions of part A of the ISPS Code (Certificate), which if valid shall be accepted, unless there are clear grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

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.

1.2 When there are such clear grounds, or where no valid Certificate is produced when required, the officers duly authorized by the Contracting Government shall impose any one or more control measures in relation to that ship as provided in paragraph 1.3. Any such measures imposed must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

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.

1.3 Such control measures are as follows: inspection of the ship, delaying the ship, detention of the ship, restriction of operations including movement within the port, or expulsion of the ship from port. Such control measures may additionally or alternatively include other lesser administrative or corrective measures.

В/Контроль судов в порту

В/4.36 Если несоответствие заключается в 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 в другой порт после выполнения им всех условий, согласованных между государствами порта и Администрацией или капитаном судна.

B/Control of ships in port

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

2. Суда, намеревающиеся зайти в порт другого Договаривающегося правительства / Ships intending to enter a port of another Contracting Government

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 избежания необходимости применить меры контроля или предпринять шаги, нижеследующих сведений относительно:

2.1 For the purpose of this chapter, a Contracting Government may require that ships intending to enter its ports provide the following information to officers duly authorized by that Government to ensure compliance with this chapter prior to entry into port with the aim of avoiding the need to impose control measures or steps:

.1 наличия на судне имеет действительного Свидетельства и названия органа, выдававшего свидетельство;

.1 that the ship possesses a valid Certificate and the name of its issuing authority;

.2 уровень охраны, с которым судно эксплуатируется в данное время;

.2 the security level at which the ship is currently operating;

.3 уровень охраны, с которым судно эксплуатировалось в любом предыдущем порту, где оно осуществляло взаимодействие судно/порт в период времени, указанный в пункте 2.3;

.3 the security level at which the ship operated in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 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;

.4 any special or additional security measures that were taken by the ship in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;

.5 соблюдения соответствующих процедур по охране судна в ходе любой деятельности судно–судно в период времени, указанный в пункте 2.3; или

.5 that the appropriate ship security procedures were maintained during any ship to ship activity within the timeframe specified in paragraph 2.3; or

.6 иных правктических сведений, относящихся к вопросам охраны (но не подробности ПОС), принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

.6 other practical security related information (but not details of the SSP), taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

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

If requested by the Contracting Government, the ship or the Company shall provide confirmation, acceptable to that Contracting Government, of the information required above.

В/4.37 В правиле XI-2/9.2.1 Конвенции 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:

B/4.37 **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.2.1 lists the information Contracting Governments may require from a ship as a condition of entry into port. One item of information listed is confirmation of any special or additional measures taken by the ship during its last ten calls at a port facility. Examples could include:

1 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	1 records of the measures taken while visiting a port facility located in the territory of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by port facilities located in the territories of Contracting Governments; and
.2 любые Декларации об охране, оформленные с портовыми средствами или с другими судами.	2 any Declarations of Security that were entered into with port facilities or other ships.
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 заключать в такое подтверждение записи о приеме и передаче лоцмана, 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 ПОПС. Примерами сведений, которые могут представляться, являются:	B/4.38 Another item of information listed, that may be required as a condition of entry into port, is confirmation that appropriate ship security procedures were maintained during ship-to-ship activity conducted within the period of the last 10 calls at a port facility. It would not normally be required to include records of transfers of pilots, customs, immigration, security officials nor bunkering, lightering, loading of supplies and unloading of waste by ship within port facilities as these would normally fall within the auspices of the PFSP. Examples of information that might be given include:
.1 записи о мерах, принятых при осуществлении деятельности судно-судно с судном под флагом государства, не являющегося Договаривающимся правительством, особенно о таких мерах, которые обычно принимались судами, плавающими под флагом Договаривающегося правительства;	1 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship flying the flag of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by ships flying the flag of Contracting Governments;
.2 записи о мерах, принятых при осуществлении деятельности судно-судно с судном под флагом государства, являющегося Договаривающимся правительством, но которое не должно отвечать положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, например, экземпляр какого-либо свидетельства об охране, выданного этому судну на основании других положений; и	2 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship that is flying the flag of a Contracting Government but is not required to comply with the provisions of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code such as a copy of any security certificate issued to that ship under other provisions; and

.3 в случае, если на судне находятся спасенные в море люди или груз, – все известные сведения об этих людях или грузе, включая удостоверяющие личность 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 А 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 А Кодекса ОСПС является предоставление государствам в достаточного объема надлежащей информации для обеспечения целостности их системы безопасности.	3 in the event that persons or goods rescued at sea are on board, all known information about such persons or goods, including their identities when known and the results of any checks run on behalf of the ship to establish the security status of those rescued. It is not the intention of **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code to delay or prevent the delivery of those in distress at sea to a place of safety. It is the sole intention of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code to provide States with enough appropriate information to maintain their security integrity.
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:	B/4.39 Examples of other practical security related information that may be required as a condition of entry into port in order to assist with ensuring the safety and security of persons, port facilities, ships and other property include:
.1 сведения, содержащиеся в ЖНР;	1 information contained in the CSR;
.2 местоположение судна во время передачи сообщения;	2 location of the ship at the time the report is made;
.3 расчетное время прибытия судна в порт;	3 expected time of arrival of the ship in port;
.4 судовая роль;	4 crew list;
.5 общее описание груза на борту судна;	5 general description of cargo aboard the ship;
6 список пассажиров; и	6 passenger list; and
.7 сведения, которые требуется иметь на судне в соответствии с правилом XI-2/10 Конвенции СОЛАС-74.	7 information required to be carried under **SOLAS**-74 regulation XI-2/10.
2.2 Каждое судно, к которому применяется настоящая глава, намеревающееся зайти в порт другого Договаривающегося правительства, дложно представить сведения, указанные в пункте 2.1, по требованию должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством. Капитан может отказаться предоставить такие сведения, при этом понимая, что невыполнение этого требования может привести к отказу в заходе в порт.	2.2 Every ship to which this chapter applies intending to enter the port of another Contracting Government shall provide the information described in paragraph 2.1 on the request of the officers duly authorized by that Government. The Master may decline to provide such information on the understanding that failure to do so may result in denial of entry into port.
2.3 Судно должно хранить подборку указанных в пункте 2.1 сведений за последние 10 заходов в портовые средства.	2.3 The ship shall keep records of the information referred to in paragraph 2.1 for the last 10 calls at port facilities.

2.4 Если, получив описанные в пункте 2.1 сведения, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающегося правительства 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 данного правила. Любые такие предпринятые шаги должны быть соразмерными, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

2.4 If, after receipt of the information described in paragraph 2.1, officers duly authorised by the Contracting Government of the port in which the ship intends to enter have clear grounds for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers shall attempt to establish communication with and between the ship and the Administration in order to rectify the non-compliance. If such communication does not result in rectification, or if such officers have clear grounds otherwise for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers may take steps in relation to that ship as provided in paragraph 2.5. Any such steps taken must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

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.

2.5 Such steps are as follows:

.1 a requirement for the rectification of the non-compliance;

.2 a requirement that the ship proceed to a location specified in the territorial sea or internal waters of that Contracting Government;

.3 inspection of the ship, if the ship is in the territorial sea of the Contracting Government the port of which the ship intends to enter; or

.4 denial of entry into port.

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.

Prior to initiating any such steps, the ship shall be informed by the Contracting Government of its intentions. Upon this information the Master may withdraw the intention to enter that port. In such cases, this regulation shall not apply.

В/4.40 Правило XI-2/9.2.5 Конвенции 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.

B/4.40 **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.2.5 allows the Master of a ship, upon being informed that the coastal or port State will implement control measures under **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.2, to withdraw the intention for the ship to enter port. If the Master withdraws that intention, **SOLAS**-74 regulation XI-2/9 no longer applies, and any other steps that are taken must be based on, and consistent with, international law.

3. Дополнительные положения / Additional provisions

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 письменном виде информировать Администрацию, указав, какие меры контроля были применены или какие шаги были предприняты, а также их причины. Договаривающееся правительство, которое применяет меры контроля или шаги, должно также известить ПОО, выдавшую Свидетельство, относящееся к конкретному судну, а также ИМО, что были применены такие меры контроля были или предприняты такие шаги.

3.1 In the event:

.1 of the imposition of a control measure, other than a lesser administrative or corrective measure, referred to in paragraph 1.3; or

.2 any of the steps referred to in paragraph 2.5 are taken,

an officer duly authorized by the Contracting Government shall forthwith inform in writing the Administration specifying which control measures have been imposed or steps taken and the reasons thereof. The Contracting Government imposing the control measures or steps shall also notify the RSO, which issued the Certificate relating to the ship concerned and IMO when any such control measures have been imposed or steps taken.

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 ИМО. Должны быть обеспечены конфиденциальный характер и защита такого извещения.

3.2 When entry into port is denied or the ship is expelled from port, the authorities of the Port State should communicate the appropriate facts to the authorities of the State of the next appropriate ports of call, when known, and any other appropriate coastal States, taking into account guidelines to be developed by IMO. Confidentiality and security of such notification shall be ensured.

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:

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

.1 название судна, его флаг, опознавательный номер судна, позывной, тип судна и груз;

.1 name of ship, its flag, the ship's identification number, call sign, ship type and cargo;

.2 причина отказа в заходе или выдворения из порта или портовых районов;

.2 reason for denying entry or expulsion from port or port areas;

.3 характер любого несоответствия в области охраны, если это имеет отношение к делу;

.3 if relevant, the nature of any security non-compliance;

.4 если необходимо – сведения о любых предпринятых попытках устранить любое несоответствие, включая сведения о любых условиях, введенных в отношении судна применительно к данному рейсу;

.4 if relevant, details of any attempts made to rectify any non-compliance, including any conditions imposed on the ship for the voyage;

.5 предыдущий(ие) порт(-ы) захода и следующий объявленный порт захода;	.5 past port(s) of call and next declared port of call;
.6 время отхода и расчетное время прибытия в эти порты;	.6 time of departure and likely estimated time of arrival at those ports;
.7 любые указания, которые были даны судну, например о передаче сообщений в пути;	.7 any instructions given to ship, e.g., reporting on route;
.8 имеющаяся информация об уровне охраны, с которым эксплуатируется судно;	.8 available information on the security level at which the ship is currently operating;
.9 сведения о любых сообщениях, которыми государство порта обменивалось с Администрацией;	.9 information regarding any communications the Port State has had with the Administration;
.10 пункт связи государства порта, передающий сообщение для получения дополнительной информации;	.10 contact point within the Port State making the report for the purpose of obtaining further information;
.11 судовая роль; и	.11 crew list; and
.12 любая другая информация, имеющая отношение к делу,.	.12 any other relevant information.
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.**	B/4.42 **Relevant States to contact should include those along the ship's intended passage to its next port, particularly if the ship intends to enter the territorial sea of that coastal State. Other relevant States could include previous ports of call, so that further information might be obtained and security issues relating to the previous ports resolved.**
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 защищенность или безопасности людей либо судов или иного имущества, и отсутствуют иные подходящие средства для устранения этой угрозы.	3.3 Denial of entry into port, pursuant to paragraphs 2.4 and 2.5, or expulsion from port, pursuant to paragraphs 1.1 to 1.3, shall only be imposed where the officers duly authorized by the Contracting Government have clear grounds to believe that the ship poses an immediate threat to the security or safety of persons, or of ships or other property and there are no other appropriate means for removing that threat.

3.4 Меры контроля, упомянутые в пункте 1.3, и шаги, упомянутые в пункте 2.5, применяются 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.

3.4 The control measures referred to in paragraph 1.3 and the steps referred to in paragraph 2.5 shall only be imposed, pursuant to this regulation, until the non-compliance giving rise to the control measures or steps has been corrected to the satisfaction of the Contracting Government, taking into account actions proposed by the ship or the Administration, if any.

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

3.5 When Contracting Governments exercise control under paragraph 1 or take steps under paragraph 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

.1 all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained, or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered; and

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

.2 necessary access to the ship shall not be prevented for emergency or humanitarian reasons and for security purposes.

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

B/4.44 Термин «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.

B/4.44 The word "delay" in **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.3.3.1 also refers to situations where, pursuant to actions taken under this regulation, the ship is unduly denied entry into port or the ship is unduly expelled from port.

Правило 10 / Regulation 10
Требования к портовым средствам / Requirements for port facilities

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

1 Port facilities shall comply with the relevant requirements of this chapter and part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

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

2 Contracting Governments with a port facility or port facilities within their territory, to which this regulation applies, shall ensure that:

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

.1 port facility security assessments are carried out, reviewed and approved in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and

.2 ПОПС разрабатывались, пересматривались, одобрялись и внедрялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.

.2 PFSP are developed, reviewed, approved and implemented in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

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

3. Contracting Governments shall designate and communicate the measures required to be addressed in a PFSP for the various security levels, including when the submission of a Declaration of Security will be required.

В/Портовое средство

В/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 ПОО. 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.

В/1.17 Оценка охраны портового средства является по существу анализом риска в отношении всех сторон 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.

B/The Port facility

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

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

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 выявить, для каких портовых средств требуется назначение ДЛПС и разработка ПОПС.

B/1.18 Для портовых средств, которые должны отвечать требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, требуется назначать ДЛПС. Задачи, обязанности и требования к подготовке этих лиц, а также требования в отношении учений и занятий, определены в части А Кодекса ОСПС.

B/1.19 В ПОПС 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 длжны 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 ПОПС и осуществлять свою деятельность в соответствии с ним.

The assessment must include the following components:

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

On completion of the analysis, it will be possible to produce an overall assessment of the level of risk. The port facility security assessment will help determine which port facilities are required to appoint a PFSO and prepare a PFSP.

B/1.18 The port facilities which have to comply with the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code are required to designate a PFSO. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills and exercises are defined in part A of the ISPS Code.

B/1.19 The PFSP should indicate the operational and physical security measures the port facility should take to ensure that it always operates at security level 1. The Plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the port facility can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so. Furthermore, the Plan should indicate the possible preparatory actions the port facility could take to allow prompt response to the instructions that may be issued by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

B/1.20 The port facilities which have to comply with the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code are required to have, and operate in accordance with, a PFSO approved by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned.

ДЛПС 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.

The PFSO should implement its provisions and monitor the continuing effectiveness and relevance of the plan, including commissioning internal audits of the application of the plan. Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Contracting Government or the Designated Authority concerned has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved Plan and their implementation at the port facility. The Contracting Government or the Designated Authority concerned may test the effectiveness of the plan. The port facility security assessment covering the port facility or on which the development of the Plan has been based should be regularly reviewed. All these activities may lead to amendment of the approved Plan. Any amendments to specified elements of an approved plan will have to be submitted for approval by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned.

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.

B/1.21 Ships using port facilities may be subject to the Port State Control inspections and additional control measures outlined in **SOLAS**-74 regulation XI-2/9. The relevant authorities may request the provision of information regarding the ship, its cargo, passengers and ship's personnel prior to the ship's entry into port. There may be circumstances in which entry into port could be denied.

Правило 11 / Regulation 11
Соглашения об альтернативных мерах в области охраны / Alternative security agreements

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.

1 Contracting Governments may, when implementing this chapter and part A of the ISPS Code, conclude in writing bilateral or multilateral agreements with other Contracting Governments on alternative security arrangements covering short international voyages on fixed routes between port facilities located within their territories.

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

2 Any such agreement shall not compromise the level of security of other ships or of port facilities not covered by the agreement.

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.

3 No ship covered by such an agreement shall conduct any ship-to-ship activities with any ship not covered by the agreement.

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, кн которые распостраняется это соглашение.

4 Such agreements shall be reviewed periodically, taking into account the experience gained as well as any changes in the particular circumstances or the assessed threats to the security of the ships, the port facilities or the routes covered by the agreement.

Соглашения об альтернативных мерах в области охраны

В/4.26 При рассмотрении путей осуществления требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А 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.

B/Alternative security agreements

B/4.26 Contracting Governments, in considering how to implement chapter XI-2 and part A of the ISPS Code, may conclude one or more agreements with one or more Contracting Governments. The scope of an agreement is limited to short international voyages on fixed routes between port facilities in the territory of the parties to the agreement. When concluding an agreement, and thereafter, the Contracting Governments should consult other Contracting Governments and Administrations with an interest in the effects of the agreement.

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 отрицательно 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.

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

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

Правило 12 / Regulation 12
Равноценные меры в области охраны / Equivalent security arrangements

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 А Кодекса ОСПС, при условии что эти меры охраны являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписанные настоящей главой или частью А Кодекса ОСПС. Администрация, разрешающая такие меры охраны, должна сообщить подробные сведения о них в ИМО.

1 An Administration may allow a particular ship or a group of ships entitled to fly its flag to implement other security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Administration, which allows such security measures, shall communicate to IMO particulars thereof.

2 При осуществлении положений настоящей главы и части А 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 А Кодекса ОСПС, при условии что эти меры охраны являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписанные настоящей главой или частью А Кодекса ОСПС. Договаривающееся правительство, разрешающее такие меры охраны, должно сообщить подробные сведения о них в ИМО.

2 When implementing this chapter and part A of the ISPS Code, a Contracting Government may allow a particular port facility or a group of port facilities located within its territory, other than those covered by an agreement concluded under regulation 11, to implement security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Contracting Government, which allows such security measures, shall communicate to IMO particulars thereof.

В/Равноценные меры для портовых средств

В/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 посредством принятия мер охраны, равноценных тем, которые предписаны в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС. В частности, это может иметь место в случае заводских терминалов или причалов, где операции осуществляются не часто.

B/Equivalent arrangements for port facilities

B/4.27 For certain specific port facilities with limited or special operations but with more than occasional traffic, it may be appropriate to ensure compliance by security measures equivalent to those prescribed in **SOLAS**-74 chapter XI-2 and in part A of the ISPS Code. This can, in particular, be the case for terminals such as those attached to factories, or quaysides with no frequent operations.

Правило 13 / Regulation 13
Представление информации / Communication of information

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 ПОПС;

.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 ПОО, 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.

1 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to IMO and shall make available for the information of Companies and ships:

.1 the names and contact details of their national authority or authorities responsible for ship and port facility security;

.2 the locations within their territory covered by the approved PFSP.

3 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon the ship-to-shore security alerts, referred to in regulation 6.2.1;

.4 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon any communications from Contracting Governments exercising control and compliance measures, referred to in regulation 9.3.1; and

.5 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to provide advice or assistance to ships and to whom ships can report any security concerns, referred to in regulation 7.2;

and thereafter update such information as and when changes relating thereto occur. IMO shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

2 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to IMO the names and contact details of any RSO authorized to act on their behalf together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such organizations. Such information shall be updated as and when changes relating thereto occur. IMO shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

3. Не позднее 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства должны предсавить в ИМО перечень одобренных ПОПС для портовых средств, находящихся на их территории, вместе с местом или местами, на которые распространяется каждый одобренный ПОПС, 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 ПОПС. В таких случаях в представлемой 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 ПОПС, 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 ПОПС. 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 ДЛК и ЛКС. Не должны опубликовываться никакие другие сведения о ПОПС, 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 ПОПС, вместе с информацией для связи с ДЛПС. Следует широко оповещать о существовании таких пунктов связи. Они могут также предоставлять информацию о ПОО, назначенных действовать от имени Договаривающегося правительства, в том числе сведения об их конкретных обязанностях и условиях предоставленных им полномочий.

3 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004 communicate to the Organization a list showing the approved PFSP for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved PFSP and the corresponding date of approval and thereafter shall further communicate when any of the following changes take place:

.1 changes in the location or locations covered by an approved PFSP are to be introduced or have been introduced. In such cases the information to be communicated shall indicate the changes in the location or locations covered by the plan and the date as of which such changes are to be introduced or were implemented;

.2 an approved PFSP, previously included in the list submitted to IMO, is to be withdrawn or has been withdrawn. In such cases, the information to be communicated shall indicate the date on which the withdrawal will take effect or was implemented. In these cases, the communication shall be made to IMO as soon as is practically possible; and

.3 additions are to be made to the list of approved PFSP. In such cases, the information to be communicated shall indicate the location or locations covered by the Plan and the date of approval.

B/4.14 Where a port facility has a PFSP that fact has to be communicated to IMO and that information must also be made available to CSO and SSO. No further details of the PFSP have to be published other than that it is in place. Contracting Governments should consider establishing either central or regional points of contact, or other means of providing up to date information on the locations where PFSP are in place, together with contact details for the relevant PFSO. The existence of such contact points should be publicised. They could also provide information on the RSO appointed to act on behalf of the Contracting Government, together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such RSO.

В/4.15 В случае порта, не имеющего ПОПС (а поэтому не имеющего ДЛПС), 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.

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

4 Договаривающиеся правительства каждые пять лет после 1 июля 2004 г., сообщают в ИМО пересмотренный и откорректированный перечень всех одобренных ПОПС для портовых средств, расположенных на их территории, вместе с районом или районами, охваченными каждым одобренным ПОПС, и соответствующую дату его одобрения (и дату одобрения любых поправок к нему), который заменит всю информацию, представленную ИМО по пункту 3 за предшествующие пять лет.

4 Contracting Governments shall, at five year intervals after 1 July 2004, communicate to the Organization a revised and updated list showing all the approved PFSP for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved PFSP and the corresponding date of approval (and the date of approval of any amendments thereto) which will supersede and replace all information communicated to IMO, pursuant to paragraph 3, during the preceding five years.

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

5 Contracting Governments shall communicate to IMO information that an agreement under regulation 11 has been concluded. The information communicated shall include:

.1 Названия Договаривающихся правительств, заключивших соглашение;

.1 the names of the Contracting Governments which have concluded the agreement;

.2 портовые средства и постоянные маршруты, на которые распространяется соглашение;

.2 the port facilities and the fixed routes covered by the agreement;

.3 периодичность пересмотра соглашения;

.3 the periodicity of review of the agreement;

.4 дату вступления в силу соглашения;

.4 the date of entry into force of the agreement; and

.5 информацию обо всех имевших место консультациях с другими Договаривающимися правительствами;

.5 information on any consultations which have taken place with other Contracting Governments;

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

and thereafter shall communicate, as soon as practically possible, to IMO information when the agreement has been amended or has ended.

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.

6 Any Contracting Government which allows, under the provisions of regulation 12, any equivalent security arrangements with respect to a ship entitled to fly its flag or with respect to a port facility located within its territory, shall communicate to IMO particulars thereof.

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 А Кодекса ОСПС требуется, чтобы Договаривающиеся правительства предоставляли определенную информацию в ИМО и чтобы предоставлялась информация, которая бы позволяла осуществлять эффективную связь между Договаривающимися правительствами, а также между ответственными за охрану ДЛК/ЛКС, с одной стороны, и ДЛПС с другой.

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

7 IMO shall make available the information communicated under paragraph 3 to other Contracting Governments upon request.

B/Information and communication

B/1.22 **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code require Contracting Governments to provide certain information to the IMO and for information to be made available to allow effective communication between Contracting Governments and between CSO/SSO and the PFSO responsible for the port facility their ships visit.

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

3 Часть A / Part A
Международный Кодекс по охране судов и портовых средств / International Code for the Security of Ships and of Port Facilities

Преамбула / Preamble

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 Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) 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/1 The Diplomatic Conference on Maritime Security held in London in December 2002 adopted new provisions in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) to enhance maritime security. These new requirements form the international framework through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

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

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 результататах 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 было рекомендовала продолжить работу на следующем заседании Межсессионной рабочей группы КБМ, которое состоялось в сентябре 2002 года. Семдесят шестая сессия КБМ рассмотрела итоги сессии Межсессионной рабочей группы КБМ, состоявшейся в сентябре 2002 года, и последующую работу, проведенную Рабочей группой КБМ в ходе семдесят шестой сессии КБМ в декабре 2002 года, непосредственно перед Дипломатической конференцией, а также утвердила окончательный вариант предложенных текстов для рассмотрения на Дипломатической конференции.

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 (Конвенции СОЛАС-74), направленные на сокращение сроков осуществления требования относительно установки на судах АИС и приняла новые правила главы XI-1 Конвенции СОЛАС-74, касающиеся нанесения опознавательных номеров судов и наличия на судах ЖНР. Дипломатическая конференция приняла также ряд резолюций, включая резолюции, касающиеся осуществления и пересмотра 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 потребоваться пересмотр некоторых новых положений, касающиеся охраны на море и внесение в них поправок.

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

AP/4 The Diplomatic Conference (9 to 13 December 2002) also adopted amendments to the existing provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (**SOLAS**-74) accelerating the implementation of the requirement to fit AIS and adopted new regulations in chapter XI-1 of **SOLAS**-74 covering marking of the ship's identification number and the carriage of a CSR. The Diplomatic Conference also adopted a number of Conference resolutions including those covering implementation and revision of the ISPS Code, technical co-operation, and co-operative work with the International Labour Organization and World Customs Organization. It was recognised that review and amendment of certain new provisions regarding maritime security may be required on completion of the work of these two organizations.

AP/5 Положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС применяются к судам и портовым средствам. Решение о том, чтобы расширить сферу Конвенции СОЛАС-74 с целью охватить портовые средства, было принято на том основании, что Конвенция СОЛАС-74 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 ИМО и Международной организации труда. 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.

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

AP/6 При подготовке проектов 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.

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

AP/7 Эти положения отражают значительные изменения в подходе международной морской отрасли к вопросу об охране в секторе морского транпорта. 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.

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

AP/8 Осуществление положений потребует постоянного эффективного сотрудничества и взаимопонимания между всеми вовлеченными сторонами 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.

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

AP/9 Рекоменодации, представленные в части В Кодекса ОСПС, следует учитывать при осуществлении положений главы XI-2 СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, касающихся охраны. Признается, однако, что степень применения этих рекомендаций может быть различной, в зависимости от характера портового средства, типа судна, а также характера выполняемых судном рейсов и/или от перевозимого на нем груза.

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

AP/10 Ничто в 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.

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

AP/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 ПОС и ПОПС, следует должным образом учитыватьвать 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.

Без дополнительных рекомендаций.

AP/11 Recognizing that the Convention on the Facilitation of Maritime Traffic, 1965, as amended, provides that foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order, Contracting Governments when approving SSP and PFSP should pay due cognisance to the fact that ship's personnel live and work on the vessel and need shore leave and access to shore based seafarer welfare facilities, including medical care.

No additional guidance.

Часть А / PART A

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

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

1. Общие положения / General

A/1.1 Введение / Introduction

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 г. с поправками.

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

B/Общие положения

B/General

B/1.1 В преамбуле Кодекса ОСПС указывается, что глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и часть А 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/1.1 The preamble of the ISPS Code indicates that **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code establish the new international framework of measures to enhance maritime security and through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

B/1.2 В настоящем введении излагаются, в 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 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/1.2 This introduction outlines, in a concise manner, the processes envisaged in establishing and implementing the measures and arrangements needed to achieve and maintain compliance with the provisions of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and of part A of the ISPS Code and identifies the main elements on which guidance is offered. The guidance is provided in paragraphs 2 through to 19. It also sets down essential considerations, which should be taken into account when considering the application of the guidance relating to ships and port facilities.

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

В/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 охранных мер реагирования на угрозу, исходящую со стороны судна, лицам, проводящим оценку охраны портового средства или разрабатывающим ПОПС, следует рассмотреть вопрос о соответствующей адаптации к своим условиям рекомендаций, предлагаемых в последующих разделах.	B/1.4 The guidance provided in the following sections relates primarily to protection of the ship when it is at a port facility. There could, however, be situations when a ship may pose a threat to the port facility, e.g. because, once within the port facility, it could be used as a base from which to launch an attack. When considering the appropriate security measures to respond to ship-based security threats, those completing the port facility security assessment or preparing the PFSP should consider making appropriate adaptations to the guidance offered in the following sections.
В/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-74 либо части А 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 Кодекса ОСПС.	B/1.5 The reader is advised that nothing in this part of the ISPS Code should be read or interpreted in conflict with any of the provisions of either **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code and that the aforesaid provisions always prevail and override any unintended inconsistency which may have been inadvertently expressed in this part of the ISPS Code. The guidance provided in this part of the ISPS Code should always be read, interpreted and applied in a manner which is consistent with the aims, objectives and principles established in **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code.
Без дополнительных рекомендаций.	**No additional guidance.**

A/1.2 Цели / Objectives

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

.3 обеспечение заблаговременного и эффективного сбора 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 согласованного на международном уровне комплекса мероприятий, позволяющих противостоять угрозам, существующим для охраняемых морских сооружений. Для этого необходимо определить и зафиксировать обязанности как правительств, так и представителей морской индустрии. Кроме того, необходимо разработать механизм обмена информацией между заинтересованными сторонами. Достигнуто соглашение о принятии на вооружение подхода, основанного на риске по качественным показателям. При этом в Кодексе ОСПС содержится методика проведения в случае необходимости оценки рисков.

3 to ensure the early and efficient collection and exchange of security-related information;

4 to provide a methodology for security assessments so as to have in place plans and procedures to react to changing security levels; and

5 to ensure confidence that adequate and proportionate maritime security measures are in place.

The objective of the ISPS Code is to ensure an internationally agreed response to the threats posed by maritime security. To do this, the responsibilities of both Governments and Industry are to be defined and acknowledged. In addition a mechanism for the exchange of information between the interested parties is required. It is agreed that a qualitative risk based approach is adopted, the ISPS Code providing a methodology for performing the necessary risk assessments.

A/1.3 Функциональные требования / Functional requirements

Для достижения своих целей, 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 ПОС и ПОПС, основанных на оценках охраны; и

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

.1 gathering and assessing information with respect to security threats and exchanging such information with appropriate Contracting Governments;

.2 requiring the maintenance of communication protocols for ships and port facilities;

.3 preventing unauthorized access to ships, port facilities and their restricted areas;

.4 preventing the introduction of unauthorized weapons, incendiary devices or explosives to ships or port facilities;

.5 providing means for raising the alert in reaction to security threats or security incidents;

.6 requiring SSP and PFSP based upon security assessments; and

.7 требование о подготовке персонала, учениях и занятиях с целью обеспечить освоение планов и процедур по охране.

.7 requiring training, drills and exercises to ensure familiarity with security plans and procedures.

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

These are some of the requirements that must be satisfied if the objectives of the ISPS Code are to be met.

A/2 Определения / Definitions

См. раздел 1 части III "Определения и сокращения" настоящего документа.

See section 1, part III "Definitions and abbreviations" of the present document.

Относительно определений, приведенных в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или в части А Кодекса ОСПС, рекомендаций не предлагается.

No guidance is provided with respect to the definitions set out in **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code.

A/3 Применение / Application

3.1 Кодекс ОСПС применяется к:

A/3.1 The ISPS Code applies to:

.1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

1 the following types of ships engaged on international voyages:

.1 пассажирским судам, включая высокоскоростные пассажирские суда;

1 passenger ships, including high-speed passenger craft;

.2 грузовым судам, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 и более; и

2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and

.3 морским передвижным буровым установкам; и

3 mobile offshore drilling units; and

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

2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

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

B/3.4 The provisions of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code are not intended to apply to port facilities designed and used primarily for military purposes.

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

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

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

A/3.2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under section 3.2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by **SOLAS**-74 chapter XI-2 or by this part of the ISPS Code.

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

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

A/3.4 Sections 5 to 13 and 19 of this part apply to Companies and ships as specified in **SOLAS**-74 regulation XI-2/4.

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

A/3.5 Sections 5 and 14 to 18 of this part apply to port facilities as specified in **SOLAS**-74 regulation XI-2/10.

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

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

B/Общие положения

B/General

B/3.1 Рекомендации, приведенные в настоящей части Кодекса ОСПС, следует принимать во внимание при осуществлении требований главы XI-2 Конвеции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.

B/3.1 The guidance given in this part of the ISPS Code should be taken into account when implementing the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code.

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

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

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 посещающих это портовое средство судами.

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

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

The ISPS Code is applicable to, but not restricted to, ships that are subject to the ISM Code.

A/4 Обязанности Договаривающихся правительств / Responsibilities of Contracting Governments

A/4.1 С соблюдением положений правила XI-2/3 и XI-2/7 Конвенции 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/4.1 Subject to the provisions of **SOLAS**-74 regulations XI-2/3 and XI-2/7, Contracting Governments shall set security levels and provide guidance for protection from security incidents. Higher security levels indicate greater likelihood of occurrence of a security incident. Factors to be considered in setting the appropriate security level include:

.1 the degree that the threat information is credible;

.2 the degree that the threat information is corroborated;

.3 the degree that the threat information is specific or imminent; and

.4 the potential consequences of such a security incident.

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

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

A/4.3 Договаривающиеся правительства могут передавать ПОО некоторые из своих обязанностей, связанных с охраной, на основании главы IX-2 Конвенции СОЛАС-74 и настоящей частью 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 ДЛПС;

.4 одобрения ПОПС и внесения последующих поправок в одобренный план;

.5 осуществления мер, связанных с контролем и выполнением требований на основании правила IX-2/9 Конвенции СОЛАС-74; и

.6 установления требований к Декларации об охране.

A/4.3 Contracting Governments may delegate to a RSO certain of their security related duties under **SOLAS**-74 chapter XI-2 and this part of the ISPS Code with the exception of:

1 setting of the applicable security level;

2 approving a port facility security assessment and subsequent amendments to an approved assessment;

3 determining the port facilities which will be required to designate a PFSO;

4 approving a PFSP and subsequent amendments to an approved Plan;

5 exercising control and compliance measures pursuant to **SOLAS**-74 regulation XI-2/9; and

6 establishing the requirements for a Declaration of Security.

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

A/4.4 Contracting Governments shall, to the extent they consider appropriate, test the effectiveness of the SSP or the PFSP, or of amendments to such plans, they have approved, or, in the case of ships, of plans which have been approved on their behalf.

B/Защита отчетов об оценке и планов

B/Security of assessments and plans

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

B/4.1 Contracting Governments should ensure that appropriate measures are in place to avoid unauthorized disclosure of, or access to, security sensitive material relating to SSA, SSP, port facility security assessments and PFSP, and to individual assessments or plans.

B/Назначенные органы

B/Designated Authorities

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

B/4.2 Contracting Governments may identify a Designated Authority within Government to undertake their security duties relating to port facilities as set out in **SOLAS**-74 chapter XI-2 or part A of the ISPS Code.

B/Признанные в области охраны организации

B/Recognized Security Organizations

B/4.3 Договаривающееся правительство может уполномочить ПОО на выполнение определенных видов деятельности, относящихся к охране, включая:

B/4.3 Contracting Governments may authorize a RSO to undertake certain security related activities, including:

.1 одобрение ПОС или поправок к ним от имени Администрации;

1 approval of SSP or amendments thereto, on behalf of the Administration;

.2 проверку судов и оформление свидетельств об их соответствии требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС от имени Администрации; и

2 verification and certification of compliance of ships with the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code on behalf of the Administration; and

.3 проведение требуемых Договаривающимся правительством оценок охраны портовых средств.

3 conducting port facility security assessments required by the Contracting Government.

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/4.4 An RSO may also advise or provide assistance to Companies or port facilities on security matters, including SSA, SSP, port facility security assessments and PFSP. This can include completion of a SSA or SSP or port facility security assessment or PFSP. If an RSO has done so in respect of a SSA or SSP that RSO should not be authorised to approve that SSP.

В/4.5 Предоставляя ПОО полномочия, Договаривающиеся правительства должны учитывать уровень ее компетентности. ПОО должна быть в состоянии продемонстрировать:	B/4.5 When authorizing an RSO, Contracting Governments should give consideration to the competency of such an organization. An RSO should be able to demonstrate:
.1 квалификацию в соответствующих аспектах охраны;	1 expertise in relevant aspects of security;
.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;	2 appropriate knowledge of ship and port operations, including knowledge of ship design and construction if providing services in respect of ships and port design and construction if providing services in respect of port facilities;
.3 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;	3 their capability to assess the likely security risks that could occur during ship and port facility operations including the ship/port interface and how to minimise such risks;
.4 способность поддерживать и повышать квалификацию своего персонала;	4 their ability to maintain and improve the expertise of their personnel;
.5 способность контролировать постоянную добросовестность своих работников;	5 their ability to monitor the continuing trustworthiness of their personnel;
.6 способность осуществлять надлежащие мер, направленные на избежание несанкционированного разглашения конфиденциальных материалов по вопросам охраны или доступа к ним;	6 their ability to maintain appropriate measures to avoid unauthorised disclosure of, or access to, security sensitive material;
.7 знание требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, а также соответствующего национального и международного законодательства и требований к охране;	7 their knowledge of the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code and relevant national and international legislation and security requirements;
.8 знание существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;	8 their knowledge of current security threats and patterns;
.9 осведомленность в вопросах распознания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;	9 their knowledge on recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
.10осведомленность в вопросах распознания, на недискриминационной основе, характерных признаков и манеры поведения лиц, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;	10 their knowledge on recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioral patterns of persons who are likely to threaten security;
.11знание способов, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;	11 their knowledge on techniques used to circumvent security measures; and
.12знание оборудования и систем для охраны и наблюдения и их эксплуатационных ограничений.	12 their knowledge of security and surveillance equipment and systems and their operational limitations.

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

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

В/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/4.6 A RSO, as defined in **SOLAS**-74 regulation I/6 and fulfilling the requirements of **SOLAS**-74 regulation XI-1/1, may be appointed as a RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

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

В/Установление уровня охраны

B/Setting the security level

В/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:

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

- уровень охраны 1, обычный, это уровень, при котором обычно эксплуатируются судно или портовое средство;
- security level 1: normal, the level at which the ship or port facility normally operates;
- уровень охраны 2, повышенный, это уровень, применяемый в течение периода времени, когда существует повышенная опасность происшествия, связанного с охраной; и
- security level 2: heightened, the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and
- уровень охраны 3, исключительный, это уровень, применяемый в течение периода времени, когда существует вероятная или неминуемая опасность происшествия, связанного с охраной.
- security level 3: exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

В/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 устаналиваться только на время наличия выявленной угрозы, затрагивающей охрану, или фактического происшествия, связанного с охраной. Хотя уровни охраны могутт изменяться последовательно (уровень 1, 2 и затем 3), возможно также изменять уровни охраны непосредственно с уровня 1 до уровня 3.

B/4.9 Setting security level 3 should be an exceptional measure applying only when there is credible information that a security incident is probable or imminent. Security level 3 should only be set for the duration of the identified security threat or actual security incident. While the security levels may change from security level 1, through security level 2 to security level 3, it is also possible that the security levels will change directly from security level 1 to security level 3.

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

B/4.11 ДЛК или ЛКС следует, при первой возможности, связаться с 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/4.11 The CSO or SSO should liase at the earliest opportunity with the PFSO of the port facility the ship is intended to visit to establish the security level applying for that ship at the port facility. Having established contact with a ship, the PFSO should advise the ship of any subsequent change in the port facility security level and should provide the ship with any relevant security information.

B/4.12 Хотя возможны обстоятельства, при которых судне 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 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/4.12 While there may be circumstances when an individual ship may be operating at a higher security level than the port facility it is visiting, there will be no circumstances when a ship can have a lower security level than the port facility it is visiting. If a ship has a higher security level than the port facility it intends to use, the CSO or SSO should advise the PFSO without delay. The PFSO should undertake an assessment of the particular situation in consultation with the CSO or SSO and agree on appropriate security measures with the ship, which may include completion and signing of a Declaration of Security.

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/4.13 Contracting Governments should consider how information on changes in security levels should be promulgated rapidly. Administrations may wish to use NAVTEX messages or Notices to Mariners as the method for notifying such changes in security levels to ship and CSO and SSO. Or they may wish to consider other methods of communication that provide equivalent or better speed and coverage. Contracting Governments should establish means of notifying PFSO of changes in security levels. Contracting Governments should compile and maintain the contact details for a list of those who need to be informed of changes in security levels. Whereas the security level need not be regarded as being particularly sensitive, the underlying threat information may be highly sensitive. Contracting Governments should give careful consideration to the type and detail of the information conveyed and the method by which it is conveyed, to SSO, CSO and PFSO.

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 првительственными должностными лицами следует направлять в ИМО.

B/4.16 Contracting Governments should also provide the contact details of Government officers to whom an SSO, a CSO and a PFSO can report security concerns. These Government officers should assess such reports before taking appropriate action. Such reported concerns may have a bearing on the security measures falling under the jurisdiction of another Contracting Government. In that case, the Contracting Governments should consider contacting their counterpart in the other Contracting Government to discuss whether remedial action is appropriate. For this purpose, the contact details of the Government officers should be communicated to the IMO.

В/Документы, удостоверяющие личность

В/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/Identification documents

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

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

В/4.19 Договаривающимся правительствам следует рассмотреть вопрс 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*.

B/Fixed and floating platforms and mobile drilling units on location

B/4.19 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures for fixed and floating platforms and mobile offshore drilling units on location to allow interaction with ships which are required to comply with the provisions of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code*.

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

В/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/Ships which are not required to comply with part A of the ISPS Code

B/4.20 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures to enhance the security of ships to which this chapter XI-2 of **SOLAS**-74 and part A of the ISPS Code does not apply and to ensure that any security provisions applying to such ships allow interaction with ships to which part A of the ISPS Code applies.

---

* *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, принятое резолюцией 7 Конференции по охране на море 2002 года.*

* *Refer to Establishment of Appropriate Measures to Enhance the Security of Ships, Port Facilities, Mobile Offshore Drilling Units on location and Fixed and Floating Platforms Not Covered by Chapter XI-2 of 1974* **SOLAS** *Convention, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [7].*

B/Уровень укомплектованности экипажей

4.28 При установлении минимально безопасного состава экипажа судна Администрации следует учитывать*, что положения о минимально безопасном составе экипажей судов, установленные в правиле V/14 Конвенции СОЛАС-74**, 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/Manning level

B/4.28 In establishing the minimum safe manning of a ship the Administration should take into account* that the minimum safe manning provisions established by **SOLAS**-74 regulation V/14** only address the safe navigation of the ship. The Administration should also take into account any additional workload which may result from the implementation of the ship's security plan and ensure that the ship is sufficiently and effectively manned. In doing so the Administration should verify that ships are able to implement the hours of rest and other measures to address fatigue which have been promulgated by national law, in the context of all shipboard duties assigned to the various shipboard personnel.

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.

B/Non-party ships and ships below convention size

B/4.45 With respect to ships flying the flag of a State which is not a Contracting Government to the Convention and not a Party to the 1988 **SOLAS** Protocol***, Contracting Governments should not give more favourable treatment to such ships. Accordingly, the requirements of **SOLAS**-74 regulation XI-2/9 and the guidance provided in this Part of the ISPS Code should be applied to those ships.

---

* *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.*

* *Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [3], inviting, amongst others, IMO to review Assembly Resolution A.890(21) on Principles of Safe Manning. This review may also lead to amendments of* **SOLAS**-*74 regulation V/14.*

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

** *As was in force on the date of adoption of the ISPS Code.*

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

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

В/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.	B/4.46 Ships below Convention size are subject to measures by which States maintain security. Such measures should be taken with due regard to the requirements in **SOLAS**-74 chapter XI-2 and the guidance provided in this Part of the ISPS Code.
Договаривающиеся правительства могут передавать свои полномочия «признанным организациям по охране» (ПОО) для выполнения от их имени следующего:	**Contracting Governments may delegate authority to "Recognised Security Organisations" (RSO) to undertake the following function on their behalf:**
- одобрения ПОС;	**- approving SSP;**
- проверки внедрения ПОС на судах,	**- verifying implementation of the SSP onboard ships**
- выдачи от их имени СвОС, в том числе Временных СвОС.	**- issuing ISSC, including Interim ISSC on their behalf.**
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.	**RSO may also assist in the conducting of SSA and in the preparation of SSP. In such circumstances the RSO must not approve the SSP, verify its implementation onboard or issue an ISSC to a ship in respect of the implementation.**

A/5 Декларация об охране / Declaration of Security

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.	A/5.1 Contracting Governments shall determine when a Declaration of Security is required by assessing the risk the ship/port interface or ship to ship activity poses to people, property or the environment.
В/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 A Declaration of Security should be completed when the Contracting Government of the port facility deems it to be necessary or when a ship deems it necessary.
В/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/5.1.1 The need for a Declaration of Security may be indicated by the results of the port facility security assessment and the reasons and circumstances in which a Declaration of Security is required should be set out in the PFSP.
В/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.	B/5.1.2 The need for a Declaration of Security may be indicated by an Administration for ships entitled to fly its flag or as a result of a SSA and should be set out in the SSP.

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.

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

.1 the ship is operating at a higher security level than the port facility or another ship it is interfacing with;

.2 there is an agreement on Declaration of Security between Contracting Governments covering certain international voyages or specific ships on those voyages;

.3 there has been a security threat or a security incident involving the ship or involving the port facility, as applicable;

.4 the ship is at a port which is not required to have and implement an approved PFSP; or

.5 the ship is conducting ship to ship activities with another ship not required to have and implement an approved SSP.

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

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.

B/5.2.1 In the case that a ship or an Administration, on behalf of ships entitled to fly its flag, requests completion of a Declaration of Security, the PFSO or SSO should acknowledge the request and discuss appropriate security measures.

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

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

В/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.	B/5.3 A PFSO may also initiate a DoS prior to ship/port interfaces that are identified in the approved port facility security assessment as being of particular concern. Examples may include the embarking or disembarking passengers, and the transfer, loading or unloading of dangerous goods or hazardous substances. The PFSA may also identify facilities at or near highly populated areas or economically significant operations that warrant a Declaration of Security.
А/5.4 Декларация об охране должна оформляться:	A/5.4 The Declaration of Security shall be completed by:
.1 от имени судна (судов) – капитаном или ЛКС; и, если применимо,	.1 the Master or the SSO on behalf of the ship(s); and, if appropriate,
.2 от имени портового средства – ДЛПС или, если Договаривающееся правительство примет иное решение, любой другой организацией, ответственной за охрану на берегу.	.2 the PFSO or, if the Contracting Government determines otherwise, by any other body responsible for shore-side security, on behalf of the port facility.
В/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 The main purpose of a Declaration of Security is to ensure agreement is reached between the ship and the port facility or with other ships with which it interfaces as to the respective security measures each will undertake in accordance with the provisions of their respective approved security plans.
В/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/5.4.1 The agreed Declaration of Security should be signed and dated by both the port facility and the ship(s), as applicable, to indicate compliance with **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code and should include its duration, the relevant security level, or levels and the contact points.
В/5.4.2 Изменение уровня охраны может потребовать оформления новой или пересмотренной Декларации об охране.	B/5.4.2 A change in the security level may require that a new or revised Declaration of Security be completed.
А/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/5.5 The Declaration of Security shall address the security requirements that could be shared between a port facility and a ship (or between ships) and shall state the responsibility for each.

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/5.6 Contracting Governments shall specify, bearing in mind the provisions of **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by the port facilities located within their territory.

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.

A/5.7 Administrations shall specify, bearing in mind the provisions of **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by ships entitled to fly their flag.

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

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

B/5.6 A model Declaration of Security is included in Appendix 1 to part B of the ISPS Code.

В Дополнении 1 к части В 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».

Appendix 1 of ISPS Part B contains a pro forma "Declaration of Security" which contains details of security arrangements, which will normally be shared between the ship and the port facility. Although Administrations will specify the length of time that a Declaration of Security must be retained on board, the Declaration of Security should be kept on board for at least 10 ship/port or ship/ship interfaces to meet the requirements of ISPS A/10 and SOLAS-74 regulation XI-2/9.2.3.

The Declaration of Security can be likened to a ship / shore checklist.

A/6 Обязанности компании / Obligations of the Company

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.

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

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).

There should be no conflict between the statement of "overriding authority" and the requirement in SOLAS-74 regulation XI-2/8 "Master's Discretion" and the requirements to act on instructions given by Contracting Governments at security level 3. It should be clear that when a conflict between "security" and "safety", then the requirement for "safety" shall prevail (SOLAS-74 regulation XI-2/8.2).

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.

A/6.2 The Company shall ensure that the CSO, the Master and the SSO are given the necessary support to fulfil their duties and responsibilities in accordance with **SOLAS**-74 chapter XI-2 and this part of the ISPS Code.

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.

Manning the ship in accordance with the Safe Manning Document may not be sufficient to demonstrate that this requirements has been met. Auditors should ensure that security, and all other shipboard duties, are being effectively carried out and that requirements for work/rest times are being met.

A/7 Охрана судов / Ship security

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

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

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:

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

.1 обеспечение выполнения всех задач по охране судна;

.1 ensuring the performance of all ship security duties;

.2 контроль доступа на судно;

.2 controlling access to the ship;

.3 контроль посадки людей и контроль погрузки их имущества;

.3 controlling the embarkation of persons and their effects;

.4 наблюдение за районами ограниченного доступа с целью обеспечить, чтобы доступ в них имели только лица, имеющие разрешение;

.4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;

.5 наблюдение за палубами и районами вокруг судна;

.5 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;

.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.

.6 supervising the handling of cargo and ship's stores; and

.7 ensuring that security communication is readily available.

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 В Кодекса ОСПС.

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

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 В Кодекса ОСПС.

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

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.

It is not acceptable for a ship to claim that it operates at the highest state of security alertness regardless of the security level set by the Contracting Governments. There must be a progression from the measures employed at security level 1 through security level 2 to the measures employed at security level 3, or from level 1 direct to level 3.

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

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

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

In order to verify that this requirement has been met, records of this acknowledgement should be kept on board. This will be in addition to the requirement in ISPS A/10.1.4, which requires records to be maintained of changing security levels. This record may be in the form of a logbook, or similar, entry.

A/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.

A/7.6 Prior to entering a port, or whilst in a port within the territory of a Contracting Government that has set security level 2 or 3, the ship shall acknowledge receipt of this instruction and shall confirm to the PFSO the initiation of the implementation of the appropriate measures and procedures as detailed in the SSP, and in the case of security level 3 in instructions issued by the Contracting Government which has set security level 3. The ship shall report any difficulties in implementation. In such cases, the PFSO and SSO shall liase and co-ordinate the appropriate actions.

Записи о таких подтверждениях следует сохранять на борту.

A/7.7 Если Администрация потребует, чтобы судна установило более высокий уровень охраны, чем уровень, установленый в порту, в который судно намеривается зайти или в которм 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.

Records of this acknowledgement should be retained onboard.

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

На судне должен вестись учёт подобных сообщений.

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

Records should be retained onboard.

A/7.7.1 In such cases, the SSO shall liase with the PFSO and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

A/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.

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

A/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 проялять 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.

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

A/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.

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

Соответствующие рекомендации приведены в разделах 8, 9 и 13.

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

A/8 Оценка охраны судна / Ship security assessment

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

A/8.1 The SSA is an essential and integral part of the process of developing and updating the SSP.

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.

Companies may wish to produce a generic SSA that covers the assessment of security risks across a part of their fleet, or their entire fleet. Such an approach is acceptable provided an "on site security survey" has been carried out on each ship and the SSA reflects all relevant ship specific aspects.

A/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.

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

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/8.1 The CSO is responsible for ensuring that a SSA is carried out for each of the ships in the Company's fleet which is required to comply with the provisions of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code for which the CSO is responsible. While the CSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post, the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual CSO.

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.

B/8.2 Prior to commencing the SSA, the CSO should ensure that advantage is taken of information available on the assessment of threat for the ports at which the ship will call or at which passengers embark or disembark and about the port facilities and their protective measures. The CSO should study previous reports on similar security needs. Where feasible, the CSO should meet with appropriate persons on the ship and in the port facilities to discuss the purpose and methodology of the assessment. The CSO should follow any specific guidance offered by the Contracting Governments.

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

A/8.3 Subject to the provisions of section 9.2.1, a RSO may carry out the SSA of a specific ship.

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

A RSO carrying out such a SSA, whether in whole or in part, can not approve a SSP based on the SSA or certify a ship implementing the SSP.

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.

A/8.4 The SSA shall include an on-scene security survey and, at least, the following elements:

.1 identification of existing security measures, procedures and operations;

.2 identification and evaluation of key ship board operations that it is important to protect;

.3 identification of possible threats to the key ship board operations and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures; and

.4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

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

.1 physical security;

.2 structural integrity;

.3 personnel protection systems;

.4 procedural policies;

.5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks;

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

В/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;

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

.1 knowledge of current security threats and patterns;

2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioral patterns of persons who are likely to threaten security;

4 techniques used to circumvent security measures;

.5 методов, используемых для того, чтобы вызывать происшествия, связанные с охраной;	5 methods used to cause a security incident;
.6 воздействия взрывчатых веществ на судовые конструкции и оборудование;	6 effects of explosives on ship's structures and equipment;
.7 охраны судна;	7 ship security;
.8 рабочей практики взаимодействия судно / порт;	8 ship/port interface business practices;
.9 планирования действий в чрезвычайных ситуациях, обеспечения готовности и реагирования;	9 contingency planning, emergency preparedness and response;
.10 физическойохраны;	10 physical security;
.11 радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;	11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
.12 морского проектирования; и	12 marine engineering; and
.13 судовых и портовых операций.	13 ship and port operations.
B/8.5 ДЛК должно получить и зарегистрировать информацию, необходимую для проведения оценки, включая:	B/8.5 The CSO should obtain and record the information required to conduct an assessment, including:
.1 общий план судна;	.1 the general layout of the ship;
.2 расположение районов, доступ в которые должен быть ограничен, таких как ходовой мостик, машинные помещения категории A и другие посты управления, как они определены в главе II-2 Конвенции СОЛАС-74 и т.д.;	.2 the location of areas which should have restricted access, such as navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in **SOLAS**-74 chapter II-2, etc.;
.3 расположение и назначение каждого фактического или потенциального места доступа на судно;	.3 the location and function of each actual or potential access point to the ship;
.4 изменения уровня воды во время приливов и отливов, которые могут влиять на уязвимость или охрану судна;	.4 changes in the tide which may have an impact on the vulnerability or security of the ship;
.5 грузовые помещения и организацию укладки груза;	.5 the cargo spaces and stowage arrangements;
.6 места хранения судовых запасов и существенно важных средств технического обслуживания и ремонта;	.6 the locations where the ship's stores and essential maintenance equipment is stored;
.7 места хранения несопровождаемого багажа;	.7 the locations where unaccompanied baggage is stored;
.8 имеющееся аварийное и дежурное оборудование, обеспечивающее выполнение существенно важных функций;	.8 the emergency and stand-by equipment available to maintain essential services;

.9 число членов судового персонала, любые существующие обязанности по охране, а также любую существующую практику компании в отношении подготовки кадров;	.9 the number of ship's personnel, any existing security duties and any existing training requirement practices of the Company;
.10 существующее оборудование для обеспечения охраны и безопасности, предназначенные для защиты пассажиров и судового персонала;	.10 existing security and safety equipment for the protection of passengers and ship's personnel;
.11 пути эвакуации и места сбора, которые должны содержаться таким образом, чтобы в чрезвычайной ситуации обеспечить организованное и безопасное оставление судна;	.11 escape and evacuation routes and assembly stations which have to be maintained to ensure the orderly and safe emergency evacuation of the ship;
.12 существующие договоренности с частными охранными компаниями, предоставляющими услуги по охране судна и прилегающей акватории; и	.12 existing agreements with private security companies providing ship/waterside security services; and
.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.	.13 existing security measures and procedures in effect, including inspection and, control procedures, identification systems, surveillance and monitoring equipment, personnel identification documents and communication, alarms, lighting, access control and other appropriate systems.
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.	B/8.6 The SSA should examine each identified point of access, including open weather decks, and evaluate its potential for use by individuals who might seek to breach security. This includes points of access available to individuals having legitimate access as well as those who seek to obtain unauthorized entry.
В/8.7 При проведнии 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:	B/8.7 The SSA should consider the continuing relevance of the existing security measures and guidance, procedures and operations, under both routine and emergency conditions and should determine security guidance including:
.1 районы ограниченного доступа;	.1 the restricted areas;
.2 порядок действий при пожаре или иных чрезвычайных обстоятельствах;	.2 the response procedures to fire or other emergency conditions;
.3 уровень надзора за судовым персоналом, пассажирами, посетителями, продавцами, специалистами по ремонту, портовыми рабочими и т.д.;	.3 the level of supervision of the ship's personnel, passengers, visitors, vendors, repair technicians, dock workers, etc.;
.4 периодичность и эффективность обходов в целях охраны;	.4 the frequency and effectiveness of security patrols;

.5 системы контроля доступа, включая системы идентификации;	.5 the access control systems, including identification systems;
.6 системы и процедуры охранной связи;	.6 the security communications systems and procedures;
.7 защитные двери, ограждения и освещение; и	.7 the security doors, barriers and lighting; and
.8 оборудование и системы охраны и наблюдения, если таковые имеются.	.8 the security and surveillance equipment and systems, if any.
В/8.8 При проведнии ООС следует определить, людей, виды деятельности, услуги и операции защиту которых важно обеспечить. К этому относятся:	B/8.8 The SSA should consider the persons, activities, services and operations that it is important to protect. This includes:
.1 судовой персонал;	.1 the ship's personnel;
.2 пассажиры, посетители, продавцы, специалисты по ремонту, персонал портового средства и т.д.;	.2 passengers, visitors, vendors, repair technicians, port facility personnel, etc;
.3 способность обеспечить безопасное плавание и принимать меры в чрезвычайной ситации;	.3 the capacity to maintain safe navigation and emergency response;
.4 груз, особенно опасные грузы или вредные вещества;	.4 the cargo, particularly dangerous goods or hazardous substances;
.5 судовые запасы;	.5 the ship's stores;
.6 судовое оборудование и системы охранной связи, если таковые имеются; и	.6 the ship security communication equipment and systems, if any; and
.7 судовое оборудование и системы наблюдения, если таковые имеются.	.7 the ship's security surveillance equipment and systems, if any.
В/8.9 При проведнии ООС следует рассмотреть любую возможную угрозу, которая может включать следующие виды происшествий, связанных с охраной:	B/8.9 The SSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:
.1 повреждение или разрушение судна или портового средства, например, с помощью взрывных устройств, путем поджога, актов саботажа или вандализма;	.1 damage to, or destruction of, the ship or of a port facility, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
.2 похищение либо захват судна или находящихся на нем людей;	.2 hijacking or seizure of the ship or of persons on board;
.3 незаконные действия с грузом, судовым оборудованием или системами ответственного назначения либо судовыми запасами;	.3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;
.4 несанкционированный доступ или использование, включая наличие безбилетных пассажиров;	.4 unauthorized access or use, including presence of stowaways;

.5 контрабанда оружия или оборудования, включая оружие массового уничтожения;	.5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;
.6 использование судна для перевозки лиц, намеревающихся вызвать происшествие, связанное с охраной, и/или их оборудования;	.6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and/or their equipment;
.7 использование самого судна в качестве оружия или средства причинения ущерба;	.7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;
.8 нападения со стороны моря при стоянке судна у причала или на якоре; и	.8 attacks from seaward whilst at berth or at anchor; and
.9 нападения при нахождении судна в море.	.9 attacks whilst at sea.
В/8.10 При проведении ООС следует учитывать все возможные уязвимые места, которые могут включать:	B/8.10 The SSA should take into account all possible vulnerabilities, which may include:
.1 противоречия между мерами безопасности и мерами охраны;	.1 conflicts between safety and security measures;
.2 противоречия между судовыми обязанностями и обязанностями по охране;	.2 conflicts between shipboard duties and security assignments;
.3 обязанности по несению вахты, число членов судового персонала, особенно с точки зрения усталости экипажа, его бдительности и качества работы;	.3 watch-keeping duties, number of ship's personnel, particularly with implications on crew fatigue, alertness and performance;
.4 любые выявленные недостатки в подготовке по вопросам охраны; и	.4 any identified security training deficiencies; and
.5 любое оборудование и системы охраны, включая системы связи.	.5 any security equipment and systems, including communication systems.
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.	B/8.11 The CSO and SSO should always have regard to the effect that security measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods.
Освидетельствование охраны на месте	**On-scene security survey**
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:	B/8.14 The on-scene security survey is an integral part of any SSA. The on-scene security survey should examine and evaluate existing shipboard protective measures, procedures and operations for:

.1 обеспечение выполнения всех задач по охране судна;	.1 ensuring the performance of all ship security duties;
.2 наблюдение за районами ограниченного доступа с целью обеспечить, чтобы доступ в них имели только лица, имеющие разрешение;	.2 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
.3 контроль доступа на судно, включая любые системы идентификации;	.3 controlling access to the ship, including any identification systems;
.4 наблюдение за палубами и районами вокруг судна;	.4 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
.5 контроль посадки людей и погрузки их вещей (сопровождаемый и несопровождаемый багаж и личные вещи членов судового персонала);	.5 controlling the embarkation of persons and their effects (accompanied and unaccompanied baggage and ship's personnel personal effects);
.6 надзор за грузовыми операциями и доставкой судовых запасов; и	.6 supervising the handling of cargo and the delivery of ship's stores; and
.7 обеспечение готовности к использованию судовой связи, информации и оборудования, предназначенных для целей охраны.	.7 ensuring that ship security communication, information, and equipment are readily available.

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

There should be evidence that each individual ship has been subject to an "on site security survey.

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

A/8.5 The SSA shall be documented, reviewed, accepted and retained by the Company.

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/8.12 Upon completion of the SSA, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

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

B/8.13 If the SSA has not been carried out by the Company the report of the SSA should be reviewed and accepted by the CSO.

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.

Although there is no formal requirement for the SSA to be approved, it must accompany the SSP when the SSP is submitted for approval. The approval process for the SSP should include an evaluation of the SSA to verify that it is appropriate for the ship and that all the mandatory requirements for the SSA have been fulfilled

ООС должна пересмотратриваться, 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.	**The SSA should be reviewed at least once every 12 months. In addition should it be identified during training, drills, or following an incident that the SSA, and hence the SSP, are inappropriate they should be reviewed and amended accordingly. Records should be maintained of the review process.**

A/9 План охраны судна / Ship Security Plan

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.	A/9.1 Each ship shall carry on board a SSP approved by the Administration. The Plan shall make provisions for the three security levels as defined in this part of the ISPS Code.
В/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/9.1 The CSO has the responsibility of ensuring that a SSP is prepared and submitted for approval. The content of each individual SSP should vary depending on the particular ship it covers. The SSA will have identified the particular features of the ship and the potential threats and vulnerabilities. The preparation of the SSP will require these features to be addressed in detail. Administrations may prepare advice on the preparation and content of a SSP.
В/9.2 Все ПОС должны:	B/9.2 All SSP should:
.1 содержать подробные сведения об организационной структуре охраны судна;	.1 detail the organizational structure of security for the ship;
.2 содержать подробные сведения взаимосвязи судна с компанией, портовыми средствами, другими судами и соответствующими властями, отвечающими за охрану;	.2 detail the ship's relationships with the Company, port facilities, other ships and relevant authorities with security responsibility;
.3 содержать подробные сведения о системах, обеспечивающих эффективную непрерывную внутрисудовую связь, а также связь между судном и другими сторонами, включая портовые средства;	.3 detail the communication systems to allow effective continuous communication within the ship and between the ship and others, including port facilities;
.4 содержать подробные сведения об основных эксплуатационных и физических мерах охраны, предусмотренных для уровня охраны 1, которые будут применяться постоянно;	.4 detail the basic security measures for security level 1, both operational and physical, that will always be in place;
.5 содержать подробные сведения о дополнительных мерах охраны, которые позволят судну незамедлительно перейти на уровень охраны 2 и, при необходимости, на уровень охраны 3;	.5 detail the additional security measures that will allow the ship to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;

.6 предусматривать регулярный пересмотр или проверку ПОС, а также внесение в него поправок на основании приобретенного опыта или изменившихся обстоятельств; и

.6 provide for regular review, or audit, of the SSP and for its amendment in response to experience or changing circumstances; and

.7 содержать подробные сведения о процедурах передачи сообщений в пункты связи соответствующих Договаривающихся правительств.

.7 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

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.

B/9.3 Preparation of an effective SSP should rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the ship, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics, including the voyage pattern, of the individual ship.

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.

Companies may wish to produce a generic SSP that covers the management of security across a part of their fleet, or their entire fleet. Such an approach is acceptable provided an "on site security survey" has been carried out on each ship and both the SSP and the SSA on which it is based reflect all relevant ship specific aspects.

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

A/9.1.1 Subject to the provisions of section 9.2.1, a RSO may prepare the SSP for a specific ship.

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

If a RSO has been involved in the preparation of a SSP it can not approve such a SSP or issue an ISSC to a ship that has implemented the Plan.

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

A/9.2 The Administration may entrust the review and approval of SSP, or of amendments to a previously approved Plan, to RSO.

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.

A/9.2.1 In such cases the RSO, undertaking the review and approval of a SSP, or its amendments, for a specific ship shall not have been involved in either the preparation of the SSA or of the SSP, or of the amendments, under review.

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.

B/9.4 All SSP should be approved by, or on behalf of, the Administration. If an Administration uses a RSO to review or approve the SSP the RSO should not be associated with any other RSO that prepared, or assisted in the preparation of, the Plan.

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/9.3 The submission of a SSP, or of amendments to a previously approved Plan, for approval shall be accompanied by the SSA on the basis of which the Plan, or the amendments, have been developed.

A/9.4 Такой План должен разрабатываться с учетом рекомендаций, приведенных в части В 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:

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

.1 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;

.1 measures designed to prevent weapons, dangerous substances and devices intended for use against people, ships or ports and the carriage of which is not authorized from being taken on board the ship;

Меры могут быть процедурными или иными.

Measures may be procedural or otherwise.

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

.2 identification of the restricted areas and measures for the prevention of unauthorized access to them;

.3 меры по предотвращению несанкционированного доступа на судно;

.3 measures for the prevention of unauthorized access to the ship;

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

.4 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or ship/port interface;

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

.5 procedures for responding to any security instructions Contracting Governments may give at security level 3;

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

.6 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;

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

.7 duties of shipboard personnel assigned security responsibilities and of other shipboard personnel on security aspects;

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

The Auditor should verify by interview that persons onboard are familiar with their duties and responsibilities, as specified in the SSP.

.8 процедуры проверки деятельности, связанной с охраной;

.8 procedures for auditing the security activities;

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.

Internal audits should be conducted at least once every 12 months. Copies of internal audit reports should be retained onboard, for a minimum period of 5 years, treated as confidential information and protected against unauthorised disclosure.

.9 процедуры по подготовке, учениям и занятиям, связанным с ПОС;	.9 procedures for training, drills and exercises associated with the SSP;
График учений и подготовки должен отражать риски, угрожающие охране, указанные в ООС.	**The schedule of drills and training should reflect the risks to security identified in the SSA.**
.10 процедуры взаимодействия с деятельностью, связанной с охраной портового средства;	.10 procedures for interfacing with port facility security activities;
.11 процедуры по периодическому пересмотру и обновлению плана;	.11 procedures for the periodic review of the plan and for updating;
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.	**The SSP should be reviewed at least once every 12 months in conjunction with the SSA. In addition should it be identified during training, drills or following an incident that the SSP, and hence the SSA, are inappropriate, they should be reviewed and amended accordingly. Records should be maintained of the review process.**
.12 процедуры передачи сообщений о происшествиях, связанных с охраной;	.12 procedures for reporting security incidents;
.13 сведения о ЛКС;	.13 identification of the SSO;
ЛКС может указываться по фамилии или по должности.	**Identification of the SSO can be by name or position.**
.14 сведения о ДЛК, включая информацию для связи с ним в любое время суток;	.14 identification of the CSO including with 24-hour contact details;
ДЛК может указываться по фамилии или по должности. При освидетельствовании эксперты могут связываться с ДЛК в любое время суток.	**Identification of the CSO can be by name or position. Auditors may, as part of the verification process test the 24-hour contact details supplied for the CSO.**
.15 процедуры по обеспечению проверок, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего установленного на судне охранного оборудования;	.15 procedures to ensure the inspection, testing, calibration, and maintenance of any security equipment provided on board, if any;
Проверки, калибровка и обслуживание должны быть нацелены на поддержание оборудования в состоянии, «годном для использования по назначению», и должны соответствовать рекомендациям изготовителя.	**The objective of testing, calibration and maintenance should be to ensure that the equipment is "fit for purpose" and should be in accordance with manufacturer's recommendations.**
.16 периодичность испытаний или калибровки всего установленного на судне охранного оборудования;	.16 frequency for testing or calibration any security equipment provided on board, if any;

.17 указание мест, где находятся посты приведения в действие ССОО*; и

.17 identification of the locations where the ship security alert system activation points are provided*; and

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

.18 procedures, instructions and guidance on the use of the ship security alert system, including the testing, activation, deactivation and resetting and to limit false alerts*

В/9.5 ДЛК и ЛКС должны разработать процедуры для:

B/9.5 CSO and SSO should develop procedures to:

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

.1 assess the continuing effectiveness of the SSP; and

.2 подготовки поправок к плану после его одобрения.

.2 prepare amendments of the plan subsequent to its approval.

В/9.6 Предусмотренные в ПОС меры охраны должны быть введены ко времени проведения первоначальной проверки соответствия требованиям главы XI-2 Конвеции 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 приостанавления какой-либо меры охраны по любой причине должны быть приняты, доведены до сведения Администрации и согласованы с ней равноценные временные меры охраны.

B/9.6 The security measures included in the SSP should be in place when the initial verification for compliance with the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code will be carried out. Otherwise the process of issue to the ship of the required ISSC cannot be carried out. If there is any subsequent failure of security equipment or systems, or suspension of a security measure for whatever reason, equivalent temporary security measures should be adopted, notified to, and agreed by, the Administration.

Организация и выполнение задач по охране судна

Organization and performance of ship security duties

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

B/9.7 In addition to the guidance given in section 9.2, the SSP should establish the following which relate to all security levels:

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

.1 the duties and responsibilities of all shipboard personnel with a security role;

.2 процедуры или защитные меры, необходимые для обеспечения такой непрерывной связи в любое время;

.2 the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;

---

* *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.*

* *Administrations may allow, in order to avoid any compromising of the objective of providing on board the SSAS, this information to be kept elsewhere on board in a document known to the Master, the SSO and other senior shipboard personnel as may be decided by the Company.*

.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;	.3 the procedures needed to assess the continuing effectiveness of security procedures and any security and surveillance equipment and systems, including procedures for identifying and responding to equipment or systems failure or malfunction;
.4 процедуры и практика по защите конфиденциальной информации по вопросам охраны, хранимой в печатной или электронной форме;	.4 the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;
.5 сведения о типах оборудования и систем охраны и наблюдения, если таковые имеются, и требованиях к их техническому обслуживанию и ремонту;	.5 the type and maintenance requirements, of security and surveillance equipment and systems, if any;
.6 процедуры по обеспечению своевременного представления и оценки докладов о возможном нарушении мер охраны или проблемах, связанных с охраной; и	.6 the procedures to ensure the timely submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns; and
.7 процедуры по составлению, ведению и обновлению перечня любых перевозимых на судне опасных грузов или вредных веществ с указанием их расположения.	.7 procedures to establish, maintain and update an inventory of any dangerous goods or hazardous substances carried on board, including their location.
В/9.8 Остальная часть данного раздела касается мер охраны, которые могут приниматься на каждом конкретном уровне охраны и охватывают:	B/9.8 The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering:
.1 доступ на судно членов судового персонала, пассажиров, посетителей и т.д.;	.1 access to the ship by ship's personnel, passengers, visitors, etc;
.2 районы ограниченного доступа на судне;	.2 restricted areas on the ship;
.3 обработку груза;	.3 handling of cargo;
.4 доставку судовых запасов;	.4 delivery of ship's stores;
.5 обращение с несопровождаемым багажом; и	.5 handling unaccompanied baggage; and
.6 контроль охраны судна.	.6 monitoring the security of the ship.
Доступ на судно	**Access to the ship**
В/9.9 ПОС должны быть установлены меры охраны, охватывающие все средства доступа на судно, выявленным в ходе ООС. В их число входят все:	B/9.9 The SSP should establish the security measures covering all means of access to the ship identified in the SSA. This should include any:
.1 трапы;	.1 access ladders;
.2 посадочные переходные мостики;	.2 access gangways;
.3 аппарели;	.3 access ramps;

.4 посадочные двери, бортовые иллюминаторы, окна и лацпорты;	.4 access doors, side scuttles, windows and ports;
.5 швартовные тросы и якорные цепи; и	.5 mooring lines and anchor chains; and
.6 краны и подъемные устройства;	.6 cranes and hoisting gear.
В/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 кровня охраны в ПОС должны быть установлены виды применяемых ограничений или запрещений, а также средства обеспечения их соблюдения.	B/9.10 For each of these the SSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the SSP should establish the type of restriction or prohibition to be applied and the means of enforcing them.
В/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, предусматриваещей постоянные и временные удостоверения личности для судового персонала и посетителей соответственно.	B/9.11 The SSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the ship and for individuals to remain on the ship without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for ship's personnel and visitors respectively.
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.	Any ship identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to the port facility. Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised. The SSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.
В/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/9.12 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested to do so should be denied access to the ship and their attempt to obtain access should be reported, as appropriate, to the SSO, the CSO, the PFSO and to the national or local authorities with security responsibilities.
В/9.13 В ПОС должна быть установлена периодичность применения любых мер контроля за доступом, особенно если они должны применяться выборочно или время от времени.	B/9.13 The SSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

Уровень охраны 1	Security level 1
B/9.14 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть установлены меры по контролю доступа на судно, при которых может применяться следующее:	B/9.14 At security level 1, the SSP should establish the security measures to control access to the ship, where the following may be applied:
.1 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.;	.1 checking the identity of all persons seeking to board the ship and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders etc;
.2 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;	.2 in liaison with the port facility the ship should ensure that designated secure areas are established in which inspections and searching of people, baggage (including carry on items), personal effects, vehicles and their contents can take place;
.3 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;	.3 in liaison with the port facility the ship should ensure that vehicles destined to be loaded on board car carriers, ro-ro and other passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP;
.4 отделение прошедших проверку людей и их личных вещей от еще не прошедших проверки людей и их личных вещей;	.4 segregating checked persons and their personal effects from unchecked persons and their personal effects;
.5 отделение пассажиров, совершающих посадку, от пассажиров, совершающих высадку;	5 segregating embarking from disembarking passengers;
.6 указание мест доступа, которые должны быть перекрыты или охраняться для предотвращения несанкционированного доступа;	.6 identification of access points that should be secured or attended to prevent unauthorized access;
.7 перекрытие, посредством запирания либо другими средствами, доступа на неохраняемые помещения, смежные с районами, в которые имеют доступ пассажиры и посетители; и	.7 securing, by locking or other means, access to unattended spaces adjoining areas to which passengers and visitors have access; and
.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.	.8 providing security briefings to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance.

В/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.	B/9.15 At security level 1, all those seeking to board a ship should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved SSP and should be specifically approved by the Administration. Such searches may best be undertaken by the port facility in close co-operation with the ship and in close proximity to it. Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects. Any such search shall be undertaken in a manner, which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.
Уровень охраны 2	Security level 2
В/9.16 Для уровня охраны 2 в ПОС должны быть устанавлены 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:	B/9.16 At security level 2, the SSP should establish the security measures to be applied to protect against a heightened risk of a security incident to ensure higher vigilance and tighter control, which may include:
.1 назначение дополнительного персонала для обхода районов палубы в нерабочее время, с целью предотвращения несанкционированного доступа;	.1 assigning additional personnel to patrol deck areas during silent hours to deter unauthorised access;
.2 ограничение количества мест доступа на судно, определение мест, которые должны быть закрыты, и средств их надлежащего закрытия;	.2 limiting the number of access points to the ship, identifying those to be closed and the means of adequately securing them;
.3 недопущение проникновения на судно со стороны моря, включая, например, организацию шлюпочного дозора во взаимодействии с портовым средством;	.3 deterring waterside access to the ship, including, for example, in liaison with the port facility, provision of boat patrols;
.4 установление, в тесном сотрудничестве с портовым средством, зоны ограниченного доступа со стороны борта, обращенного к берегу;	.4 establishing a restricted area on the shore-side of the ship, in close co-operation with the port facility;
.5 увеличение периодичности и тщательности досмотров людей, личных вещей и транспортных средств, принимаемых на судно;	.5 increasing the frequency and detail of searches of people, personal effects, and vehicles being embarked or loaded onto the ship;
.6 сопровождение посетителей на судне;	.6 escorting visitors on the ship;

.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	.7 providing additional specific security briefings to all ship personnel on any identified threats, re-emphasising the procedures for reporting suspicious persons, objects, or activities and the stressing the need for increased vigilance; and
.8 выполнение полного или частичного осмотра судна.	.8 carrying out a full or partial search of the ship.
Уровень охраны 3	Security level 3
B/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:	B/9.17 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:
.1 ограничение доступа одним контролируемым местом доступа;	.1 limiting access to a single, controlled, access point;
.2 предоставление доступа только лицам, принимающим ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы;	.2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;
.3 руководство людьми на судне;	.3 directions of persons on board;
.4 приостановку посадки или высадки;	.4 suspension of embarkation or disembarkation;
.5 приостановку грузовых операций, доставок и т.д.;	.5 suspension of cargo handling operations, deliveries etc;
.6 эвакуацию людей с судна;	.6 evacuation of the ship;
.7 перемещение судна; и	.7 movement of the ship; and
.8 подготовку к полному или частичному осмотру судна.	.8 preparing for a full or partial search of the ship.

Участки ограниченного доступа на судне	**Restricted areas on the ship**
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 раонах. Целями районов ограниченного доступа являются:	B/9.18 The SSP should identify the restricted areas to be established on the ship, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control access to them and those to be taken to control activities within them. The purpose of restricted areas are to:
.1 предотвращение несанкционированного доступа;	.1 prevent unauthorised access;
.2 защита пассажиров, членов персонала судна или иных организаций, имеющих разрешение находиться на судне;	.2 protect passengers, ship's personnel, and personnel from port facilities or other agencies authorised to be on board the ship;
.3 защита важных с точки зрения охраны районов на судне; и	.3 protect sensitive security areas within the ship; and
.4 защита груза и судовых запасов от незаконных действий.	.4 protect cargo and ship's stores from tampering.
В/9.19 ПОС должен обеспечивать наличие четко установленной политики и практики контроля прохода во все районы ограниченного доступа.	B/9.19 The SSP should ensure that there are clearly established policies and practices to control access to all restricted areas.
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.	B/9.20 The SSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorised presence within the area constitutes a breach of security.
В/9.21 В число районов ограниченного доступа могут входить:	B/9.21 Restricted areas may include:
.1 ходовой мостик, машинные помещения категории А и другие посты управления, как они определены в главе II-2 Конвенции СОЛАС-74;	1 navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in **SOLAS**-74 chapter II-2;
.2 помещения, в которых находится оборудование и системы охраны и наблюдения, а также органы управления ими и системой освещения;	2 spaces containing security and surveillance equipment and systems and their controls and lighting system controls;
.3 помещения системы вентиляции и кондиционирования воздуха, а также другие подобные помещения;	3 ventilation and air-conditioning systems and other similar spaces;
.4 помещения, из которых есть доступ к цистернам питьевой воды, насосам или коллекторам;	4 spaces with access to potable water tanks, pumps, or manifolds;

.5 помещения, содержащие опасные грузы или вредные вещества;	5 spaces containing dangerous goods or hazardous substances;
.6 помещения, в которых находятся грузовые насосы и органы управления ими;	6 spaces containing cargo pumps and their controls;
.7 грузовые помещения и помещения для судовых запасов;	7 cargo spaces and spaces containing ship's stores;
.8 жилые помещения экипажа; и	8 crew accommodation; and
.9 любые другие районы, в которые должен быть ограничен доступ в целях поддержания охраны судна, установленные ДЛК на основании ООС.	9 any other areas as determined by the CSO, through the SSA to which access should be restricted to maintain the security of the ship.
Уровень охраны 1	Security level 1
B/9.22 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению к районам ограниченного доступа, которые могут включать:	B/9.22 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:
.1 запирание или перекрытие мест доступа;	1 locking or securing access points;
.2 использование средств наблюдения для контролирования этих районов;	2 using surveillance equipment to monitor the areas;
.3 выставление постов охраны или патрулей;	3 using guards or patrols; and
.4 использование автоматических устройств обнаружения несанкционированного проникновения для оповещения судового персонала о несанкционированном доступе.	4 using automatic intrusion detection devices to alert the ship's personnel of unauthorized access.
Уровень охраны 2	Security level 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:	B/9.23 At security level 2, the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to restricted areas should be increased to ensure that only authorized persons have access. The SSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:
.1 установление районов ограниченного доступа, примыкающих к местам доступа;	.1 establishing restricted areas adjacent to access points;
.2 непрерывное контроль средств наблюдения; и	.2 continuously monitoring surveillance equipment; and
.3 выделение дополнительного персонала для охраны и обхода районов ограниченного доступа.	.3 dedicating additional personnel to guard and patrol restricted areas.

Уровень охраны 3	Security level 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:	B/9.24 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operations with those responding and the port facility, which may include:
.1 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	.1 setting up of additional restricted areas on the ship in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied, and
.2 осмотр районов ограниченного доступа как часть осмотра судна.	.2 searching of restricted areas as part of a search of the ship.
Обработка груза	**Handling of cargo**
B/9.25 Меры охраны, относящиеся к обработке груза, должны быть направлены на:	B/9.25 The security measures relating to cargo handling should:
.1 предотвращение незаконных действий с грузом;	.1 prevent tampering, and
.2 предотвращение приема и хранения на судне груза, перевозка которого не предполагается.	.2 prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored on board the ship.
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.	B/9.26 The security measures, some of which may have to be applied in liaison with the port facility, should include inventory control procedures at access points to the ship. Once on board the ship, cargo should be capable of being identified as having been approved for loading onto the ship. In addition, security measures should be developed to ensure that cargo, once on board, is not tampered with.
Уровень охраны 1	Security level 1
B/9.27 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть устанавлены меры охраны, подлежащие применению во время обработки груза, которые могут включать:	B/9.27 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:
.1 обычную проверку груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений до и во время операций обработки груза;	.1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces prior to, and during, cargo handling operations;

.2 проверки на соответствие погруженного груза грузовым документам;	.2 checks to ensure that cargo being loaded matches the cargo documentation;
.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	.3 ensuring, in liaison with the port facility, that vehicles to be loaded on board car-carriers, ro-ro and passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP; and
.4 проверку пломб или других средств, используемых для предотвращения незаконных действий с грузом.	.4 checking of seals or other methods used to prevent tampering.
В/9.28 Проверка груза может выполняться следующими способами:	B/9.28 Checking of cargo may be accomplished by the following means:
.1 путем визуального и физического осмотра; и	.1 visual and physical examination; and
.2 путем применения сканирующего / детекторного оборудования, механических устройств или собак.	.2 using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.
В/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 перделами портового средства. Такие договоренности должны направляться соответствующему ДЛПС и согласовываться с ним.	B/9.29 When there are regular, or repeated, cargo movement the CSO or SSO may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off-site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSO concerned.
Уровень охраны 2	Security level 2
В/9.30 Для уровня охраны 2 в ПОС должны быть устанавлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обработке груза, которые могут включать:	B/9.30 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during cargo handling, which may include:
.1 тщательную проверку груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений;	.1 detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces;
.2 усиленные проверки для обеспечения того, чтобы производилась погрузка только предназначенного для перевозки груза;	.2 intensified checks to ensure that only the intended cargo is loaded;
.3 усиленный досмотр транспортных средств, подлежащих погрузке на суда для перевозки автомобилей, суда ро-ро и пассажирские суда; и	.3 intensified searching of vehicles to be loaded on car-carriers, ro-ro and passenger ships; and

.4 более частую и тщательную проверку пломб или других средств, используемых для предотвращения незаконных действий с грузом.	.4 increased frequency and detail in checking of seals or other methods used to prevent tampering.
В/9.31 Тщательная проверка груза может выполняться следующими способами:	B/9.31 Detailed checking of cargo may be accomplished by the following means:
.1 путем более частого и тщательного визуального и физического осмотра;	.1 increasing the frequency and detail of visual and physical examination;
.2 путем более частого использования сканирующего / детекторного оборудования, механических устройств или собак; и	.2 increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
.3 путем координации усиленных мер охраны с грузоотправителем или другой ответственной стороной, в соответствии с достигнутым соглашением и процедурами.	.3 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in accordance with an established agreement and procedures.
Уровень охраны 3	Security level 3
В/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:	B/9.32 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:
.1 приостановку погрузки или выгрузки груза; и	.1 suspension of the loading or unloading of cargo; and
.2 проверку описи опасных грузов и вредных веществ, перевозимых на судне, если таковые имеются, и их размещения.	.2 verification of the inventory of dangerous goods and hazardous substances carried on board, if any, and their location.
Доставка судовых запасов	**Delivery of ship's stores**
В/9.33 Меры охраны, относящиеся к доставке судовых запасов, должны:	B/9.33 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:
.1 обеспечивать проверку целостности судовых запасов и их упаковки;	.1 ensure checking of ship's stores and package integrity;
.2 предотвращать прием судовых запасов без проверки;	.2 prevent ship's stores from being accepted without inspection;
.3 предотвращать незаконные действия с запасами; и	.3 prevent tampering; and
.4 предотвращать прием судовых запасов, которые не заказывались.	.4 prevent ship's stores from being accepted unless ordered.

В/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.	B/9.34 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.
Уровень охраны 1	Security level 1
В/9.35 Для уровня охраны 1 в ПОС должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению во время доставки судовых запасов, которые могут включать:	B/9.35 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during delivery of ship's stores, which may include:
.1 проверку того, что запасы соответствуют заказу до погрузки запасов на судно; и	.1 checking to ensure stores match the order prior to being loaded on board; and
.2 обеспечение немедленного, безопасного размещения судовых запасов.	.2 ensuring immediate secure stowage of ship's stores.
Уровень охраны 2	Security level 2
В/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.	B/9.36 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during delivery of ship's stores by exercising checks prior to receiving stores on board and intensifying inspections.
Уровень охраны 3	Security level 3
В/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:	B/9.37 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:
.1 проведение более тщательных проверок судовых запасов;	.1 subjecting ship's stores to more extensive checking;
.2 подготовку к ограничению или приостановке обработки судовых запасов; и	.2 preparation for restriction or suspension of handling of ship's stores; and
.3 отказ в принятии запасов на судно.	.3 refusal to accept ship's stores on board the ship.

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.

Handling unaccompanied baggage

B/9.38 The SSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before it is accepted on board the ship. It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the ship and the port facility, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility. Close co-operation with the port facility is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

Уровень охраны 1

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.

Security level 1

B/9.39 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied when handling unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 per cent, which may include use of x-ray screening.

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.

Security level 2

B/9.40 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 per cent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

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:

Security level 3

B/9.41 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

.1 более тщательную проверку такого багажа, например, рентгеновское просвечивание по меньшей мере под двумя различными углами;

.1 subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at least two different angles;

.2 подготовку к ограничению или приостановке обработки несопровождаемого багажа; и	.2 preparation for restriction or suspension of handling of unaccompanied baggage; and
.3 отказ в принятии несопровождаемого багажа на судно.	.3 refusal to accept unaccompanied baggage on board the ship.
Контроль защищенности судна	**Monitoring the security of the ship**
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:	B/9.42 The ship should have the capability to monitor the ship, the restricted areas on board and areas surrounding the ship. Such monitoring capabilities may include use of:
.1 освещения;	.1 lighting;
.2 вахтенных, охранников и палубных дозорных, включая патрули; и	.2 watch-keepers, security guards and deck watches including patrols, and
.3 автоматических устройств обнаружения несанкционированного проникновения и средства наблюдения.	.3 automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.
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/9.43 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.
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.	B/9.44 The SSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather conditions or of power disruptions.
Уровень охраны 1	Security level 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/9.45 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, watch keepers, security guards or use of security and surveillance equipment to allow ship's security personnel to observe the ship in general, and barriers and restricted areas in particular.

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:	B/9.46 The ship's deck and access points to the ship should be illuminated during hours of darkness and periods of low visibility while conducting ship/port interface activities or at a port facility or anchorage when necessary. While underway, when necessary, ships should use the maximum lighting available consistent with safe navigation, having regard to the provisions of the International Regulation for the Prevention of Collisions at Sea in force. The following should be considered when establishing the appropriate level and location of lighting:
.1 у судового персонала должна быть возможность обнаруживать за пределами судна, как на берегу, так и на воде;	.1 the ship's personnel should be able to detect activities beyond the ship, on both the shore side and the waterside;
.2 освещаемая площадь должна включать судно и зону вокруг него;	.2 coverage should include the area on and around the ship;
.3 освещение должно облегчать идентификацию личности в местах доступа; и	.3 coverage should facilitate personnel identification at access points; and
.4 площадь освещения может обеспечиваться посредством координации с портовым средством.	.4 coverage may be provided through coordination with the port facility.
Уровень охраны 2	Security level 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:	B/9.47 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capabilities, which may include:
.1 увеличение периодичности и тщательности охраняющих дозоров;	.1 increasing the frequency and detail of security patrols;
.2 увеличение площади и интенсивности освещения или применение оборудования охраны и наблюдения;	.2 increasing the coverage and intensity of lighting or the use of security and surveillance and equipment;
.3 выделение дополнительного персонала для наблюдательных постов; и	.3 assigning additional personnel as security lookouts; and
.4 обеспечение координации действий со шлюпочными дозорами на воде, а также пешими или моторизованными патрулями на берегу, если они предусмотрены.	.4 ensuring coordination with waterside boat patrols, and foot or vehicle patrols on the shoreside, when provided.

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.	B/9.48 Additional lighting may be necessary to protect against a heightened risk of a security incidents. When necessary, the additional lighting requirements may be accomplished by coordinating with the port facility to provide additional shore side lighting.
Уровень охраны 3	Security level 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:	B/9.49 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:
.1 включение всего освещения судна или освещение зоны в непосредственной близости от судна;	.1 switching on of all lighting on, or illuminating the vicinity of, the ship;
.2 включение всех судовых средств наблюдения, способных регистрировать деятельность на судне или в непосредственной близости от него;	.2 switching on of all on board surveillance equipment capable of recording activities on, or in the vicinity of the ship;
.3 максимальное увеличение периода времени, в течение которого такие средства могут вести регистрацию;	.3 maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record;
.4 подготовку к осмотру подводной части корпуса судна; и	.4 preparation for underwater inspection of the hull of the ship; and
.5 принятие мер, направленных на преотвращение доступа к подводной части корпуса судна, включая медленную работу винтами, если это практически осуществимо.	.5 initiation of measures, including the slow revolution of the ship's propellers, if practicable, to deter underwater access to the hull of the ship.
Декларации об охране	**Declarations of Security**
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.	B/9.52 The SSP should detail how requests for Declaration of Security from a port facility will be handled and the circumstances under which the ship itself should request a Declaration of Security.
Содержание ПОС должно быть достаточно подробным, чтобы было ясно, как нужно решать каждый из вышеупомянутых вопросов и как внедрять на судне процедуры.	**The contents of the SSP should be sufficiently detailed as to make clear how each of the above areas is to be addressed and procedures implemented onboard.**

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

For example, the sentence "Onboard measures shall prevent unauthorized access to the ship" is not sufficient to demonstrate compliance with the requirement of the ISPS Code A/9.4.3.

А/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.

A/9.4.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the SSP or evaluating implementation of the SSP shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company or of the ship.

Аудиторская проверка и пересмотр

Audit and review

В/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.

B/9.53 The SSP should establish how the CSO and the SSO intend to audit the continued effectiveness of the SSP and the procedure to be followed to review, update or amend the SSP.

А/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 The Administration shall determine which changes to an approved SSP or to any security equipment specified in an approved SSP shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by the Administration. Any such changes shall be at least as effective as those measures prescribed in **SOLAS**-74 chapter XI-2 and this part of the ISPS Code.

А/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.

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

Одобрение и внедрение поправок к одобренному ПОС должно быть проверено при каждом освидетельствовании. Должна быть подтверждна 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.

The approval and implementation of amendments to the approved SSP should be verified at each verification audit. This verification should cover every amendment to the approved SSP that has been approved by the Administration since the previous verification audit, or since the SSP was originally approved. Additional verifications for the implementation of amendments will be at the instruction of the Administration.

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

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

A/9.7 The SSP shall be protected from unauthorized access or disclosure.

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.

Arrangements should be in place so that all interested parties have sufficient access to the relevant sections of the SSP to allow them to effectively discharge their duties under the SSP. This includes arrangements to allow officers duly authorised by Contracting Governments, as stated in SOLAS-74 XI-2/9 ("Port State Control"), access to the plan as allowed in the ISPS Code A/9.8.1.

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 SSP are not subject to inspection by officers duly authorised by a Contracting Government to carry out control and compliance measures in accordance with **SOLAS**-74 regulation XI-2/9, save in circumstances specified in section 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.

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

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.

Differing security levels

B/9.50 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship could adopt if the ship is at a higher security level than that applying to a port facility.

Деятельность, не охваченная Кодексом ОСПС	**Activities not covered by the ISPS Code**
В/9.51 В ПОС должны содержаться подробные сведения о процедурах и мерах охраны, которые следует применять судну, когда оно:	B/9.51 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship should apply when:
.1 находится в порту государства, не являющегося Договаривающимся правительством;	1 it is at a port of a State which is not a Contracting Government;
.2 взаимодействует с судном, к которому Кодекс ОСПС не применяется*;	2 it is interfacing with a ship to which the ISPS Code does not apply*;
* *См. Дальнейшую работу Международной морской организации, относящуюся к усилению охраны на море, принятую Конференцией по охране на море резолюцией № 3.*	* *Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [3].*
.3 взаимодействует со стационарными или плавучими платформами или с морской подвижной буровой установкой, находящейся на месте разработки; и	3 it is interfacing with fixed or floating platforms or a mobile drilling unit on location; or
.4 взаимодействует с портом или портовым средством, которое не должно соответствовать главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.	4 it is interfacing with a port or port facility which is not required to comply with **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code.

A/10 Записи / Records

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.

A/10.1 Records of the following activities addressed in the SSP shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration, bearing in mind the provisions of **SOLAS**-74 regulation XI-2/9.2.3:

.1 training, drills and exercises;

.2 security threats and security incidents;

.3 breaches of security;

.4 changes in security level;

.5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been;

.6 internal audits and reviews of security activities;

.7 periodic review of the SSA;

.8 periodic review of the SSP;

.9 implementation of any amendments to the SSP; and

.10 maintenance, calibration and testing of security equipment, if any including testing of the SSAS.

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

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

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

B/10.1 Records should be available to duly authorized officers of Contracting Governments to verify that the provisions of SSP are being implemented.

В/10.2 Записи могут храниться в любой форме, однако они должны быть защищены от несанкционированного доступа или разглашения.	B/10.2 Records may be kept in any format but should be protect from unauthorized access or disclosure.
В разделе 10 уточняется минимальный объём записей, которые должны храниться на судне. Вряд ли только ими удастся подтердить полное соответствие Кодексу ОСПС.	**Section 10 details the minimum records that must be retained onboard. It is unlikely that full compliance with the ISPS Code can be verified by these records alone.**
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.	**The company should have a procedure in place and implemented for the control of records. Auditors should ensure that sufficient records are available so that compliance, as required by ISPS 19.1.1.1, can be verified.**

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

А/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.	A/11.1 The Company shall designate a CSO. A person designated as the CSO may act as the CSO for one or more ships, depending on the number or types of ships the Company operates provided it is clearly identified for which ships this person is responsible. A Company may, depending on the number or types of ships they operate designate several persons as CSO, provided it is clearly identified for which ships each person is responsible.
А/11.2 Помимо установленных где-либо в настоящей части Кодекса ОСПС, задачи и обязанности ДЛК должны включать, не ограничиваясь этим, следующее:	A/11.2 In addition to those specified elsewhere in this part of the ISPS Code, the duties and responsibilities of the CSO shall include, but are not limited to:
.1 предоставление рекомендаций об уровне угрозы, с которой может столкнуться судно, с использованием соответствующих оценок риска и иной относящейся к этому информации;	.1 advising the level of threats likely to be encountered by the ship, using appropriate security assessments and other relevant information;
.2 обеспечение проведения ООС;	.2 ensuring that SSA are carried out;
.3 обеспечение разработки, представления на одобрение и последующего осуществления и поддержания ПОС;	.3 ensuring the development, the submission for approval, and thereafter the implementation and maintenance of the SSP;
.4 обеспечение того, чтобы в ПОС вносились соответствующие изменения для устранения недостатков и удовлетворения требований, предъявляемых к охране конкретного судна;	.4 ensuring that the SSP is modified, as appropriate, to correct deficiencies and satisfy the security requirements of the individual ship;
.5 организацию проведения внутренних проверок и обзоров деятельности, связанной с охраной;	.5 arranging for internal audits and reviews of security activities;

.6 организацию проведения первоначальной и последующих проверок судна Администрацией или ПОО;	.6 arranging for the initial and subsequent verifications of the ship by the Administration or the RSO;
.7 обеспечение того, чтобы недостатки и несоответствия, выявленные в ходе внутренних проверок, периодических обзоров, проверок охраны и проверок выполнения требований быстро рассматривались и устранялись;	.7 ensuring that deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance are promptly addressed and dealt with;
.8 повышение информированности в вопросах охраны и повышение бдительности;	.8 enhancing security awareness and vigilance;
.9 обеспечение того, чтобы персонал, ответственный за охрану судна, прошел надлежащую подготовку;	.9 ensuring adequate training for personnel responsible for the security of the ship;
.10 обеспечение эффективной связи и взаимодействия между ЛКС с соответствующими ДЛПС;	.10 ensuring effective communication and co-operation between the SSO and the relevant PFSO;
.11 обеспечение совместимости между требованиями охраны и требованиями безопасности на море;	.11 ensuring consistency between security requirements and safety requirement;
.12 обеспечение того, чтобы в случае использования ПОС для однотипных судов или группы судов, правильно отражалась информация о конкретном судне; и	.12 ensuring that, if sister-ship or fleet security plans are used, the plan for each ship reflects the ship-specific information accurately; and
.13 обеспечение того, чтобы осуществлялись и поддерживались альтернативные или эквивалентные меры, одобренные для конкретного судна или группы судов.	.13 ensuring that any alternative or equivalent arrangements approved for a particular ship or group of ships are implemented and maintained.
Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.	Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

A/12 Лицо командного состава судна, ответственное за охрану / Ship Security Officer

A/12.1 На каждом судне должно назначаться ЛКС.	A/12.1 A SSO shall be designated on each ship.
ЛКС должно на судне иметь достаточно полномочий для эффективного выполнения возложенных на него обязанностей.	**The SSO (SSO) shall have the authority onboard to enable the stated duties and responsibilities to be carried out effectively.**
A/12.2 Помимо оговоренных где-либо в настоящей части Кодекса ОСПС, задачи и обязанности ЛКС должны включать, не ограничиваясь этим, следующее:	A/12.2 In addition to those specified elsewhere in this part of the ISPS Code, the duties and responsibilities of the SSO shall include, but are not limited to:
.1 проведение регулярных проверок охраны судна с целью убедиться в поддержании соответствующих мер по охране;	.1 undertaking regular security inspections of the ship to ensure that appropriate security measures are maintained;

.2 поддержание ПОС и наблюдение за его выполнением, включая любые поправки к Плану;	.2 maintaining and supervising the implementation of the SSP, including any amendments to the Plan;
.3 координация в части, касающейся охраны, действий при обработке груза и судовых запасов с другим судовым персоналом и соответствующими ДЛПС;	.3 co-ordinating the security aspects of the handling of cargo and ship's stores with other shipboard personnel and with the relevant PFSO;
.4 выдвижение предложений о внесении изменений в ПОС;	.4 proposing modifications to the SSP;
.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;	.5 reporting to the CSO any deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance and implementing any corrective actions;
.6 повышение информированности в вопросах охраны и повышение бдительности на судне;	.6 enhancing security awareness and vigilance on board;
.7 обеспечение того, чтобы персонал, ответственный за охрану судна, прошел надлежащую подготовку;	.7 ensuring that adequate training has been provided to shipboard personnel, as appropriate;
.8 направление сообщений обо всех происшествиях, связанных с охраной;	.8 reporting all security incidents;
.9 координация осуществления ПОС с ДЛК и с соответствующим ДЛПС; и	.9 co-ordinating implementation of the SSP with the CSO and the relevant PFSO; and
.10 обеспечение того, охранное оборудование, если оно имеется, правильно эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось.	.10 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any.
Соответствующие рекомендации даны в разделах 8, 9 и 13.	Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 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.	**The Auditor should confirm by interview with the SSO, and others that these duties and responsibilities are understood both in general terms and how they are applied to this ship.**

A/13 Подготовка персонала, учения и занятия по вопросам охраны судна / Training, drills and exercises on ship security

A/13.1 ДЛК и соответствующий береговой персонал должны обладать знаниями и получить подготовку, с учетом рекомендаций, приведенных в части B Кодекса ОСПС.	A/13.1 The CSO and appropriate shore-based personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.
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:	B/13.1 The CSO and appropriate shore based Company personnel, and the SSO, should have knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:
.1 административная деятельность в области охраны;	1 security administration;
.2 соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;	2 relevant international conventions, codes and recommendations;
.3 соответствующие государственное законодательство и правила;	3 relevant Government legislation and regulations;
.4 ответственность и функции других организаций в области охраны;	4 responsibilities and functions of other security organisations;
.5 методология ООС;	5 methodology of SSA;
.6 методы проведения освидетельствований и проверок охраны судна;	6 methods of ship security surveys and inspections;
.7 судовые и портовые операции и условия;	7 ship and port operations and conditions;
.8 меры охраны судна и портового средства;	8 ship and port facility security measures;
.9 обеспечение готовности и реагирование в чрезвычайных ситуациях и составление планов действий в чрезвычайных ситуациях;	9 emergency preparedness and response and contingency planning;
.10 методы подготовки и обучения по вопросам охраны, включая меры и процедуры в области охраны;	10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;
.11 обращение с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к вопросам охраны;	11 handling sensitive security related information and security related communications;
.12 знание существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;	12 knowledge of current security threats and patterns;
.13 распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;	13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
.14 распознавание, на недискриминационной основе, характерных признаков и манеры поведения людей, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;	14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

.15 способы, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;	15 techniques used to circumvent security measures;
.16 оборудование и системы охраны и их эксплуатационные ограничения;	16 security equipment and systems and their operational limitations;
.17 методы осуществления проверок, инспекций, контроля и наблюдения;	17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;
.18 методы физического досмотра и проверок без вскрытия;	18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;
.19 учения и занятия по вопросам охраны, в том числе проводимые совместно с портовыми средствами; и	19 security drills and exercises, including drills and exercises with port facilities; and
.20 оценка учений и занятий по вопросам охраны.	20 assessment of security drills and exercises.
A/13.2 ЛКС должно обладать знаниями и получить подготовку с учетом рекомендаций, приведенных в части B Кодекса ОСПС.	A/13.2 The SSO shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.
B/13.2 Кроме того, ЛКС должно обладать надлежащими знаниями и получить подготовку в некоторых или всех следующих областях, в зависимости от обстоятельств:	B/13.2 In addition the SSO should have adequate knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:
.1 план судна;	1 the layout of the ship;
.2 ПОС и относящиеся к нему процедуры (включая подготовку по принятию ответных мер на основе различных сценариев);	2 the SSP and related procedures (including scenario-based training on how to respond);
.3 методы управления группами людей и их контроля;	3 crowd management and control techniques;
.4 эксплуатация оборудования и систем охраны; и	4 operations of security equipment and systems; and
.5 испытание, калибровка и техническое обслуживание оборудования и систем охраны, при нахождении в море.	5 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems.
На судне должны быть доказательства, что ЛКС получило подготовку по вопросам, указанным в п. A/12.2 Кодекса ОСПС. Эффективность такой подготовки должна быть удостоверена, что может включать собеседование с ЛКС.	**There should be evidence onboard that the SSO has received training in the areas identified in the ISPS Code A/12.2. The effectiveness of this training should be ascertained by means that may include interview with the SSO.**

A/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.	A/13.3 Shipboard personnel having specific security duties and responsibilities shall understand their responsibilities for ship security as described in the SSP and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.
B/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:	B/13.3 Shipboard personnel having specific security duties should have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, including, as appropriate:
.1 знание существующей угрозы, затрагивающей охрану и ее различных форм;	1 knowledge of current security threats and patterns;
.2 распознание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;	2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
.3 распознание характерных признаков и манеры поведения лиц, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;	3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
.4 способы, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;	4 techniques used to circumvent security measures;
.5 методы управления группами людей и их контроля;	5 crowd management and control techniques;
.6 охранная связь;	6 security related communications;
.7 знание процедур и планов действий в чрезвычайных ситуациях;	7 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
.8 эксплуатация оборудования и систем охраны;	8 operations of security equipment and systems;
.9 испытание, калибровка и техническое обслуживание оборудования и систем охраны при нахождении в море;	9 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems,
.10 методы проверок, контроля и наблюдения; и	10 inspection, control, and monitoring techniques; and
.11 методы физического досмотра людей, личных вещей, багажа, груза и судовых запасов.	11 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.
B/13.4 Все остальные члены судового персонала должны обладать достаточным знанием соответствующих положений ПОС, включая:	B/13.4 All other shipboard personnel should have sufficient knowledge of and be familiar with relevant provisions of the SSP, including:
.1 значение различных уровней охраны и вытекающие из этого требования;	1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;

.2 знание процедур и планов действий в чрезвычайных ситуациях;	2 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
.3 распознание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;	3 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
.4 распознавание, на недискриминационной основе, характерных признаков и манеры поведения людей, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану; и	4 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security; and
.5 способы, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны.	5 techniques used to circumvent security measures.
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.	**All crew onboard should have received security familiarization training appropriate to their assigned security duties. The training should be documented to allow the auditor to verify that it has been carried out in a timely manner. Effectiveness of this training may be verified by interview.**
A/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.	A/13.4 To ensure the effective implementation of the SSP, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the ship type, ship personnel changes, port facilities to be visited and other relevant circumstances, taking into account guidance given in part B of the ISPS Code.
B/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/13.5 The objective of drills and exercises is to ensure that shipboard personnel are proficient in all assigned security duties at all security levels and the identification of any security related deficiencies, which need to be addressed.
B/13.6 Для обеспечения эффективного выполнения положений ПОС, учения должны проводиться, по меньшей мере, раз в три месяца. Кроме 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.	B/13.6 To ensure the effective implementation of the provisions of the SSP, drills should be conducted at least once every three months. In addition, in cases where more than 25 percent of the ship's personnel has been changed, at any one time, with personnel that has not previously participated in any drill on that ship, within the last 3 months, a drill should be conducted within one week of the change. These drills should test individual elements of the SSP such as those security threats listed in paragraph 8.9.
Учения и занятия должны проводиться с частотой, указанной в части В Кодекса ОСПС.	**Drills and exercises should be conducted at the frequencies stated in part B of the ISPS Code.**

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.

A/13.5 The CSO shall ensure the effective coordination and implementation of SSPs by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

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:

B/13.7 Various types of exercises which may include participation of CSOs, PFSOs, relevant authorities of Contracting Governments as well as SSOs, if available, should be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. These exercises should test communications, coordination, resource availability, and response. These exercises may be:

.1 полномасштабными или в реальных условиях;

1 full scale or live;

.2 с использованием тренажеров или в виде семинара; или

2 tabletop simulation or seminar; or

.3 объединены с другими проводимыми занятиями, такими как занятия по поиску и спасанию или принятию ответных мер в чрезвычайных ситуациях.

3 combined with other exercises held such as search and rescue or emergency response exercises.

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

B/13.8 Company participation in an exercise with another Contracting Government should be recognised by the Administration.

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.

Records should be available for all drills carried out on board the ship, including those which involved the company in compliance with ISPS A/13.5

От A/14 Охрана портовых сооружений/ Port facility security

до A/18 Подготовка, учения и занятия по охране портового средства / Training, drills and exercises on port facility security

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

There should be a process by which the ship can receive basic port security information prior to arrival.

A/19 Проверка судов и оформление свидетельств судам / Verification and certification of ships

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 проверкдля 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.

A/19.1 Verifications

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

.1 an initial verification before the ship is put in service or before the certificate required under section 19.2 is issued for the first time, which shall include a complete verification of its security system and any associated security equipment covered by the relevant provisions of **SOLAS**-74 chapter XI-2, this part of the ISPS Code and the approved SSP. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and this part of the ISPS Code, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;

.2 a renewal verification at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where section 19.3. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2, this part of the ISPS Code and the approved SSP, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;

The use of the term "fully complies" in Section 19.1.1.1 and 19.1.1.2 means that a certificate cannot be issued unless ALL the requirements of the approved SSP are fully implemented and any associated security equipment and systems are present and fit for purpose. If the auditor identifies through objective evidence non-compliance in the approved SSP, this shall be communicated to the company, the Administration and the organisation that approved the SSP. In such cases an ISSC shall not be issued until it can be shown that the security system, and any associated security equipment of the ship, is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of SOLAS-74 chapter XI-2 and parts A and B of the ISPS Code.

.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;	.3 at least one intermediate verification. If only one intermediate verification is carried out it shall take place between the second and third anniversary date of the certificate as defined in **SOLAS**-74 regulation I/2(n). The intermediate verification shall include inspection of the security system and any associated security equipment of the ship to ensure that it remains satisfactory for the service for which the ship is intended. Such intermediate verification shall be endorsed on the certificate;
.4 любым дополнительным проверкам, определенным Администрацией.	.4 any additional verifications as determined by the Administration.
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/19.1.2 The verifications of ships shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the verifications to a RSO referred to in regulation XI-2/1.
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/19.1.3 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the verification and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
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.	A/19.1.4 The security system and any associated security equipment of the ship after verification shall be maintained to conform with the provisions of **SOLAS**-74 regulations XI-2/4.2 and XI-2/6, this part of the ISPS Code and the approved SSP. After any verification under section 19.1.1 has been completed, no changes shall be made in security system and in any associated security equipment or the approved SSP without the sanction of the Administration.
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.	**At the initial, intermediate, renewal and any additional verification, the auditor shall verify through a representative sample that at all security equipment and systems has been maintained and calibrated in accordance with the provisions of the SSP and the manufacturer's instructions.**
A/19.2 Выдача или подтверждение Свидетельства	**A/19.2 Issue or endorsement of Certificate**
A/19.2.1 СвОС выдается после первоначальной проверки или проверки для возобновления свидетельства в соответствии с положениями раздела 19.1.	A/19.2.1 An ISSC shall be issued after the initial or renewal verification in accordance with the provisions of section 19.1.

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

A/19.2.2 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by the a RSO acting on behalf of the Administration.

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 Another Contracting Government may, at the request of the Administration, cause the ship to be verified and, if satisfied that the provisions of section 19.1.1 are complied with, shall issue or authorize the issue of an ISSC to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with the ISPS Code.

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

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

A/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

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

A/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.

A/19.2.4 The ISSC shall be drawn up in a form corresponding to the model given in the Appendix 1 of part B to the ISPS Code. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

Дополнительные рекомендации отсутствуют.

No additional guidance.

A/19.3 Срок действия и действительность свидетельства

A/19.3 Duration and validity of certificate

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

A/19.3.1 An ISSC shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

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

On completion of an audit, and to facilitate the review process by the audit organisation, a certificate with validity not exceeding five (5) months may be issued by the auditor.

A/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.

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

A/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.

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

A/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.

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

A/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.

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

A/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.

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

A/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.

A/19.3.5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is verified, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

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.

No certificate shall be extended for a period longer than three months, and the ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be verified, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the expiry date of the existing certificate before the extension was granted.

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

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

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

.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;

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

.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.

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

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

A/19.3.8 A certificate issued under section 19.2 shall cease to be valid in any of the following cases:

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

.1 if the relevant verifications are not completed within the periods specified under section 19.1.1;

.2 если свидетельство не подтверждено в соответствии с разделом 19.1.1.3 и 19.3.7.1, если они применимы;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with section 19.1.1.3 and 19.3.7.1 if applicable;

.3 если компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, не эксплуатировавшегося этой компанией; и

.3 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company; and

.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.

.4 upon transfer of the ship to the flag of another State.

A/19.3.9 In the case of:

.1 a transfer of a ship to the flag of another Contracting Government, the Contracting Government whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the receiving Administration copies of, or all information relating to, the International Ship Security Certificate carried by the ship before the transfer and copies of available verification reports, or

.2 a Company that assumes responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company, the previous Company shall as soon as possible, transmit to the receiving Company copies of any information related to the ISSC or to facilitate the verifications described in section 19.4.2.

A/19.4 Interim certification

A/19.4.1 The certificates specified in section 19.2 shall be issued only when the Administration issuing the certificate is fully satisfied that the ship complies with the requirements of section 19.1. However, after [1 July 2004], for the purposes of:

.1 a ship without a certificate, on delivery or prior to its entry or re-entry into service;

.2 transfer of a ship from the flag of a Contracting Government to the flag of another Contracting Government;

.3 transfer of a ship to the flag of a Contracting Government from a State which is not a Contracting Government; or

.4 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company;

until the certificate referred to in section 19.2 is issued, the Administration may cause an Interim ISSC to be issued, in a form corresponding to the model given in the Appendix 1 to this part of the ISPS Code.

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

If the ship re-enters the management of a company after a "reasonable" period of time under the management of others, conformation should be sought from the Administration as to whether it is appropriate to issue interim certificates.

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

A/19.4.2 An Interim ISSC shall only be issued when the Administration or RSO, on behalf of the Administration, has verified that:

.1 ООС, требуемая настоящей частью Кодекса ОСПС зваршена;

.1 the SSA required by this part of the ISPS Code has been completed,

.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;

.2 a copy of the SSP meeting the requirements of **SOLAS**-74 chapter XI-2 and part A of the ISPS Code is provided on board, has been submitted for review and approval, and is being implemented on the ship;

.3 на судне установлена ССОО, отвечающая требованиям правила XI-2/6 Конвенции СОЛАС-74, если она требуется;

.3 the ship is provided with a SSAS meeting the requirements of **SOLAS**-74 regulation XI-2/6, if required,

.4 ДЛК:

.4 the CSO:

.1 убедилось в том, что:

.1 has ensured:

.1 ПОС рассмотрен на предмет соответствия настоящей части Кодекса ОСПС;

.1 the review of the SSP for compliance with this part of the ISPS Code,

.2 ПОС представлен на одобрение; и

.2 that the SSP has been submitted for approval, and

.3 ПОС осуществляется на судне; и

.3 that the SSP is being implemented on the ship, and

.2 определило необходимые мероприятия, включаяорганизацию 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;

.2 has established the necessary arrangements, including arrangements for drills, exercises and internal audits, through which the CSO is satisfied that the ship will successfully complete the required verification in accordance with section 19.1.1.1, within 6 months;

.5 проведены мероприятия по проведению требуемых проверок согласно разделу 19.1.1.1;

.5 arrangements have been made for carrying out the required verifications under section 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.

There should be evidence onboard that the company intends to conduct an internal security audit on the ship within three months and that the ship is planned to be offered for full term certification within the validity of the Interim ISSC.

.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

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

.7 ЛКС удовлетворяет требованиям настоящей части Кодекса ОСПС.

.7 the SSO meets the requirements of this part of the ISPS Code.

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

A/19.4.3 An Interim ISSC may be issued by the Administration or by a RSO authorized to act on its behalf.

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/19.4.4 An Interim ISSC shall be valid for 6 months, or until the certificate required by section 19.2 is issued, whichever comes first, and may not be extended.

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/19.4.5 No Contracting Government shall cause a subsequent, consecutive Interim ISSC to be issued to a ship if, in the judgment of the Administration or the RSO, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such certificate is to avoid full compliance with **SOLAS**-74 chapter XI-2 and this part of the ISPS Code beyond the period of the initial interim certificate as specified in section 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.

A/19.4.6 For the purposes of **SOLAS**-74 regulation XI-2/9, Contracting Governments may, prior to accepting an Interim ISSC as a valid certificate, ensure that the requirements of sections 19.4.2.4 to 19.4.2.6 have been met.

ЧАСТЬ VII. Передача права проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС (TOSCA) / PART VII. Transfer of ISPS Code Certification (TOSCA)

1 Введение / Introduction

1.1 Данная часть Системы освидетельствования судов в соответствии с требованиями Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС) основывается на положениях Процедурного требования МАКО № 27 "Передача права проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС (TOSCA)".

1.1 This Part of Certification System of the Ships in Compliance with the Requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) is based on the provisions of IASC Procedural Requirement No. 27 "Transfer of ISPS Code Certification (TOSCA)".

1.2 Данная часть документа регламентирует передачу права проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС от одного Члена или Ассоциированного члена МАКО (теряющее общество) другому Обществу МАКО (принимающее общество), и применима независимо от того, являются ли такие освидетельствования обязательными или добровольными.

1.2 This Part of document governs the transfer of ISPS Code certification from one IACS Member or Associate (the Losing Society) to another IACS Society (the Gaining Society), and is applicable irrespective whether the ISPS Code Certification is mandatory or voluntary.

Схема процесса передачи права проведения освидетельствования судна на соответствие Кодексу ОСПС представлена на рис. VII.1.

Process Flow Chart for Transfer of ISPS Code Certification of a ship is submitted on Fig. VII.1.

Приложение А содержит Перечень линий связи с ответственным персоналом классификационных обществ.

List of Contact Points is submitted in Annex A.

В Приложении Б приводится Форма TOSCA (Передача права проведения освидетельствования на соответствие Кодексу ОСПС – СвОС).

Form TOSCA (Transfer of Security Certification – ISSC) is submitted in Annex B.

1.3 Общества МАКО должны придерживаться данных требований, если от Компании получен запрос на передачу права проведения освидетельствований судна на соответствие Кодексу ОСПС (СвОС) от одного Общества МАКО к другому Обществу МАКО.

1.3 IACS Societies shall follow this requirement when a request from a Company is received for the transfer of ISPS Code Certification of a ship (ISSC) from one IACS Society to another IACS Society.

1.4 Данные положения применимы только в случаях, когда не претерпевают изменений Администрация или управляющая Компания.

1.4 These positions shall apply only in cases where there is no change of Administration and no change of management Company.

1.5 В промежутке между одобрением Плана охраны судна и первоначальным освидетельствованием не должно происходить передачи права проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС.

1.5 No transfer of ISPS Code certification shall take place between the approval of a ship security plan and its initial verification.

1.6 Все поправки должны быть одобрены той же организацией, которая одобряла первоначальный план прежде, чем передача может иметь место.

1.6 All amendments must be approved by the organization that approved the original plan before transfer can take place.

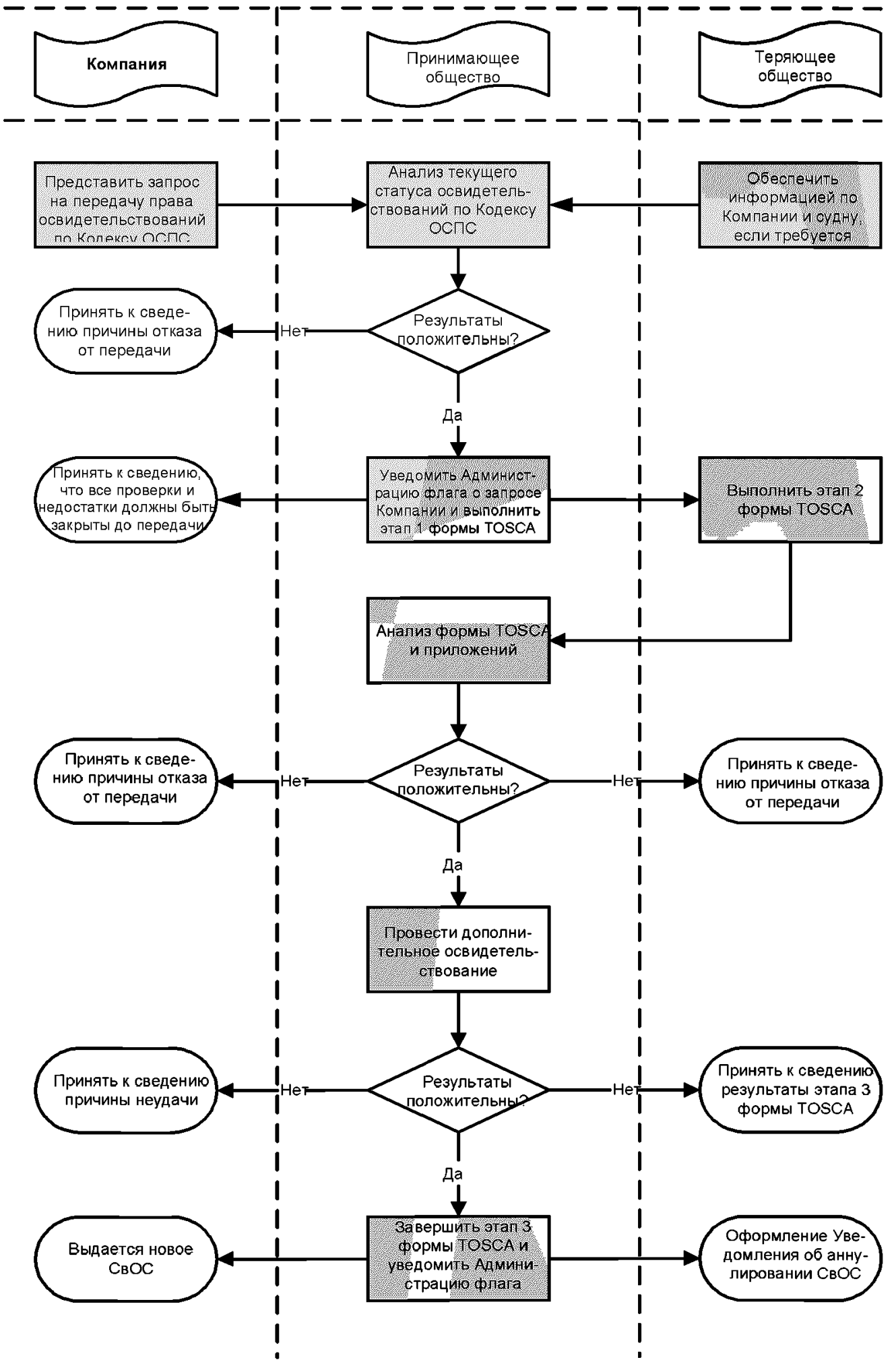


Рис. VII.1 Схема процесса передачи права проведения освидетельствования судна на соответствие Кодексу ОСПС

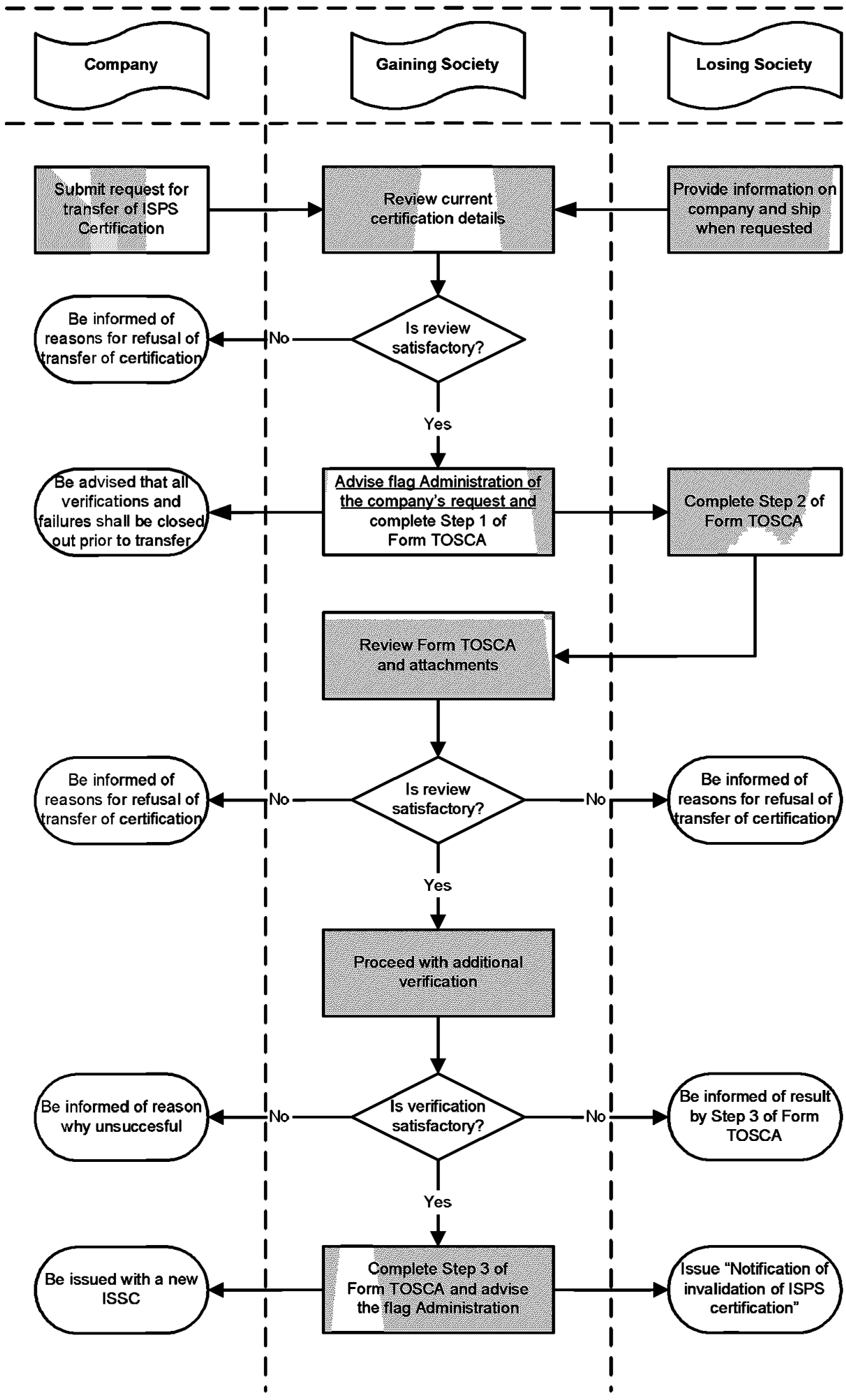


Fig. VII.1 Process Flow Chart for Transfer of ISPS Code Certification of a ship

2 Обязательства принимающего общества и передача сведений / Gaining Society's Obligations and Reporting

2.1 При получении от компании запроса на получение права проведения освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС, принимающее общество должно немедленно сообщить компании в письменной форме, что применение этого права возможно только после получения следующей информации и документации, подтверждающей, что:

- существующее свидетельство не было изъято или иным способом аннулировано теряющим обществом либо Администрацией флага;
- любые освидетельствования, предпринятые теряющим обществом, были им завершены;
- любые «недостатки» (как определено в части IV), выявленные теряющим обществом, были закрыты.

Администрация флага должна быть уведомлена принимающим обществом после получения такого запроса.

2.1 On receiving a request from a company to take over its ISPS Code certification, the gaining Society must immediately inform the Company, in writing, that an application for ISPS Code certification can only be accepted by the gaining Society after receiving the following information and documentation which support that:

- the existing certificate has not been withdrawn or otherwise invalidated by the losing Society or the Flag;
- any verifications initiated by the losing Society have been completed by the losing Society;
- any "failures" (as defined in Part IV) identified by the losing Society have been closed out.

The flag Administration is to be advised by the gaining society upon receipt of such a request.

2.2 В течение двух (2) рабочих дней после получения письменного запроса Компании на передачу права проведения освидетельствований принимающее общество должно уведомить теряющее общество о запросе Компании в объеме этапа 1 Формы TOSCA.

2.2 Within two (2) working days of receipt of a written request from a Company for transfer of certification, the gaining Society shall notify the losing Society of the Company's request by using Step 1 of Form TOSCA.

2.3 Если сведения о статусе освидетельствований, указанные в этапе 2, не будут получены от теряющего общества в течение трех (3) рабочих дней после уведомления, принимающее общество вправе использовать информацию об освидетельствованиях, предоставленную Компанией. В таких случаях, должно делаться заявление, напоминающее Компании, что положения 2.1 по-прежнему применимы, если принимающее общество запрашивает эту информацию от Компании.

2.3 If evidence of the certification status listed in Step 2 is not received from the losing Society within three (3) working days from notification, the gaining Society may utilize the verification and certification information provided by the Company. In such cases, a statement reminding the Company that the conditions of 2.1 are still applicable shall be given when the gaining Society requests this information from the Company.

2.4 Дополнительное освидетельствование должно касаться всех элементов Кодекса ОСПС, в том объеме, в каком ПОО уполномочена Администрацией, любых требований Администрации флага и любых вопросов, возникших при последнем освидетельствовании, выполненном теряющим обществом.

2.4 The additional Verification shall address all elements of the ISPS Code, to the extent that the RSO is so authorized by the Administration, any flag Administration requirements and any matters arising out of the last verification carried out by the losing Society.

2.5 Если дополнительное освидетельствование, необходимое для выдачи нового свидетельства, выполняется в пределах, установленных для промежуточного или возобновляющего освидетельствования, такое освидетельствование может быть выполнено принимающим обществом совместно с промежуточным или возобновляющим освидетельствованием.

2.5 When an additional Verification, required for the issue of a new certificate, is to be carried out within the due date window of the intermediate or renewal verification, the additional Verification may be carried out by the gaining Society concurrent with the Intermediate or Renewal verification.

2.6 Если дополнительное освидетельствование проведено успешно, и принимающим обществом выдано новое свидетельство или Заявление о соответствии, в зависимости от того, на что ПОО уполномочена Администрацией, принимающее общество должно проинформировать теряющее общество и Администрацию флага в течение одного (1) месяца от даты выдачи свидетельства согласно этапу 3 Формы TOSCA.

2.6 If the additional Verification is successful and a new certificate or Statement of Compliance is issued by the gaining Society, depending on the extent that the RSO is so authorized by the Administration, the gaining Society shall inform the losing Society and the flag Administration within one (1) month from the issuance of the certificate by Step 3 of Form TOSCA.

2.7 Копия заполненной Формы TOSCA должна быть представлена в Постоянный Секретариат МАКО по завершении этапа 3.

2.7 A copy of the complete Form TOSCA shall be provided to the IACS Permanent Secretariat on completion of Step 3.

2.8 В случае, когда результаты освидетельствования неудовлетворительны, и передача права проведения не произошла, принимающее общество должно проинформировать теряющее общество в течение двух (2) рабочих дней от даты освидетельствования, заполнив этап 3 Формы TOSCA и приложив отчет о дополнительном освидетельствовании, поясняющий, почему результаты освидетельствования оказались неудовлетворительными.

2.8 When the verification is not successful and, as a result, the transfer of certification is not accepted, the gaining Society shall inform the losing Society, within two (2) working days of the date of the verification, by completing Step 3 of Form TOSCA and attaching the report of the additional Verification explaining why the verification was not successful.

3 Обязательства теряющего общества и передача сведений / Losing Society's Obligations and Reporting

3.1 Теряющему обществу следует предоставлять по запросу принимающего общества всю имеющуюся информацию в течение трех (3) рабочих дней по этапу 2 Формы TOSCA. Документация, прилагаемая теряющим обществом к Форме TOSCA включает:

- последний отчет о внешнем освидетельствовании, включая любой выявленный недостаток;
- доказательства того, что корректирующее действие было предпринято, и недостаток закрыт;
- копию оформленного свидетельства.

3.2 После получения информации о том, что новое свидетельство или Заявление о сооответствии было оформлено принимающим обществом, теряющее общество, должно сообщить Компании и Администрации, с копией принимающему обществу, что его свидетельство или Заявление о соответствии больше не имеют силы и должны быть возвращены.

3.1 The losing Society shall co-operate by providing all relevant information in its possession within three (3) working days by Step 2 of Form TOSCA, when requested to do so by the gaining Society. The documentation to be attached to Form TOSCA by the losing Society includes:

- the last external Verification audit report, including any identified failure;
- evidence that corrective action has been taken and the failure closed out;
- a copy of the issued certificate.

3.2 Upon receipt of information that a new certificate or statement of compliance has been issued by the gaining Society, the losing Society shall inform the company and the Administration, with copy to the gaining Society, that its certificate or statement of compliance is no longer valid and should be returned.

4 Другие требования / Other Requirements

4.1 Любые разногласия между принимающим и теряющим обществами, которые не могут быть устранены в частном порядке, должны быть вынесены на рассмотрение Постоянного Секретариата для окончательного решения согласно Процедуре P13.2 Системы менеджмента качества ПССК МАКО «Претензии к обладателям сертификатов ПССК».

4.1 Any differences that cannot be settled privately between the gaining and losing Societies are to be brought to the attention of the Permanent Secretariat for final resolution under the IACS QSCS Quality Management System Procedure P13.2 "Complaints against QSCS Certificate Holders".

Приложение А / Annex A

Перечень линий связи / List of Contact Points

(Перечень удален)

В настоящее время связь может быть установлена через сайт МАКО:

gost.e-ecolog.ru

д заголовками:

× Список членов МАКО (способы связи)

× Перечень линий связи по вопросам ОСПС

(List deleted)

The contact details can now be found on the IACS website:

gost.e-ecolog.ru

cated under:

× List of Members (Contact Details)

× List of Contact Points, ISPS Matters

Приложение Б / Annex B

Форма TOSCA / Form TOSCA (информационное / for information)

Передача права проведения освидетельствования на соответствие Кодексу ОСПС – выдача СвОС

Этап 1: От принимающего общества к теряющему обществу/
Этап 2:От теряющего общества к принимающему обществу/
Этап 3:От принимающего общества к теряющему обществу, Постоянному Секретариату МАКО и Администрации флага

Теряющее общество / Факс / e-mail	
Принимающее общество / Факс / e-mail	
Постоянный секретариат МАКО / e-mail:	

gost.e-ecolog.ru

Этап 1 (заполняется ПРИНИМАЮЩИМ ОБЩЕСТВОМ)			
Необходимая информация о компании			
Название компании:		**№ компании**	
Адрес:			
Сведения о судне			
Название судна			
Номер ИМО			
Флаг			
Позывной			
Валовая вместимость			
Тип судна			
Классификационное общество			
Регистровый номер			
Ответственное лицо			
Должность			
Дата заполнения			

Этап 2 (заполняется ТЕРЯЮЩИМ ОБЩЕСТВОМ с документацией, прилагаемой согласно 3.1)	
Дата действия СвОС	
Номер действующего СвОС	
ПОС одобрен	
Ответственное лицо	
Должность	
Дата заполнения	

Этап 3 (заполняется ПРИНИМАЮЩИМ ОБЩЕСТВОМ)		
Освидетельствование проведено успешно?	**Да**	**Нет (Документация согласно 2.8 прилагается при необходимости)**
Срок действия нового СвОС		**Если нет, то почему?**
Номер нового СвОС		
Ответственное лицо		
Должность		
Дата заполнения		

Transfer of Security Certification – ISSC

Step 1: From gaining Society to losing Society

Step 2: From losing Society to gaining Society

Step 3: From gaining Society to losing Society, IACS Permanent Secretariat and flag Administration

Losing Society / Fax / e-mail	
Gaining Society / Fax / e-mail	
IACS Permanent Secretariat / e-mail: gost.e-ecolog.ru	

Step 1 (to be completed by the GAINING SOCIETY)			
Relevant Company Information			
Company Name:		**Company No**	
Address:			
Ship Details			
Name of Ship			
IMO Number			
Flag			
Call Sign			
Gross Tonnage			
Ship Type			
Classing Society			
Class ID			
Responsible Person			
Position			
Date completed			

Step 2 (to be completed by the LOSING SOCIETY with documentation of 3.1 attached)	
Existing ISSC expiry date	
Existing ISSC Number	
SSP approved by	
Responsible Person	
Position	
Date completed	

Step 3 (to be completed by the GAINING SOCIETY)			
Verification successful?	**Yes**	**No**	**(Documentation of 2.8 attached as appropriate)**
New ISSC expiry date		**If not, why?**	
New ISSC Number			
Responsible Person			
Position			
Date completed			

ЧАСТЬ VIII. Положение по применению требований Администраций флага при проведении освидетельствований на соответствие Кодексу ОСПС / PART VIII. Regulations for Application of the Flag Administration Requirements During ISPS Code Certification

1 Общие положения / General

1.1 В данной части документа уточняется порядок выполнения работ по ОСПС, на которые РС уполномочен соответствующими Администрациями флага. Здесь учитывается также опыт взаимодействия РС с этими Администрациями.

1.1 Order of ISPS works, to which performance RS is authorized by appropriate Flag Administrations, is specified in this part of the document. Experience of interaction between RS and these Administrations is also taken into account.

1.2 В процессе освидетельствования судна на соответствие Кодексу ОСПС можно выделить следующие стадии:

- рассмотрение и одобрение Плана охраны судна;
- освидетельствование охраны на борту судна;
- оформление Международного свидетельства об охране судна.

1.2 It is possible to specify the following stages of the ISPS certification process:

- review and approval of the Ship Security Plan;
- security verification on board ship;
- issuance of the International Ship Security Certificate.

1.3 В табл. VIII.1 приводятся сведения, на какие из указанных работ РС уполномочен соответствующими Администрациями флага. Здесь:

- знаком «+» обозначены те стадии, на выполнение которых РС имеет все необходимые полномочия;
- знаком «-» – те стадии, которые соответствующая Администрация флага оставила за собой;
- символом «F» отмечены те Администрации, которые дали РС право выполнять рассмотрение планов и освидетельствование охраны судна, а также оформление СвОС;
- символом «P» – Морские администрации, которые часть стадий процесса освидетельствования на соответствие Кодексу ОСПС оставили за собой.
- символом «L» – Морские администрации, которые обычно выполняют весь комплекс услуг самостоятельно, но при необходимости дают единовременные поручения РС.

1.3 The information on the stages for which RS is authorized by the appropriate Flag Administrations, is given in Table VIII.1. Here:

- mark "+" means those stages, for which RS is fully authorized;
- mark "-" means those stages, which the appropriate Flag Administration has reserved;
- symbol "F" means those Administrations which have given RS the right to carry out SSP review, ship security verification and ISSC issuance;
- symbol "P" means those Maritime Administrations, which have reserved a number of stages of ISPS certification process.
- symbol «L» means those Maritime Administrations, which usually carry out all complex of services independently, but, if necessary, issue single authorization to RS.

Таблица VIII.1 / Table VIII.1

Стадии освидетельствования на соответствие Кодексу ОСПС, для выполнения которых РС имеет полномочия / ISPS certification stages, for which RS is authorized

	Администрация флага / Flag Administration	Одобрение ПОС / SSP approval	Освидетельствование на судне / Shipboard verification	Выдача СвОС / ISSC issuance	Объем поручения по Кодексу ОСПС / ISPS Code status of delegation
1.	Азербайджан / Azerbaijan	+	+	+	L
2.	Барбадос / Barbados	+	+	+	F
3.	Багамы / Bahamas	+	+	+	F
4.	Белиз / Belize	+	+	+	F
5.	Болгария / Bulgaria	+	+	-	P[1]
6.	Вануату / Vanuatu	+	+	+	F
7.	Грузия / Georgia	-	+	-	P
8.	Доминика / Commonwealth of Dominica	-	+	-	P[1]
9.	Ирландия / Ireland	+	+	+	F
10.	Камбоджа / the Kingdom of Cambodia	+	+	+	F
11.	Кипр / Cyprus	+	+	+	F
12.	Кирибати / Kiribati	+	+	+	F
13.	Коморские острова / the UNION of COMOROS	+	+	-	P[1]
14.	Либерия / Liberia	-	+	+	P
15.	Литва / Lithuania	-	+	-	P[1]
16.	Мальта / Malta	+	+	+	F[3]
17.	Монголия / Mongolia	+	+	+	F
18.	Острова Кука / Cook Islands	+	+	+	F

	Администрация флага / Flag Administration	Одобрение ПОС / SSP approval	Освидетельствование на судне / Shipboard verification	Выдача СвОС / ISSC issuance	Объем поручения по Кодексу ОСПС / ISPS Code status of delegation
19.	Республика Беларусь / Republic of Belarus	+	+	+	F
20.	Республика Казахстан / Republic of Kazakhstan	+	+	+	F
21.	Россия / Russia	-	+	-	L
22.	Сан Винсент и Гренадины / Saint Vincent and the Grenadines	+	+	-	P[2]
23.	Сейшелы / Seychelles	+	+	+	F
24.	Сент-Киттс и Невис / Saint Kitts & Nevis	+	+	+	F
25.	Сербия / Republic of Serbia	+	+	+	F
26.	Сирия / Syrian Arab Republic	+	+	+	F
27.	Словакия / Slovak Republic	+	+	+	F
28.	Сьерра-Леоне / Sierra Leone	+	+	+	F
29.	Тувалу / Tuvalu	+	+	+	F
30.	Чехия /Czech Republic	+	+	+	F
31.	Экваториальная Гвинея / Equatorial Guinea	+	+	+	F
32.	Эстония / Estonia	-	+	-	L

Примечания / Notes:

1 *При положительных результатах освидетельствования РС вправе выдать Краткосрочное СвОС. /*
RS has the right to issue Short-term ISSC at positive results of verification.

2 *При положительных результатах освидетельствования РС вправе выдать Краткосрочное / Временное СвОС.*
/ RS has the right to issue Short-term / Interim ISSC at positive results of verification.

3 *Следует информировать Администрацию, если освидетельствование охраны судна планируется проводить в портах или территориальных водах данного государства. /*
It is necessary to inform Administration, if it is planned to carry out the ship security verification in ports or territorial seas of this state.

1.4 Большинство Администраций, отмеченных в табл. VIII.1 символом «F», в качестве отчета о выполненных работах вполне устраивают копии оформленного Письма об одобрении Плана охраны судна и Международного свидетельства об охране судна. Исключение составляют:

- Администрация Белиза – в дополнение к указанным копиям необходимо представить копии оформленных (см. п. 5.4 Части IV) титульного листа ПОС, листа(-ов) оглавления ПОС и листа(-ов) корректуры ПОС;
- Администрация Кипра – в дополнение к указанным копиям необходимо представить копию отчета по ф. 8.4.9 (без приложений);
- Администрация Эстонии – в дополнение к указанным копиям необходимо представить копию отчета по ф. 8.4.9 (без приложений, в электронном виде).

1.5 Ниже приводятся особенности выполнения работ по ОСПС от имени тех Администраций, которые в табл. VIII.1 отмечены символами «L» и «P», а также Кипра и Мальты.

1.4 The majority of Administrations marked in Table VIII.1 by a symbol "F" are quite satisfied by copies of issued Letter of Ship Security Plan Approval and International Ship Security Certificate as the report of the performed works. Except for:

- Belize Administration requires that in addition to the above copies the copies of SSP title page, SSP index and revision history stamped “APPROVED” (see Part IV, p. 5.4) are presented;
- Cyprus Administration requires that in addition to the above copies the copy of the report on form 8.4.9 (without enclosures) is presented;
- Estonia’s Administration requires that in addition to the above copies the copy of the report on form 8.4.9 (without enclosures, in electronic format) is presented.

1.5 Features of the ISPS works performance on behalf of the Administrations, marked in Table VIII.1 by symbols “L”, "P" and also Cyprus and Malta are given below.

2 Особенности национальных требований Грузии / Features of Georgia national requirements

2.1 Одобрение Плана охраны судна осуществляет Администрация. Освидетельствование охраны судна РС выполняет по заявке Компании (ф. 8.4.5). Краткосрочное или Временное СвОС РС не выдает.

2.1 The approval of the Ship Security Plan is carried out by the Administration. RS carries out the ship security verification under the Company's request (form 8.4.5). RS does not issue Short Term or Interim ISSC.

2.2 Отчет об освидетельствовании (ф. 8.4.9) после проверки в Подразделении РС без задержек средствами оперативной связи направляется в Главное управление. ГУР направляет отчет в Администрацию Грузии после его рассмотрения и принятия решения о возможности подтверждения результатов освидетельствования.

2.2 The Verification Report (f. 8.4.9) after checking in RS Location is submitted to Head Office without delays by means of operative communication. The RHO submits the report to Georgia Administration after its consideration and the decision to confirm verification results.

2.3 Полносрочное / Временное СвОС выдает Администрация Грузии.

2.3 Full Term/Interim ISSC is issued by Georgia Administration.

3 Особенности национальных требований Доминики / Features of Dominica national requirements

3.1 Одобрение Плана охраны судна осуществляет Администрация. Освидетельствование охраны судна РС выполняет по заявке Компании (ф. 8.4.5). При положительных результатах освидетельствования выдается Краткосрочное СвОС.

3.1 The approval of the Ship Security Plan is carried out by the Administration. RS carries out the ship security verification under the Company's request (form 8.4.5). The Short Term ISSC is issued on positive results of the verification.

3.2 При освидетельствовании охраны следует учитывать ряд дополнительных требований по ССОО, определенных Администрацией Доминики письмом CD-MSC 01-06. Ниже приведены выдержки из этого документа.

3.2 During security verification it is necessary to take into account a number of the additional requirements concerning a SSAS determined by Administration of Dominica in Letter CD-MSC 01-06. Endurance from this document is given below.

3.3.1 **Программирование:**

3.3.1 **Programming:**

.1 В сообщение судовой системы охранного оповещения (ССОО) должно входить, как минимум:

.1 At a minimum the ship security alert system (SSAS) message should provide:

- название судна,
- номер ИМО,
- позывной, положение судна
- курс и скорость,
- дата и время сообщения (UTC),

- vessel's name
- IMO Number
- call sign, position
- course and speed
- date and time (UTC) of message

.2 Дополнительные сведения, такие, как имя и номер контактного телефона должностного лица компании, ответственного за охрану (ДЛК), включаются, если их можно ввести в ССОО, но эти сведения не являются обязательными.

.2 Additional information such as the name and contact phone number for the Company Security Officer (CSO) may be included if the SSAS is capable of such programming but this additional information is not required.

3.3.2 **Компетентный орган**

Компетентный орган для Содружества Доминиканской республики – Представитель морского администратора в Офисе Представителя по морским делам.

3.3.2 **Competent Authority**

The competent authority for Commonwealth of Dominica is the Office of the Deputy Marine Administrator, Maritime Affairs, Attn: Deputy Marine Administrator.

3.3.3 **Адресат информации**

.1 Судовое оповещение по охране для судов под флагом Доминики посылается напрямую в компанию и Администрацию. ССОО программируется так, чтобы послать оповещение по адресу: security@dominica-registry.com.

3.3.3 **Destination**

.1 For Dominica flag vessels the ship security alert shall be sent directly to both the company and the Administration. The SSAS should be programmed to send the alert message to: security@dominica-registry.com.

gost.e-ecolog.ru

.2 Если Компания уполномочила третью сторону, оператора связи, получать сообщения ССОО от имени Компании, в Администрацию (gost.e-ecolog.ru) следует сообщить название и контактную информацию по оператору связи ССОО и обслуживаемым им судам.

.2 If the Company has authorized a third party service provider to receive the SSAS messages on behalf of the Company, this Administration (gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru) shall be provided with the name and contact information for the service provider of the SSAS and coverage of their ships.

3.3.4 **Тестирование**

.1 Администрация предписывает тестовое сообщение при активации ССОО и, по крайней мере, один раз в год после этого.

.2 Для идентификации и во избежание необходимости дополнительной связи между ДЛК и Администрацией при проверке системы тестовое сообщение должно содержать слово "TEST". Если система не предусматривает возможность вставить слово "TEST" в оповещение, ДЛК должен по электронной почте (gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru ть сообщение, уведомляющее Администрацию, что система будет проверена.

3.3.4 **Testing**

.1 The Administration requires a test message as soon as the SSAS has been activated and at least once a year thereafter.

.2 During testing of the system, the test message should contain the words: "TEST" in order to identify it as such and avoid the need for additional communication between the CSO and the Administration. If the system is not capable of inserting the word "TEST" into the alert message, then the CSO must send an advance e-mail to the Administration (gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru) advising the Administration that the system will be tested.

3.3.5 **Освидетельствование при первоначальной установке ССОО**

.1 Установка и функционирование ССОО на борту должны быть проверены в следующие сроки:

.1.1 на судах, построенных 1 июля 2004 года или после этой даты – не позднее первого освидетельствования охраны после 1 июля 2004;

.1.2 на пассажирских судах, включая высокоскоростные пассажирские суда, построенные до 1 июля 2004 года – не позднее первого освидетельствования радиооборудования или первого освидетельствования охраны, проводимого после 1 июля 2004 года, в зависимости от того, что выполняется позже;

.1.3 нефтяные танкеры, химовозы, газовозы, навалочные и грузовые высокоскоростные суда, вместимостью 500 и выше, построенные до 1 июля 2004 года – не позднее первого освидетельствования радиооборудования или первого освидетельствования охраны, проводимого после 1 июля 2004 года, в зависимости от того, что выполняется позже; и

3.3.5 **Initial SSAS Verification**

.1 The onboard installation and operation of the SSAS must be verified as follows:

.1.1 ships constructed on or after 1 July 2004 - not later than the first security verification after 1 July 2004;

.1.2 passenger ships, including high-speed passenger craft, constructed before 1 July 2004 - not later than the first survey of the radio installation or the first security verification after 1 July 2004, whichever comes later;

.1.3 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2004 - not later than the first survey of the radio installation or the first security verification after 1 July 2004, whichever comes later; and

.1.4 другие грузовые суда вместимостью 500 и выше, а также передвижные буровые установки, построенные до 1 июля 2004 года – не позднее первого освидетельствования радиооборудования, проводимого после 1 июля 2006 года.

.1.4 other cargo ships of 500 gross tonnage and upward and mobile offshore drilling units constructed before 1 July 2004 - not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2006.

.2 Освидетельствование ССОО на борту выполняется экспертом по охране из ПОО, которая выполняла первоначальное освидетельствование охраны судна от имени Доминиканской республики, или же ПО, уполномоченной на выдачу этому судну конвенционных свидетельств. Оборудование ССОО и его работа конфиденциально. Число лиц, вовлеченных в процесс анализа и освидетельствования и знающих места активации, должно быть ограничено.

.2 The onboard verification of SSAS shall be performed by a security auditor with the Dominica RSO that performed the initial security verification of the vessel on behalf of Dominica or that is also the RO for the purposes of statutory certification of that vessel. The SSAS equipment and its operation are confidential. The number of individuals involved in review and verification process, and who have knowledge of the location of the activation buttons should be limited.

.3 Процедура освидетельствования:

.3 Verification procedure:

.3.1 Поправки к Плану охраны судна: Необходимо изменить только те страницы в ПОС, которые касаются ССОО. До освидетельствования на борту ПОС с измененными страницами и обновленным листом корректуры должен быть направлен по адресу: gost.e-ecolog.ru для анализа и одобрения.

.3.1 Ship Security Plan amendments: Only those pages in the SSP that relate to the SSAS must be amended. The SSP including the amended pages and the updated record of changes shall be submitted to: gost.e-ecolog.ru for review and approval in advance of the onboard verification.

.3.2 Посылка тестового сообщения: До подтверждения экспертом установки ССОО, судно должно послать в Администрацию тестовое сообщение, чтобы проверить надлежащую работу системы. Подтверждение получения этого сообщения будет послано ДЛК электронной почтой. ДЛК должен передать копию подтверждения Капитану судна, что должно быть представлено эксперту, который проверяет установку ССОО.

.3.2 Sending a test message: Prior to having the installation verified by an auditor, the vessel shall send an SSAS test message to the Administration in order to verify the proper performance of the system. Confirmation of receipt of the SSAS message will be sent by e-mail to the CSO. The CSO should provide a copy of the confirmation message to the ship's Master, so it can be available to the auditor who verifies the SSAS installation.

.3.3 Освидетельствование экспертом на борту: В ходе проверки ССОО, эксперт по охране должен оценить процедуры, указанные в ПОС, опросить Капитана и ЛКС на знание ими процедур, проверить установку и программирование ССОО и подтвердить Международное свидетельство об охране судна (СвОС) в поле, отмеченном как "Дополнительное освидетельствование". Копия подтвержденного свидетельства должна быть направлена в Администрацию для выдачи СвОС, действительного пять (5) лет от даты первоначального освидетельствования охраны. Чтобы владельцы не несли дополнительных расходов, специальное посещение судна не требуется. Освидетельствование ССОО можно проводить совместно с другой плановой инспекцией, проверкой или освидетельствованием, при условии:

- проверяющее лицо также уполномочено в качестве эксперта по охране, и
- освидетельствование на борту проводится не позже сроков, предписанных для соответствующих судов в п. 3.3.5.1 выше.

.3.3 Onboard verification by the auditor: During the SSAS verification, the security auditor will evaluate the procedures outlined in the SSP, interview the Master and SSO on their knowledge of the procedures, verify the installation and programming of the SSAS, and endorse the International Ship Security Certificate (ISSC) in the space marked "Additional verification". A copy of the endorsed certificate shall be forwarded to the Administration for issuance of a final ISSC valid for the period of full five (5) years since the date of initial security verification. In order for vessel Owners to not incur additional costs, no special attendance is required. The SSAS verification can take place in conjunction with another scheduled inspection, audit or survey provided:

- the inspector or surveyor is also an authorized security auditor, and
- the onboard verification takes place no later than by the deadlines prescribed in section 3.3.5.1 above for respective vessels.

3.3.6 **Ложный сигнал оповещения ССОО**

Если от ССОО будет послано сообщение, не являющееся тестом или фактической тревогой, ДЛК должно немедленно подтвердить ошибочность посланного сообщения. ДЛК должно сообщить всем заинтересованным сторонам и Администрации, что оповещение является ошибкой, и что никакие чрезвычайные меры не требуются.

3.3.6 **SSAS false alert message**

Should an SSAS message be sent that is not a test or an actual alert, the CSO shall immediately confirm that the SSAS message was sent in error. The CSO will then inform all concerned parties and the Administration that the alert is false and that no emergency response action should be taken.

3.4 Отчет об освидетельствовании (ф. 8.4.9) после проверки в Подразделении РС без задержек средствами оперативной связи направляется в Главное управление.

3.4 The Verification Report (f. 8.4.9) after checking in RS Location is submitted to Head Office without delays by means of operative communication.

3.5 Копию отчета об освидетельствовании в Администрацию направляет Компания.

3.5 The Company submits the copy of the Verification Report to the Administration.

3.6 ГУР направляет в Администрацию Доминики, после рассмотрения отчета и принятия решения по результатам освидетельствования копию выданного Краткосрочного СвОС.

3.6 The RHO submits the copy of the issued Short Term ISSC to Dominica Administration after consideration of the report and the decision taken on the verification results.

3.7 Временное / Полносрочное СвОС выдает Администрация Доминики.

3.7 Interim / Full Term ISSC is issued by Dominica Administration.

4 Особенности национальных требований Кипра / Features of Cyprus national requirements

4.1 Администрация Кипра уполномочила РС на одобрение Плана, освидетельствование охраны судна и выдачу СвОС от своего имени (см. табл. VIII.1). Указанные работы выполняются по заявке Компании (ф. 8.4.5).

4.1 Cyprus Administration has autorized RS for Plan approval, ship security verification and ISSC issue on its behalf (see Table VIII.1). This works are carried out under the Company request (f. 8.4.5).

4.2 Однако при выполнении этих работ должен быть учтен ряд дополнительных требований, описанных ниже.

4.2 However during the performance of these works a number of additional requirements below are to be taken into account.

4.2.1 Для судов должны считаться обязательными следующие пункты части В Кодекса ОСПС:

1.12 (пересмотр планов охраны судна);
4.1 (сохранение конфиденциальности планов охраны и отчетов о проведении оценки охраны);
4.4 (признанная организация по охране);
4.5 (минимум компетентности признанных организаций по охране);
4.8 (введение уровня охраны);
4.14, **4.15**, **4.16** (информация для связи и сведения о планах охраны портовых средств);
4.18 (документы, удостоверяющие личность);
4.24 (применение судном мер охраны, рекомендованных государством, в территориальные воды которого оно заходит);
4.28 (уровень укомплектованности экипажа);
4.41 (передача информации, когда судну запрещен вход в порт, или оно выдворено из порта);
4.45 (суда государства, не являющегося членом Конвенции);
6.1 (обязанность Компании обеспечить капитана информацией об операторах судна);
с **8.3** по **8.10** (минимальные стандарты для оценки охраны судна);
9.2 (минимальные стандарты для Плана охраны судна);
9.4 (независимость признанных организаций по охране)
13.6 и **13.7** (периодичность учений по охране и тренировок для экипажей судов, а также для должностных лиц компании и лиц командного состава, ответственных за охрану).

4.2.1 The following paragraphs of Part B of the ISPS Code, relating to ships, will be mandatory:

1.12 (revision of ship security plans);
4.1 (protection of the confidentiality of security plans and assessments);
4.4 (recognised security organisation);
4.5 (minimum competencies of recognised security organisations);
4.8 (setting the security level);
4.14, **4.15**, **4.16** (contact points and information on port facility security plans);
4.18 (identification documents);
4.24 (ships' application of the security measures recommended by the State in whose territorial waters they are sailing);
4.28 (manning level);
4.41 (communication of information when entry into port is denied or the ship is expelled from port);
4.45 (ships from a State which is not party to the Convention);
6.1 (company's obligation to provide the master with information on the ship's operators);
8.3 to **8.10** (minimum standards for the ship security assessment);
9.2 (minimum standards for the ship security plan);
9.4 (independence of recognised security organisations);
13.6 and **13.7** (frequency of security drills and exercises for ships' crews and for company and ship security officers).

4.2.2 Объединение судового ПОС с системой управления безопасностью судна не допускается по разным причинам, в основном, связанным с аспектами национальной безопасности и необходимостью защитить ПОС от неправомочного доступа и разглашения.

4.2.2 The combining of the ship's SSP with the ship's safety management system is not allowed, due to various reasons, mostly associated with aspects of national security and the need to protect the SSP from unauthorized access and disclosure.

4.2.3 Компания должна назначить должностное(-ых) лицо (лиц) компании (ДЛК), ответственное(-ых) за охрану судна, которое(-ые) она эксплуатирует.
Компания должна также назначить заместителей ДЛК, а их имена и контактная информация должны быть указаны в ПОС.

4.2.3 The Company shall designate Company Security Officer(s) (CSO(s)) for the ship it operates.

The Company shall also designate alternate CSOs and their names and contact details shall be identified in SSP.

4.2.4 Компания должна назначить лицо командного состава, ответственное за охрану, (ЛКС) для судна, которое она эксплуатирует.

4.2.4 The Company shall designate Ship Security Officer (SSO) for the ship it operates.

Для каждого судна Компания должна также назначить заместителя ЛКС, который должен быть указан в ПОС.

For each ship the Company shall designate also alternate SSO who shall be identified in SSP.

Любой член экипажа, включая капитана, может быть назначен ЛКС или заместителем ЛКС, если он имеет требуемую подготовку и понимает обязанности и ответственность ЛКС или заместителя ЛКС.

Any member of the ship's, including the Master, may be designated as the SSO or as alternate SSO, provided he has the required training and understanding of the duties and obligations of the SSO or of the alternate SSO.

В случае, если Компания решает в качестве ЛКС или заместителя ЛКС назначить механика, она должна обеспечить, чтобы его высшие полномочия по вопросам охраны в случае вмешательства и руководства в областях, иных чем те, что обычно находятся в ведении машинной команды, были ясно и однозначно определены в ПОС. Кроме того, ПОС должен ясно указать меры, позволяющие ему решать вопросы охраны вне машинных помещений, которые при необходимости немедленно должны быть приняты при любых периодах несения им вахты или выполнения обязанностей в машинных помещениях.

In case a Company decides to designate an engineer officer as either an SSO or an alternate SSO, the Company must ensure that, in matters relating to security, his overriding authority to intervene and give directions in areas other than those which normally fall within the engine department, is clearly and unambiguously stated in the SSP. In addition, the SSP should clearly indicate the arrangements which immediately have to be put in place in case it is required, during any periods of his engagement in watch-keeping or machinery spaces duties, to enable him to attend any security related issues outside the machinery spaces.

ЛКС и заместитель ЛКС могут быть определены в ПОС указанием должности (например ЛКС – старший помощник, его заместитель – второй помощник). Указание имени ЛКС или заместителя ЛКС в ПОС не требуется. Таким образом, ЛКС и заместитель ЛКС будут определены по ссылке на действующую судовую роль. Следовательно отпадет необходимость представлять для одобрения поправки в ПОС, вызванные заменами судового персонала.

The SSO and the alternate SSO may be identified, in the SSP, by reference to the rank of the persons on board (e.g. the SSO is the Chief Officer and the alternate SSO is the Second Officer). Entry of the actual name of the SSO or alternate SSO in the SSP is not required. In this way the SSO and the alternate SSO will be identified through a cross reference to the Crew List of the ship at the time. In this manner, the need to submit amendments to the SSP for approval, as a result of shipboard personnel changes, will be avoided.

Для пассажирских судов не обязательно, чтобы ЛКС и заместитель ЛКС были членами палубной или машинной команд, они могут быть специалистами по охране. В таком случае те, кто будут назначены ЛКС и заместителем ЛКС, в дополнение к требованиям раздела A/13.2 и параграфа B/13.2, должны соответствовать требованиям Правила VI/1 Конвенции ПДНВ 78 с поправками и раздела A-V/1 Кодекса ПДНВ.

In the case of passenger ships, the SSO and the alternate SSO need not be member of the deck or engine room shipboard personnel and may be persons specialised in security. In such case the persons to be designated as SSO and as alternate SSO, in addition to the requirements of section A/13.2 and paragraph B/13.2, shall meet the requirements of regulation VI/1 of STCW 78 as amended and section A-V/1 of the STCW Code.

Администрация Кипра не требует проведения дополнительного (внешнего) освидетельствования в случае замены ЛКС или заместителя ЛКС. Однако, Компании должны оговорить такие случаи в ПОС и обеспечить определенные процедуры в этом отношении, чтобы это могло быть проверено в ходе последующих освидетельствований.

The Cyprus' administration does not anticipate that any form of additional (external) verification will be required when the SSO or the alternate SSO are replaced. However, Companies shall address this issue in the SSP and provide specific procedures in this respect, so that it may be considered during subsequent verifications.

4.2.5 В целом, все необходимые документальные свидетельства, информация, записи и декларации об охране (вместе именуемые как "документальный материал") должны храниться в течение не менее 5 лет или до завершения следующего возобновляющего освидетельствования, смотря по тому, что наступит позднее.

4.2.5 In general, all required documentary evidence, information, records and Declarations of Security (collectively referred to as "documentary material") have to be kept for a period not less than 5 years or until the completion of the subsequent renewal verification, whichever of the two occurs the last.

4.2.6 Требования по обучению ДЛК и ЛКС определены Циркуляром 17/2003.
В связи с упоминанием в разделе A/13.1 Кодекса ОСПС другого соответствующего берегового персонала, этот персонал должен быть определен Компанией, и записи об этом должны быть сделаны ДЛК (или заместителем ДЛК).
Копии этих записей не требуется иметь на борту. Однако эти записи должны быть доступными по запросу Администрации, в соответствии с ее инструкциями, и РС, выдающему СвОС (или Временное СвОС) на суда, эксплуатируемые Компанией. Кроме того, доступ к этим записям может также потребоваться, после определенных инструкций Администрации в ходе любых первоначальных, промежуточных, возобновляющих или дополнительных освидетельствований, связанных с Документом о соответствии Компании.

4.2.6 The training requirements of the CSO and the SSO are covered by Circular 17/2003.
In connection with the reference, in ISPS Code section A/13.1, to other appropriate shore based personnel this personnel shall be identified by the Company and a record to this end shall be made by the CSO (or the alternate CSO).
A copy of this record does not need to be provided on board. However, this record shall be made available to the Administration on request, following instructions of the Administration, to RS issuing ISSC (or Interim ISSC) to the ships operated by the Company. In addition, this record may also need to be made available, following specific instructions of the Administration, during any initial, intermediate, renewal or additional verifications in connection with the Document of Compliance of the Company.

Представители берегового персонала, посещающие суда, в ПОС должны рассматриваться как посетители, исключая тех, кто прошел обучение, по крайней мере, в соответствии с параграфом B/13.4 Кодекса ОСПС.

Shore based personnel visiting ships shall be treated, in the SSP, when arriving on board and whilst on board as visitors, unless they have received training in accordance with, at least, ISPS Code paragraph B/13.4.

Администрация не рассматривает капитана судна как лицо, подпадающее под категорию судового персонала, имеющего установленные обязанности и ответственность по охране. Как следствие, капитан судна должен, по крайней мере, знать все обязанности и ответственность ЛКС.

The Administration does not consider the Master of any ship as falling under the category of shipboard personnel having specific security duties and responsibilities. As a result, the Master of any ship should, at least, have full knowledge of SSO duties and responsibilities.

4.2.6.1 В дополнение к вышеуказанному Департамент торгового мореплавания Кипра издал циркуляр № 19/2007 от 17 августа 2007 года, где содержится следующая информация.

4.2.6.1 In addition to the said the Department of Merchant Shipping of Cyprus issued Circular 19/2007 dated 17 August 2007 where the following information is given.

1. Комитет по безопасности на море на своей восемьдесят первой сессии (18 мая 2006 года) в соответствии со статьей XII(1)(a)(iv) Конвенции СОЛАС принял поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложениях к резолюциям MSC.203(81) и MSC.209(81), соответственно.

1. The Maritime Safety Committee, at its eighty-first session (18 May 2006), adopted in accordance with article XII(1)(a)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annexes to the MSC.203(81) and MSC.209(81) resolutions respectively.

2. Вышеуказанные поправки вступают в силу с 1 января 2008 года.

2. The above mentioned amendments will enter into force on 1st January 2008.

3. В свете вышеизложенного, Правительство Республики Кипр постановило следующее:

3. In light of the above, the Government of the Republic of Cyprus has decided:

а) после 1 января 2008 года на судах под флагом Кипра все лица командного состава, ответственные за охрану судна, и их заместители, которые **до** вступления в силу этого правила не имели документов, подтверждающих их квалификацию в этом качестве, должны получить такие документы от данной администрации или страны, чьи свидетельства признаются Республикой Кипр, в соответствии с правилом VI/5 Конвенции ПДНВ-78, с поправками;

a) from 1st January 2008, all ship security officers and deputy security officers on board Cyprus flagged vessels, who did not hold or could not document qualifications as ship security officers **before** the entry into force of this regulation, shall have a certificate issued by this administration or by a country whose certificates are recognised by the Republic of Cyprus, in accordance with regulation VI/5 of STCW 78 as amended.

б) до 1 июля 2009 года продолжить признавать персонал, который имеет документы, подтверждающие его квалификацию в качестве лица командного состава, ответственного за охрану судна, **до** вступления в силу этого правила;

b) until 1st July 2009 to continue to recognize personnel who hold or can document qualifications as ship security officers, **before** the entry into force of this regulation.

в) после 1 июля 2009 года на судах под флагом Кипра все лица командного состава, ответственные за охрану судна, и их заместители должны иметь документ, выданный данной администрацией или страной, чьи свидетельства признаются Республикой Кипр, в соответствии с правилом VI/5 Конвенции ПДНВ-78, с поправками.

c) After 1 July 2009, all ship security officers and deputy security officers on board Cyprus flagged vessel shall have a certificate issued by this administration or by a country whose certificates are recognised by the Republic of Cyprus, in accordance with regulation VI/5 of STCW 78 as amended.

4.2.7 Положения по судовой системе оповещения

1. Компетентным органом, принимающим от судов оповещения по охране, является Департамент торгового мореплавания / Лимасол, а оповещение по охране должно быть направлено по адресу, который приведен ниже.

2. В отношении возможных методов получения оповещения Правительство Кипра признает только методы 1 и 2, приведенные в приложении к циркуляру MCS/Circ.1072. Если возникнет необходимость в применении метода 3, это будет рассматриваться в каждом случае отдельно.

3. ССОО должна проверяться ежегодно, и проверка будет считаться успешной, когда оповещение по охране с судна поступит в офис Компании. Это должно быть предметом проверки РС в ходе первоначального, промежуточного, возобновляющего и любого внеочередного освидетельствования по линии СвОС (документальное свидетельство должно храниться на судне).

4.2.8 В дополнение к сказанному Администрация издала циркуляр № 6/2006 от 09 марта 2006 года, который должен быть на борту каждого судна, плавающего под флагом Кипра. Ниже приводятся наиболее существенные положения этого документа.

4.2.8.1 **Контактная информация по сектору охраны на море**

Все запросы, связанные с охраной на море судов под флагом Кипра, нужно направлять в:

ДЕПАРТАМЕНТ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Офис: Kyllinis Street, Mesa Geitonia, Lemesos, Cyprus

Почтовый адрес: P.O.Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus

4.2.7 Provisions on Ship Security Alert System

1. The competent authority for receiving ship to shore security alerts from ships is the Department of Merchant Shipping / Limassol and the security alert signal shall be delivered to an address, which is given below.

2. With regard to possible methods of receiving the alert, the Cyprus Government accept only the methods 1 and 2 as set out in the Annex to the MCS/Circ.1072, while if the need arises for the method 3, then this will be considered on a case by case basis.

3. The SSAS shall be tested every year and it shall be considered as a successfully test, when the ship security alert signal shall be delivered to the Company's premises and this shall be subject for verification by the RS during the initial, the intermediate, the renewal and any occasional survey of the ISSC (documented evidence shall be kept on the ship).

4.2.8 In addition to the above mentioned the Administration has issued the circular No. 6/2006 dated March 09, 2006, which shall be available on board each ship flying the Cyprus flag. The most essential positions of this document are given below.

4.2.8.1 **Contact details of Maritime Security Section**

All requests related to maritime security matters concerning Cyprus Flag Ships must be sent to:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING

Offices: Kyllinis Street, Mesa Geitonia, Lemesos, Cyprus

Postal Adress: P.O.Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus

Телефон: + + 357 25848100

Факс: + 357 25848200

Эл. почта: maritime.security@dms.mcw.gov.cy

Не следует направлять сообщения по личным адресам электронной почты никому из персонала Департамента торгового мореплавания, **если только** служащий этого Департамента специально не попросил направить сообщение на его / ее личный адрес электронной почты.

4.2.8.2 **Информирование о должностном лице компании, ответственном за охрану, его/ее заместителе и признанной организации по охране (ПОО)**

Стандартная форма **(ISPS C-1)** на двух страницах для сообщения имени и способов связи с должностным лицом компании, ответственным за охрану (ДЛК), его заместителем, ПОО и любых имеющих к ним отношение изменениях, должна быть отправлена в Департамент торгового мореплавания согласно требованиям, изложенным в пп. 10.6. и 15 циркуляра № **14/2003**.

4.2.8.3 **Сообщения судовой системы охранного оповещения**

Для упрощения общей процедуры передачи оповещений по охране от судна к берегу установлен следующий адрес электронной почты:

gost.e-ecolog.ru

После активации судовая система охранного оповещения должна передать оповещение по охране от судна к берегу в компанию, управляющую судном, а также в Департамент торгового мореплавания по указанному выше адресу.

В свете изложенного выше, ССОО всех существующих и новых судов, плавающих под флагом Кипра, должна быть запрограммирована с правильным адресом не позднее 31 марта 2007 года.

Прежний адрес (указан в циркуляре 36/2004) и более новый адрес (указан в циркуляре 34/2005) будут функционировать параллельно до 31 марта 2007 года, после чего будет действовать только адрес электронной почты, указанный выше.

Telephone+ + 357 25848100

Fax + 357 25848200

Email gost.e-ecolog.ru

E-mail messages should not be addressed to any of the personal email addresses of the Department of Merchant Shipping personnel **unless** it is requested by an officer of the Department of Merchant Shipping for a particular message to be sent to his / her personal e-mail address.

4.2.8.2 **Nomination of the Company Security Officer, his/her Alternate and the Recognized Security Organization (RSO)**

The standardised form **(ISPS C-1),** consisting of two pages, for communicating the name and contact details of the Company Security Officer (CSO), the alternate CSO, the nomination of the RSO and any changes relating thereto, must be forwarded to the Department of Merchant Shipping as per requirements set out in circular **14/2003** par.10.6. and par.15.

4.2.8.3 **Ship Security Alert System Messages**

In order to facilitate the whole procedure of transmission of a ship- to- shore security alert, we have established the following e-mail address:

gost.e-ecolog.ru

The Ship Security Alert System, when activated, must transmit a ship to shore security alert to the ship management company as well as to the Department of Merchant Shipping, to the above email address.

In view of the above, the SSAS of all existing and new Cyprus flag ships must be programmed with the correct contact point not later than 31st March 2007.

The previous contact point (as per Circular 36/2004) and the more recent one (as per Circular 34/2005) will continue to operate in parallel until the 31st of March 2007, when only the above e-mail will remain in operation.

4.2.8.3.1 Дополнительно приводятся остающиеся в силе положения циркуляра 36/2004 от 30 июня 2004 года.

ССОО должна быть запрограммирована так, чтобы при ее активации в оповещение по охране, передаваемое от судна к берегу, входили номер ИМО и позывной сигнал судна.

По получении сигнала СОО дежурный офицер Департамента торгового мореплавания должен связаться с Должностным лицом компании, ответственным за охрану данного судна (он указан в форме ISPS C-1, представляемой в ДТМ), который должен быть постоянно доступен, для оценки серьезности сигнала СОО. Предполагается, что будут приняты все необходимые меры, чтобы избежать случайного запуска ССОО.

Департамент торгового мореплавания должен уведомить государство(а), рядом с которым(и) находится судно, чтобы предпринять соответствующие действия.

Кроме того, Компания обязана предоставить в Департамент торгового мореплавания любую необходимую информацию, если она потребуется.

Департамент торгового мореплавания должен поддерживать связь с Компанией, пока инцидент не будет признан исчерпанным.

Компания должна обратить внимание на то, что как только судно утратило право плавания под флагом Кипра, следует немедленно принять все необходимые меры для перепрограммирования ССОО, по принадлежности.

Начиная с 1 июля 2004 года, владельцы / операторы, подающие заявку на регистрацию судна под флагом Кипра, помимо других необходимых документов должны также представить полностью заполненную форму ISPS C-1, которую можно загрузить с веб-сайта Кипра: gost.e-ecolog.ru (циркуляры 18/2003 или 29/2004, соответственно).

Суда, которые будут регистрироваться после 1 июля 2004 года, должны хранить на борту копию своего первого Свидетельства о регистрации судна под флагом Кипра (свидетельства о временной регистрации или Свидетельства о регистрации судна под флагом Кипра, если судно было сразу зарегистрировано на постоянной основе) для проверки даты первой регистрации судна под флагом Кипра любым Должностным лицом портового контроля, т.к. эта дата совпадает с датой, указанной в ЖНР.

4.2.8.3.1 In addition, the provisions of Circular 36/2004 dated 30 June 2004, continued be in force, are given below.

The SSAS must be programmed in such a way that when it is activated, the ship-to-shore security alert shall include the IMO number and the Call Sign of a ship.

Upon receiving a SSA signal, the duty officer of the Department of Merchant Shipping will communicate with the Company Security Officer of the ship (as nominated in form ISPS C-1, which is submitted to the DMS), who must be available at all times, in order to assess the seriousness of the SSA signal. We expect that all necessary precautions will be taken to avoid accidental activation of the SSAS.

The Department of Merchant Shipping will notify the State(s) in the vicinity of which the ship is presently sailing, to take appropriate action.

Also, the Company has the obligation to provide any relevant information to the Department of Merchant Shipping, when so requested.

The Department of Merchant Shipping will maintain communication with the Company until the case is considered as closed.

The attention of the Company is drawn to the fact that when a ship is deleted from the Cyprus Registry, they should immediately make all necessary arrangements for the reprogramming of the SSAS, as appropriate.

As from the 1st July 2004, owners/managers, when they apply for a new ship registration in the Cyprus Registry, apart from the other documents required, must also submit the form ISPS C-1 fully completed, which may be downloaded from our webpage: gost.e-ecolog.ru (circulars 18/2003 or 29/2004 are relevant).

Ships which will be registered after the 1st July 2004, must keep a copy of their first Certificate of Cyprus Registry (certificate of provisional registration or the certificate of Cyprus Registry, if the ship was registered directly permanent) on board, for the purposes of verification of the date of first registry of the ship under the Cyprus flag by any PSCO, as this date is the same as that which appears in the CSR.

4.2.8.4 **Процедуры, следующие за получением реального сообщения судовой системы охранного оповещения**

При получении с судна «реального» оповещения по охране (не тестового или случайно переданного), должностное лицо компании, ответственное за охрану, или его заместитель, должно немедленно уведомить по телефону дежурного в Департаменте торгового мореплавания по номеру:

+ 357 99 377 988

который доступен в любое время, а дежурный предпримет надлежащие действия.

Обращаем внимание, что указанный номер телефона приведен согласно правилу XI/13.3 Конвенции СОЛАС-74, с поправками, и должен использоваться только в целях **охраны на море (для реальных оповещений по охране)**.

4.2.8.5. **Проверка судовой системы охранного оповещения**

Судовые оповещения по охране могут передаваться в Департамент торгового мореплавания **только** для проверки, при вводе ССОО в эксплуатацию на борту судна, и в тестовом сообщении должно быть четко указано, что это **test.**

Если это невозможно, в Департамент торгового мореплавания следует направить предварительное уведомление по адресу электронной почты:

gost.e-ecolog.ru

Предварительное уведомление следует направлять в обычные рабочие часы Департамента торгового мореплавания (с понедельника по пятницу с 07:30 до 14:30, в четверг с 07:30 до 18:00, исключая, июль и август). Полагаем, что будут приняты все необходимые меры против случайного срабатывания ССОО.

Сектор охраны на море будет подтверждать факт успешного получения ТЕСТОВОГО СООБЩЕНИЯ ССОО только при условии письменного запроса от менеджера судна (в обычные рабочие часы).

4.2.8.4 **Procedures to be followed when receiving a real ship security alert message**

Upon receiving a "real" ship Security Alert from a ship (not a test or an accidentally initiated alert), the Company Security Officer or his alternate CSO must notify the Officer on Duty in the Department of Merchant Shipping by telephone immediately, using the telephone number

+ 357 99 377 988

which is available at all times, who will take appropriate action,

I wish to draw your attention to the fact that the above phone number is designated as per Regulation XI/13.3 of SOLAS 74,as amended and it should be used exclusively for **maritime security (real security alerts)** purposes.

4.2.8.5. **Ship Security Alert System Testing**

Ship Security Alerts may be transmitted to the Department of Merchant Shipping for test purposes **only,** during the commissioning phase of the SSAS on board the ship and the test report must include clear indications that it is a **test.**

If the above arrangement is not possible, then a pre notification message must be sent to the Department of Merchant Shipping to the email address

gost.e-ecolog.ru

The pre notification message should be sent during normal working hours of the Department of Merchant Shipping (Monday to Friday 07:30-14:30 and Thursdays 07:30-18:00 excluding July and August). We expect that all necessary precautions will be taken to avoid accidental activation of SSAS.

The Maritime Security Section will only confirm the receipt of a successfully received SSAS TEST MESSAGE when this is requested in writing by the Ship Manager (during normal working hours).

4.2.8.6. **Журнал непрерывной регистрации истории судна (ЖНР) – в случае удаления судов из Реестра судов Кипра**

Если судно должно быть удалено из Реестра судов Кипра, владельцы / менеджеры / уполномоченные представители должны письменно сообщить название новой Администрации флага для ускорения выдачи закрывающего ЖНР (который включает данные об удалении из-под данной Администрации).

Если судно удалено из Реестра судов Кипра, а на борту отсутствует оригинал или оригиналы ЖНР, выданные на судно данной Администрацией, утраченные ЖНР будут выданы вновь, при условии, что:

- Письменная заявка, представленная новым владельцем в Сектор охраны на море ДТМ, содержит достаточные основания для подачи такой заявки.
- Новый владелец назначил уполномоченного представителя (имя которого необходимо сообщить в Сектор охраны на море) для получения этих документов в офисе Департамента торгового мореплавания в Лимасоле, Кипр.
- Надлежащие сборы уплачены Департаменту торгового мореплавания.

Если судно удалено из Реестра судов Кипра, а новая судовая администрация не получила заверенные копии ЖНР (в рамках установленного трехмесячного периода), новые заверенные копии могут быть выданы повторно, при условии что новая администрация представит в Сектор охраны на море Департамента торгового мореплавания письменный запрос, содержащий точный адрес, куда их следует доставить.

4.2.8.6. **Continuous Synopsis Record (CSR) - when ships are deleted from the Register of Cyprus Ships**

When a ship is to be deleted from the Register of Cyprus Ships, the owners / managers / authorised representatives must communicate in writing the name of the new flag administration in order to speed up the issuance of the closed CSR (which includes the deletion details from this Administration).

When a ship is deleted from the Register of Cyprus Ships, and the original CSR or CSRs issued by this Administration to the ship are not on board the ship, all missing CSRs will be re-issued provided that:

- A written request has been submitted to the Maritime Security Section of the DMS by the new owner providing sufficient reasoning for submitting this request.
- The new owner has appointed an authorised representative (name of whom to be notified to the Maritime Security Section) to collect these documents from the offices of the Department of Merchant Shipping in Limassol Cyprus.
- The appropriate fees have been paid to the Department of Merchant Shipping.

When a ship is deleted from the Register of Cyprus Ships, and the new administration of the ship has not received the certified copies of the CSR (within the specified three month period) then, new certified copies may be re-issued provided that a written request has been submitted to the Maritime Security Section of the DMS by the new administration, providing full details of the address where it should be delivered.

4.2.8.7. **Журнал непрерывной регистрации истории судна (ЖНР) – поправки в записях ЖНР для судов под флагом Кипра**

В соответствии с резолюцией A.959(23) и резолюцией MSC.198(80) Международной морской организации (ИМО), всякий раз, когда появляются изменения, связанные с записями в документах ЖНР, выданных на судно, плавающее под флагом Кипра, капитан / компания должны заполнять формы ISPS C-2 и ISPS C-3, соответственно*.

Эти формы должны быть доступны на борту до тех пор, пока исправленный ЖНР (оригинал, а не копия) не будет получен капитаном.

4.2.9 Помимо того, Администрация Кипра издала циркуляр № 22/2006 от 20 октября 2006 года, где говорится, что следующая информация и процедуры должны быть легко доступны и использоваться в отношении вопросов, связанных с охраной на море:

4.2.9.1. **Изменения в планах охраны судна (Кодекс ОСПС, Часть А, п. 9.5)**

Изменения в планах охраны судна должны применяться только после одобрения признанной организацией (ПОО), которая выполнила одобрение ПОС и выдала Международное свидетельство об охране судна (СвОС).

Следующие случаи рассматриваются как значимые случаи, требующие изменений в планах охраны судна, которые должны быть представлены на одобрение:

- При значительном переоборудовании судна, как определено Конвенцией СОЛАС-74 с поправками.
- При изменении любого или всех участков ограниченного доступа.
- При установке на борту не включенных в одобренный ПОС новых средств наблюдения и сопутствующего оборудования для контроля охраны судна.

4.2.8.7. **Continuous Synopsis Record (CSR) - Amendments to the contents of the CSR of ships under Cyprus Flag**

According to Resolution A 959(23) and Resolution MSC 198(80) of the International Maritime Organisation (IMO), whenever any change relating to the entries listed in the CSR documents issued for a Ship under Cyprus Flag has taken place, the master /company must complete forms ISPS C-2 and ISPS C-3 respectively*.

These forms must be available on board at all times until the amended CSR (original and not copy) has been received by the master.

4.2.9 Besides, the Administration of Cyprus issued circular 22/2006 from October 20, 2006, which says that the following information and procedures must be readily available and must be followed for maritime security related matters:

4.2.9.1. **Changes to Ship Security plans (ISPS Code, Part A, 9.5)**

Changes to ship security plans must be applied only after these have been approved by the Recognized Organization (RSO) that has approved the Ship Security Plan (SSP) and has issued the ship's International Ship Security Certificate (ISSC).

The following are considered significant cases necessitating changes to the ship security plans, which must be submitted for approval:

- When a ship has undergone a major conversion as defined by SOLAS 74 as amended.
- When any or all of the restricted areas have been changed.
- When new surveillance equipment and related equipment is installed on board for monitoring the security of the ship and these have not been included in the approved SSP.

* Копии форм ISPS C2 и C3 должны быть направлены в Департамент торгового мореплавания для издания новой Формы 1 ЖНР. /
Copies of the ISPS C2 and C3 forms must be forwarded to the Department of Merchant Shipping for a new CSR to be issued.

- ❑ При изменениях процедур ПОС и мероприятий, выполняемых на судне при уровнях охраны 1, 2 и 3.
- ❑ При эксплуатации судна в районах, не охватывавшихся оценкой охраны судна.

На всех судах данное указание должно выполняться незамедлительно.

4.2.9.2. **Язык планов охраны судна (Кодекс ОСПС, Часть А, п. 9.4)**

Ответственностью управляющей компании будет установить язык следующим образом:

"*Компания должна назначить язык управления и рабочий язык для связи между судовым персоналом и береговым руководством. Если язык управления и рабочий язык отличаются от английского, то ПОС должен быть также оформлен на английском языке.*"

Все ПОС должны соответствовать данному указанию не позднее 31 марта 2007 года.

4.2.9.3. **Взаимодействие с судами или портами, не подпадающими под требование ст. 3.8 Положения ЕС № 725/2004**

В каждом ПОС должны быть положения, обеспечивающие, чтобы в ходе какой-либо деятельности "судно-порт" или "судно-судно" охрана не ставилась под угрозу портом или судном, которые не подпадают под требования Кодекса ОСПС и ст. 3.8 **Положения ЕС № 725/2004**.

На всех судах данное указание должно выполняться незамедлительно.

4.2.9.4. **Проведение занятий по охране судна (Кодекс ОСПС, Часть В, п. 13.7)**

При проведении занятий, как минимум, одного в календарном году, с интервалом не более восемнадцати (18) месяцев между ними, Департамент торгового мореплавания должен получить письменное уведомление от должностного лица компании, ответственного за охрану, за одну (1) неделю, в рабочее время согласно циркуляру 6/2006 (см. здесь, п. 4.2.8). Сценарий занятия должен быть направлен в Сектор охраны на море Департамента торгового мореплавания.

- ❑ When procedures related to the SSP and actions taken when the ship is on security level 1, 2 and 3 are modified.
- ❑ Trading of the ship in areas that have not been covered by the ship security assessment.

All ships must comply with this instruction immediately.

4.2.9.2. **Language of the Ship Security Plans (ISPS Code, Part A, 9.4)**

It is the responsibility of the Management Company to designate the language as follows:

"*the Company should designate a command language and a working language for communications between shipboard personnel and shore based management To this end if the command and the working languages are other than English, then the SSP's should also be written in English.*"

All SSP's must comply with this instruction the latest by 31 March 2007.

4.2.9.3. **Interface with ships or ports that are not subject to the Requirement of Regulation (EC) 725/2004, Art 3.8**

In every SSP, provisions should be made to ensure that security is not compromised by any ship to port or ship to ship activity, with a port or a ship which are not subject to the provisions of the ISPS Code and Art. 3.8 of Regulation (EC) 725/2004.

All ships must comply with this instruction immediately.

4.2.9.4. **Conducting Ship Security Exercises (ISPS Code, Part B, 13.7)**

When exercises are conducted - at least once in every calendar year with no more than eighteen (18) months between exercises - the Department of Merchant Shipping must be notified in writing by the Company Security Officer, one (1) week in advance, during normal working hours as per Circular 6/2006 (see here, p. 4.2.8). The exercise scenario must be communicated to the Department of Merchant Shipping - Maritime Security Section.

Компания должна обеспечить, чтобы для всего ее флота, как минимум, один раз в год, проводилось занятие "судно-берег" с привлечением одного (1) судна (или более, по желанию). Каждый год (если для проведения занятия привлекается одно судно в год) должны выбираться разные суда.

Участие Департамента торгового мореплавания будет ограничено проверкой эффективности связи с ДЛК и успешности передачи сигнала оповещения ССОО (если это включено в сценарий занятия).

По окончании ДЛК должен представить краткое сообщение с оценкой поведенного занятия.

На всех судах данное указание должно выполняться незамедлительно.

4.3 При положительных результатах освидетельствования охраны судна РС вправе выдать Краткосрочное / Временное СвОС.

4.4 Отчет об освидетельствовании (форма 8.4.9) после проверки в подразделении РС без задержек средствами оперативной связи направляется в Главное управление.

The Company should ensure that, for its entire fleet, at least once every year, a ship to shore exercise is carried out involving one (1) ship (or more ships if so wished). Each year, a different ship (if one ship is chosen to conduct the exercise every year) must be selected when conducting the exercises.

The involvement of the Department of Merchant Shipping will be limited to the testing of efficient communication with the CSO and the successful transmission of a SSAS alert (if this is included in the exercise scenario).

Finally, the CSO should submit a brief evaluation report regarding the conduct of the exercise.

All ships must comply with this instruction immediately.

4.3 RS have the right to issue Short Term / Interim ISSC basing on positive results of ship security verification.

4.4 The Verification Report (f. 8.4.9) after checking in RS Location is submitted to Head Office without delay by means of operational communications.

5 Особенности национальных требований Коморских островов / Features of the UNION of COMOROS national requirements

5.1 РС уполномочен как одобрять ПОС, так и освидетельствовать систему охраны судна. Эти работы выполняются по Заявке(-ам) компании (форма 8.4.5). При положительных результатах оформляются Письмо об одобрении ПОС, а также краткосрочное / Временное СвОС.

5.1 RS is authorized both to approve the SSP and to verify the ship security system. These works are carried out on the Company's Request(-s) (form 8.4.5). At positive results the Letter of the SSP Approval and short-term / Interim ISSC shall be issued.

5.2 Отчет об одобрении ПОС / освидетельствовании охраны судна (форма 8.4.9) после проверки в подразделении РС без задержек средствами оперативной связи направляется в ГУР.

5.2 Report on the SSP Approval / on the Ship Security Verification (form 8.4.9) after checking in the RS Location is submitted to RHO without delay by means of operative communication.

5.3 ГУР после рассмотрения Отчета и принятия решения относительно подтверждения результатов выполненных работ направляет в Администрацию Коморских островов следующее:

- копию выданного краткосрочного / Временного СвОС, при положительных результатах;
- копию Отчета, при отрицательных результатах.

5.3 After review of the Report and the decision taken concerning confirmation of the results of the performed works, RHO forwards to Administration of the Union of Comoros the following:

- copy of the issued short-term / Interim ISSC, at positive results;
- copy of the Report, at negative results.

5.4 Полносрочное СвОС выдает Администрация Коморских островов на основании запроса компании.

5.4 Full-term ISSC is issued by Administration of the Union of Comoros on the basis of the Company application.

6 Особенности национальных требований Либерии / Features of Liberia national requirements

6.1 Одобрение Плана охраны судна осуществляет Администрация. Освидетельствование охраны судна РС выполняет по заявке Компании (ф. 8.4.5). При наличии Поручения ГУР и положительных результатов освидетельствования эксперт вправе выдать Краткосрочное / Временное СвОС. Временное СвОС оформляется на бланке Либерии.

6.1 The approval of the Ship Security Plan is carried out by the Administration. RS carries out the ship security verification under the Company's request (f. 8.4.5). Auditor has the right to issue Short Term / Interim ISSC if he has the RHO authorization and on the basis of positive verification results. The Interim ISSC is issued on Liberia form.

6.2 При освидетельствовании охраны следует учитывать ряд дополнительных требований по ССОО, определенных Администрацией Либерии в Техническом письме № 2005-1, датированном 20 сентября 2005 года. Ниже приведены выдержки из этого документа.

6.2 During security verification it is necessary to take into account a number of the additional requirements concerning a SSAS determined by Liberian Administration in Technical Letter No. 2005-1, dated September 20, 2005. Endurance from this document is given below.

6.3.1 **Программирование:**

В сообщение ССОО должно входить, как минимум:

- название судна,
- номер ИМО,
- позывной,
- положение судна,
- курс и скорость,
- дата и время сообщения (UTC),
- характер угрозы охраны

Дополнительные сведения, такие, как имя и номер контактного телефона ДЛК включаются, если их можно запрограммировать в ССОО.

6.3.1 **Programming:**

At a minimum the SSAS message should provide:

- Ship's name,
- IMO Number,
- Call sign,
- Position,
- Course and Speed,
- Date and Time (UTC) of message,
- Nature of Security Threat

Additional information such as the name and contact phone number for the CSO may be included if the SSAS is capable of such programming.

6.3.2 **Функционирование:**

Судовое оповещение по охране не должно посылаться никаким другим судам.

Судовое оповещение по охране не должно включать никакой сигнализации на борту судна.

После активации судовое оповещение по охране посылает сигналы, пока не будет отключено.

6.3.2 **Operation:**

The Ship Security Alarm will not be sent to any other ships.

The Ship Security Alarm will not raise any alarm on board the ship.

Once activated the Ship Security Alarm will continue until deactivated.

6.3.3 **Компетентный орган**

Компетентный орган для Либерии – директор морской охраны в офисе представителя специального уполномоченного по морским делам.

6.3.3 **Competent Authority**

The competent authority for Liberia is the Office of the Deputy Commissioner for Maritime Affairs, Attn: Director of Maritime Security.

6.3.4 **Адресат информации**

Судовое оповещение по охране для судов под флагом Либерии посылается напрямую в компанию и Администрацию. ССОО программируется так, чтобы послать сообщение по адресу: gost.e-ecolog.ru

6.3.4 **Destination**

For Liberian flag ships the Ship Security Alert shall be sent directly to both the company and the Administration. The SSAS should be programmed to send the alert message to: gost.e-ecolog.ru

6.3.5 **Первоначальное и периодическое тестирование**

Администрация требует посылки тестового сообщения при первоначальной активации ССОО и затем, как минимум, одного тестового сообщения в год. Первичное тестовое сообщение будет свидетельством того, что ССОО установлена и активирована должным образом пока эксперт по охране из Либерии или ПОО проводит на борту освидетельствование. Процедуры для первоначального освидетельствования изложены ниже. Для идентификации тестового сообщения оно должно содержать слово: "TEST", чтобы избежать недоразумений и необходимости дополнительной связи между ДЛК и Администрацией. Если системой не предусмотрена вставка слова "TEST" в сообщение, до его посылки ДЛК или ЛКС должны по электронной почте (gost.e-ecolog.ru уведомить Администрацию, что система будет проверена.

6.3.5 **Initial and Periodic Testing**

The Administration requires a test message to be sent at initial SSAS activation and at least one test message annually thereafter. The initial test message will serve as evidence that the SSAS is installed and activated properly until a Liberian or RSO security auditor conducts the on board verification. Procedures for initial verification are continued below. The test message should contain the words: "TEST" in order to identify it as such and avoid confusion and the need for additional communication between the CSO and the Administration. If the system is not capable of inserting the word "TEST" into the alert message, then the CSO or SSO must send the Administration (gost.e-ecolog.ru an email in advance of sending the alert, advising the Administration that the system will be tested.

6.3.6 **Процедура первоначального освидетельствования**

6.3.6.1 **Первичная проверка ССОО:**

Установка и действие ССОО на борту должны быть проверены в течение одного года от даты установки. Установку вправе проверить только эксперт по охране из Администрации или квалифицированный эксперт по охране ПОО, уполномоченный на выдачу СвОС конкретному судну. Администрация не дает разрешения радиоспециалисту проверять установку ССОО, если она не проверена установившим ее лицом. Причина состоит в том, что сторона, выдающая СвОС, уже знакома с ПОС и судном, при этом информация, касающаяся оборудования и действия ССОО, является конфиденциальной, и чтобы сохранить конфиденциальность, проверка ССОО должна проводиться той же стороной, которая выдала СвОС. Кроме того, число лиц, вовлеченных в процесс анализа и проверки и знающих расположение кнопок активации, должно быть ограничено.

6.3.6 **Initial Verification Procedure**

6.3.6.1 **Initial SSAS Verification:**

The on board installation and operation of the SSAS must be verified within one year of the date of installation. Only a security auditor from this Administration or a qualified security auditor from the RSO that issued the ISSC for that particular vessel are authorized to verify the installation. Radio technicians are not authorized by this Administration to verify the installation of the SSAS unless it is verified by that person who installed the SSAS. The reason for this is the issuer of the ISSC is already familiar with the SSP and the vessel, the SSAS equipment and its operation are confidential and in order to maintain the confidentiality of the SSAS, the verification of the SSAS should be limited to the same party that issued the ISSC. In addition, the number of individuals involved in review and verification process, and who have knowledge of the location of the activation buttons should be limited.

6.3.6.2 **Поправки к Плану охраны судна:**

Изменения должны быть внесены только в те страницы в ПОС, где упоминается ССОО. До освидетельствования на борту страницы с изменениями и обновленный лист изменений должны быть отправлены по почте или на электронный адрес: gost.e-ecolog.ru для рассмотрения и одобрения.

6.3.6.3 **Посылка тестового сообщения:**

До проверки экспертом судно должно послать Администрации сообщение ССОО со словом "TEST", чтобы проверить, что система работает должным образом. Подтверждение о получении сообщения ССОО будет послано ДЛК по электронной почте. ДЛК должно передать копию этого сообщения капитану судна, так чтобы его можно было передать эксперту для подтверждения установки ССОО. Если ССОО не может послать тестовое сообщение, которое Администрация могла бы подтвердить, такое сообщение посылается дежурному офицеру, а для получения подтверждения производится телефонный звонок по номеру 1-703-963-6216. Дежурный офицер включен в группу gost.e-ecolog.ru

6.3.6.4 **Проверка экспертом на борту:**

При проверке ССОО, эксперт по охране должен оценить процедуры, указанные в ПОС, при этом следует:

- опросить капитана и ЛКС о знании ими всех процедур ССОО, включая применение ССОО, ее активацию, отключение, проверку и переустановку чтобы предотвратить ложные сообщения;
- подтвердить физическую установку и программирование ССОО, включая все точки активации и расположения оборудования;
- проверить, имеет ли ССОО типовое одобрение по любому стандарту, включить это в отчет;
- записать тип ССОО, модель и обслуживающую организацию;
- подтвердить обратную сторону СвОС в графе "Дополнительное освидетельствование", поставив подпись, печать, дату, и сделав запись "SSAS Verification" (“Проверка ССОО”).

6.3.6.2 **Ship Security Plan amendments:**

Only those pages in the SSP that relate to the SSAS must be amended. The amended pages and the updated record of changes page shall be submitted by mail or to: gost.e-ecolog.ru for review and approval in advance of the on board verification.

6.3.6.3 **Sending a test message:**

Prior to having the installation verified by an auditor, the ship shall send a SSAS message marked "TEST" to the Administration in order to verify the system works properly. Confirmation of receipt of the SSAS message will be sent by email to the CSO. The CSO should provide a copy of the confirmation message to the ship's Master, so it can be available to the auditor that verifies the SSAS installation. If there is no SSAS TEST message, which has been confirmed by the Administration on board, then send a TEST message to the Duty Officer and call telephone # 1-703-963-6216 to confirm receipt of the test message. The Duty Officer is included in the group Alarm@liscr.com.

6.3.6.4 **On board verification by the auditor:**

Throughout the SSAS verification, the security auditor will evaluate the procedures outlined in the SSP including:

- Interview the Master and SSO on their knowledge of all SSAS procedures including use of the SSAS, activation, deactivation, testing, and resetting to limit false alerts.
- Verify the physical installation and programming of the SSAS including all activation points and location of equipment
- Check if the SSAS has type approval by any standard and record it.
- Record SSAS Type, Model, and Service Provider
- Endorse the back side of the ISSC in the "Additional Verification" space with your signature, stamp, and date and write beside the endorsement "SSAS Verification"

Чтобы владельцы судов не несли дополнительных расходов, специального посещения не требуется. Проверка ССОО может быть выполнена вместе с другой намеченной инспекцией, проверкой или освидетельствованием, при этом:

- проверяющий должен быть также уполномочен как эксперт по охране; и
- проверка на борту производится в течение одного года со дня установки.

Эксперт по охране Либерии оформит письмо, подтверждающее, что ССОО была проверена.

6.4 Отчет об освидетельствовании (ф. 8.4.9) после проверки в подразделении РС без задержки средствами оперативной связи направляется в Главное управление.

6.5 ГУР рассматривает Отчет и принимает решение относительно подтверждения результатов освидетельствования, после чего:

- при положительных результатах освидетельствования ГУР на бланке Либерии оформляет Полносрочное СвОС и направляет его копию в Администрацию, или в Администрацию Либерии направляется копия ранее выданного Временного СвОС;
- при отрицательных результатах освидетельствования в Администрацию Либерии направляется копия Отчета об освидетельствовании.

In order for ship owners to not incur additional costs, no special attendance is required. The SSAS verification can take place in conjunction with another scheduled inspection, audit or survey provided:

- The inspector or surveyor is also an authorized security auditor, and
- The on board verification takes place within one year of the installation.

A Liberian Security Auditor will issue a Letter to confirm the SSAS has been verified.

6.4 The Verification Report (f. 8.4.9) after checking in RS Location is submitted to Head Office without delays by means of operative communication.

6.5 The RHO considers the Report and makes a decision concerning confirmation of verification results, whereupon:

- RHO issues the Full Term ISSC on Liberia form basing on positive verification results and submits its copy to the Administration, or the copy of Interim ISSC issued before is submitted to Liberia Administration;
- the copy of the Verification Report is submitted to Liberia Administration at negative results.

7 Особенности национальных требований Литвы / Features of Lithuania national requirements

Требования к выполнению работ по ОСПС для судов, плавающих под флагом Литвы, определены Приказом Директора администрации Литовского безопасного судоходства № V-62 от 20 апреля 2004 г.

The requirements for performance of ISPS works for ships flying Lithuania flag, are determined by the Order of the Director of Lithuanian Safe Shipping Administration № V-62 from April 20, 2004.

7.1 Данный Приказ издавался на литовском языке. Ниже (см. 7.2) приводится сокращенное изложение наиболее важных аспектов этого документа с сохранением стилистики имеющегося перевода на русский язык.

7.1 This Order was issued in Lithuanian language. A reduced text of the most essential aspects of this document are given below (see 7.2).

7.2 На основании письменной заявки Компании (владельца судна / управляющего) Администрация может в письменном виде уполномочить РС на рассмотрение Плана и освидетельствование охраны судна.

7.2 Administration may in written form authorize RS for review of the Plan and ship security verification on the basis of the written request of the Company (shipowner / manager).

7.2.1 В этом случае, в ПОС должны предусматриваться:

7.2.1 In this case, the following shall be provided in SSP:

- меры по пресечению попадания на судно оружия, опасных веществ и устройств, предполагаемых использоваться против лиц, судов или портов, ношение которых не санкционировано;
- measures designed to prevent weapons, dangerous substances and devices intended for use against people, ships or ports and the carriage of which is not authorized from being taken on board the ship;
- идентификация зон и мер ограниченного доступа, предназначенных для пресечения несанкционированного попадания в них;
- identification of the restricted areas and measures for the prevention of unauthorized access to them;
- меры по пресечению несанкционированного попадания на судно;
- measures for the prevention of unauthorized access to the ship;
- процедуры, предназначенные для реагирования на нарушения охраны и опасность охране, включая уставы по выполнению критических операций на судне или в зонах взаимодействия судна и порта;
- procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or ship/port interface;
- процедуры, предназначенные для реагирования на любые инструкции по охране, которые определяются 3 уровнем охраны согласно установленным требованиям Кодекса;
- procedures for responding to any security instructions, which are determined by security level 3 according to the established requirements of the Code;
- процедуры эвакуации в случае нарушения охраны и опасности охране;
- procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;

- обязанности персонала судна, которому назначена ответственность за охрану и обязанности другого персонала, связанного с охраной;
- процедуры аудита по охранным действиям;
- процедуры обучения, практики и учебных упражнений;
- процедуры по взаимодействию с деятельностью охраны портовых сооружений;
- процедуры, предназначенные для периодического пересмотра и обновления плана по охране судна, по истечению действия выданного свидетельства;
- процедуры, предназначенные для извещения об инцидентах, связанных с охраной;
- идентификация должностного лица по охране судна;
- данные по идентификации должностного лица компании, включая круглосуточный контакт;
- процедуры, предназначенные для гарантирования проверки, тестирования, калибровки и надзор за любым оборудованием по охране судна;
- частота тестирования и калибровки любого охранного оборудования, имеющегося на судне;
- идентификация зон, в которых находятся точки активирования сигнализационных систем по охране судна;
- процедуры, инструкции, указания по использованию сигнализационных систем по охране судна, включая тестирование, активирование, деактивирование и повторное включение и способы ограничения ложных срабатываний.

На титульном листе плана по охране судна подписываются доверенные лица, указывая имя, фамилию и должность. Любые изменения в утвержденном плане возможны только после согласования изменений с организацией, которая утвердила план по охране.

- duties of shipboard personnel assigned security responsibilities and of other shipboard personnel on security aspects;
- procedures for auditing the security activities;
- procedures for training, drills and exercises;
- procedures for interfacing with port facility security activities;
- procedures for periodic review and updating of the Ship Security Plan on the expiration of the issued Certificate;
- procedures for reporting of security incidents;
- identification of the Ship Security Officer;
- identification of the Company Security Officer, including 24-hour contact details;
- procedures for ensuring the inspection, testing, calibration and maintenance of any security equipment provided on board;
- frequency for testing and calibration of any security equipment provided on board;
- identification of the locations where the ship security alert system activation points are provided;
- procedures, instructions and guidance on the use of the ship security alert system, including the testing, activation, deactivation and resetting and to limit false alerts;

Authorized representatives subscribe the title page of the Ship Security Plan, specifying a name, surname and post. Any amendments to the approved plan are possible only after the review of changes by organization, which has approved the plan.

7.2.2 Независимо от того, кто утвердил план по охране судна, его контрольный экземпляр (может быть представлен в электронном виде) должен храниться в Администрации и может быть доступен только доверенным лицам Администрации.

7.2.2 Controlled copy of the approved Ship Security Plan (can be is submitted in an electronic format) is to be kept by the Administration irrespective of, who has approved it and is to be accessible only to the Administration authorized representatives.

7.2.3 Если проверку охраны судна выполняет признанное классификационное общество, то о дате проверки оно сообщает Администрации в письменном виде за 10 дней до проверки. Администрация имеет право назначить своих специалистов присутствовать при проверке. Об этом Администрация уведомляет признанное классификационное общество в письменном виде.

7.2.3 If the ship security verification is carried out by the recognized classification society, it informs the Administration about the verification date in written form 10 days before the verification. The Administration has the right to nominate the experts to be present at the verification. The Administration notifies the recognized classification society in written form about that.

7.2.4 Общество передает Администрации акт проверки с результатами проверки и выводами, может ли быть выдано свидетельство судну и на какой срок.

7.2.4 The Society submits to the Administration the Verification Report containing verification results and conclusions, whether the certificate can be issued to the ship and for what term.

7.2.5 Если признанное классификационное общество выполняет проверку системы охраны на судне для того, чтобы обновить международный сертификат по охране судна и устанавливает, что система охраны судна соответствует требованиям Кодекса, то инспектор, находясь на судне, продлевает действие свидетельства на пять месяцев и передает Администрации акт проверки системы охраны судна и копию продленного свидетельства. Администрация выдает новое свидетельство в соответствии с актом проверки.

7.2.5 If the recognized classification society carries out ship security system verification to renew the International Ship Security Certificate and considers, that the ship security system meets the Code requirements, the auditor, being on board, extends the Certificate validity for five months and delivers the Verification Report and the copy of the extended Certificate to the Administration. The Administration issues a new Certificate according to the Verification Report.

7.2.6 Промежуточная проверка системы охраны судна выполняется на третий год после выдачи свидетельства. При необходимости Администрация может установить другую дату промежуточной проверки.

7.2.6 The intermediate ship security system verification is carried out during the third year after issue of the Certificate. If necessary the Administration may determine aother date of intermediate verification.

7.2.7 Независимо от того, кто выполнял проверку системы охраны судна, свидетельство выдается Администрацией.

7.2.7 The Certificate is issued by the Administration irrespective of who carried out ship security system verification.

7.2.8 Администрация или уполномоченное лицо, действующее от имени Администрации, может выдать временное Международное свидетельство по охране судна, если судно соответствует требованиям глав 19.4.1 и 19.4.2 Кодекса. Это свидетельство выдается на период не более шести месяцев.

7.2.8 The Administration or authorized person acting on behalf of the Administration, may issue the Interim International Ship Security Certificate, if the ship meets the requirements of 19.4.1 and 19.4.2 of the Code. This Certificate is issued for not more than six months.

7.3 По имеющемуся опыту взаимодействия РС с Администрацией Литвы, оформление одобрения Плана охраны судна осуществлялось только ею. РС, по заявке Компании (ф. 8.4.5), проводил только освидетельствование охраны судна. В Администрацию направлялись копии выданного краткосрочного СвОС и отчета (ф. 8.4.9).

7.3 According to the available experience of interaction between RS and Lithuania Administration, the registration of Ship Security Plan Approval was carried out only by the said Administration. RS carried out only ship security verification under the Company Request (f. 8.4.5). The copies of the issued Short Term ISSC and the Report (f. 8.4.9) were submitted to the Administration.

8 Особенности национальных требований Мальты / Features of Malta's national requirements

8.1 Администрация Мальты наделяет РС полномочиями для одобрения Плана, освидетельствования охраны судна и выдачи СвОС от своего имени (см. табл. VIII.1) по каждому судну отдельно. Указанные работы выполняются по заявке (-ам) Компании (ф. 8.4.5).

8.1 Maltese Administration authorizes RS for Plan approval, ship security verification and ISSP issue on its behalf (see Table VIII.1) separately for each ship. This works are carried out under the Request(s) (form 8.4.5) of the Company.

8.2 При выполнении этих работ следует учитывать ряд дополнительных требований, предписанных п. 1.21, Международный кодекс по охране судов и портовых средств, в сборнике «Морские администрация Мальты. Требования». Ниже приведены выдержки из этого документа. По тексту подчеркнуты положения, специфические для Администрации Мальты. При рассмотрении ПОС и/или освидетельствовании охраны судна под флагом Мальты следует обратить особое внимание на их выполнение.

8.2 During the performance of these works a number of additional requirements ordered by "Malta Maritime Authority. Administration Requirements", item 1.21 International Ship and Port Facility Code, shall be taken into account. Endurance from this document is given below. Provisions specific to Maltese Administration are underlined in the text. It is necessary to pay special attention at SSP review and/or ship security verification under the Maltese flag on their performance.

8.3.1 ***Определения***:

8.3.1 ***Definitions***:

Администрация – в данном нотисе термин "Администрация" будет означать Управление торгового судоходства (УТС) Морской Администрации Мальты.

Administration for the purposes of this notice the term Administration shall mean The Merchant Shipping Directorate (MSD) of The Malta Maritime Authority.

Учение означает учебное мероприятие, проверяющее, по крайней мере, один компонент плана охраны судна, и использующееся для поддержания высокого уровня готовности охраны.

Drill means a training event that tests at least one component of the ship security plan and is used to maintain a high level of security readiness.

Оперативные службы означают врачей, средний медперсонал, персонал скорой помощи, пожарных, спасателей и спасательно-координационные центры (СКЦ), реагирующие на или участвующие в поисково-спасательных операциях.

Emergency response services means the medical, paramedical and ambulance personnel, fire and rescue personnel, and at sea search and rescue (SAR) units responding to or participating in SAR operations.

Тренировка означает обширное учебное мероприятие, включающее несколько функциональных элементов плана охраны судна, отработку связи, координацию действий, обеспечение силами и средствами и принятие контрмер.

Exercise means a comprehensive training event that involves several of the functional elements of the ship security plan and tests communications, coordination, resource availability, and response.

Недостаток – наблюдаемая ситуация, когда объективное свидетельство указывает на невыполнение требования, установленного Кодексом ОСПС или Планом охраны судна.

Failure means an observed situation where objective evidence indicates the non-fulfillment of a specified requirement of the ISPS Code, or the Ship Security Plan.

*Государственная власть** означает агентства или должностных лиц Государства, отвечающих за применение и выполнение законов, правил, приказов и постановлений этого Государства.

8.3.2 **Установление уровня охраны:**

За установление уровня охраны для судов под Мальтийским флагом отвечает Администрация. Администрация доводит информацию об уровне охраны компаниям, когда сочтет необходимым, с помощью нотисов УТС. Если Администрация установит более высокий уровень охраны, ДЛК должен подтвердить его изменение на судах, находящихся в его/ее ответственности, кроме того, ДЛК должен сообщать Администрации любую информацию по охране, которая может повлиять на уровень охраны на борту.

8.3.3 **Признанная организация по охране**

...

До освидетельствований и выдачи свидетельств по ОСПС ПОО должна потребовать специального уполномочия. Письмо об уполномочии будет оформляться данной Администрацией на каждое судно отдельно. Оно будет выдаваться единожды, и действовать для первоначального, а также последующих периодического / возобновляющего освидетельствований, включая одобрение ПОС.

...

8.3.4 **Продолжительность действия Свидетельства**

Действие СвОС, выдаваемого после первоначального освидетельствования, не должно превышать пяти лет, и подлежит промежуточному, а также возобновляющему освидетельствованиям – в конце пятилетнего периода. Если Компания желает гармонизировать СвОС с датой окончания срока действия СвУБ, выдаваемого согласно МКУБ, СвОС может быть оформлено на более короткий период. Любое дополнительное освидетельствование должно быть выполнено по требованию Администрации или ПОО.

*Public authorities** means the agencies or officials in a State responsible for the application and enforcement of the laws, regulations, orders and decrees of that State.

8.3.2 **Setting of Security Level:**

The setting of security level for Maltese ships is the responsibility of this Administration. The Administration will communicate the security level information as and when deemed necessary to the Company by MSD Notices. Whenever a higher security is set by this Administration, the CSO shall confirm the change of the security level onboard ships falling under his/her responsibility furthermore the CSO shall notify the Administration of security related matters that may effect the security level onboard.

8.3.3 **Recognized Security Organization**

...

RSO shall require specific authorization prior to the ISPS verification and certification. A letter of authorization will to be issued by this Administration on a ship-by-ship basis. The authorisation letter will be issued once and will be applicable for the initial audit and subsequent periodical / renewal audits including approval of the SSP.

...

8.3.4 **Duration of Certificate**

The validity of ISSC issued after the initial verification shall be for a period of not more than five years and subject to one intermediate verification and renewal verification by the end of the five-year period. If the Company wishes to harmonize the ISSC with the expiry date of the SMC issued in accordance with the ISM Code, the ISSC may be issued for a shorter period. Any additional verification shall be carried out as deemed necessary by the Administration or RSO.

* См. Циркуляр ИМО MSC/Circ. 1156 / See IMO MSC/Circ. 1156

8.3.5 **Временное СвОС**

Временное СвОС, действующее шесть месяцев, должно быть выдано после:

- ООС была завершена;
- На судне имеется ПОС;
- ПОС был проанализирован ДЛК и подан для одобрения в ПОО;
- Компания и судно работают в соответствии с положениями плана. Необходимые меры были выполнены для поддержания записей, учений, ознакомления экипажа, подготовки экипажа по охране, внутренней проверки, обслуживания, калибровки и испытания оборудования охраны, включая судовую систему охранного оповещения;
- По крайней мере одно учение, указанное в ПОС, было либо проведено либо запланировано ЛКС / ДЛК до отхода судна.

Временное СвОС не может быть продлено более шести месяцев, предусмотренных п. А/19.4.4 Кодекса ОСПС. Повторная выдача временного СвОС будет рассматриваться только Администрацией на разовом основании при наличии отдельных запросов ПОО.

8.3.5 **Пересмотр записей в СвОС**

При изменении данных должно быть выполнено дополнительное освидетельствование для подтверждения необходимых поправок в документации по охране.

8.3.6 **Аннулирование СвОС**

В дополнение к указанному в п. 19.3.8 Части А Кодекса ОСПС, Администрация может отменить или приостановить СвОС, когда:

- Коррективные действия по недостаткам, выявленным при промежуточном или дополнительном освидетельствовании, не были завершены в пределах согласованного периода времени;

8.3.5 **Interim ISSC**

An Interim ISSC valid for six months shall be issued following;

- SSA has been completed,
- The ship has been provided with the SSP,
- The SSP has been reviewed by the CSO and submission for approval by RSO,
- The company and the ship are operating in accordance with the provisions of the plan. Necessary arrangements have been carried out for the maintenance of records, drills, crew familiarization, crew security training, internal audits, maintenance, calibration and testing of security equipment, including the ship security alert system'
- At least one drill specified in the SSP has been either carried out or planned by the SSO/CSO before the ship's departure.

An interim ISSC may not be extended beyond the six months stipulated in ISPS A/19.4.4. The issuance of subsequent consecutive interim ISSC shall only be considered by the Administration on a case-by-case basis following specific requests by RSO.

8.3.5 **Revising entries on the ISSC**

In instances of change of particulars, additional verification will be carried out to confirm necessary amendments to security documentation.

8.3.6 **Invalidation of the ISSC**

In addition to ISPS Code Section A 19.3.8, the Administration may cancel or suspend an ISSC when;

- Remedial actions for failures set out at the intermediate or additional verification have not been completed within the agreed time period,

- План охраны судна был изменен без одобрения;

СвОС должно восстанавливаться при удовлетворительных результатах освидетельствования в объеме первоначального.

8.3.7 **Недостатки**

СвОС не будет выдано в случаях, если при первоначальном или возобновляющем освидетельствовании охраны объективные свидетельства подтверждают наличие недостатков в выполнении требований одобренного плана, Главы XI-2 СОЛАС, Администрации или Кодекса ОСПС. Проводящая освидетельствование ПОО должна информировать об этом Администрацию, а копия Сообщения о недостатке направляется в Администрацию, компанию и на судно. Даже если эти недостатки не будут ставить под угрозу возможность эксплуатации судна при уровнях охраны 1 – 3, СвОС не будет выдано, пока все недостатки не будут устранены.

О недостатках, объективно выявленных в ходе промежуточного или дополнительного освидетельствования и ставящих под угрозу возможность эксплуатации судна при уровнях охраны 1 – 3, вовлеченной ПОО следует немедленно сообщить Администрации. Если выявленные недостатки не могут быть устранены немедленно, компания должна выполнить альтернативные меры охраны и представить план действий с указанием сроков устранения выявленного недостатка / ков. Эксперт должен проверить выполнение альтернативных мер до отхода судна. Копия сообщения о недостатке вместе с полным отчетом, включая план действий компании, должна быть направлена в Администрацию. Администрация может потребовать дополнительного освидетельствования для проверки выполнения плана действий. Если одобренный план действия не выполняется или альтернативные меры не осуществлены, Администрация может изъять СвОС.

- The ship security plan has been amended without approval,

The ISSC is to be reinstated upon satisfactory completion of verification in the scope of initial verification.

8.3.7 **Failures**

The ISSC will not be issued in cases where the initial or renewal security verification has identified, by objective evidence, failures from the approved plan or requirements of SOLAS Chapter XI-2, ISPS Code and Administration requirements. The RSO carrying out the verification is to inform the Administration and a copy of the Statement of Failure is to be forwarded to the Administration, to the company and to the ship. Even if these failures do not compromise the ship's ability to operate at security levels 1 to 3, the ISSC will not be issued until all failures have been rectified.

In the case of failures that have been identified objectively during an intermediate or additional verification and which compromise the ship's ability to operate at security levels 1 to 3, these shall be reported immediately to the Administration by the RSO concerned. Unless identified failures can be immediately rectified the company is to implement alternative security measures and develop an action plan including time scale to address identified failure/s. The auditor shall verify the implementation of alternative measures before the ship sails. A copy of the statement of failure together with a full report including company's action plan is to be forwarded to the Administration. The Administration may request an additional verification to verify that the action plan has been completed. If the approved action plan is not followed or alternative arrangements not implemented, the Administration may withdraw the ISSC.

О недостатках, объективно выявленных в ходе промежуточного или дополнительного освидетельствования, но не ставящих под угрозу возможность эксплуатации судна при уровнях охраны 1 - 3, вовлеченной ПОО следует сообщить Администрации немедленно. Компания должна представить план действий с детальными корректирующими мерами и сроками выполнения любых альтернативных мер охраны, направленными на устранение выявленного недостатка. Выполнение плана действий должно быть проверено не позднее следующего планового освидетельствования.

In the case of failures that have been identified objectively during an intermediate or additional verification and which do not compromise the ship's ability to operate at security levels 1 to 3, these shall be reported immediately to the Administration by the RSO concerned. The company is to forward an action plan, detailing corrective measures including time scale for correction and any alternative security measures that will put in place to address the failure identified. The completion of the action plan shall be verified no later than the next scheduled verification.

8.3.8 Процесс освидетельствования и выдачи Свидетельств

8.3.8 Certification and Verification Process

Основываясь на первоначальном уполномочии, СвОС может быть выдано при условии, что:

Based on the initial authorization an ISSC may be issued subject to the following;

- Судно имеет одобренный ПОС;
- The ship has an approved SSP,
- Первоначальное освидетельствование на борту удовлетворило ПОО;
- Satisfactory onboard initial verification by a RSO,
- Компания и судно работают в соответствии с положениями одобренного плана, а система управления охраной судна работала в течение по крайней мере двух месяцев от даты регистрации на борту получения ПОС от ДЛК. Работа до освидетельствования в соответствии с положениями одобренного плана должна быть проверена на основании деятельности, то есть эксперт ПОО должен проверить, что связанные охраной действия, т.е. ведение записей, учения, ознакомление экипажа, подготовка экипажа по охране и внутренние проверки были выполнены. Кроме того, должно быть проверено обслуживание, калибровка и испытание охранного оборудования, включая судовую систему охранного оповещения;
- The Company and the ship are operating in accordance with the provisions of the approved plan and that the ship security management system has been operating for at least two months from the date the SSP is logged as received onboard from the CSO. Operation in accordance with the provisions of the approved plan prior to certification should be verified on activity basis i.e. the RSO auditor should verify security related activities such as maintenance of records, drills, crew familiarization, crew security training and internal audits have been carried out. In addition maintenance, calibration and testing of security equipment, including the ship security alert system to be verified,
- Все техническое оборудование, на которое есть ссылки в ПОС, было проверено;
- All the technical equipment referenced in SSP has been verified,
- Удовлетворительно действующие меры охраны, проверенные выборочным способом на уровне, достаточном для необходимой оценки работы системы в целом;
- Satisfactorily operational security measures verified by sample audit of sufficient level necessary to asses the operating system in its entirety.

- Администрация уведомлена о назначенном ДЛК, включая способы связи с ним.

ПОО должны выполнять Процедурные Требования МАКО для освидетельствований по ОСПС (ПТ МАКО № 24, включая № 27 в случае передачи права освидетельствований).

- Notification to the Administration of the designated CSO including contact details.

The RSOs are to adopt IACS Procedural Requirements for ISPS Code Certification (IACS PR no. 24 including no. 27 in case of transfer of certification).

8.3.9 Оценка охраны судна

ООС - неотъемлемая часть процесса разработки ПОС. Хотя в Кодексе ОСПС имеются положения о разработке план охраны флота, Администрация требует, чтобы план по каждому судну правильно отражал характерные для судна сведения. Единственный способ обеспечить правильность собранной в ходе ООС информации – выполнение оценки должным образом квалифицированным персоналом. Кроме того, техническая информация по охране судна должна быть получена только путем обзора охраны на месте, на борту каждого судна флота, включая однотипные суда. Копия действующей ООС всегда должна быть на борту. Капитан и/или ЛКС должны обеспечить защиту ООС от несанкционированного доступа.

8.3.9 Ship Security Assessment

The SSA is an integral part of the process of developing the SSP. Although provisions are made within the ISPS Code to develop a fleet security plan, the Administration requires that the plan for each ship reflects ship-specific information accurately. The only way to ensure that the information gathered during the SSA is accurate; the SSA is to be carried out by appropriately skilled personnel. Furthermore technical ship security information shall only be achieved by carrying out the on-scene security survey onboard each and every ship of the fleet, including sister ships. A copy of the current SSA is to be retained onboard at all times. The Master and/or SSO shall ensure the protection of the SSA from unauthorized access.

8.3.10 Разработка Плана охраны судна

К разработке ПОС (включая ООС) Компания может привлечь адекватно подготовленного ЛКС и/или консультанта по охране и/или ПОО.

В Кодексе ОСПС нет положений, запрещающих помощь какой бы то ни было ПОО в подготовке ПОС (включая ООС). Если Компания привлекает ПОО для помощи в подготовке плана, такой ПОО нельзя разрешать одобрить ПОС или провести освидетельствование.

В случаях, когда компания уже приняла процедуры по охране* в рамках системы управления безопасностью судна, такие принятые процедуры должны быть пересмотрены и, если требуется, изменены, чтобы учесть требования Главы XI-2 и Части А Кодекса ОСПС.

8.3.10 Development of Ship Security Plan

The Company may choose to develop the SSP (including the SSA) using adequately trained SSO and/or a Security Consultant and/or RSO.

Within the ISPS code no provisions are set for any RSO to assist in the development of the SSP (including the SSA). If a Company chooses to use a RSO to assist in the development of the plan, then that RSO shall not be authorized to approve the SSP or conduct the verification.

In cases where the company has already adopted security procedures* within the safety management system of the ship, such established procedures are to be reviewed and if need be amended to reflect the requirements of Chapter XI-2 and part A of the ISPS Code.

* Примеры процедур по охране относятся к таким связанным с охраной инцидентам, как безбилетный проезд, пиратство, вооруженное ограбление и доступ посетителей. /
Example security procedures to address security related incidents such as stowaways, piracy and armed robbery and access of visitors.

Такие принятые процедуры рекомендуется включать в ПОС без перекрестных ссылок на СУБ. Это обеспечило бы более гладкий процесс проверки ПОС, и такие процедуры были бы защищены от несанкционированного доступа или раскрытия.

It is recommended that such established procedures be incorporated within the SSP and not cross-referred within the SMS. This would provide smoother verification process of the SSP and such procedures would be protected from unauthorized access or disclosure.

Администрация рекомендует включать в ПОС процедуры, обращенные к случаям, когда судно выведено из эксплуатации и/или находится на переоборудовании, но все еще укомплектовано экипажем. Такие процедуры ориентировались бы также на оживление охраны судна, предшествующей вводу в эксплуатацию. Особое внимание следует обращать на достаточность экипажа на борту, чтобы обеспечить адекватное выполнение обязанностей по охране, предусмотренных одобренным ПОС. Кроме того, в случае, когда судно находится на верфи, должно быть согласовано разделение обязанностей по охране между судном и верфью, и это вовлекает оформление ДОО.

It is recommended by the Administration that procedures are to be included within the SSP to address circumstances when the vessel is put out of service and/or ships are under conversion but still manned. Such procedures would also focus on the revitalizing the ship security prior entry into service. Particular care shall be taken with regards the availability of sufficient personnel remaining onboard thereby ensuring that security duties outlined in the approved SSP are not compromised. Furthermore in the case when the ship is located in the shipyard the sharing of security responsibilities between the ship and the shipyard will have to be agreed and this involves the conclusion of a DOS.

Если действие конвенционных свидетельств судна, включая СвОС, приостановлено или отменено, ответственность за охрану судна практически возлагается на верфь.

If the statutory certificates of the ship, including the ISSC, are suspended or revoked, responsibility for the security of the ship would, in practice, rest with the shipyard.

ПОС должен установить, по применимости, детали процедур и мер по охране, которые судно должно применить, если оно:

The SSP shall establish, as applicable, details of the procedures and security measures the ship should apply when:

1. находится в порту государства, не подписавшего Конвенцию СОЛАС-74;

1. it is at a port of a State which is not a Contracting Government;

2. взаимодействует с судном, на которое не распространяется Кодекс ОСПС;

2. it is interfacing with a ship to which the ISPS Code does not apply;

3. работает со стационарной, плавучей или передвижной буровой установкой на точке;

3. it is interfacing with a fixed or floating platform or a mobile drilling unit on location;

4. взаимодействует с портом или портовым средством, на которое не распространяется или которое не соответствует главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС;

4. it is interfacing with a port or port facility which is not required to comply or which is not complying with chapter XI-2 and part A of the ISPS Code;

Если уже одобренный судовой ПОС не содержит положений, перечисленных выше в п.п. 1-4, следует попробовать подписать Декларацию об охране или предпринять следующие действия:

If the ship's approved SSP does not already include provisions as listed in 1 to 4 above, the ship should attempt to conclude a Declaration of Security or to take the following action:

- записать действия, предпринятые ДЛК и/или предписанные ПОС, чтобы войти в контакт с ДЛПС и/или любыми другими лицами, отвечающими за охрану порта и/или портового средства, судна или платформы, с которой ведется взаимодействие;

- record the actions taken by the CSO and/or SSP to establish contact with the PFSO, and/or any other persons responsible for the security of the port and/or port facility, ship or platform being interfaced;

- зафиксировать меры по охране и процедуры, предпринятые судном с учетом установленного Администрацией уровня охраны и любой другой доступной информации по охране; заполнить и подписать только от имени судна ДОО (особенно, если нет возможности определить лицо, ответственное за охрану конкретного портового средства);

- record the security measures and procedures put in place by the ship, bearing in mind the security level set by the Administration and any other available security related information; and complete and sign, on behalf of the ship alone, a DOS (particularly in circumstances that the ship is unable to identify the security person responsible for a particular port facility);

- ввести и принимать меры по охране и поддерживать процедуры, изложенные в ДОО, в течение всего периода взаимодействия;

- implement and maintain the security measures and procedures set out in the DOS throughout the duration of the interface;

- доложить о принятых мерах ДЛК, а через него – Администрации; и

- report the actions taken to the CSO and through the CSO to the Administration; and

- попросить ДЛК проинформировать власти, ответственные за меры контроля выполнения требований (правило 9 главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74), и ДЛПС в следующем порту(-ах) захода о возникших проблемах и мерах, принятых на судне.

- request the CSO to inform the authorities responsible for the exercise of control and compliance measures (regulation XI-2/9) and the PFSO(s) at the next port(s) of call of the difficulties the ship experienced and of the actions the ship itself took.

- до отхода из порта, где не выполняются требования Кодекса ОСПС, дополнительно к перечисленному рекомендуется выполнить действия в соответствии с одобренным ПОС. Такие дополнительные меры охраны должны быть зарегистрированы.

- it is recommended that prior to departure from port facilities which do not comply with the requirements of the ISPS Code additional to the above, searches are carried out in accordance with the approved SSP. Such additional security measures are to be documented.

Компаниям следует помнить, что в ходе обычного и нормального взаимодействия судно/порт и судно-судно обычной практикой для разнообразного коммерческого, частного и Правительственного персонала будет просить доступа на судно. Охрана судна, предусмотренная Главой XI-2 СОЛАС и Кодексом ОСПС, была разработана для усиления охраны в международном секторе морского транспорта и не должна использоваться для ненужной или неоправданной задержки либо запрета доступа на борт государственных властей и служб чрезвычайного реагирования. Одобренный ПОС не дает право ни судну, ни тем, кто находится на его борту, исходя из его положений и требований, в любых обстоятельствах и независимо от того, что предписано применимым уровнем охраны, препятствовать любой государственной власти попасть на судно, когда оно находится на территории другого государства, подписавшего или нет Конвенцию СОЛАС-74.

Companies are reminded that during routine and normal ship/port interface and ship-to-ship activities it is usual for a variety of commercial, private and Governmental personnel to require access to a ship. Ship security contained in SOLAS chapter XI-2 and in the ISPS Code has been developed for the purpose of enhancing the security in the international maritime transport sector and should not be used to delay or inhibit unnecessary or unjustifiably the access on board of public authorities and emergency response services. The approved SSP does not create the right for either the ship or for those on board to invoke its provisions, and to claim, in any circumstance and regardless of what is required by the applicable security level, that they have authority to prevent any public authority from boarding the ship when that ship is within the territory of another SOLAS Contracting Government or of another State.

8.3.11 Экземпляры Одобренного Плана охраны судна

Администрация требует, чтобы одобренная копия ПОС (включая любые одобренные поправки) хранилась в офисе(-ах) Компании. Компания должна обеспечить защиту ПОС от несанкционированного доступа.

8.3.11 Copies of the Approved Ship Security Plan

It is required by the Administration that a copy of the endorsed SSP (including any amendments) be retained in the office/s of the Company. The Company shall ensure the protection of the SSP from unauthorized access.

8.3.12 Поправки к Плану охраны судна

В следующим списке указано, какие изменения в ПОС, должны быть направлены в ПОО для одобрения.

- Процедуры по предотвращению попадания на судно оружия, опасных веществ и устройств, предназначенных для применения против людей, судов или портов, на перевозку которых судно не имеет полномочий.
- Определение зон ограниченного доступа и мер по предотвращению несанкционированного доступа к ним.
- Процедуры реагирования на угрозы охране или нарушения охраны, включая положения по поддержанию критических операций на судне или взаимодействия судно/порт;

8.3.12 Amendments to the Ship security Plan

The following list identifies which changes to the SSP are to be forwarded to the RSO for approval.

- Procedures designed to prevent weapons, dangerous substances and devices intended for use against persons, ships or ports and the carriage of which is not authorized from being taken on board the ship.
- Identification of the restricted areas and measures for the prevention of unauthorized access to them.
- Procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or ship/port interface;

- Процедуры выполнения любых инструкций по охране, которые могут исходить от Договаривающихся правительств при уровне охраны 3.
- Процедуры проверки действий охраны.
- Процедуры тренировок, учений и упражнений, связанных с планом.
- Процедуры взаимодействия с охраной портового средства.
- Процедуры периодического анализа плана и его обновления.
- Процедуры информирования о происшествиях по охране;
- Процедуры проведения проверок, испытаний, калибровки и обслуживания любого оборудования охраны, установленного на борту.
- Процедуры, инструкции и руководство по использованию судовой системы охранного оповещения, включая тестирование, включение, отключение и возврат в исходное положение, а также по ограничению ложных сигналов оповещения.
- Процедуры хранения записей по охране;
- Процедуры по предотвращению несанкционированных доступа / раскрытия, удаления, уничтожения или изменений.
- Процедуры по приему судовых запасов.

- Procedures for responding to any security instructions Contracting Governments may give at security level 3.
- Procedures for auditing security activities.
- Procedures for training, drills and exercises associated with the plan.
- Procedures for interfacing with port facility security activities.
- Procedures for the periodic review of the plan and for updating.
- Procedures for reporting security incidents;
- Procedures to ensure the inspection, testing, calibration and maintenance of any security equipment provided on board.
- Procedures, instructions and guidance on the use of the ship security alert system, including the testing, activation, deactivation and resetting and to limit false alerts.
- Procedures relating to security record keeping;
- Procedures aimed at preventing unauthorized access/disclosure, deletion, destruction or amendment.
- Procedures relating to the delivery of the ship's stores.

Поправки, которые значительно видоизменяют или меняют систему управления охраной на борту, должны быть представлены для дополнительного освидетельствования ПОО.

Those amendments, which significantly alter or change the security management system on board, shall be subject to an additional verification audit by the RSO.

8.3.13 **Внутренние проверки**

Внутренние проверки охранной деятельности должны проводиться не реже одного раза в год. Они не должны проводиться персоналом, ответственным за проверяемую деятельность.

8.3.13 **Internal Audits**

Internal audits of security activities are to be carried out at least annually. Internal audits are not to be carried out by the personnel responsible of the activities being audited.

8.3.14 **Подготовка должностного лица компании, ответственного за охрану и лица командного состава, ответственного за охрану судна:**

Разделы Кодекса ОСПС с В/13.1 по 13.8 содержат руководство по требуемой подготовке в части охраны для ДЛК, ЛКС и берегового персонала Компании.

Надлежащую подготовку должностного лица компании, ответственного за охрану, другого берегового персонала, а также лиц командного состава, ответственных за охрану судна, должна обеспечить Компания.

Руководство по подготовке и дипломированию должностных лиц компании, ответственных за охрану (IMO MSC/CIRC. 1154), должны рассматриваться как минимальные требования* к уровню знаний, достаточному, чтобы позволить действовать в качестве назначенного ДЛК.

Минимальные обязательные требования к подготовке и дипломированию лиц, назначаемых в качестве ЛКС, получили окончательное одобрение, и компании должны учесть такие поправки.

Компания сама выбирает метод обучения персонала, занимающегося вопросами охраны, однако если Компанией принято решение обучать ЛКС силами ДЛК, рекомендуется, чтобы ДЛК прошло курсы подготовки инструкторов.

Должно быть выдано документальное свидетельство о посещении или проведении любой подготовки, подтверждающее её получение, в особенности подготовки, предоставленной лицу командного состава, ответственному за охрану судна.

8.3.14 **TRAINING OF COMPANY SECURITY OFFICER AND SHIP SECURITY OFFICER**

ISPS B/13.1 to 13.8 provides guidance on the security training required for the CSO, SSO and shore bases Company personnel.

It is the responsibility of the company to ensure that Company Security Officers, other appropriate shore based personnel and Ship Security Officers are to receive the appropriate training.

The Guidelines on Training and Certification for Company Security Officers (IMO MSC/CIRC. 1154) are to be considered as the minimum requirements* in relation to the level of knowledge sufficient to enable a person to act as the designated CSO.

The minimum mandatory training and certification requirements for persons to be designated as SSOs have been finalized and Companies are reminded to take into consideration such amendments.

It is the Company who decides training method provided to the personnel involved in security matters but if determined by the company that in house training will be conducted by the CSO, it is recommended that CSO attend a "train the trainer" course.

Documentary evidence of any training attended or any training carried out is to be issued attesting the training received, particularly the training provided to the Ship Security Officer.

* Не позднее 1 июля 2009 года / By not later than 1st July 2009

Компании должны помнить, что параграф B/4.33 указывает, что недостаток подготовки может дать явные основания к применению правил XI-2/9/1 и XI-2/9.2. Хотя СвОС должен рассматриваться как доказательство предоставления экипажу требуемой подготовки, однако, как сказано в MSC/Circ. 1097, если инспектор контроля государства порта обнаружит ее недостаток, могут быть предприняты дальнейшие действия, ведущие к задержанию судна.

Companies are reminded that paragraph B/4.33 indicates that lack of training could give rise to clear grounds under regulations XI-2/9.1 and XI-2/9.2. Although the ISSC will be considered as prima facie evidence that the required training has been provided to the crew, as identified in MSC/Circ. 1097, if a port State control inspector detects a lack of training further action could be taken, resulting in the detainment of the vessel.

Подготовка берегового и судового персонала должна быть ключевой задачей.

Training of shore based and shipboard personnel is crucial.

Выполняя требования Администрации о необходимых знаниях по охране судового персонала на стадии первоначального освидетельствования, Компания должна обеспечить, чтобы те, кого это касается, понимали свою роль и обязанности и имели достаточно знаний для выполнения обязательств по охране судна, как указано в главе XI-2, Кодексе ОСПС и одобренном ПОС.

The Administration requirements vis-à-vis the required security knowledge of the shipboard personnel at the stage of the initial verification, the Company must ensure those concerned, understand their role and responsibilities and have enough knowledge for performing ship security duties as outlined in chapter XI-2 and the ISPS Code and in the approved SSP.

Ключевые члены судового персонала должны быть способны эффективно общаться друг с другом, и в этом нет никаких препятствий.

Key members of the ship's personnel are able to communicate effectively with each other and that no communication barrier exists.

8.3.15 Назначение должностного лица компании, ответственного за охрану

Выполняя обязательства в отношении положений, содержащихся в п. A/11 Кодекса ОСПС, Компания не должна привлекать третьих лиц для исполнения обязанностей ДЛК. Следует помнить, что ДЛК несет ответственность круглосуточно. Компания должна предусмотреть необходимые меры, чтобы обеспечить действие линий связи (прямо или косвенно) между ДЛК и судном все 24-часа. Компания должна заполнить и представить форму, указанную в Приложении I к настоящему нотису (здесь не приводится), с информацией о назначенном ДЛК.

8.3.15 Designation of the Company Security Officer

In meeting its obligations in respect of the provisions contained in ISPS A/11 the Company shall not outsource responsibilities of CSO to third parties. It is reminded that the position of the CSO is a 24-hour responsibility. The Company must have the necessary arrangements to ensure that a line of communication (directly or indirectly) exists between the CSO and the ship on a 24-hour basis. The company must complete and submit the form outlined in Annex I of this notice (here it is not resulted), providing information with regards to the designated CSO.

8.3.16 Подбор лица командного состава, ответственного за охрану судна

Любой член экипажа, включая Капитана, может быть назначен в качестве ЛКС, при условии, что имеет необходимую подготовку и понимает свои обязанности и ответственность. Нужно учитывать численность экипажа. На судах с маленьким экипажем Капитан может быть наиболее подходящим кандидатом для назначения в качестве ЛКС.

Компаниям следует помнить, что знание ЛКС мер охраны на конкретном судне, где он работает, это фундаментальное требование. В случаях, когда происходит замена ЛКС, ответственностью Компании будет обеспечить, чтобы выходящее на замену ЛКС имело возможность ознакомиться с особенностями судна и его одобренного ПОС.

Целесообразно отметить, что рабочая нагрузка, возлагаемая на персонал судна в результате разработки и реализации ПОС не должна нарушать часы отдыха и приводить к переутомлению людей. Несмотря на требования свидетельств о минимальном безопасном составе экипажа, Компания должна обеспечить достаточное количество экипажа на борту, чтобы осуществлять меры по охране, указанные в ПОС. Наличие человеческих ресурсов должно быть оценено в ходе ООС.

В случаях, когда в ПОС указаны конкретные имя и фамилия ЛКС, должны существовать процедуры Компании, для изменения этих данных, когда происходит смена ЛКС.

8.3.17 Декларация об охране

Если иное специально не предусмотрено Администрацией, ДЛК или ЛКС / Капитан не обязан заполнять ДОО, когда оба, судно и портовое средство или другое судно, охваченные Кодексом ОСПС, действуют на уровне охраны 1. Раздел A/5.2 Кодекса ОСПС определяет, когда судно может просить оформления ДОО.

8.3.16 Selecting a Ship Security Officer

Any member of the ship's personnel, including the Master, may be designated as the SSO, provided that the SSO has the required training and understanding of his duties and responsibilities. Consideration needs to be given in relation to crew size. On ships with a small crew the Master may be the most appropriate choice to be the designated SSO.

Companies are reminded that it is a fundamental requirement that the SSO should be familiar with the security arrangements on the specific ship on which the SSO serves. In cases where the serving SSO is replaced it is the responsibility of the Company to ensure that the replacing SSO has the opportunity to become familiar with the particular ship and its approved SSP.

It is prudent to point out that the workload presented to the ship personnel through the development and implementation of the SSP does not infringe hours of rest, which could promulgate fatigue. Notwithstanding the requirements of the minimum safe manning certificates the Company shall ensure that the sufficient number of personnel is onboard to implement the security measures outlined in the SSP. Human resources availability shall be evaluated during the SSA.

In cases where the SSO is identified in the SSP specifically by name, Company procedures shall be in place to amend such details when change of SSO occurs.

8.3.17 Declaration of Security

Unless specifically instructed by the Administration, CSO or SSO the Master is not obliged to complete DOS when both the ship, port facility or other ship covered by the ISPS Code, are operating at security level 1. Section A/5.2 of the ISPS specifies when a ship can request completion of a DOS.

8.3.18 **Учения и Тренировки**

Для обеспечения эффективного выполнения положений ПОС, Администрация требует проведения учений по охране, по крайней мере, один раз каждые три месяца. Кроме того, в случаях, когда более 25 % персонала судна были одновременно заменены персоналом, ранее не участвовавшем ни в каких учениях на этом судне за последние 3 месяца, учение должно быть проведено в течение одной недели после замены. Тренировки по охране с настольным макетом, которые включали бы портовое средство и/или компанию, должны проводиться один раз в год. ССОО должна быть проверена, по крайней мере, два раза в год. Подготовка и учения по охране должны быть отражены в программе подготовки и учений судна. Все выполненные учения должны соответственно фиксироваться.

8.3.18 **Drills and Exercises**

To ensure the effective implementation of the provisions of the SSP, the Administration requires that security drills should be conducted at least once every three months. In addition, in cases where more than 25% of the ship's personnel has been changed, at any one time, with personnel that has not previously participated in any drill on that ship within the last 3 months, a drill should be conducted within one week of the change. A tabletop security exercise, which would include the involvement of a port facility and/or the company, shall be carried out once a year. SSAS shall be tested at least twice a year. Security training and drills shall be reflected in the ship's training and drill programme. All drills carried out are to be recorded accordingly.

8.3.19 **Ведение записей**

Документальные свидетельства и записи, которые следует вести, определены в:

- правиле XI-2/5;
- правиле XI-2/9.2.1;
- разделе A/10;
- разделе A/5;

Администрация требует, чтобы все записи, указанные выше, включая все отчеты об освидетельствовании, должны храниться Компанией и судном в течение пяти (5) лет.

Принимая во внимание положения правила XI-2/9.2.3 СОЛАС, ДОО должна быть храниться на борту не менее пяти (5) лет.

8.3.19 **Record Keeping**

The documentary evidence and records, which need to be maintained, are specified in;

- Regulation XI-2/5;
- Regulation XI-2/9.2.1;
- Section A/10;
- Section A/5;

The Administration requires that all records identified above, including all verification records, shall be maintained by the Company and the ship for a period of five (5) years.

Bearing in mind the provisions of SOLAS regulation XI-2/9.2.3 DOS shall be kept onboard for a minimum period of five (5) years.

8.3.20 **Суда в отстое**

В случае, когда судно в отстое, действие СвОС зависит от уровня укомплектованности судна людьми, однако Компании, как правило, должны учитывать следующее:

8.3.20 **Laid up ships**

In the case when a ship is laid up the validity of the ISSC depends on the ship's manning level but as a general rule Companies are to note the following;

- Если вывод из эксплуатации не превышает 3 месяца, учение по охране должно проводиться в пределах одной недели после повторного ввода в эксплуатацию. Дополнительные требования могут предусматриваться Администрацией, в зависимости от каждого отдельного случая.

- Если вывод из эксплуатации составляет от 3 до 12 месяцев, до ввода в эксплуатацию ПОО должна провести дополнительное освидетельствование, чтобы удостоверить, что система охраны продолжает действовать и в полностью соответствует Кодексу ОСПС. Дополнительное освидетельствование должно быть отражено в СвОС.

- Если вывод из эксплуатации превышает - 12 месяцев, до ввода в эксплуатацию необходимо промежуточное освидетельствование и одобрение ПОС.

- If the lay-up is for a period of 0 - 3 months, a security drill must be carried out within one week of re-entry into service. Additional requirements may be stipulated by the Administration as deemed necessary on a case-by-case basis.

- If lay-up period is for 3 - 12 months prior to re entry into service the RSO is required to carry out additional verification for the purpose of ensuring that the security system remains valid and in full compliance with the ISPS Code. The additional verification to be reflected by endorsement of the ISSC.

- If lay-up period is for over 12 months interim certification is required and the SSP to be approved prior to re-entry into service.

8.3.21 Охранное оборудование

Администрация не требует специального охранного оборудования на Мальтийских судах, но результаты ООС могут выявить необходимость в его установке или наличии на борту. При установке охранного оборудования и связанного с ним электрооборудования компания должна должным образом учесть проблемы безопасности, предусмотренные правилом 45 Главы II-1 СОЛАС. Необходимое охранное оборудование должно быть ясно идентифицировано в ПОС, и там же должны быть процедуры по его эксплуатации, обслуживанию, калибровке и проверкам.

8.3.21 Security Equipment

The Administration does not require any specific security equipment to be provided on board Maltese ships, but the outcome of the SSA could result in the need of security equipment to be fitted or provided onboard. When fitting security equipment and related electrical installations, the Company shall give due considerations to the safety issues addressed by regulation 45 SOLAS chapter II-1. Security equipment provided is to be clearly identified in the SSP and procedures have to be included within the SSP for the operation, maintenance, calibration and testing of the security equipment.

8.3.22 Огнестрельное оружие на борту судов, зарегистрированных Мальтой

Администрация не придерживается никакой политики в отношении огнестрельного оружия на борту судов, зарегистрированных Мальтой.

8.3.22 Possession of firearms onboard Maltese Register ships

The Administration has adopted a no firearm policy on board Maltese ships.

8.3.23 Издание Кодекса ОСПС

Администрация требует, чтобы на борту Мальтийских судов был экземпляр последнего издания Кодекса ОСПС.

8.3.23 ISPS Code Publication

It is a requirement of the Administration that a copy of the latest edition of ISPS Code, shall be retained onboard Maltese ships.

8.3.24 Судовая система охранного оповещения

После активации ССОО должна инициировать и передать оповещение по охране "судно – берег" Администрации и Компании, с указанием судна, его местонахождения и того факта, что охрана судна находится или находилась под угрозой.

ССОО должна удовлетворять эксплуатационным требованиям, указанным в резолюции ИМО MSC. 136(76) с поправками MSC.147(77). Циркуляр MSC.1072 содержит руководство по конструкции ССОО.

Данные о месте точек активации, включая инструкции по эксплуатации, такие как проверка, отключение и переустановка должны храниться в отдельном документе, известном только капитану, ЛКС и старшим офицерам.

Если судно имеет уже одобренный ПОС, он должен быть изменен с учетом устанавливаемой ССОО, а измененные его части должны быть на борту для рассмотрения и одобрения при освидетельствовании ПОО после первоначальной установки ССОО.

После установки ССОО подлежит освидетельствованию ПОО. Это освидетельствование не должно заменять освидетельствование радиооборудования, требуемое Главой I СОЛАС. Оно проводится признанной организацией, оформляющей свидетельство о безопасности судна по радиооборудованию.

При передаче в Администрацию оповещения по охране (здесь – SSA), это сообщение должно включать следующую информацию:

- Название судна
- Идентификационный номер ИМО судна
- Позывной
- Идентификационный номер судовой радиостанции

8.3.24 Ship Security Alert System

The ship security alert system, when activated, shall initiate and transmit a ship-to-shore security alert to the Administration and the Company, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or that it has been compromised.

The ship security alert system is to satisfy the functional requirements as outlined in IMO Resolution MSC. 136(76) as amended by MSC. 147(77). MSC/Circ 1072 provides further guidance in relation to the design of the SSASs.

Identification of the location of the activation points including operational instructions such as testing, deactivation and resetting are to be kept in a separate document known only to the Master, SSO and senior management level officers.

If the ship has already an approved ship security plan, the plan must be amended to address the SSAS and the amended parts must be present onboard for review and approval during the verification by the RSO after initial installation of the SSAS.

Once installed the SSAS would be subject to a dedicated verification by the RSO. This verification is not intended to replace a safety radio survey required by SOLAS Chapter I. The safety radio survey is carried out by the recognised organization issuing the safety radio certificate.

When the SSA is delivered to the Administration, the SSA should include the following information:

- Name of ship
- IMO Ship identification number
- Call Sign
- Maritime Mobile Service Identity

- Местоположение судна (широта и долгота), определенное с помощью глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС)
- Дата и время определения

В зависимости от используемого оборудования, систем и устройств, название, номер ИМО судна, позывной и идентификационный номер судовой радиостанции могут быть добавлены к сигналу или сообщению, передаваемому бортовым оборудованием. При смене флага оповещение по охране следует проверить.

8.3.25 Сообщения об инцидентах, связанных с охраной

После активации ССОО, как и о любом инциденте, связанном с охраной, компании должны немедленно сообщать в Администрацию по факсу и/или электронной почте следующее:

- название судна
- номер ИМО
- сведения о ДЛК
- сведения о ЛКС
- Тип инцидента, связанного с охраной
- сведения о местонахождении судна
- сведения о грузе на борту
- сведения о последнем порте захода
- сведения о следующем порте захода
- экземпляр судовой роли

- GNSS position (latitude and longitude) of the ship
- Date and time of the GNSS position

Depending on the equipment, system and arrangements used, the name, the IMO Ship identification number, the Call Sign and the Maritime Mobile Service Identity of the ship may be added to the signal or message transmitted by the ship borne equipment. Upon change of flag the SSA is to be tested.

8.3.25 Reporting of Security Incidents

Companies must immediately notify the Administration upon the activation of the SSAS and of any security incident. The following initial information is to be provided via fax and/or email;

- Ship's name
- IMO number
- Details of company security officer
- Details of ship security officer
- Type of security incident
- Ship's location
- Cargo on board
- Last port of call
- Next port of call
- Copy of crew list

8.3.26 **Контактный адрес**

Malta Maritime Authority

Merchant Shipping Directorate

Maritime House

Lascaris Wharf

Valletta VLT01

Malta

Тел: +356 21 250360

Факс: +356 21 241460

8.3.26 **Point of Contact**

Malta Maritime Authority

Merchant Shipping Directorate

Maritime House

Lascaris Wharf

Valletta VLT01

Malta

Tel: +356 21 250360

Fax: +356 21 241460

Имена сотрудников / Name	Телефоны сотрудников / AOH Contact Numbers	Электронная почта / Email
Capt. M. Chappelle	+356 99494318	gost.e-ecolog.ru
Mr. A. Gruppetta	+356 79434317	gost.e-ecolog.ru
Mr. P. Zammit Endrich	+356 79434316	gost.e-ecolog.ru
Mr. D. Kerr		gost.e-ecolog.ru

9 Особенности национальных требований России / Features of Russia national requirements

Полномочия по ОСПС Российского морского регистра судоходства для судов, плавающих под флагом России, определены Договором между РС и Службой морской безопасности (СМБ) № РС-СМБ-01/04 от 13 мая 2004 г. вместе с Дополнением 1 к нему.

The ISPS authority of the Russian Maritime Register of Shipping for ships, flying the RF flag, is determined by the Contract between RS and Maritime Security Service (MSS) No. РС-СМБ-01/04 from May 13, 2004 together with Addition 1 to it.

9.1 Работы по рассмотрению и одобрению Планов охраны судна СМБ оставила за собой. Освидетельствование охраны судна поручает РС, главным образом в тех случаях, когда судно предъявляется вне пределов Российской Федерации.

9.1 MSS has reserved Ship Security Plans reiew and approval. RS is authorized to carry out ship security verification mainly when the ship is submitted outside the Russian Federation.

9.2 Ниже приводятся выдержки из предписанной СМБ «Процедуры проверки судов на соответствие требованиям Международного Кодекса ОСПС ...» с сохранением стилистики оригинала.

9.2 The extracts from the MSS "Procedure for the Verification of Ships for Conformity with the Requirements of the ISPS Code ..." are given below.

9.2.1 Предусмотренные в Плане меры охраны должны быть уже приведены в действие ко времени проведения первоначальной проверки соответствия требованиям СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС. В ином случае процесс выдачи судну Международного свидетельства об охране не может быть начат;

9.2.1 Stipulated by the Plan security measures are to be taken by the time of initial verification for conformity with the requirements of **SOLAS**–74 and ISPS Code. Otherwise the process of International Ship Security Certificate issue to the ship is not to be initiated;

9.2.2 Проверка системы охраны судна и любого связанного с ней установленного и одобренного классификационным обществом оборудования охраны, охваченных соответствующими положениями СОЛАС-74, Кодекса ОСПС и Планом охраны судна проводится в соответствии с *Рекомендациями по проведению проверки системы охраны судна по Кодексу ОСПС (см. 7.3) с использованием Контрольного листа проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования*;

9.2.2 The verification of the ship security system and any related with it fitted and approved by classification society security equipment, covered by the appropriate provisions of **SOLAS**–74, ISPS Code and Ship Security Plan is to be carried out according to *Recommendations for Ship Security System Verification under the ISPS Code* (see 7.3) using a *Check List of Ship Security System and the Related Security Equipment Verification*;

9.2.3 По результатам проведенной проверки составляется *Акт проверки системы охраны судна* (Приложение А);

9.2.3 *Report on the Ship Security System Verification* (Appendix A) is issued on the results of the verification carried out;

9.2.4 Акт является документом, на основании которого принимается решение о выдаче или отказе в выдаче Международного свидетельства об охране судна.

9.2.4 The Report is the document, on the basis of which a decision is taken to issue or not the International Ship Security Certificate.

9.3 Ниже приводятся рекомендации СМБ по проведению проверки судна на соответствие требованиям Кодекса ОСПС.

9.3 MSS recommendations for the verification of the ship for conformity with the requirements of the ISPS Code are given below.

9.3.1 Проверка судна начинается со вступительного совещания с лицами командного состава судна, на котором объясняется цель проведения проверки, направления и объем проверки, решается вопрос о привлечении членов экипажа для практической демонстрации знаний и навыков по выполнению тех или иных охранных мероприятий, связанных с положениями плана охраны судна (ПОС).

9.3.1 The ship verification begins with the open meeting with the officers, concerning the verification purpose, orientation and volume, as well as the participation of crew members in practical demonstration of skills and knowledge on performance of security measures related to provisions of the Ship Security Plan (SSP).

9.3.2 По окончании вступительного совещания проводится проверка судна с обязательным заполнением «*Контрольного листа проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования*» Ф07/04 (см. Приложение Б).

9.3.2 On open meeting completion the ship verification is to be carried out with obligatory filling in of the *Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Verification* Ф.07/04 (see Appendix B).

9.3.3 При рассмотрении вопроса о том, насколько детализированной должна быть проверка судовой системы охраны, необходимо руководствоваться следующим:

9.3.3 During consideration of the question about the extent of the verification of the ship security system, it is necessary to be guided by the following:

- для всего технического оборудования, указанного в ПОС необходима полная (100%) проверка его рабочего состояния. Проверяется также выполнение мероприятий по обслуживанию, наладке и ремонту оборудования;
- for all technical equipment specified in SSP complete (100 percent) verification of working condition is necessary. The performance of measures for maintenance, adjustment and repair of the equipment is also to be checked;
- для эксплуатационных, организационных (не технических) мер охраны достаточна выборочная проверка на уровне, необходимом для охватывания всей системы.
- for operational, organizational (not technical) security measures the random inspection at the level necessary for covering the whole system is sufficient.

9.3.4 Процесс проверки делится на четыре составных части:

9.3.4 The verification process is divided into four parts:

- *Устный опрос* лиц командного состава и экипажа о выполняемых ими охранных действиях при определенных уровнях охраны и порядке установления связи с Администрацией, Договаривающимся правительством, должностными лицами порта и Компании, ответственными за охрану;
- *Verbal questioning* of the officers and crew members about security measures performed by them at the certain security levels and the order of communication with the Administration, Contracting Government, port and Company security officers;
- *Проверка ведения текущей и отчетной документации* по охране, требуемой ПОС;
- *Verification of the current and reporting documentation* on security required by SSP;

- *Проверка функционирования охранного оборудования* и ведения записей о его калибровке, обслуживании и ремонте;
- *Контроль способности экипажа* оперативно выполнять мероприятия, предусмотренные различными уровнями охраны при взаимодействии судно / порт, судно / судно с проверкой практических навыков по выполнению охранных мероприятий, полученных в ходе проведения тренировок и занятий на судне.

- *Verification of security equipment operation* and records on its calibration, maintenance and repair;
- *Control of the crew ability* to promptly take measures stipulated by various security levels at interface ship/port, ship/ship with verification of practical skills on performance of security measures received during trainings and exercises on board the ship.

9.3.5 В ходе проведения проверки заполняются «*Контрольный лист проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования*» Ф07/04 и форма «*Замечания, выявленные при проверке системы охраны судна*» Ф08/04 (Приложение В).

9.3.5 During verification the *Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Verification* Ф.07/04 and *Remarks Revealed at Verification of the Ship Security System* Ф.08/04 (Appendix C) are to be completed.

9.3.6 Процесс проверки соответствия системы охраны судна и охранного оборудования требованиям СОЛАС-74, Кодекса ОСПС и одобренного плана охраны судна заканчивается совещанием, на котором кратко излагаются: объем проведенной работы, выявленные замечания или несоответствия в системе охраны судна, дается предварительное заключение о соответствии охраны судна установленным требованиям.

9.3.6 At the end of the process of verification for conformity of the ship security system and security equipment with the requirements of **SOLAS**-74, ISPS Code and approved Ship Security Plan, the meeting is held where the volume of the work carried out, the revealed observations or non-conformities in the ship security system are briefly specified, and the preliminary conclusion on conformity of the ship security with the specified requirements is made.

9.3.7 По результатам проверки судна и на основании отчетных документов, указанных в 8.3.5, составляется «*Акт проверки системы охраны судна*» Ф06/04.

9.3.7 *Report on the Ship Security System Verification* Ф.06/04 is issued on the results of the ship verification carried out and on the basis of the records specified in 8.3.5.

9.3.8 По окончании проверки капитану судна вручается копия формы «*Контрольный лист проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования*» Ф07/04 и форма «*Замечаний, выявленных при проверке системы охраны судна*» Ф08/04.

9.3.8 The copy of the *Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Verification* Ф.07/04 and *Remarks Revealed at Verification of the Ship Security System* Ф.08/04 are submitted to the master of the ship on completion of the verification.

9.3.9 Решение о выдаче или отказе в выдаче судну Международного свидетельства об охране принимается в Службе на основании представленных отчетных документов о результатах проведенной проверки, указанных в 8.3.5, 8.3.7.

9.3.9 The decision whether to issue the International Ship Security Certificate for a ship or not is taken in the Service on the basis of the submitted records on results of the verification carried out, which are specified in 8.3.5, 8.3.7.

9.4 Взаимодействие РС и СМБ строится следующим образом. По завершении своих внутренних процессов СМБ направляет в Главное управление РС предписание об освидетельствовании плавающего под Российским флагом судна, в котором указывает: название Компании, название судна, его номер ИМО, заявленную дату предъявления и порт захода.

9.4 The interaction between RS and MSS is the following. On completion of its internal processes MSS directs to the RS Head Office order on verification of the ship flying the RF flag, specifying the Company's name, the ship's name, IMO number, declared date of verification and port of call.

9.5 В ГУР предписание анализируется на предмет возможности его выполнения, затем регистрируется в специальной базе данных. Там же формируются номер для будущего Акта проверки системы охраны судна (Ф.06/04) и, если необходимо, Поручение тому Подразделению РС, которое будет выполнять освидетельствование.

9.5 The order is analyzed in RHO for the possibility of its performance and then is registered in the special database. The number for the future Report on the Ship Security System Verification (Ф.06/04) is given and, if necessary, Authorization for the RS Location, which will carry out the verification, is made.

9.6 Подразделение РС, получившее Поручение, также анализирует его на предмет возможности выполнения. После чего, либо без задержек информирует ГУР о невозможности выполнения Поручения, либо определяет конкретного исполнителя необходимых работ.

9.6 The RS Location, which has received the Authorization, analyzes it also for the possibility of performance. Then, without delay it informs RHO on the impossibility of performance of the Authorization or determines the particular executive of the necessary works.

9.7 При выполнении освидетельствования исполнитель руководствуется Контрольным листом проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования, Ф.07/04 или, если применимо, Контрольным листом промежуточной проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования, Ф.09/06, документируя выявленные замечания по форме Ф08/04. По результатам оформляются Акт проверки системы охраны судна, Ф.06/04, а также Отчет об освидетельствовании охраны судна, ф. 8.4.9.

9.7 During verification the executive is guided by the Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Verification Ф.07/04 or, if applicable, by Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Intermediate Verification, Ф09/06 documenting the remarks according to form Ф.08/04. On the basis of the results the Report on the Ship Security System Verification Ф.06/04 and also the Report on the Ship Security Verification, f. 8.4.9, shall be issued.

При оформлении Отчета выявленные замечания не следует квалифицировать как «значительное несоответствие / недостаток», «несоответствие / недостаток», или «наблюдение» и соответствующим образом документировать (см. ф. 8.4.9, приложение 1, стр. 6).

When drawing up the Report, the remarks shall not be qualified as "major non-conformity / failure", "non-conformity / failure" or "observation" and shall not be documented as appropriate (see f. 8.4.9, Annex 1, page 6).

9.8 Отчет (ф. 8.4.9) с приложениями, Актом (Ф.06/04), Контрольным листом (Ф.07/04 или Ф.09/06, соответственно) и, если это применимо, Замечаниями (Ф.08/04), проверяется в Подразделении РС, после чего в максимально короткие сроки направляется в ГУР средствами оперативной связи (факс, электронная почта).

9.8 Report (f. 8.4.9) with the attachments, Report (Ф.06/04), Check List (Ф.07/04 or Ф09/06, accordingly) and, if applicable, Remarks (Ф.08/04) shall be checked in the RS Location and then submitted to RHO by means of operational communications (fax, E-mail) as soon as possible.

9.9 После рассмотрения полученных отчетных документов и принятия решения относительно возможности подтверждения результатов освидетельствования ГУР средствами оперативной связи направляет Акт (Ф06/04), Контрольный лист (Ф07/04 или Ф09/06, соответственно) и, если это применимо, Замечания (Ф08/04) в СМБ.

9.10 Международное свидетельство об охране судна Компания может получить, обратившись в Службу морской безопасности.

9.9 After review of the received records and the taken decision on the possibility of confirmation of the verification results, RHO directs the Report (Ф.06/04), Check List (Ф.07/04 or Ф09/06, accordingly) and, if applicable, Remarks (Ф.08/04) to MSS by means of operational communications.

9.10 The Company may receive the International Ship Security Certificate, having addressed to the Maritime Security Service.

Приложение А / Appendix A

Акт проверки системы охраны судна / Report on the Ship Security System Verification

Ф.86/04

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ФГУ «СЛУЖБА МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»		MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE RUSSIAN FEDERATION MARITIME SECURITY SERVICE
109012, г. Москва, ул.Рождественка 1, стр.1 Тел.: (095) 926-12-34; Факс: (095) 926-12-32 e.mail: smbfl@morflot.ru		1, bldg.1 Rozhdestvenka St. Moscow, 109012, Russia Tel.: (095) 926-12-34; Факс: (095) 926-12-32 e.mail: smbfl@morflot.ru

АКТ
ПРОВЕРКИ СИСТЕМЫ ОХРАНЫ СУДНА
№ _____

Вид проведенной проверки:

☐	ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ (п. 19.1.1.1 Часть А Кодекса ОСПС)	☐	ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ (п. 19.1.1.4 Часть А Кодекса ОСПС)
☐	НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА (п. 19.1.1.2 Часть А Кодекса ОСПС)	☐	ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ВРЕМЕННОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА ОБ ОХРАНЕ СУДНА (п. 19.4.2 Часть А Кодекса ОСПС)
☐	ПРОМЕЖУТОЧНАЯ (п. 19.1.1.3 Часть А Кодекса ОСПС)	☐	УСТРАНЕНИЕ РАНЕЕ ВЫСТАВЛЕННЫХ ЗАМЕЧАНИЙ / НЕСООТВЕТСТВИЙ

Данные о судне:

1. Название судна / Name of ship:		4. Год постройки	
2. ИМО номер:		5. Флаг судна:	
3. Тип судна / Type of ship		6. Порт приписки:	

Дата проведения проверки:

Дата начала проведения проверки:	«___»	200___ г.	Страна и название порта стоянки судна:	
Дата окончания проведения проверки:	«___»	200___ г.		

Название компании / Name of company:	Адрес компании:

В результате проведенной проверки было отмечено, что система охраны и связанное с ней оборудование охраны т/х _____

Отвечают требованиям глав XI-1; XI-2 Конвенции СОЛАС 74 и Кодекса ОСПС	☐	Не отвечают требованиям глав XI-1; XI-2 Конвенции СОЛАС 74 и Кодекса ОСПС	☐
Находятся в удовлетворительном состоянии	☐	Находятся в неудовлетворительном состоянии	☐
Пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно	☐	Непригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно	☐

Контрольный лист проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования прилагается

Проверка проведена морским экспертом Российского морского регистра судоходства по охране: _____ (Подпись) _____ (Фамилия) _____ (Должность)

Дата: «___» _____ 200___ г.

По результатам проверки системы охраны т/х _____ **выдано:**

Международное свидетельство об охране судна / Временное свидетельство об охране судна	№ _____	от «___» _____ 200___ г.	Действует до	____ (дата) ____ (месяц) ____ (год)

Должностное лицо ФГУ «Служба морской безопасности» _____ (подпись) _____ (Фамилия)

Приложение Б / Appendix B

Контрольный лист проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования / Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Verification

Ф.07/04

Контрольный лист
проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования

(Приложение к Акту проверки системы охраны судна № _____)

Название компании: Name od Company:			
Данные о судне:			
1. Название судна: Name of ship:		3. Тип судна: Type of ship:	
2. ИМО номер:		4. Год постройки:	

Выполнение / не выполнение на судне установленного требования подтверждается отметкой в соответствующей ячейке:

№	п.п. Кодекса ОСПС	Вопрос	ДА	НЕТ	Не применимо	Комментарии
1.	A/9.1	Имеется ли на судне одобренный План охраны судна?	☐	☐	☐	
2.	A/6.1	Содержит ли План охраны судна ясное заявление о полномочиях капитана?	☐	☐	☐	
3.	A/9.7	Защищен ли План охраны судна от несанкционированного доступа или разглашения?	☐	☐	☐	
4.	A/6.2	Обеспечила ли компания, чтобы капитан судна, лицо комсостава, ответственное за охрану судна, получали необходимую помощь для выполнения своих задач?	☐	☐	☐	
5.		Определен ли порядок составления Декларации об охране?	☐	☐	☐	
6.	Выполняются ли на судне, при уровне охраны 1 меры, направленные на:					
	A/7.2.2	Контроль доступа на судно	☐	☐	☐	
	A/7.2.3	Контроль посадки людей на судно и контроль доставки их имущества	☐	☐	☐	
	A/7.2.4	Наблюдение за участками ограниченного доступа для исключения доступа не уполномоченных на то лиц	☐	☐	☐	
	A/7.2.5	Наблюдение за палубой и районом вокруг судна	☐	☐	☐	
	A/7.2.6	Надзор над грузовыми операциями и операциями с судовыми запасами	☐	☐	☐	
	A/7.2.7	Обеспечение того, чтобы находились под рукой средства связи используемые для охраны	☐	☐	☐	
7.	A/7.3	При уровне охраны 2, приняты ли для каждого вида деятельности, указанного в п.6 дополнительные меры по охране, предусмотренные планом охраны судна?	☐	☐	☐	
8.	A/7.4	При уровне охраны 3, приняты ли для каждого вида деятельности, указанного в п.6 дальнейшие, особые меры по охране, предусмотренные планом охраны судна?	☐	☐	☐	
9.	Хранятся ли на судне отчетные документы о деятельности, относящейся к охране, в течение срока, установленного Администрацией?					
	A/10.1.1	О проводимой подготовке, учениях и занятиях	☐	☐	☐	
	A/10.1.2	Об угрозе нарушения охраны и происшествиях, связанных с охраной	☐	☐	☐	
	A/10.1.3	О нарушениях охраны	☐	☐	☐	
	A/10.1.4	Об изменениях уровня охраны	☐	☐	☐	

Продолжение Приложения Б / Continuation of Appendix B

	A/10.1.5	Сообщения, имеющие отношение к охране судна, такие как о конкретной угрозе судну или портовым средствам, на которых судно находится или находилось	❑	❑	❑	
	A/10.1.6	О внутренних аудиторских проверках и пересмотрах деятельности по охране	❑	❑	❑	
	A/10.1.7	О периодическом пересмотре Оценки охраны судна	❑	❑	❑	
	A/10.1.8	О периодическом пересмотре Плана охраны судна	❑	❑	❑	
	A/10.1.9	О внесении каких-либо поправок в Плану	❑	❑	❑	
	A/10.1.10	О техническом обслуживании, калибровке и проверках охранного оборудования, если оно имеется, включая проверки судовой системы оповещения	❑	❑	❑	
10.	A/10.2	Ведутся ли записи на рабочем языке судна? Если не на английском, французском или испанском, то имеется ли перевод на один из этих языков?	❑	❑	❑	
11.	A/10.4	Защищены ли записи от несанкционированного доступа или разглашения?	❑	❑	❑	
ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ (ДЛК)						
12.		Назначено ли должностное лицо компании, ответственное за охрану?	❑	❑	❑	
13.		Прошло ли должностное лицо компании, ответственное за охрану соответствующее обучение по охране?	❑	❑	❑	
14.		Имеются ли на судне сведения для возможности круглосуточной связи с должностным лицом компании?	❑	❑	❑	
15.		Знают ли капитан и лицо командного состава судна по охране как связаться с ДЛК?	❑	❑	❑	
16.		Описаны ли обязанности и ответственность ДЛК в плане охраны судна?	❑	❑	❑	
17.		Имеет ли ДЛК соответствующую подготовку для проведения внутреннего аудита системы охраны судна?	❑	❑	❑	
18.		Оформляет ли ДЛК документально корректирующие действия по охране?	❑	❑	❑	
19.		Обеспечивает ли ДЛК проведение соответствующего обучения персонала судна, имеющего обязанности по охране?	❑	❑	❑	
20.		Обеспечивает ли ДЛК эффективную связь и взаимодействие между лицом командного состава судна (ЛКС) и соответствующим лицом портового средства по охране?	❑	❑	❑	
21.		Имеются ли основания, что ДЛК старается повысить эффективность судовой системы охраны?	❑	❑	❑	
22.	A/13.5	Обеспечивает ли должностное лицо компании, ответственное за охрану, эффективную координацию и внедрение Плана охраны судна путем участия в учениях?	❑	❑	❑	
23.		Обеспечивает ли ДЛК согласованность действий экипажа при выполнении обязанностей по охране и безопасности мореплавания?	❑	❑	❑	
24.		Получает ли ДЛК информацию о текущих угрозах охране?	❑	❑	❑	
25.		Имеется ли на судне информация для связи с должностными лицами, ответственными за охрану портов захода судна?	❑	❑	❑	
ЛИЦО КОМАНДНОГО СОСТАВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ (ЛКС)						
26.		Назначено ли лицо командного состава судна, ответственное за охрану?	❑	❑	❑	
27.		Прошло ли лицо командного состава судна, ответственное за охрану, соответствующее обучение по охране?	❑	❑	❑	
28.		Включены ли обязанности и ответственность ЛКС в план охраны судна?	❑	❑	❑	

Продолжение Приложения Б / Continuation of Appendix B

29.		Имеются ли доказательства того, что ЛКС проводит регулярную проверку охраны судна?	❑	❑	❑	
30.		Имеются ли доказательства того, что лицо командного состава судна докладывает о всех недостатках и несоответствиях системы должностному лицу компании?	❑	❑	❑	
31.		Оформляет ли ЛКС документально корректирующие действия по охране?	❑	❑	❑	
32.		Получает ли ЛКС информацию о текущих угрозах охране?	❑	❑	❑	
33.		Умеет ли ДЛК распознавать оружие, опасные вещества и устройства?	❑	❑	❑	
34.		Имеет ли ЛКС навыки по распознаванию характерных особенностей в поведении лиц, представляющих угрозу безопасности?	❑	❑	❑	
35.		Имеет ли ЛКС знания для предотвращения использования обманных действий для обхода мер охраны?	❑	❑	❑	

ЭКИПАЖ

36.	A/13.3	Понимает ли судовой персонал, имеющий обязанности по охране, свою роль в выполнении мероприятий по охране в соответствии с Планом охраны судна?	❑	❑	❑	
37.	A/13.3	Обладает ли судовой персонал, имеющий обязанности по охране, достаточными знаниями для выполнения назначенных обязанностей?	❑	❑	❑	
38.	A/13.4	Проводятся ли тренировки и учения через надлежащие интервалы времени, описанные в Плане охраны судна?	❑	❑	❑	

39.	B/1.15	Присутствуют ли на судне сведения о том, кто отвечает за принятие решений о найме экипажа судна, а также за принятие решений по различным аспектам использования судна?	❑	❑	❑	
40.	B/6.3	Представлена ли эта информация на английском, французском или испанском языке?	❑	❑	❑	

41.	C74/Гл.XI-1/Пр.5	Имеется ли на судне журнал непрерывной регистрации истории судна?	❑	❑	❑	
42.	C74/Гл.XI-1/Пр.3	Нанесен ли опознавательный номер судна в соответствии с требованиями?	❑	❑	❑	

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ			ДА	Дата установки	НЕТ	Планируемая дата установки
43.	C74/Гл.XI-2/Пр.6	Установлена ли судовая система оповещения?	❑		❑	
44.	C74/Гл.V/Пр.19.2	Установлена ли автоматическая идентификационная система (АИС)?	❑		❑	

Название	Дата выдачи	Дата следующего ежегодного освидетельствования	Дата окончания действия	Кем выдано
Свидетельство о соответствии судна по радиооборудованию				
Свидетельство об управлении безопасностью				

		ДА	НЕТ	Примечание
1.	Обеспечена ли достаточная освещенность мест доступа на судно?	❑	❑	
2.	Обеспечена ли достаточная освещенность периметра судна в темное время суток?	❑	❑	
3.	Имеются ли в достаточном количестве переносные средства связи, используемые в целях охраны?	❑	❑	
4.	Осуществляется ли регистрация посетителей при входе на судно?	❑	❑	

Продолжение Приложения Б / Continuation of Appendix B

5.	Осуществляется ли регистрация проверок участков ограниченного доступа?	☐	☐	
6.	Ведется ли регистрация и учет выдачи ключей от участков ограниченного доступа?	☐	☐	
7.	Нанесено ли обозначение зон ограниченного доступа?	☐	☐	
8.	Имеется ли охранное оборудование?	☐	☐	
9.	Контролируется ли доступ к аварийному/резервному оборудованию?	☐	☐	
10.	Выполняются ли меры охраны при взаимодействии судно/порт, судно/судно?	☐	☐	

На судне проведено следующее обучение экипажа по охране				
	Да	Дата проведения	Нет	Планируемая дата проведения
1) Пиратство	☐		☐	
2) Терроризм	☐		☐	
3) Бомбовая опасность	☐		☐	
4) Пожар/Взрыв	☐		☐	
5) Досмотр посетителей, вещей, багажа	☐		☐	
6) Проверка груза	☐		☐	
7) Проверка помещений судна	☐		☐	

В ходе проверки судна были проведены следующие учения:	Замечания:

По результатам проверки системы охраны т/х _____ на соответствие применимым требованиям СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС выявлено:

Всего замечаний:	

Полный перечень замечаний представлен в форме Ф 08/04.

Морские эксперты Российского морского регистра судоходства по охране, выполнившие проверку системы охраны судна:

_____ _____
(подпись) (фамилия)

_____ _____
(подпись) (фамилия)

Дата «_____» _____ 200__ г.

Приложение В / Appendix C

Контрольный лист промежуточной проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования / Check List of the Ship Security System and the Related Security Equipment Intermediate Verification

Ф.09/П06

Контрольный лист
промежуточной проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования

(Приложение к Акту проверки системы охраны судна № (_____)

Название компании: **Name of company:**	
Данные о судне:	

1. Название судна: Name of ship:		3. Тип судна: Type of ship:	
2. ИМО номер: IMO number		4. Год постройки: Year of build:	

Выполнение / не выполнение на судне установленного требования подтверждается отметкой в соответствующей ячейке:

№	п.п. Кодекса ОСПС	Вопрос	ДА	НЕТ	Комментарии
1.	A/9.1	Имеется ли на судне одобренный План охраны судна и необходимые справочные приложения?	☐	☐	
2.	A/9.7	Защищен ли План охраны судна от несанкционированного доступа и разглашения?	☐	☐	
3.	A/9.4.8	Установлены ли процедуры проверки деятельности, связанной с охраной судна?	☐	☐	
4.	B/9.2.1	Применяют ли судно организационную структуру охраны судов, описанную в ПОС?	☐	☐	
5.	B/9.2.4	Выполняют ли судно описанные в ПОС основные эксплуатационные и физические меры охраны, предусмотренные для уровня охраны 1?	☐	☐	
6.	B/9.2.5	Выполняют ли судно описанные в ПОС дополнительные меры охраны, позволяющие судну незамедлительно перейти на уровень охраны 2 или 3?	☐	☐	
7.	B/9.2.6	Установлены ли процедуры для регулярного пересмотра или проверки плана охраны судна, а также внесения поправок?	☐	☐	
8.	A/9.8.1	Знает ли Капитан какая информация по охране может быть представлена, в случае проверки судна надлежащим образом уполномоченным должностным лицом другого Договаривающегося правительства?	☐	☐	
9.	B/9.7.1	Установлены ли на судне задачи и обязанности всех членов судового персонала, выполняющих обязанности по охране?	☐	☐	
10.	B/9.7.6	Установлены ли на судне процедуры по обеспечению своевременного представления докладов о нарушении мер охраны?	☐	☐	
11.	B/9.16.7	Проведены ли на судне дополнительные инструктажи со всеми членами судового персонала в отношении выявления угрозы, передачи сообщений о подозрительных лицах, предметах или действиях и о необходимости повышения бдительности?	☐	☐	
12.	A/6.2	Обеспечила ли компания необходимую помощь капитану судна и ЛКС в выполнении задач по охране?	☐	☐	
12.1		Имеются ли на судне Сборники Циркуляров/Резолюций ИМО, относящиеся к охране?	☐	☐	
12.2		Учебные пособия	☐	☐	
13.	A/5 B/9.52	Составлялись ли Декларации об охране?	☐	☐	
13.1		Установлены ли на судне процедуры по обработке запросов портового средства относительно оформления Декларации об охране(ДО) и в каких случаях судно запрашивает ДО?	☐	☐	
14.		Посещало ли судно порты с повышенным уровнем охраны?	☐	☐	
14.1		Если «ДА» - имеются ли в наличии документы от Администрации флага о подтверждении установления соответствующего уровня охраны на судне?	☐	☐	
15.		Направлялась ли информация об охране в порты захода?	☐	☐	

Продолжение Приложения В / Continuation of Appendix C

16.	A/7.2.2	Осуществляется ли на судне Контроль доступа на судно?	☐	☐	
16.1		Контролируется ли доступ на судно через:	☐	☐	
		* Трапы, аппарели, переходные мостики	☐	☐	
		* Бортовые иллюминаторы, окна, лацпорты	☐	☐	
		* Швартовные тросы, якорные цепи, краны, грузоподъемные устройства	☐	☐	
17.	A/7.2.2	Соответствуют ли средства контроля доступа на судно требованиям, указанным в ПОС, для уровней охраны 1 и 2?	☐	☐	
18.	B/9.15	Установлена ли на судне периодичность досмотра, включая выборочный досмотр, всех людей, желающих пройти на судно?	☐	☐	
19.	B/9.14.4	Установлены ли на судне процедуры для отделения прошедших проверку людей и их личных вещей от еще не прошедших проверки людей и их личных вещей?	☐	☐	
19.	B/9.11	Установлены ли на судне способы идентификации посетителей?	☐	☐	
19.1		Если «ДА», перечислить какие способы идентификации посетителей применяются:			
		* Проверка удостоверения личности, паспорта			
		* Выдача персональных идентификационных карточек			
		*			
		*			
20.	A/9.4.6	Установлены ли судне процедуры эвакуации в случае угрозы, затрагивающей охрану, или нарушений мер охраны?	☐	☐	
УЧАСТКИ ОГРАНИЧЕННОГО ДОСТУПА (УОД)					
21.	B/9.19	Установлена ли на судне процедура контроля прохода на участки ограниченного доступа, исключающая нахождение в них неуполномоченных на то лиц?	☐	☐	
21.1		Если «ДА», перечислить меры контроля:			
		*			
		*			
		*			
22.		Осуществляется ли регистрация проверок УОД?	☐	☐	
23.		Ведется ли регистрация и учет выдачи ключей от УОД?	☐	☐	
24.	B/9.20	Имеются ли на судне четкие обозначения всех участков ограниченного доступа (на русском и английском языках)?	☐	☐	
25.	B/9.22	Какие из указанных ниже мер охраны применяются к участкам ограниченного доступа на судне?			
		* Запирание или перекрытие мест доступа	☐	☐	
		* Использование средств наблюдения	☐	☐	
		* Выставление постов охраны или патрулей	☐	☐	
		* Использование автоматических устройств обнаружения несанкционированного проникновения для оповещения судового персонала о несанкционированном доступе	☐	☐	
		*	☐	☐	
26.	B/9.23	Какие из указанных ниже дополнительных мер охраны применяются к участкам ограниченного доступа на судне?			
		* Установление районов ограниченного доступа, примыкающих к УОД	☐	☐	

Продолжение Приложения В / Continuation of Appendix C

		• Непрерывная проверка работоспособности средств наблюдения	☐	☐	
		• Выделение дополнительного персонала для охраны и обхода участков ограниченного доступа	☐	☐	
		•	☐	☐	
27.	B/9.42	Какие из указанных ниже средств контроля установлены на судне для наблюдения за обстановкой на судне и за районами вокруг судна?	☐	☐	
		• Освещение	☐	☐	
		• Автоматические устройства обнаружения несанкционированного проникновения и средства наблюдения	☐	☐	
		• Вахтенные, охранники и палубные дозорные, включая патрули	☐	☐	
		•	☐	☐	
28.	B/9.47	Какие из указанных ниже дополнительных мер охраны установлены для усиления процесса контроля и наблюдения?			
		• Увеличение периодичности и тщательности проведения охраняющих дозоров	☐	☐	
		• Увеличение площади и интенсивности освещения или применение оборудования охраны и наблюдения	☐	☐	
		• Выделение дополнительного персонала для наблюдательных постов	☐	☐	
		• Обеспечение координации действий со шлюпочными дозорами на воде, а также пешими или моторизованными патрулями на берегу, если они предусмотрены	☐	☐	
		•	☐	☐	
29.	A/7.2.6	Контролируется ли доступ к аварийному/резервному оборудованию	☐	☐	
30.	B/9.27	Проводится ли проверка целостности груза, включая проверку пломб во время обработки груза?	☐	☐	
		• До погрузки	☐	☐	
		• Во время погрузки	☐	☐	
31.		Ведутся ли записи о таких проверках?	☐	☐	
32.	B/9.27.2	Проводится ли проверка груза на соответствие грузовым документам?	☐	☐	
33.	B/9.28	Какие из указанных ниже мер охраны применяются во время проверки груза?			
		• Визуальный осмотр	☐	☐	
		• Физический осмотр	☐	☐	
		• Сканирующее или детекторное оборудование	☐	☐	
		• Другие механические устройства	☐	☐	
		• Использование собак	☐	☐	
		•	☐	☐	
34.	B/9.30	Какие из указанных ниже дополнительных мер охраны применяются во время обработки груза?	☐	☐	
		• Более тщательная проверка груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений	☐	☐	

Продолжение Приложения В / Continuation of Appendix C

		• Более тщательная проверка документов на груз для избежания погрузки не предназначенного для перевозки груза	☐	☐	
		• Более частая и тщательная проверка упаковки и пломб	☐	☐	
35.		Кто на судне является ответственным лицом за выполнение охранных мер при обработке груза?			
36.		Кто на судне осуществляет контроль за операциями с судовыми запасами?			
37.	B/9.7.7	Выполняются ли на судне процедуры по составлению, ведению и обновлению перечня любых перевозимых на судне опасных грузов или вредных веществ с указанием их расположения?	☐	☐	
ВЕДЕНИЕ ОТЧЕТНЫХ ДОКУМЕНТОВ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ОТНОСЯЩЕЙСЯ К ОХРАНЕ					
38.	A/10.1.1	О проводимой подготовке, учениях и занятиях:	☐	☐	
39.	A/10.1.2	Об угрозе нарушения охраны и происшествиях, связанных с охраной	☐	☐	
40.	A/10.1.3	О нарушениях охраны	☐	☐	
41.	A/10.1.4	Об изменениях уровня охраны.	☐	☐	
42.		Наличие составленных Деклараций об охране	☐	☐	
43.		О регистрации портов захода	☐	☐	
44.	A/10.1.5	О поступающих сообщениях, имеющих отношение к охране судна.	☐	☐	
45.	A/10.1.6	О внутренних аудиторских проверках и пересмотрах деятельности по охране. Дата последней проверки.	☐	☐	
46.	A/10.1.7	О периодическом пересмотре Оценки охраны судна Дата последнего пересмотра	☐	☐	
47.	A/10.1.8	О периодическом пересмотре Плана охраны судна Дата последнего пересмотра	☐	☐	
48.	A/10.1.9	О внесении каких-либо поправок в Плану Дата внесения последних изменений	☐	☐	
49.	A/10.1.10	О техническом обслуживании, калибровке и проверках охранного оборудования, если оно имеется, включая проверки судовой системы тревожного оповещения	☐	☐	
50.	A/10.2	Ведутся ли указанные выше записи на русском и английском языках?	☐	☐	
51.	A/10.4	Защищены ли записи от несанкционированного доступа и разглашения?	☐	☐	
ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ (ДЛК)					
52.	A/11.1	Назначено ли ДЛК, ответственное за охрану?	☐	☐	
53.	A/13.1	Прошло ли ДЛК, ответственное за охрану соответствующее обучение по охране в признанных Администрацией флага учебных заведениях?	☐	☐	
54.		Имеются ли на судне информация для круглосуточной связи с ДЛК?	☐	☐	
55.		Имеются ли документальные подтверждения проведенных внутренних аудитов системы охраны судна?	☐	☐	
56.		Обеспечивает ли ДЛК нормативными, справочными и учебными материалами ЛКС для проведения соответствующего обучения персонала судна по охране?	☐	☐	
57.	A/13.5	Обеспечивает ли ДЛК капитана/ЛКС информацией об уровне охраны портов захода?	☐	☐	

Продолжение Приложения В / Continuation of Appendix C

58.	A/13.5	Проводит/принимает ли участие ДЛК в учениях, занятиях экипажа по охране?	☐	☐	
59	A/11.2.11	Контролирует ли ДЛК согласованность действий экипажа при выполнении обязанностей по охране и безопасности мореплавания?	☐	☐	
ЛИЦО КОМАНДНОГО СОСТАВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ (ЛКС)					
60.	A/12.1	Назначено ли лицо командного состава судна, ответственное за охрану (ЛКС)?	☐	☐	
61.	A/13.1	Прошло ли лицо командного состава судна, ответственное за охрану соответствующее обучение по охране в признанных Администрацией флага учебных заведениях?	☐	☐	
ЭКИПАЖ					
62.	A/13.3	Понимает ли судовой персонал, имеющий обязанности по охране, свою роль в выполнении мероприятий по охране в соответствии с Планом охраны судна?	☐	☐	
63.	B/9.14.8	Проведены ли на судне инструктажи со всеми членами судового персонала по вопросам охраны, касающиеся возможных видов угрозы, порядка информирования о подозрительных лицах, предметах или действиях, а также необходимости проявлять бдительность?	☐	☐	
64.	B/1.15	Имеются ли на судне сведения о том, кто отвечает за принятие решений о найме экипажа судна, а также за принятие решений по различным аспектам использования судна?	☐	☐	
65.	B/6.3	Представлена ли эта информация на русском и английском языке?	☐	☐	
66.	C74/Гл.XI -1/Пр.5	Имеется ли на судне журнал(ы) непрерывной регистрации истории судна?	☐	☐	
67.		Имеется ли на судне подшивка журналов непрерывной регистрации истории судна?	☐	☐	
68.	C74/Гл.XI -1/Пр.3	Нанесен ли опознавательный ИМО номер судна в соответствии с требованиями?	☐	☐	

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ			**ДА**	**НЕТ**	
69.	A/9.4.15	Установило ли судно процедуры по обеспечению проверок, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего установленного на судне охранного оборудования?	☐	☐	
70.	A/9.4.16	Определена ли периодичность испытаний или калибровки всего установленного на судне охранного оборудования?	☐	☐	
71.	A/9.4.17	Указаны ли места, где находятся посты приведения в действие судовой системы тревожного оповещения?	☐	☐	
72.	A/9.4.18	Имеются ли процедуры, инструкции и рекомендации по использованию судовой системы тревожного оповещения, включая испытание, включение, выключение и возврат в исходное положение, а также ограничение подачи ложных сигналов тревоги?	☐	☐	
	C74/Гл.XI -2/Пр.6	Протестирована и функционирует ли судовая система тревожного оповещения (ССТО)?	☐	☐	Если «НЕТ» указать причину
	C74/Гл.V/ Пр.19.2	Находится ли автоматическая идентификационная система (АИС) в рабочем состоянии?	☐	☐	Если «НЕТ» указать причину

Названия	Дата выдачи	Дата следующего ежегодного освидетельствования	Дата окончания действия	Кем выдано
Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию (пассажирское свидетельство)				
Свидетельство об управлении безопасностью (СВУБ)				

Продолжение Приложения В / Continuation of Appendix C

		ДА	НЕТ	Примечание
1.	Обеспечена ли достаточная освещенность мест доступа на судно?	☐	☐	
2.	Обеспечена ли достаточная освещенность периметра судна в темное время суток?	☐	☐	
3.	Имеются ли в достаточном количестве переносные средства связи, используемые в целях охраны?	☐	☐	
4.	Выполняются ли меры охраны при взаимодействии судно-порт, судно-судно?	☐	☐	

На судне проведено следующее обучение экипажа по охране

№		Да	Дата проведения	Нет	Планируемая дата проведения
1.	Пиратство	☐		☐	
2.	Терроризм	☐		☐	
3.	Угроза минирования	☐		☐	
4.	Пожар/Взрыв	☐		☐	
5.	Досмотр посетителей, вещей, багажа	☐		☐	
6.	Проверка груза	☐		☐	
7.	Проверка помещений судна	☐		☐	

В ходе проверки судна были проведены следующие учения:	Замечания:

По результатам промежуточной проверки системы охраны т/х _____ на соответствие применимым требованиям СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС выявлено:

Всего замечаний:	

Полный перечень замечаний представлен в форме Ф 08/04.

Должностное лицо, выполнившее промежуточную проверку системы охраны судна

_____ (подпись) _____ (Фамилия)

Дата «_____» _____ 200___ г.

Приложение Г / Appendix D

Замечания, выявленные при проверке системы охраны судна / Remarks Revealed at Verification of the Ship Security System

Ф.08/04

ЗАМЕЧАНИЯ,
выявленные при проверке системы охраны судна

(Приложение к контрольному листу проверки системы охраны судна и связанного с ней охранного оборудования)

Данные о судне:

1. Название судна:		3. Тип судна	
2. ИМО номер:		4. Год постройки	

№ замечания	ОПИСАНИЕ ЗАМЕЧАНИЯ:	Ссылка на пункт Кодекса ОСПС

Ответственный за выполнение корректирующего действия Должность, Ф.И.О.		Срок устранения замечания

№ замечания	ОПИСАНИЕ ЗАМЕЧАНИЯ:	Ссылка на пункт Кодекса ОСПС

Ответственный за выполнение корректирующего действия Должность, Ф.И.О.		Срок устранения замечания

№ замечания	ОПИСАНИЕ ЗАМЕЧАНИЯ:	Ссылка на пункт Кодекса ОСПС

Ответственный за выполнение корректирующего действия Должность, Ф.И.О.		Срок устранения замечания

№ замечания	ОПИСАНИЕ ЗАМЕЧАНИЯ:	Ссылка на пункт Кодекса ОСПС

Ответственный за выполнение корректирующего действия Должность, Ф.И.О.		Срок устранения замечания

Морской эксперт
Российского морского регистра судоходства
по охране: _____ (подпись) _____ (Фамилия)

Дата «_____» _____ 200__ г.

Лист _____ / Листов _____

10 Особенности национальных требований Сен Винсента и Гренадин / Features of Saint Vincent and the Grenadines national requirements

10.1 РС уполномочен как одобрять План охраны судна, так и освидетельствовать систему его охраны. Эти работы выполняются по заявке(-ам) Компании (ф. 8.4.5). При положительных результатах оформляются Письмо об одобрении ПОС, а также Краткосрочное / Временное СвОС.

10.1 RS is authorized both to approve the Ship Security Plan and to verify the ship security system. These works are carried out under the Company Request(-s) (f. 8.4.5). At positive results the Letter of SSP Approval and Short Term / Interim ISSC are to be issued.

10.2 Отчет об одобрении / освидетельствовании (ф. 8.4.9) после проверки в Подразделении РС без задержек средствами оперативной связи направляется в Главное управление РС.

10.2 The Approval / Verification Report (f. 8.4.9) after checking in RS Location's is submitted to RS Head Office without delays by means of operative communication.

10.3 ГУР, после рассмотрения отчета и принятия решения относительно подтверждения результатов выполненных работ направляет в Администрацию Сен Винсента и Гренадин:

- копию выданного Краткосрочного / Временного СвОС, при положительных результатах;
- копию отчета, при отрицательных результатах.

10.3 After consideration of the Report and the decision taken concerning confirmation of the performed works results the RHO directs to the Administration of Saint Vincent and the Grenadines the following:

- copy of the issued Short Term / Interim ISSC at positive results;
- copy of the Report at negative results.

10.4 Полносрочное СвОС выдает Администрация Сен Винсента и Гренадин на основании запроса Компании.

10.4 Full Term ISSC is issued by Saint Vincent and the Grenadines Administration on basis of Company Request.

11 Особенности национальных требований Эстонии / Features of the national requirements of Estonia

11.1 Ниже приводятся наиболее существенные положения циркуляра по ОСПС, изданного Морской администрацией Эстонии (МАЭ).

11.1.1 **Указания по разработке и одобрению Плана охраны судна**

Каждое судно должно иметь одобренный План охраны судна, разработанный на основе оценки охраны судна и предусматривающий три уровня охраны.

Компания должна нести ответственность за подготовку и представление Плана охраны судна на одобрение.

План охраны судна должен быть написан на рабочем языке или рабочих языках судна.

Если английский язык не используется как рабочий или он не включен в рабочие языки судна под флагом Эстонии, План охраны судна должен сопровождаться переводом на английский язык.

План охраны судна на рабочем языке или рабочих языках и перевод Плана охраны судна должны быть одобрены Морской администрацией Эстонии или одной из признанных организаций по охране.

Морская администрация Эстонии или признанная организация по охране от имени Морской администрации Эстонии должна одобрить План охраны судна.

Морская администрация Эстонии или признанная организация по охране не должны участвовать в подготовке Плана охраны судна или выполнении оценки охраны судна, на основе которой был подготовлен План охраны судна.

11.1.2 **Указания по заполнению Декларации об охране**

Декларация об охране заполняется:

- должностным лицом портового средства, ответственным за охрану, и капитаном судна или лицом командного состава, ответственным за охрану;

11.1 The most essential positions of the ISPS circular issued by the Estonian Maritime Administration (EMA) are resulted below.

11.1.1 **Guidelines for the development and approval of the ship security plan**

Each ship shall have an approved ship security plan, which is developed on the basis of ship security assessment and which provides three security levels.

The Company shall be responsible for preparing and for the submission for approval of the ship security plan.

The ship security plan shall be written in the working language, or working languages, of the ship.

If the working language, or the working languages, used is not English, the translation of the ship security plan into English shall be added on the ships flying the flag of Estonia.

The ship security plan in the working language, or working languages and the translation of the ship security plan shall be approved by Estonian Maritime Administration or by the one recognized security organization.

The Estonian Maritime Administration, or recognized security organization on behalf of the Estonian Maritime Administration, shall approve the ship security plan.

The Estonian Maritime Administration, or the recognized security organization, shall not be involved with the preparation of the security plan concerned or carrying out of the ship security assessment, based on which the ship security plan was prepared.

11.1.2 **Guidelines for completion of a Declaration of Security**

Declaration of Security is completed by:

- port facility security officer and ship master or ship security officer;

- капитаном судна или лицом командного состава, ответственным за охрану, а также капитаном или лицом командного состава, ответственным за охрану, другого судна, с которым данное судно взаимодействует.

- ship master or ship security officer and another ship master or ship security officer, with the ship is interfacing.

Декларация об охране должна заполняться по форме, одобренной Морской администрацией Эстонии.

Declaration of Security must be completed in the form approved by Estonian Maritime Administration.

Судно должно потребовать заполнения Декларации об охране в следующих случаях:

A ship must request the completion of a Declaration of Security on the following occasions:

1) на судне установлен более высокий уровень охраны, чем в портовом средстве;

1) the ship is operating at a higher security level than the port facility;

2) на судне установлен более высокий уровень охраны, чем на другом судне, с которым оно взаимодействует;

2) the ship is operating at a higher security level than another ship it is interfacing with;

3) судно взаимодействует с другим судном, от которого не требуется наличия и выполнения одобренного Плана охраны судна;

3) the ship is conducting ship-to-ship activities with another ship not required to have and implement an approved ship security plan;

4) у портового средства нет одобренного Плана охраны портового средства;

4) the port facility does not have an approved security plan;

5) возникла угроза охране или произошел инцидент, связанный с охраной, в отношении судна или портового средства;

5) there has been a security threat or security incident involving the ship or the port facility;

6) судно находится в портовом средстве, от которого не требуется наличия и выполнения одобренного Плана охраны портового средства;

6) the ship is at a port facility which is not required to have and implement an approved port facility security plan;

7) если это предписано Морской администрацией Эстонии;

7) if it is required by Estonian Maritime Administration;

8) если лицо командного состава, ответственное за охрану, или капитан судна сочтет это необходимым.

8) if it is deemed to be necessary by ship security officer or ship master.

Рекомендуется избегать заполнения Деклараций об охране в иных случаях (например, при одинаковых уровнях охраны судна и портового средства).

It is recommended to avoid completion of Declarations of Security on other occasions (e.g. in case of similar security levels of the ship and the port facility).

При необходимости, представитель судна может обратиться за разъяснениями в Морскую администрацию Эстонии.

If necessary, the representative of the ship may turn to Estonian Maritime Administration for guidance.

Представитель судна должен незамедлительно уведомить Координационный центр Морской администрации Эстонии при отказе в заполнении Декларации об охране.

The representative of the ship shall notify the Coordination Centre of Estonian Maritime Administration immediately of the refusal of completion the Declaration of Security.

Способы связи с Координационным центром Морской администрации Эстонии:

Телефон: +372 620 5665, факс: +372 620 5666, электронная почта: gost.e-ecolog.ru

Если имеется требование о постоянном заполнении деклараций об охране (например, в отношении регулярных заходов судов, регулярных операций по буксировке и бункеровке), декларации могут быть выданы сроком на 6 месяцев.

В случае изменения информации, приведенной в Декларации, следует заполнить новую Декларацию. Представитель судна может обратиться в Морскую администрацию Эстонии за дополнительными указаниями по заполнению долгосрочных деклараций об охране.

Перед заполнением Декларации об охране на более высокий уровень охраны представитель судна должен уведомить об этом Координационный центр Морской администрации Эстонии.

На судах следует хранить последние 10 Деклараций об охране.

11.1.2 **Указания по информированию об инцидентах, связанных с охраной**

На судах должны иметься системы сообщений об инцидентах, связанных с охраной, детально описанные в Плане охраны судна. Такие системы должны предусматривать два аспекта сообщений об инцидентах:

возможность судового персонала сообщать об инцидентах, связанных с охраной, лицу командного состава, ответственному за охрану;

возможность лиц командного состава, ответственных за охрану, и должностных лиц компании, ответственных за охрану, сообщать об инцидентах, связанных с охраной, должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, Морской администрации Эстонии и иным компетентным органам (например, Полицейскому управлению Эстонии, Управлению по спасательным операциям Эстонии).

The contact details of the Co-ordination Centre of Estonian Maritime Administration:

Phone: +372 620 5665 Fax: +372 620 5666
E-mail: gost.e-ecolog.ru

If there is a requirement for continuous completion of the Declarations of Security (e.g. with respect to regular services, regular towage and bunkering operations) the validity of declarations may be established for 6 months.

If the information included in the Declaration changes, a new Declaration shall be completed. The representative of the ship may turn to Estonian Maritime Administration for additional guidance on the completion of long-term Declarations of Security.

Before completion of the Declaration of Security on a higher security level, the representative of the ship shall notify Co-ordination Centre of Estonian Maritime Administration thereof.

The ships shall keep the last 10 the Declarations of Security.

11.1.2 **Guidelines for security incident reporting**

Ships are required to have security incident reporting systems in place, which must be detailed in the Ship Security Plan. These systems must cover two aspects of incident reporting:

Enabling ship board personnel to report security incidents to the ship security officer;

Enabling ship security officers and company security officers to report security incidents to the port facility security officer, to Estonian Maritime Administration and other relevant authorities (e.g. Estonian Police Board, Estonian Rescue Board)

Поскольку Морская администрация Эстонии является компетентным органом по охране на море, занимается охраной на море и выполняет функции Администрации по охране судов и портовых средств, исключая установление уровней охраны, ниже перечисляются инциденты, связанные с охраной, о которых помимо компетентных органов следует сообщать Морской администрации Эстонии. В дополнение, см. схему "Сообщение об инцидентах, связанных с охраной".

As the Estonian Maritime Administration is competent authority for maritime security and focal point for maritime security and is fulfilling the Administration functions regarding ships and port facilities security, except for setting the security levels, we hereby list a security incidents which must be informed, in addition to the relevant authorities, to Estonian Maritime Administration. In addition, see scheme "Reporting the security incidents".

Предупреждение о взрывном устройстве

Bomb warnings

Если предупреждение о взрывном устройстве сочтено серьезным, и начаты действия по поиску или эвакуации, об этом следует немедленно сообщить Морской администрации Эстонии. Если угроза взрыва не представляется вероятной, немедленного уведомления не требуется.

If a bomb warning is considered credible, and action such as search or evacuation is initiated, it must be informed to Estonian Maritime Administration immediately. In the case of a bomb threat that is not considered credible, immediate notification is not required.

Должны сохраняться все записи о каждом инциденте для возможной будущей его оценки.

There must be retained a full record of each incident to inform possible future evaluation.

Инциденты, о которых известно СМИ

Incidents of which the media are aware

Если об инциденте или происшествии сообщают или предполагается, что могут сообщить средства массовой информации, Морскую администрацию Эстонии следует уведомить немедленно.

If the media become aware, or are believed to be aware, of an incident or occurrence, it is important that Estonian Maritime Administration is notified immediately.

Обнаружение взрывчатых веществ

Discovery of explosives

При обнаружении взрывчатых веществ на борту судна следует немедленно известить Морскую администрацию Эстонии.

Where there is discovery of explosives on board of the ship, this must be reported to Estonian Maritime Administration immediately.

Обнаружение огнестрельного оружия и боеприпасов

Discovery of firearms and ammunition

Если обнаружено огнестрельное оружие или боеприпасы, и есть основания полагать, что их перевозка угрожает безопасности пассажиров, экипажа или судна, и предприняты надлежащие действия, об этом в 24 часа следует сообщить Морской администрации Эстонии.

Where the discovery of firearms or ammunition involves suspicion that their carriage was intended for the purpose of endangering passengers, crew or the ship, and further action is initiated, this must he reported to Estonian Maritime Administration within 24 hours.

Обнаружение составных частей взрывного устройства

Discovery of explosives component parts

Этот тип инцидента подразумевает обнаружение составных частей взрывного устройства, таких как детонатор. По очевидным причинам батарейки не должны считаться составной частью взрывного устройства, если нет его иных частей.

This incident type includes the discovery of the component parts of an explosive device such as the detonator. For obvious reasons batteries are not considered to be a part of an explosive device unless there are other components present.

Если такие части обнаружены, и есть повод полагать, что их перевозка угрожает безопасности пассажиров, экипажа или судна, и предпринимаются определенные действия (например, со стороны Полицейского управления Эстонии, Управления по спасательным операциям Эстонии), об этом в 24 часа следует сообщить Морской администрации Эстонии.

Where the discovery of such components involves suspicion that their carriage was intended for the purpose of endangering passengers, crew or the ship, and further action is initiated (e.g. Estonian Police Board, Estonian Rescue Board), this should be reported to Estonian Maritime Administration within 24 hours.

Несанкционированный доступ на участки ограниченного доступа

Unauthorised access to Restricted Areas

Этот тип инцидента относится ко всем случаям несанкционированного доступа на участок ограниченного доступа на судне.

This incident type covers all cases when an individual gains an unauthorised access to a Restricted Area within the ship.

Если несанкционированный доступ дает основания полагать, что он представляет угрозу безопасности пассажиров, экипажа или судна, и предприняты определенные действия, об этом следует немедленно сообщить Морской администрации Эстонии.

Where an unauthorised access involves suspicion that the access was intended for the purpose of endangering passengers, crew or the ship, and further action is initiated, this must be reported to Estonian Maritime Administration immediately.

Угон судна

Hijack

Об угоне любого судна следует немедленно сообщить Морской администрации Эстонии.

The hijack of any ship must be reported to Estonian Maritime Administration immediately.

Прочие инциденты, связанные с охраной

Other security incidents

Если лицо командного состава, ответственное за охрану, или должностное лицо компании, ответственное за охрану, сочтет нужным сообщить Морской администрации Эстонии о любом ином инциденте, связанном с охраной, это делается по его усмотрению.

If ship security officer, or company security officer, considers it necessary to inform Estonian Maritime Administration from any other security incident, then this must be done as their consider appropriate.

Схема "Сообщение об инцидентах, связанных с охраной"

Scheme "Reporting the security incidents"

Если требуется немедленно сообщить об инциденте, связанном с охраной, Координационный центр Морской администрации Эстонии сначала уведомляют по телефону, затем по факсу или электронной почте. Об инцидентах, о которых следует сообщать в 24 часа, Координационный центр можно информировать только по факсу или электронной почте.

When immediate notification of a security incident is required, then Co-ordination Centre of Estonian Maritime Administration must be informed at first by phone and then by fax or e-mail. Incidents, which require notification within 24 hrs, the Co-ordination centre may be informed only by fax or e-mail.

Если уведомление направляется по адресу электронной почты Координационного центра: gost.e-ecolog.ru , его также следует послать по адресу: gost.e-ecolog.ru

When notification is made by e-mail to the Co-ordination Centre e-mail: gost.e-ecolog.ru , it is also required to sent notification to e-mail: gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru

Тип инцидента / Incident type	**Немедленное уведомление / Immediate Notification**	**Уведомление в 24 часа / Notification within 24 Hrs**
Серьезное предупреждение о взрывном устройстве / Serious bomb warnings	X	
Обнаружение взрывчатых веществ / Discovery of explosives	**X**	
Инциденты, о которых известно СМИ / Incidents of which media are aware	**X**	
Обнаружение огнестрельного оружия и боеприпасов / Discovery of firearms and ammunition		**X**
Обнаружение составных частей взрывного устройства / Discovery of explosives component parts		**X**
Угон судна / Hijack	**X**	
Несанкционированный доступ на участки ограниченного доступа / Unauthorised assess to restricted areas	**X**	
Прочие инциденты / Other incidents	По своему усмотрению / As consider appropriate	

Координационный центр Морской администрации Эстонии:

Телефон: +372 620 5665, факс: +372 620 5666,

электронная почта: gost.e-ecolog.ru .

Co-ordination Centre of Estonian Maritime Administration:

Phone +372 620 5665, Fax +372 620 5666

e-mail: gost.e-ecolog.ru

11.1.3Указания по подготовке персонала, учениям и занятиям

Для обеспечения эффективного выполнения Плана охраны судна, учения должны проводиться, как минимум, один раз в три месяца с учетом типа судна, изменений в составе персонала судна, посещаемых портовых средств и других обстоятельств.

Кроме того, в случаях замены более 25 % судового персонала лицами, которые в течение последних 3 месяцев не принимали участия в каких-либо учениях на данном судне, учения должны проводиться в течение одной недели с даты такой замены.

Различные типы занятий с возможным участием должностных лиц компании, ответственных за охрану, должностных лиц портовых средств, ответственных за охрану, представителей соответствующих властей и лиц командного состава, ответственных за охрану судна, следует проводить, как минимум, один раз в календарный год с промежутками не более 18 месяцев между занятиями.

На этих занятиях следует отрабатывать связь, координацию действий, обеспечение ресурсами и принятие контрмер. Эти занятия могут быть:

1) полномасштабными и в реальных условиях;

2) с использованием тренажеров или в виде семинара;

3) объединены с другими проводимыми занятиями, такими как занятия по поиску, спасению или принятию ответных мер в чрезвычайных ситуациях.

11.1.3Guidelines for training, drills and exercises

To ensure effective implementation of the ship security plan, drills should be conducted at least once every three months, taking account of the type of ship, changes in ship's personnel, port facilities visited and other circumstances.

In addition, in cases where more than 25 percent of the ship's personnel have been changed, at any one time, with personnel that have not previously participated in any drill on that ship within the last 3 months, a drill should be conducted within one week of the change.

Various types of exercises, which may include participation of company security officers, port facility security officers, representatives of relevant authorities and ship security officers, shall be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises.

These exercises should test communications, coordination, resource availability, and response measures. These exercises may be:

1) full-scale and live;

2) table-top simulations or seminar;

3) combined with other exercises held, such as search, rescue or emergency response exercises.

ЧАСТЬ IX. Проверки. Контроль / PART IX. Verifications. Checking

1 Общий контроль над освидетельствованием охраны судов осуществляется начальником службы УБО РС.

2 Контроль проведения освидетельствования охраны судов проводится в управляемых условиях и, в соответствии с требованиями настоящей Системы, осуществляется на выборочной основе ежегодно при внутренних проверках качества.

1 Verification of the ship security is controlled in general by the RS Head of Safety and Security Management Verification Division.

2 The fact that verification of the ship security is performed under controlled conditions and in compliance with the requirements of the System is to be verified on a selective basis annually during internal quality audits.

ЧАСТЬ X. Ресурсы / PART X. Resources

1 Для выполнения требований настоящей Системы должны выделяться необходимые материальные и финансовые ресурсы.

1 Necessary material and financial resources are be provided to fulfill the requirements of the System.

ЧАСТЬ XI. Распределение ответственности и полномочий / PART XI. Responsibility. Authorities

1 Обязанности РС

1.1 РС отвечает за обеспечение того, чтобы процесс освидетельствования и одобрения были выполнены в соответствии с данным документом и применимыми требованиями Администрации.

1.2 РС отвечает за своевременную передачу Администрации отчета об освидетельствовании, если это требуется.

При этом:

2 Ответственность и полномочия персонала РС

2.1 Генеральный директор:

1) утверждает настоящий документ;

2) определяет общую политику РС, основные направления и необходимость освидетельствования охраны судов;

3) определяет и устанавливает возможность обеспечения ресурсами, необходимыми для внедрения, поддержания и непрерывного повышения эффективности данного процесса.

2.2 Первый заместитель генерального директора РС (031):

1) осуществляет координацию и контроль процесса освидетельствования охраны судов;

2) несет ответственность за осуществление общей политики РС при освидетельствовании охраны судов и непрерывное совершенствование системы освидетельствований для ее поддержания на современном уровне.

2.3 Начальник службы УБО РС:

1) осуществляет методическое руководство и координацию работ в системе РС по освидетельствованию охраны судов;

1 Responsibilities of RS

1.1 RS is responsible for ensuring that the verification and certification process is performed in accordance with this document and relevant Administration requirements.

1.2 RS is responsible for submitting the verification report to the Administration, if required, in a timely manner.

In this connection:

2 Responsibility and authorities of the RS personnel

2.1 General Director:

1) aprroves this document;

2) defines the RS overall policy, identifies principal fields and needs in verification of the ship security;

3) determines and establishes an opportunity of maintenance by resources necessary for introduction, maintenance and continuous increase of efficiency of the given process.

2.2 The RS Senior Vice-General Director (031):

1) coordinates and controls the process of verification of the ship security;

2) bears responsibility for execution of the RS overall policy in verification of the ship security and for the continual improvement system of the verification at up-to date level.

2.3 The RS Head of Safety and Security Management Verification Division:

1) executes methodical quidance and co-ordination of works in the RS verification of the ship security;

2) несет ответственность за своевременность разработок и корректировок нормативных документов по данному процессу, объективность анализа отчетных документов и обоснованность представляемых руководству РС предложений по совершенствованию системы освидетельствований на современном уровне;

2) bears responsibility for timely development and updating of normative documents on the process, for objectivity of the analysis of the reporting records and validity of the suggestions on improvement of the RS verification system at the up-to-date level submitted to the RS top management;

3) проводит анализ деятельности РС по освидетельствованию охраны судов в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС.

3) carries out the analysis of the RS activity of the ship security certification according to the requirements of ISPS Code.

2.4 Начальник подразделения РС:

2.4 Head of the RS Location:

1) обеспечивает практическое выполнение персоналом подразделения РС требований настоящего документа;

1) provides practical fulfillment by the personnel of the RS Location of the requirements of this document.

2) если по результатам проведенного освидетельствования охраны судна были выявлены несоответствия / недостатки, начальнику подразделения РС следует обеспечить:

2) if non-compliances / failures were revealed by results of the ship security verification carried out, the Head of RS Location shall ensure:

- контроль представления компанией отчета о выполнении корректирующих действий в установленные сроки и в соответствии с согласованным планом;
- the control of submitting by the Company the report of implementation of the remedial action plan in set time and according to the agreed plan;
- анализ полученных от компании сведений о выполнении корректирующих действий;
- review of the information received from the Company on implementation of the remedial action plan;
- направление в ГУР информации о результатах анализа для принятия решения о снятии оперативного контроля в отношении выставленных недостатков.
- forwarding of the information on the results of the review to RHO with the aim of taking decision to stop monitoring of the failure report.

2.5 Обязанности эксперта.

2.5 Responsibilities of the auditor.

2.5.1 Эксперт несет ответственность за:

2.5.1 The auditor is responsible for:

- проведение порученного освидетельствования эффективно и результативно;
- carrying out the assigned verification effectively and efficiently;
- выполнение применимых требований и других соответствующих указаний;
- complying with applicable requirements and other appropriate directives;
- указание в отчете любых существенных обстоятельств, которые препятствовали проведению освидетельствования;
- noting in the report any major obstacles encountered in performing the verification;
- организацию специального технического содействия, необходимого для выполнения условий соответствия;
- organizing special technical assistance required to fulfill the compliance requirements;
- информирование о результатах освидетельствования в ясной, убедительной форме и без неоправданных задержек.
- reporting the verification results clearly, conclusively and without any undue delay.

2.5.2 Если по результатам освидетельствования охраны судна было выявлено хотя бы одно несоответствие / недостаток, эксперт информирует ответственных представителей руководства судна (капитана, ЛКС или ДЛК, если применимо) об установленном в РС порядке действий в отношении таких несоответствий / недостатков.

2.6 Вовлеченный в процесс персонал должен обеспечить конфиденциальность документов, относящихся к освидетельствованию, и благоразумно относиться к предоставленной информации.

2.5.2 If even one non-compliance / failure was revealed by results of the ship security verification, the Auditor informs the responsible representatives of the ship management (Master, SSO or CSO, if applicable) about the order established in RS of actions in respect of these non-compliances / failures.

2.6 Personnel involved shall ensure confidentiality of documents pertaining to the certification and treat privileged information with discretion.

ЧАСТЬ XII. Отчетные документы / PART XII. Records

1 Следующие документы подлежат хранению в подразделениях ГУР и РС:

1.1 Заявка на одобрение Плана охраны судна / на освидетельствование охраны судна и Лист опроса относительно соответствия Плана охраны судна (ПОС) требованиям Кодекса ОСПС;

1.2 Поручение на освидетельствование охраны судна / на одобрение ПОС;

1.3 копия Отчета об одобрении Плана охраны судна / об освидетельствовании охраны судна;

1.4 копия Письма об одобрении Плана охраны судна, оформленного при положительных результатах его рассмотрения;

1.5 копия Международного свидетельства об охране судна (форма 8.4.3-1) / Временного международного свидетельства об охране судна (форма 8.4.4), оформленного экспертом при положительных результатах освидетельствования;

1.6 копия Международного свидетельства об охране судна (форма 8.4.3), оформленного в ГУР при положительных результатах рассмотрения соответствующих отчетов.

2 Перечень журналов, которые ведутся в электронном виде и входят в систему освидетельствования охраны судов.

1 The following records are kept in RHO and RS divisions:

1.1 Request for the Ship Security Plan Approval / for the Ship Security Verification and Questionnaire on Conformity between Ship Security Plan (SSP) and the ISPS Code Requirements;

1.2 Authorisation for the ISPS Code Certification;

1.3 copy of Report on the Ship Security Plan Approval / on the Ship Security Verification;

1.4 copy of Letter of the Ship Security Plan Approval issued at positive results of its review;

1.5 copy of International Ship Security Certificate (form 8.4.3-1) / Interim International Ship Security Certificate (form 8.4.4) issued by the auditor at positive results of ship security verification;

1.1 copy of International Ship Security Certificate (form 8.4.3) issued by RHO at positive results of consideration of appropriate reports.

2 List of Record Books keeping an electronic form and presented in Ship Security Certification System.

Идентификатор / Identifier	Название / Name
041-32.01	Журнал регистрации заявок / Request's Record Book
041-32.02	Журнал регистрации поручений / Authorisation's Record Book
041-32.03	Журнал регистрации отчетов / Report's Record Book
041-32.04	Журнал регистрации Писем об одобрении ПОС / Record Book of Letter of SSP Approval
041-32.05	Журнал регистрации СвОС / Record Book of ISSP

3 Перечень форм РС, которые входят в систему освидетельствования охраны судов.

3 List of RS Forms presented in Ship Security Certification System.

Идентификатор / Identifier	Название / Name
8.4.3	Международное свидетельство об охране судна / International Ship Security Certificate
8.4.3-1	Международное свидетельство об охране судна / International Ship Security Certificate
8.4.3-2	Свидетельство об охране судна / Ship Security Certificate
8.4.4	Временное международное свидетельство об охране судна / Interim International Ship Security Certificate
8.4.5	Заявка на одобрение Плана охраны судна / на освидетельствование охраны судна / Request for the Ship Security Plan Approval / for the Ship Security Verification
8.4.6	Лист опроса относительно соответствия Плана охраны судна (ПОС) требованиям Кодекса ОСПС / Questionnaire on Conformity between the Ship Security Plan (SSP) and the ISPS Code Requirements
8.4.6-2	Контрольный лист освидетельствования охраны судна / Checklist of the Ship Security Verification
8.4.6-4	Контрольный лист освидетельствования охраны судна для получения Временного СвОС / Checklist of the Ship Security Verification for Issue of Interim ISSC
8.4.6-5	Контрольный лист по анализу отчета оценки охраны судна, рассмотрению и одобрению Плана охраны судна на соответствие требованиям Кодекса ОСПС / Checklist of the Analysis of the Ship Security Assessment Report and the SSP Review and Approval for Compliance with the ISPS Code Requirements
8.4.7	Письмо об одобрении Плана охраны судна / Letter of the Ship Security Plan Approval
8.4.9	Отчет об одобрении Плана охраны судна / об освидетельствовании охраны судна / Report on the Ship Security Plan Approval / on the Ship Security Verification
8.4.23	Поручение на освидетельствование охраны судна/ на одобрение ПОС / Authorisation for the ISPS Code Certification

ЧАСТЬ XIII. Конфиденциальность / PART XIII. Confidentiality

1.1 Настоящий документ не является конфиденциальным и предоставляется любой заинтересованной стороне в соответствии с установленными процедурами.

1.1 This document is not a confidential and may be given to any interested party according to the established procedures.

gost.e-ecolog.ru