

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

РЕЗОЛЮЦИЯ 2 КОНФЕРЕНЦИИ

принята 12 декабря 2002 г.

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

КОНФЕРЕНЦИЯ

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

УЧИТЫВАЯ, что новая глава XI-2 Конвенции ссылается на Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) и требует от судов, компаний и портовых средств выполнения соответствующих требований части А Кодекса ОСПС (именуемого далее «Кодекс»), как указано в части А Кодекса,

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

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

1. ПРИНИМАЕТ Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), текст которого представлен в Приложении к настоящей резолюции;

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

ПРИЛОЖЕНИЕ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

ПРЕАМБУЛА

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

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

3 КБМ, на своей первой внеочередной сессии, проходившей также в ноябре 2001 года, организовал Межсессионную рабочую группу по охране на море с целью ускорения разработки и принятия соответствующих мер по охране. Первое заседание Межсессионной рабочей группы КБМ по охране на море состоялось в феврале 2002 года, результаты обсуждения были направлены на рассмотрение 75-й сессии КБМ в марте 2002 года, когда специальная Рабочая группа КБМ разработала далее эти предложения. На КБМ-75 был рассмотрен доклад этой Рабочей группы, и было рекомендовано продолжить работу в сентябре 2002 года на следующем заседании Межсессионной рабочей

группы КБМ. На 76-й сессии КБМ были рассмотрены итоги сессии Межсессионной рабочей группы КБМ, состоявшейся в сентябре 2002 года, и итоги состоявшегося в декабре 2002 года, непосредственно перед Дипломатической конференцией, заседания Рабочей группы КБМ в ходе КБМ-76; была согласована окончательная версия предложенных текстов для рассмотрения на Дипломатической конференции.

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

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

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

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

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

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

10 Ничто в данном Кодексе не должно истолковываться или использоваться таким образом, чтобы не соответствовать основным правам и свободам личности, предусмотренным

международными инструментами, особенно если это касается тружеников моря и беженцев, включая положения Декларации МОТ об основных принципах, правах и труде, также как и соответствующие международные трудовые стандарты, применимые к морякам и портовым рабочим.

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

Часть А

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

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Введение

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

1.2. Цели

Целями данного Кодекса являются:

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

- .5 обеспечение уверенности в том, что в наличии имеются адекватные и надлежащие меры обеспечения охраны на море.

1.3 **Функциональные требования**

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

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

2 **ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

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

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

- .3 *Глава* означает главу Конвенции.
- .4 *План охраны судна* означает план, выработанный для обеспечения применения мер на судне, предназначенных для защиты людей, груза, грузовых транспортных единиц или судна от рисков нарушения охраны.
- .5 *План охраны портового средства* означает план, выработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, их грузов, грузовых транспортных единиц, людей и судовых запасов от рисков нарушения охраны.
- .6 *Лицо командного состава, ответственное за охрану судна* означает лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану.
- .7 *Должностное лицо компании, ответственное за охрану* означает лицо на берегу, назначенное компанией для обеспечения проведения оценки охраны судов, выработки, представления на одобрение и последующего выполнения планов охраны судов и для связи с должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицами командного состава, ответственными за охрану судна.
- .8 *Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану* означает лицо, назначенное ответственным за выработку, выполнение и пересмотр плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава, ответственными за охрану судов, и с должностными лицами компании, ответственными за охрану.
- .9 *Уровень охраны I* означает уровень, при котором всегда, и непрерывно, должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.

- .10 *Уровень охраны 2* означает уровень, при котором, из-за повышенного риска происшествия, в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.
- .11 *Уровень охраны 3* означает уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться особые специфичные меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.
- 2.2 Термин *судно*, когда он используется в данном Кодексе, включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда, определенные в правиле XI-2/1.
- 2.3 Термин *Договаривающееся правительство*, в связи с любой ссылкой на портовое средство, когда он используется в разделах 14 - 18, включает в себя ссылку на *Назначенную власть*.
- 2.4 Термины, не определенные иначе в данной части Кодекса, имеют то же самое значение, которое придается им в главах I и XI-2 Конвенции.

3 ПРИМЕНЕНИЕ

3.1 Данный Кодекс применяется к:

.1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ

4.1 При условии соблюдения положений правила XI-2/3 и XI-2/7, Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и предоставлять руководство по защите от происшествий, связанных с охраной. Более высокие уровни

охраны предполагают наличие большей вероятности происшествия. Для установления соответствующего уровня охраны принимаются к рассмотрению следующие факторы:

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

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

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

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

4.4 Договаривающиеся правительства должны, в том объеме, какой они считают соответствующим, проверять эффективность планов охраны судна или портового средства или поправок к

таким планам, которые они одобрили; то же относится к судам, планы которых были одобрены от их имени.

5 ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ

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

5.2 Судно может потребовать заполнения Декларации об охране, если:

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

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

5.4 Декларация об охране должна заполняться:

- .1 от имени судна – капитаном или лицом командного состава, ответственным за охрану; и, если применимо,

.2 от имени портового средства – должностным лицом портового средства, ответственным за охрану, или, если Договаривающееся правительство решит иначе, любым другим органом на берегу, ответственным за охрану.

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

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

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

6 ОБЯЗАННОСТИ КОМПАНИИ

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

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

7 ОХРАНА СУДОВ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8 ОЦЕНКА ОХРАНЫ СУДОВ

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

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

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

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

- .1 констатацию существующих мер, процедур и действий;
- .2 выявление и оценку ключевых судовых операций, защита которых важна;

- .3 выявление возможных угроз ключевым судовым операциям определение их вероятности с целью принятия мер по обеспечению охраны и установлению порядка их проведения; и
- .4 выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

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

9 ПЛАН ОХРАНЫ СУДНА

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

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

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

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

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

9.4 Такой план должен разрабатываться, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса, он должен быть на языке или языках, являющихся рабочими на судне. Если используемый язык или языки не являются английским, французским или испанским, то в план

включается перевод на один из этих языков. План должен отражать, по меньшей мере, следующее:

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

- .13 сведения о лице командного состава, ответственном за охрану судна;
- .14 сведения о должностном лице компании по охране, включая его контактный адрес, который доступен круглосуточно;
- .15 процедуры проведения проверки, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования охраны, если оно имеется;
- .16 частота проведения испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования охраны, если оно имеется;
- .17 указание мест запуска судовой системы оповещения*^{*}; и
- .18 процедуры, инструкции и руководство по использованию судовой системы оповещения, включая испытания, включение, выключение и возврат в исходное положение*^{*}, и по ограничению ложных сигналов тревоги.

9.4.1 Лица, проводящие внутреннюю аудиторскую проверку деятельности по обеспечению охраны, указанной в плане или оценивающие выполнение плана, должны быть независимыми от проверяемой деятельности, если только это не является практически неосуществимым из-за размеров и характера деятельности компании или судна.

9.5 Администрация должна определить, какие изменения одобренного плана охраны судна или любого охранного оборудования, указанного в одобренном плане, не должны задействоваться, до тех пор пока соответствующие поправки к плану не будут одобрены Администрацией. Любые такие изменения должны быть, по крайней мере, так же эффективны,

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

как мероприятия, предписываемые главой XI-2 и данной частью Кодекса.

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

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

9.7 План должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

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

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

конфиденциальной информацией и не могут быть объектом проверки, если на это не получено согласие заинтересованных Договаривающихся правительств.

10 ВЕДЕНИЕ ЗАПИСЕЙ

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

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

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

10.3 Записи можно хранить в электронном виде. В таком случае, они должны быть защищены процедурами, нацеленными

на предотвращение несанкционированного стирания информации, ее искажения или внесения изменений.

10.4 Записи должны быть защищены от несанкционированного доступа или разглашения.

11 Должностное лицо компании, ответственное за охрану

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

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

- .1 информирование относительно уровней угрозы, с которыми может столкнуться судно, на основе соответствующей оценки риска и иной информации по данному вопросу;
- .2 обеспечение проведения оценки охраны судна;
- .3 обеспечение разработки, представление для одобрения и последующее применение и поддержку плана охраны судна;
- .4 обеспечение того, чтобы в план охраны судна были внесены соответствующие изменения для исправления недостатков и для удовлетворения требований, предъявляемых к охране конкретного судна;
- .5 обеспечение внутренних аудиторских проверок и пересмотров деятельности по обеспечению охраны;

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

12 Лицо командного состава, ответственное за охрану судна

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

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

- .1 проведение регулярных проверок охраны судна с целью обеспечения выполнения соответствующих мер по охране;
- .2 внедрение, контроль состояния и выполнения плана охраны судна, включая любые поправки к плану;
- .3 координация аспектов охраны при обработке груза и судовых запасов с другими членами экипажа судна и соответствующими должностными лицами портовых средств, ответственных за охрану;
- .4 выдвижение предложений о внесении изменений в план охраны судна;
- .5 доклад должностному лицу компании, ответственному за охрану, о любых недостатках и несоответствиях, выявленных в ходе внутренних аудиторских проверок, периодических пересмотров, проверок охраны и проверок выполнения требований, и о принятых мерах по устранению недостатков;
- .6 повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности на судне;
- .7 обеспечение предоставления адекватного обучения членам экипажа судна, при необходимости;
- .8 доклады обо всех происшествиях, связанных с охраной;
- .9 координация вопросов, связанных с выполнением плана охраны судна, с должностным лицом компании, ответственным за охрану, и с соответствующим должностным лицом портового средства, ответственным за охрану; и
- .10 обеспечение того, чтобы охранное оборудование, если оно имеется, должным образом эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось.

13 ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА, УЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВКИ ПО ОХРАНЕ СУДНА

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

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

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

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

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

14 ОХРАНА ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

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

судна, чтобы не мешать обработке грузов и обслуживанию, чтобы не было задержек.

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

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

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

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

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

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

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

15 ОЦЕНКА ОХРАНЫ ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

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

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

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

15.3 Лица, выполняющие эту оценку, должны иметь соответствующие навыки оценки охраны портового средства в

соответствии с положениями данного раздела, принимая во внимание руководство, представленное в части В данного Кодекса.

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

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

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

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

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

16 ПЛАН ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

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

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

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

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

- .1 меры для предотвращения того, чтобы на территории средства или на судне не оказались предназначенные для применения против людей, судов или портов оружие и любые другие опасные вещества, на перевозку которых нет полномочий;
- .2 меры по предотвращению неразрешенного доступа на территорию средства, на ошвартованные суда и на участки ограниченного доступа на территории средства;
- .3 процедуры реагирования на угрозы или нарушение охраны, включая положения по поддержанию выполнения критически важных операций портового средства или взаимодействия судно/порт;
- .4 процедуры реагирования на все инструкции по охране, отданные Договаривающимся правительством портовому средству, расположенному на его территории, при уровне охраны 3;

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

16.3.1 Лица, проводящие внутренние аудиторские проверки деятельности по обеспечению охраны, указанные в плане, или оценивающие его выполнение, должны быть независимыми от проверяемой деятельности, если только это

невыполнимо с практической точки зрения, из-за размеров и характера портового средства.

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

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

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

16.7 План должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

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

17 ДОЛЖНОСТНОЕ ЛИЦО ПОРТОВОГО СРЕДСТВА, ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗА ОХРАНУ

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

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

- .1 проведение первоначального исчерпывающего освидетельствования охраны портового средства, с

- учетом соответствующей оценки охраны портового средства;
- .2 обеспечение выработки и поддержки плана охраны портового средства;
 - .3 внедрение и выполнение плана охраны портового средства;
 - .4 проведение регулярных проверок охраны портового средства для непрерывного поддержания должного уровня мер охраны;
 - .5 выработка и внедрение, по мере необходимости, предложений об изменениях в плане охраны портового средства, для исправления недостатков и приведения плана на уровень современности, чтобы принять во внимание соответствующие изменения портового средства;
 - .6 повышение степени осознания важности вопросов обеспечения охраны и повышения бдительности персонала портового средства;
 - .7 обеспечение того, чтобы персоналу, ответственному за охрану портового средства, предоставлялось адекватное обучение;
 - .8 доклады соответствующим властям и письменная регистрация случаев угрозы защищенности портового средства;
 - .9 координация действий по выполнению плана охраны портового средства с соответствующими должностными лицами компаний, ответственными за охрану, и с лицами командного состава, ответственными за охрану судов;
 - .10 обеспечение, при необходимости, согласованного взаимодействия со службами безопасности;
 - .11 обеспечение того, чтобы персонал, обеспечивающий охрану портового средства, отвечал установленным стандартам;

.12 обеспечение того, чтобы оборудование охраны, если оно имеется, надлежащим образом эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось; и

.13 оказание помощи лицам командного состава, ответственным за охрану судна, по их просьбе, при идентификации лиц, добывающихся доступа на судно.

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

18 ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА, УЧЕНИЯ И ТРЕНИРОВКИ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

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

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

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

18.4 Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, участвуя в тренировках через соответствующие периоды времени, должно обеспечивать эффективную координацию и

выполнение плана охраны портового средства, принимая во внимание руководство, представленное в части В Кодекса.

19 ПРОВЕРКА СУДОВ И ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ СУДАМ

19.1 Проверки

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

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

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

- .4 дополнительные проверки, определенные Администрацией.

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

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

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

19.2 Выдача или подтверждение Свидетельства

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

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

19.2.3 Другое Договаривающееся правительство, по просьбе Администрации, может подвергнуть судно проверке и,

убедившись, что судно отвечает положениям раздела 19.1.1, – выдать Международное свидетельство об охране судна или, где это применимо, уполномочить выдачу и подтвердить или уполномочить подтверждение этого Свидетельства в соответствии с данным Кодексом.

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

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

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

19.3 Срок действия и действительность Свидетельства

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.3.9 В случае если:

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

19.4 Оформление Временного свидетельства

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

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

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

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

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

- .1 выполнена оценка охраны судна, требуемая данной частью Кодекса;
- .2 экземпляр плана охраны судна, удовлетворяющего требованиям главы XI-2 Конвенции и части А данного Кодекса, находится на борту, был представлен для рассмотрения и одобрения и задействован на судне;
- .3 имеется судовая система оповещения, удовлетворяющая требованиям правила XI-2/6, если она требуется;
- .4 должностное лицо компании, ответственное за охрану,
 - .1 обеспечило:
 - .1 рассмотрение плана охраны судна на соответствие данной части Кодекса;
 - .2 представление плана на одобрение; и
 - .3 задействование плана на судне; и
 - .2 определило необходимые мероприятия, включая учения, тренировки, промежуточные проверки, дающие основания должностному лицу компании, ответственному за охрану, быть уверенным в том, что в течение 6 месяцев судно успешно пройдет проверку в соответствии с положениями раздела 19.1.1.1;

- .5 проведены мероприятия по выполнению требуемых проверок по разделу 19.1.1.1;
- .6 капитан, лицо командного состава, ответственное за охрану судна, и другой персонал судна, имеющий специфичные обязанности по охране, знают свои обязанности и ответственность, указанные в данной части Кодекса, и соответствующие положения плана охраны судна, имеющегося на борту; обеспечены такой информацией на рабочем или понятном для персонала судна языке или языках; и
- .7 лицо командного состава, ответственное за охрану судна, удовлетворяет требованиям данной части Кодекса.

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

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

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

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

ДОПОЛНЕНИЕ К ЧАСТИ А

ДОПОЛНЕНИЕ 1

Форма Международного свидетельства об охране судна

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОХРАНЕ
СУДНА**

(Герб

государства)

(Государство)

Свидетельство №

Выдано на основании положений

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

По уполномочию Правительства

_____ *(Название государства)*

_____ *(Уполномоченные лица или организация)*

Название судна:

.....

Регистровый номер или позывной

сигнал:.....

Порт

приписки:.....

Тип

судна:.....

Валовая

вместимость:.....

Номер

ИМО:.....

Название и адрес компании:

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 что система охраны и любое оборудование, относящееся к охране судна, было проверено в соответствии с разделом 19.1 части А Кодекса ОСПС;
- 2 что проверкой установлено, что система охраны и любое оборудование, относящееся к охране судна, находятся во всех отношениях в удовлетворительном состоянии и что судно удовлетворяет применимым требованиям главы XI-2 Конвенции и части А Кодекса ОСПС;
- 3 что на судне имеется одобренный план охраны судна.

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

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

Выдано в*Место выдачи Свидетельства)*

Дата выдачи

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

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ ПРОВЕРКИ

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

Промежуточная проверка.....

Подписано.....

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата.....

(Печать или штамп организации)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПРОВЕРОК*

Дополнительная проверка.....

Подписано.....

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата.....

(Печать или штамп организации)

Дополнительная проверка.....

Подписано.....

(Подпись уполномоченного лица)

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

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

Дополнительная проверка.....

Подписано.....

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

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

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

Подписано.....

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

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

Судно отвечает соответствующим положениям части А Кодекса ОСПС,

а Свидетельство, в соответствии с разделом 19.3.3 части А Кодекса ОСПС,

считается действительным до

Подписано.....
(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата.....

(Печать или штамп организации)

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

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

Подписано.....
(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата.....

(Печать или штамп организации)

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

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

Подписано.....
(Подпись уполномоченного лица)

* Ненужное зачеркнуть.

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

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

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

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации)

* * *

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

ДОПОЛНЕНИЕ 2

Форма Временного международного свидетельства об охране судна

**ВРЕМЕННОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
ОБ ОХРАНЕ СУДНА**

(Герб

государства)

(Государство)

Свидетельство №

Выдано на основании положений

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

По уполномочию Правительства

_____ (Название государства)

_____ (Уполномоченные
лица или организация)

Название судна:

.....

Регистровый номер или позывной

сигнал:.....

Порт

приписки:.....

Тип

судна:.....

Валовая

вместимость:.....

Номер ИМО:.....

Название и адрес компании:

Настоящее Свидетельство является последующим временным свидетельством? – ДА/НЕТ*

Если ДА, то: Дата выдачи первоначального временного свидетельства

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

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

Настоящее Свидетельство действительно до

Выдано в (*Место выдачи Свидетельства*)

Дата выдачи

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

(*Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство*)

* Ненужное зачеркнуть.