

Охрана судов и портовых средств



Учебное пособие

**для самостоятельной работы студентов по дисциплине
«Охрана судов и портовых средств»**

ВВЕДЕНИЕ

В последнее время мировое сообщество очень обеспокоено ростом количества актов терроризма во всех его формах и увеличивающимися случаями захвата и грабежей морских судов. Незаконные действия против судоходства ставят под угрозу безопасность людей и их собственность, негативно влияют на работу морских служб и подрывают доверие к безопасности морского судоходства. Проблема защиты торговых судов и их экипажей от разбойных нападений террористов и современных пиратов – одна из самых актуальных, и в то же время, одна из трудно разрешимых задач в настоящее время в морской индустрии

Цель курса – дать общие представления о:

- требованиях Международного кодекса по охране судов и портовых средств;
- обязанностях офицеров охраны судна (ООС), компании (ООК), портового средства (ООПС);
- методике оценки охраны судна и портового средства;
- планах охраны судна и портового средства.

По окончании курса студенты должны:

Основными нормативными документами по вопросам охраны судов и портовых средств являются:

1. Поправки 2002 года к Международной конвенции по спасению человеческой жизни на море (СОЛАС-74).
2. Международный кодекс по охране судов и портовых средств.

Также следует иметь в виду, что Английский язык является официальным и рабочим языком Международной морской организации (ИМО) в отличие от русского, являющегося только официальным языком. По этой причине, **в случае каких-либо разночтений текстов, следует руководствоваться текстом Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС на английском языке.**

Следует твердо знать, что несоблюдение требований поправок 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС может привести к серьезным последствиям: для судовладельцев: к задержкам судов в иностранных портах и, как крайний случай, к отказу в заходе судна в иностранные порты; для портовых средств страны: к отказу иностранных судов заходить в эти портовые средства.

1. СИСТЕМА ЗАЩИТЫ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

1.1. Преступная деятельность террористов в мире и в морской отрасли

Вторая половина XX века и начало XXI века ознаменовались кровавыми террористическими актами, направленными против мирных людей. Во время этих террористических атак погибли и пострадали десятки, сотни и тысячи невинных жертв:

- 1972 год – Олимпиада в Мюнхене: захват олимпийцев Израиля, погибли все 11 заложников;
- 1995 год – Оклахома-Сити, США: взрыв административного здания, погибли 168 человек, 674 – ранены;
- 1995 год – Токио, Япония: члены секты АУМ-Синрике распылили в метро боевой отравляющий газ "зарин", в результате погибли 27 человек и несколько тысяч отравились;
- 1998 год – Танзания, Кения: взрывы в американских посольствах, погибло 213 человек, 4000 – ранены;
- 1999 год – Москва, Россия: взрыв жилых домов по ул. Гурьянова и на Каширском шоссе, погибло 223 человека, в том числе 21 ребенок;
- 2001 год – Нью-Йорк, Вашингтон, США: нападение с помощью захваченных самолетов на Центр всемирной торговли и Пентагон, более 3000 погибших;
- 2002 год – Бали, Индонезия: взрывы в районе ночных клубов, погибло 202 человека;

- 2002 год – Москва, Россия: захват зрителей мюзикла «Норд-Ост» в театральном центре на Дубровке, погибло более 130 человек;
- 2004 год – Мадрид, Испания: взрывы в пригородных поездах; погибло 190 человек, получили ранения более 1200;
- 2004 год – Беслан, Россия: захват школы, погиб 331 человек из них 186 детей, 1343 – пострадавших;
- 2005 год – Лондон, Великобритания: взрывы в метро и автобусе, погибло 52 человека, ранено около 700;
- 2008 год – Мумбаи, Индия: совершена серия терактов в трех отелях, 101 человек погиб и 287 ранены.

Приведенный список далеко не полный, но и он заставляет содрогнуться и понять – насколько опасен терроризм¹. По данным Национального контртеррористического центра США в мире только в 2004 году совершено 3192 крупных теракта, в результате которых погибли, были ранены и похищены 28,5 тысяч человек.

Началом террористической деятельности на морском транспорте принято считать дату 7 октября 1985 года. Четверо террористов Фронта освобождения Палестины Абу Аббаса (Palestine Liberation Front) захватили круизный лайнер Achille Lauro, в Средиземном море вблизи Египта. Террористы начали операцию ранее планировавшегося времени, их спугнул член экипажа. Однако они сумели взять лайнер под контроль, после чего приказали следовать в Тартус, Сирия. Требование – освободить 50 палестинцев, находившихся в тюрьмах Израиля. Израиль отказался освободить арестованных, а Сирия отказала в заходе в Тартус. Тогда террористы застрелили пассажира,

¹ В настоящее время существует около 200 понятий терроризма, ни одно из которых не признано общепринятым. Такое положение обусловлено как сложностью самого явления, которым является терроризм, так и факторами субъективного характера, существующими на внутригосударственном и международном уровнях.

Под терроризмом (от лат. *terror* – страх, ужас) следует понимать общественно опасную деятельность, которая состоит в осознанном, целенаправленном применении насилия путем захвата заложников, поджогов, убийств, пыток, запугивания населения и органов власти или совершении других посягательств

гражданина США Леона Клингхоффера, инвалида, постоянно находившегося в коляске. Причем после убийства они выбросили тело жертвы, вместе с коляской, за борт. Причина убийства именно этого человека – его национальность, еврей.

Лайнер направился в Порт-Саид, Египет. Два дня велись переговоры, и, в конце концов, египетские власти договорились с террористами. Они оставили лайнер, в обмен на пролет до Туниса на борту египетского пассажирского самолета. Самолет перехватили 10 октября истребители ВВС США, и заставили его приземлиться на базе НАТО в Сигонелла, Сицилия, где террористы были арестованы итальянской полицией, после разногласий с американцами. Самолет отпустили – он был рейсовым, пассажирам принесли извинения. Вместе с пассажирами улетел и главарь террористов, Абу Аббас. Египет позже потребовал от США извинений, за перехват лайнера и насильственное приземление.

14 марта 2007 г. федеральный судья Соединенных Штатов Роберт Думар вынес постановление, согласно которому ответственность за подрыв эсминца «Коул» лежит на правительстве [Судана](#). К маю 2008 года, все обвиняемые в подготовке и осуществлении подрыва эсминца, бежали из тюрьмы или были освобождены чиновниками [Йемена](#).

Гигантский танкер Limburg был спущен на воду в 1998 году. Длина танкера водоизмещением 300 тысяч тонн – 330 метра, ширина – 60 метров. Танкер с 56 тысячами тонн сырой нефти на борту вышел 22 сентября 2002 г. из Бахрейна. Он готовился принять 140 тысяч тонн нефти в Йемене и взять курс на Малайзию. 6 октября при подходе к терминалу в провинции Хадрамаут на юге Йемена с судном столкнулась баржа или плот, после чего прогремел взрыв и вспыхнул пожар, уничтоживший судно.

на жизнь или здоровье ни в чем не виновных людей или угрозы совершения преступных действий с целью достижения преступных целей.

С началом боевых действий в Ираке террористические акты на море стали частым явлением. Так только за неделю в 2004 году три начиненные взрывчаткой лодки взорвались недалеко от двух нефтяных терминалов в шельфовой зоне Персидского залива. Погибли два американских моряка и четверо получили ранения. Одна из лодок террористов-самоубийц взорвалась, когда американский корабль попытался ее перехватить на подходе к нефтяному терминалу Хвар-аль-Амайя. Вскоре после этого еще две лодки попытались приблизиться к нефтяному терминалу Аль-Басра. Их перехватили сотрудники терминала, при этом обе лодки взорвались.

Общее количество актов пиратства² и вооруженного нападения на суда³ зафиксированных Международной морской организацией на 31 марта 2009 года составляет 4921 случай.

Статистика показывает, что число террористических и пиратских акций во всем мире из года в год возрастало. Так в 1998 году – 177 случаев; в 1999 году – 299 случаев; в 2000 году – 500 случаев; только за три месяца 2001 года число таких случаев составило – 77. После событий 11 сентября 2001 года, в связи с введением дополнительных мер охраны, статистика несколько изменилась: в 2004 году – 445 случаев, в 2005 году – 325 случаев. Количество актов пиратства и вооруженного нападения на суда в 2008 составило 306

² Термин "пиратство" определен Организацией Объединенных Наций в статье 101 Конвенции о Морском Законе 1982 года (UNCLOS) следующим образом:

“Пиратство состоит из любого из следующих действий:

- (a) любые противоправные действия насилия или задержания, или любой акт ограбления, совершенные против частной собственности командой или пассажирами частного судна или частного самолета, и направленные:
 - (i) в экстерриториальных водах, против другого судна или самолета, или против людей или собственности на борту такого судна или самолета;
 - (ii) против судна, самолета, людей или собственности в месте вне юрисдикции любого Государства;
- (b) любой акт добровольного участия в действии судна или самолета, зная факты, делающие это судно или самолет пиратским;
- (c) любое подстрекательство к акту или намеренное содействие акту, описанному в подпараграфе (a) или (b).

³ Термин “вооруженное нападение на суда” определен в Своде правил по расследованию актов пиратства и вооруженного нападения на суда (Резолюция А.922 (22), Приложение, параграф 2.2), следующим образом:

Вооруженное нападение на суда означает любой незаконный акт насилия или задержания или любой акт ограбления, или угрозы этого, иной, чем акт "пиратства", направленный против судна или против людей или собственности на борту такого судна, в пределах юрисдикции Государства по таким нарушениям.

случаев против 282 в течение предыдущего года, то есть увеличилось на 8.5 % по сравнению с 2007 годом.

По информации ИМО об инцидентах, совершенных против судов в течение 2008 года, следует, что регионами наиболее опасными (то есть пять инцидентов и более) были: Восточная Африка и Дальний Восток, а также Южно-Китайское море, Западная Африка, Южная Америка, Карибский бассейн и Индийский океан. Количество инцидентов увеличилось с 67 до 73 в Южно-Китайском море и с 60 до 136 в Восточной Африке. Уменьшилось с 60 до 50 в Западной Африке, с 40 до 26 в Индийском океане, с 12 до 2 в Малаккском Проливе, с 25 до 19 в Южной Америке и Карибском море, и с 7 до 1 в Аравийском море, по сравнению с 2007 годом.

В сокращении количества нападений в водах Малаккского пролива, видимо, определенную роль сыграло введение совместного патрулирования вод пролива силами ВМФ Индонезии, Малайзии и Сингапура.

Практически полностью прекращен бандитизм в водах некоторых провинций Индонезии, на которые обрушилось цунами. Эксперты считают, что большая часть пиратов погибла во время катастрофы, и серьезно пострадала их материальная база – плавсредства и склады с оружием. Еще одним выводом экспертов является то, что резко сократилось количество «успешных», если можно их так назвать, нападений пиратов. Только каждое пятое из нападений заканчивается для них удачно. Это связано, прежде всего, с тем, что с введением новых международных мер охраны на море, предусмотренных Кодексом ОСПС, экипажи судов все чаще дают достойный отпор бандитам.

Большинство нападений во всем мире произошло в территориальных водах прибрежных государств, в то время когда суда стояли на якоре или у причала. Во многих случаях команды были яростно атакованы группами из пяти – десяти человек, вооруженных ножами или огнестрельным оружием.

В 2008 году шесть членов экипажей судов были убиты, и сорок два были ранены. Приблизительно семьсот семьдесят четыре человека были взяты в

заложники или похищены и приблизительно тридцать восемь человек являются без вести пропавшими. Одно судно является без вести пропавшим, и пятьдесят одно судно захвачено.

Политики всего мира пытаются выяснить, что делать с растущей волной сомалийского пиратства в Аденском заливе и у Африканского Рога, на обширной территории, через которую ежегодно проходят 20000 судов и 25 % мировых запасов нефти. Рост пиратской активности в этом регионе привел в 2008 году к увеличению стоимости страховых услуг на 12—15 процентов. В частности, те суда, которые проходят через Аденский залив, только за так называемый «спецриск» платят страховщикам не 500 долларов США за судно, как было раньше, а 20 тысяч долларов США. Некоторые судоходные компании направляют свои суда круглым путем вокруг Африки, чтобы обойти опасный район.

Отработанная практика захвата судов пиратами может быть использована и в террористических целях. Поэтому каждый моряк перед выходом в море должен представлять те опасности, которые могут ожидать его во время плавания.

1.2. Современные угрозы для безопасности судов и портовых средств

На Земле осталась единственная территория, где не действует большинство законов, где решения государств не имеют абсолютной силы и где легко спрятаться людям, находящимся не в ладах с законом. Это мировой океан. В мире зарегистрировано около 55 тыс. крупных торговых и пассажирских судов (грузовместимостью более 500 тонн), число мелких неизвестно. Во многих случаях корабли могут принадлежать компании, зарегистрированной в одном государстве, но фактически являющейся собственностью владельца из другой страны или группы стран. При этом, судно может ходить под флагом третьей страны, например, под панамским или либерийским флагом. По данным Морского бюллетеня СОВФРАХТ в 2006 году наибольшее число судов в мире

ходило под флагом Панамы – 3668. Также наиболее популярны флаги: Либерии (1620 судов), Греции (567 судов), Гонконга (777 судов), Маршалловых островов (738 судов), Багам (772 судна). Украина в этом списке занимала 84 место, под ее флагом ходило 11 судов. Службы государств, которые на льготных условиях регистрируют суда и дают им свои флаги, также часто управляются извне. К примеру, сборы за плавание под либерийским флагом собирает фирма, зарегистрированная на Виргинских островах, камбоджийский флаг «продает» японская компания, а багамский – британская.

Согласно тем же данным Морского бюллетеня СОВФРАХТ, крупнейшим флотом в 2006 году владели греческие компании (суммарный дедвейт – 171,1 млн. т, 2506 судов). В числе крупнейших судовладельцев в 2006 году также находились Япония (суммарный дедвейт – 150,3 млн. т, 2259 судов), Китай (суммарный дедвейт – 87,7 млн. т, 1798 судов), Германия (суммарный дедвейт – 64,7 млн. т, 1622 судна) и США (суммарный дедвейт – 39,6 млн. т, 684 судна). Украина в этом списке занимает 44 место, ее компании контролировали 56 судов (суммарный дедвейт – 1,6 млн. т). В мире создана система, позволяющая судовладельцам практически без ограничений выбирать законы той страны, которая их больше устраивает, в этом плане у тружеников моря значительно больше возможностей, чем у обычных людей. Экипажи подавляющего большинства торговых судов интернациональны, а иногда в состав команды входят люди без гражданства. В подобных случаях крайне сложно, а иногда и невозможно определить, какое государство несет ответственность за действия экипажа судна.

«Население» океана практически неподконтрольно «земным» властям. Большинство правил, регулирующих действия на море, издается подразделением ООН – Международной морской организацией (International Maritime Organization). Силowych структур, способных обеспечить контроль над выполнением этих правил, эта Организация не имеет. Защитой морских судов в мире практически никто не занимается. Военные флоты имеют другую задачу – они

отвечают за оборону государства и могут быть привлечены к действиям против контрабандистов, пиратов или террористов лишь в исключительных случаях.

Пограничные и полицейские суда в большинстве случаев проигрывают злоумышленникам. По различным оценкам, они перехватывают не более 5 – 15 процентов контрабандных грузов, доставляемых морем. Современные пираты часто оперируют в международных водах на стыке побережий различных государств. Если в нейтральных водах их начинают преследовать военные корабли одного государства, они уходят в территориальные воды другой страны, где их преследователи не имеют права действовать. Из-за низкого уровня сотрудничества государств мира в борьбе с пиратами, этот трюк в большинстве случаев удается.

Около 90% всех межконтинентальных перевозок в мире осуществляется морским путем. Только в США функционирует 360 океанских портов, куда ежегодно совершается около 51 тыс. заходов свыше 7500 судов крупного и среднего тоннажа, которые доставляют более полутора миллиардов тонн грузов. Большинство из этих грузов размещается в контейнерах, число которых составляет не менее 6 миллионов в год. Лишь 2 % из них досматриваются портовыми властями и таможенниками. Затраты на проверку могут быть невероятно высокими, к примеру, лишь для поддержания нынешнего уровня контроля Береговая Охрана США (US Coast Guard) требует 1 млрд. долларов США в год. Проконтролировать содержание всех контейнеров невозможно (это может похоронить международную торговлю), хотя известно, что их давно используют торговцы оружием и наркотиками для перемещения своих грузов. Морские контейнеры также активно используют работоторговцы, которые перевозят в индустриально развитые страны нелегальных иммигрантов. Ныне тотальным проверкам подвергаются лишь грузы подозрительных судов, потому что крупные транспортные корпорации используют свои службы безопасности для контроля за содержимым контейнеров.

Однако нет никакой гарантии, что отдельные представители этих служб не связаны с криминалитетом или террористами. Министерство Национальной Безопасности США (Department of Homeland Security) считает весьма возможным, что террористы или государства-изгои могут попытаться использовать грузовые контейнеры для доставки мощного взрывного устройства «карманной» атомной бомбы вглубь территории США.

Основные приемы тактики морского террора можно с большой долей достоверности назвать уже сегодня, основываясь на прецеденте достаточно большого числа атак, проведенных террористами в последние десятилетия XX и в начале XXI веков. Это захват крупных грузовых судов и пассажирских лайнеров для получения выкупа или выдвижения политических требований. Если учесть изуверскую безальтернативность атак террористов, то захват огромных пассажирских круизных лайнеров или супертанкеров, скорее всего, завершится их взрывом и потоплением, что повлечет гибель 4 – 5 тыс. пассажиров и членов судовой команды или колоссальную экологическую катастрофу.

Что же касается методов самой атаки, то наличие вооруженных кораблей, судов и катеров-брандеров предоставит террористам большой выбор тактических приемов, некоторые из них недавно опробованы на практике. Учитывая нынешние оперативные возможности и изуверскую идеологию террористов, можно предположить, что такого рода атаки неизбежны, с поправкой на гораздо большую их эффективность. К примеру, ночное нападение на одиноко следующий лайнер или танкер, обстрел с целью захвата или подрыв и затопление этого судна. Такая атака может быть проведена одним вооруженным кораблем или несколькими катерами-брандерами.

Не менее возможны и такие варианты нападения, которые, в сущности, являются мегатерактами. Если одно из судов-брандеров будет взорвано в крупном порту (Нью-Йорк, Стамбул, Лондон, Иокогама, Гонконг и др.) или у терминала разгрузки танкеров, то такой взрыв неизбежно вызовет детонацию

соседних судов, что многократно усилит его бризантный эффект. Мощность взрыва в таком случае будет сопоставима со срабатыванием малого ядерного боеприпаса, и разрушению подвергнутся объекты в радиусе нескольких миль.

Не менее страшен захват супертанкера с последующим его подрывом и затоплением в крупном порту или международном проливе типа Аденского или Малаккского. Это может привести к параличу экономики нескольких стран региона, не говоря уж о массовых жертвах населения и глобальном ущербе для экологии.

Еще один вид мегатеракта не связан с кораблями экстремистов. Он предполагает использование морского транспортного контейнера, в котором смонтирован ядерный, химический или бактериологический заряд. Емкость такого контейнера позволяет поместить заряд, мощность которого повлечет катастрофические разрушения и нанесет поражение жителям в районе его разгрузки или там, куда контейнер будет доставлен.

Этими вариантами не исчерпываются возможности морского терроризма, но и сказанного достаточно, чтобы понять реальность угрозы массовых жертв и глобального урона экономике любого государства. И ее надо воспринять трезво, как данность, требующую принятия срочных и эффективных мер для предотвращения террористических атак такого типа. Подчеркнем – именно предотвращения, а не ликвидации их последствий.

Наибольшую опасность для морской индустрии представляет терроризм, который использует насилие для достижения определенных политических целей. Его опасность состоит в том, что создаются мощные группировки вооруженных людей с четко поставленными задачами и отлаженной организацией, своими источниками финансирования, как внешними, так и внутренними. Внутренними источниками являются:

захват заложников с целью получения выкупа;

грабежи банков, как вооруженные, так и путем жульнических махинаций (например, получение миллионов рублей по фальшивым АВИЗО чеченскими террористами в московских банках);
транспортировка и торговля наркотиками и психотропными средствами;
нелегальная торговля оружием и людьми;
нелегальная перевозка пассажиров (иммигрантов);
рэкёт торговых и промышленных предприятий и частных лиц;
контрабанда товаров;
воровство грузов;
угон морских судов с целью продажи;
вооруженное ограбление судов.

Внешними источниками финансирования терроризма, как правило, являются определенные частные финансовые или государственные организации, заинтересованные в решении конкретной политической проблемы. Например, финансирование революции 1917 года в России Германским правительством. Причем такое финансирование тщательно скрывается в связи со спецификой действий террористических операций.

Конечно, во всех перечисленных способах добывания денег есть и доля криминальных структур, не связанных с далеко идущими политическими целями, но масштабы их деятельности значительно меньше и бороться с ними гораздо проще. Кроме перечисленных угроз есть и другие, такие как действия обиженных и недовольных чем-либо членов экипажа и пассажиров, действия конкурентов, действия умственно неполноценных людей, мятежи на судне. Все эти возможные угрозы должны быть учтены при оценках охраны судна и портовых средств, при составлении планов охраны и при одобрении этих документов соответствующими организациями.

Кроме судов для морских террористов привлекательной мишенью могут служить нефтяные терминалы. Нефтяные терминалы, скважины и причалы более уязвимы, чем суда, потому что речь идет о неподвижных объектах.

Кроме того, у побережья катера и парусные лодки могут легко затеряться среди других участников местного морского движения. В Басре момент нанесения удара выбирался очень тщательно: одновременно к терминалу должны были прибыть два танкера для загрузки двух миллионов баррелей нефти в каждый.

Если бы террористам удалось совершить хотя бы на одном танкере взрыв, сравнимый по мощности с теми, что поразили американский военный корабль и французский танкер Limburg, то образовавшийся огненный шар мог бы уничтожить все в радиусе 800 метров.

Кроме того, принимая во внимание, что речь идет об иракском морском нефтяном терминале, результат был бы просто катастрофическим: был бы прекращен экспорт нефти, около 1,6 млн. баррелей в день, обеспечивающий основной приток средств, которые покрывают расходы на реконструкцию. Говоря об экономическом ущербе, к которому бы привела подобная террористическая акция, необходимо учитывать то, что северный иракский трубопровод с терминалом в Турции функционирует нестабильно по причине непрекращающихся актов саботажа.

1.3. Основные направления антитеррористической деятельности

В двадцать первом веке терроризм, как уже давно предупреждали специалисты, будет играть значительную социальную роль, во многом определяющую современную политическую ситуацию. Вспомним хотя бы египетского политолога М. Сид Ахмеда: "Технологическое развитие, достигшее непредвиденных уровней в военной области, привело к тому, что война в классическом смысле слова стала невозможна, если не абсурдна. Поскольку абсурдность войны не означает окончания конфликта, борьба теперь грозит принять другие формы".

До 11 сентября 2001 года мир отказывался в это верить. Но теперь предупреждения специалистов оказываются жестокой реальностью: терроризм — это не только продолжение войны, это новая война, диктующая

принципиально иные правила боя, инициаторы которой готовы на любые формы насилия и устрашения.

Стратегическое планирование антитеррористической деятельности должно начинаться с исследования состава действующих сил и их интересов. Далее должны учитываться их сильные и слабые стороны, наличные ресурсы для разных видов деятельности, условия обстановки. Только после этого – наиболее вероятные частные цели, способы и методы их достижения.

Терроризм – способ действий. Когда его берут отправной точкой, "отрезается" то, что надо рассматривать ранее: состав действующих сил, их стратегические интересы. Нарушается естественная логика рассмотрения вопроса. Вполне понятно, что борьбу можно вести только с какими-то силами, выделяя их, прежде всего по объединяющим их интересам. Бороться со способом действий – абсурдно. Способ действий избирается участниками борьбы исходя из их возможностей и условий обстановки. А если борьба принимает радикальный характер, то ограничить использование способов действий практически невозможно.

Таким образом, в логико-методологическом аспекте новые подходы в политической эксплуатации термина "терроризм" обеспечивает выхолащивание смысла политической аргументации, забвение и даже полный отказ от давно осознанных и принятых международной общественностью представлений о нормах и справедливых основаниях для политических действий. Сосредоточение внимания на теме терроризма отодвигает в сторону реальные силы и их интересы, позволяет их маскировать перед лицом общественного сознания.

Современный терроризм характеризуется резко возросшей технической оснащенностью, высоким уровнем организации, наличием значительных финансовых средств. Его главная отличительная черта – это размывание границ между международным и внутренним терроризмом. Расширяются связи террористических организаций с наркобизнесом и незаконной торговлей

оружием. Заметна динамика роста террористических групп в современном мире.

Очевидно, что финансовое обеспечение может быть самым уязвимым местом диверсионно-террористических актов. Поэтому, на сегодняшний день, наверное, самой доступной и действенной превентивной мерой противодействия, является создание в первую очередь правовой базы и соответствующих органов для мониторинга и пресечения финансовых потоков, которые используются для проведения диверсионно-террористических актов. Важно отметить, что правовая база должна быть создана как внутри государства, так и на международном уровне.

Необходимо отметить, что сегодня мировой рынок вооружений изобилует технологиями для строительства подходящих для этих целей судов, а также соответствующим оборудованием, оружием и боеприпасами. Распространение оружия, боеприпасов, боевых отравляющих веществ или ядерных материалов в настоящий момент приобрело грандиозный размах. Спецоборудование для гражданских судов, спортивных водолазов или летчиков во всем мире также можно без проблем приобретать и использовать в военных и соответственно террористических целях. Так, в 2000 году в руки колумбийской полиции попала подводная лодка, которую местные наркодилеры хотели использовать для транспортировки наркотиков. Лодка вмещала от 150 до 200 тонн зелья и имела 12 человек команды.

Все вышеперечисленные существующие и предполагаемые угрозы морских диверсионно-террористических актов, как свидетельствуют факты, требуют достаточно больших финансовых затрат для их подготовки. Поэтому самой доступной и действенной превентивной мерой противодействия, как уже говорилось, является создание в первую очередь правовой базы и соответствующих органов для мониторинга и пресечения финансовых потоков, которые используются для проведения диверсионно-террористических актов. Необходимо подчеркнуть тот факт, что эти меры должны проводиться в

комплексе с другими мерами как превентивными, так и созданием и подготовкой соответствующих служб и подразделений для быстрого реагирования на угрозу подобных диверсионно-террористических актов и для ликвидации их последствий.

Суммируя все сказанное выше, и анализируя действия мирового сообщества по противодействию терроризму, можно перечислить следующие основные направления антитеррористической деятельности, применяемые на современном этапе:

разработка законодательства, обеспечивающего правовое обеспечение методов борьбы с терроризмом (Кодекс ОСПС, Резолюции ИМО и Комитета по безопасности на море (КБМ, Maritime Safety Committee), национальное законодательство отдельных государств и т.д.);

развитие информационных технологий, обеспечивающих своевременное реагирование на угрозу террористических актов (усиленный контроль над перемещением оружия, взрывчатых веществ, отравляющих средств и радиоактивных материалов; идентификация личности; контроль над нелегальными перемещениями людей и т.д.);

контроль над финансовыми потоками, обеспечивающими террористическую деятельность;

разработка перспективного боевого оружия против террора;

разработка методов уменьшения потерь и способов защиты людей в случае проведения антитеррористических операций;

разработка методов обучения людей, непосредственно участвующих в операциях по предупреждению и недопущению террористических актов;

активизация деятельности разведывательных органов по выявлению готовящихся террористических актов и конкретных исполнителей этих актов.

Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун, выступая с обращением по случаю Всемирного дня океанов, призвал государства уделять повышенное внимание борьбе с криминализацией мирового океана, использования его

пиратами, наркодельцами и другими преступниками, а также решению экологических проблем глобального морского пространства.

"Криминальная деятельность наносит ущерб океанам. Пиратство и вооруженный разбой в отношении кораблей угрожают жизням мореплавателей и безопасности морского судоходства, на долю которого приходится 90 % мировых торговых перевозок. Дополнительными примерами того, как преступная деятельность угрожает человеческим жизням, миру и безопасности океанов, являются контрабанда нелегальных наркотиков и незаконный провоз людей морем", – отмечается в обращении, распространенном в штаб-квартире ООН.

1.4. Принятие Поправок 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС

Под напором Соединенных Штатов после событий 11 сентября 2001 года мировое сообщество всерьез задумалось о принятии новых, усиленных мер безопасности на транспорте. Именно теракты в Америке заставили по-новому взглянуть на суда, которые могут стать объектами террористических актов, а также могут быть использованы террористами в качестве оружия. Целью террористов при этом могут быть и порты, в которых складируются в большом количестве опасные грузы, способные нанести значительные разрушения городам, в которых они расположены, унести большое количество человеческих жизней, нанести существенный урон окружающей среде. Государства всего мира пришли к единодушному решению о необходимости объединить усилия в борьбе с этим злом.

Ассамблея Международной морской организация на своей 22 сессии в ноябре 2001 года единогласно приняла резолюцию А.924(22), в которой ИМО:

– выразила «большую обеспокоенность безопасностью пассажиров и экипажей на борту судов, включая малые суда, независимо от того, на якоре эти суда или на ходу, в контексте инцидентов, связанных с терроризмом и другими незаконными актами против судов, и вытекающих из этого опасностей для

людей на берегу или населения в портовых районах, а также для портов, прибрежных терминалов и морской среды»;

– признала «необходимость в том, чтобы Организация провела обзор с намерением пересмотреть существующие международные юридические и технические меры, а также рассмотреть новые соответствующие меры по предотвращению и пресечению терроризма против судов и по усилению безопасности на судах и на берегу с целью уменьшить опасность для пассажиров, экипажей и портового персонала на борту судов и в портовых районах, а также для судов и их грузов»;

– просила: «Комитет по безопасности на море, Юридический комитет и Комитет по упрощению формальностей под руководством Совета в первоочередном порядке провести обзор с целью установить, имеется ли необходимость в приведении документов, упомянутых в пунктах преамбулы, и любого другого соответствующего документа ИМО, входящего в сферу их компетенции, в соответствие с требованиями современности и/или в принятии других мер безопасности, и в свете такого обзора безотлагательно принять надлежащие меры; Генерального секретаря принять в рамках Объединенной программы технического сотрудничества надлежащие меры для оказания помощи правительствам в оценке, установлении или расширении, в зависимости от случая, соответствующих инфраструктуры и мер с целью усилить безопасность в портах для предотвращения и пресечения террористических актов, направленных против портов и портового персонала, а также судов в портовых районах, пассажиров и экипажей».

Выполняя поручение 22 Ассамблеи Комитет по безопасности на море ИМО (КБМ) и его Рабочая группа после интенсивной работы, проведенной в течение чуть более года, подготовили проекты: поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств, с целью принятия их конференцией Договаривающихся правительств–членов

Конвенции СОЛАС-74 (известной как Дипломатическая конференция по охране на море) в декабре 2002 года.

Дипломатическая конференция по охране на море, которая состоялась с 9 по 13 декабря 2002 года, приняла предложенные КБМ:

1. Поправки к Приложению к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Резолюция 1 Конференции);
2. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Резолюция 2 Конференции).

Эти два документа тесно связаны между собой и образуют единую международную нормативно-правовую базу для противодействия преступной деятельности на морском транспорте.

Дипломатическая конференция по охране на море приняла еще 9 резолюций, которые касались, в частности, дальнейшей работы ИМО по усилению охраны на море, способов принятия поправок к главам XI-1 и XI-2 Конвенции СОЛАС-74, технического сотрудничества и помощи, скорейшего осуществления специальных мер по усилению охраны на море, сотрудничества ИМО с Международной организацией труда и Всемирной таможенной организацией.

Резолюции 1 и 2 Конференции установили, что новые поправки к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС будут приняты с 1 июля 2004 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50 % мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок Кодекса. Поскольку таких заявлений не было, **поправки 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС вступили в силу с 1 июля 2004 года.**

Обычно при принятии новых международных документов или внесении в них серьезных поправок ИМО устанавливает пятилетний, так называемый, переходной период, в течение которого государства имеют возможность

юридически и технически подготовиться к выполнению новых требований. Но, ввиду исключительных обстоятельств в данном случае на выполнение требований Кодекса ОСПС, ИМО установила срок переходного периода всего в 1,5 года.

Решение о том, чтобы расширить сферу действия Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками на портовые средства, было принято на том основании, что это обеспечивает скорейший путь для вступления в силу и выполнения необходимых мер охраны в короткие сроки. Однако было решено, что положения, касающиеся портовых средств, должны относиться только к взаимодействию судно-порт. Более широкий вопрос охраны портовых районов должен рассматриваться в рамках совместной работы ИМО и Международной организацией труда (МОТ), отвечающей за социальные стандарты безопасности труда и социальную защиту условий жизни и работы моряков, рыбаков и докеров.

Фактически принятие поправок 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС потребовало от государств внедрения дополнительных организационных мер и технических средств, направленных на усиление охраны портов и судов от терроризма и любой преступной деятельности.

Выводы по главе

1. Защита судов и портовых средств от террористических и пиратских актов в настоящее время является важнейшей задачей в обеспечении безопасности работы морской индустрии.

2. Принятие Поправок 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС является юридической и организационной основой для борьбы с проявлениями терроризма и пиратства на море.

3. Украина активно работает по внедрению, выполнению и контролю над соблюдением требований Поправок 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС на судах под ее флагом и в украинских портах.

Вопросы для самопроверки усвоения материала

1. Какой юридический статус имеют в России поправки 2002 года к Международной конвенции по спасению человеческой жизни на море 1974 года и Международный кодекс по охране судов и портовых средств?
2. Текстом, на каком языке следует руководствоваться в случае разночтения текстов на русском и английском языках?
3. Как Вы понимаете термин «терроризм»?
4. Какие примеры террористических актов на море Вы знаете?
5. Какие современные угрозы для безопасности судов и портовых средств Вы знаете?
6. Какие источники финансирования терроризма Вы знаете?
7. Какие основные направления антитеррористической деятельности Вы знаете?
8. Когда и кем были приняты Кодекс ОСПС и поправки 2002 года к Конвенции СОЛАС-74?
9. Когда вступили в силу Кодекс ОСПС и поправки 2002 года к Конвенции СОЛАС-74?
10. Какие государственные органы задействованы в системе управления борьбой с терроризмом и морской безопасностью в РФ?
11. Каковы основные обязанности Государственного предприятия "Агентство морской безопасности"?
12. Какой оперативной информацией должны обмениваться субъекты, которые непосредственно задействованы в обеспечении морской безопасности?

2. ЮРИДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЗАЩИТЫ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

2.1 Развитие международного законодательства по проблемам незаконных действий против судов до принятия Кодекса ОСПС

Проблема грабительства на море всегда и во всем мире существовала, но эта проблема стала особенно острой во второй половине XX века, когда транспортные морские сообщения приобрели глобальный характер. Международная морская организация с самого момента ее создания интенсивно работала над консолидацией усилий государств по предупреждению незаконных действий с судами, осуществляющими морские перевозки.

Деятельность Международной морской организации (рис. 1) в области предотвращения незаконных актов в отношении морских судов началась с рассмотрения Ассамблеей ИМО на ее одиннадцатой сессии в ноябре 1979 г. проблемы морского мошенничества. Обсуждение закончилось принятием резолюции от 15 ноября 1979 г. А.461(XI) "Баратрия и не-

законный захват судов и их грузов". В резолюции обращалось внимание государств – членов Организации на тот факт, что такая проблема существует. Совету ИМО поручалось рассмотреть возможные меры противодействия мошенничеству такого рода.

Усилия Совета ИМО в этом направлении были отражены два года спустя в резолюции от 20 ноября 1981 г. А.504(XII) "Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и другие формы морского мошенничества". В этой резолюции правительствам государств-членов предлагалось пересмотреть



Рис. 1. Штаб-квартира Международной морской организации в Лондоне

национальное законодательство, чтобы установить адекватные положения соответствующих законов и правил, направленных против морского мошенничества, и предпринять различные действия специального характера в этой области. Эта резолюция интересна еще и тем, что на ее основе Международной палатой судоходства был учрежден самостоятельный орган по борьбе с морским мошенничеством – Международное морское бюро (ММБ). ММБ стало заниматься различными аспектами незаконных актов в отношении судов, им подготовлены и опубликованы исследования и отчеты, в рамках ММБ в Куала-Лумпур (Малайзия) действует Международный центр по пиратству.

Ассамблея ИМО 17 ноября 1983 г. приняла резолюцию А.545(13) „Меры по предотвращению актов пиратства и вооруженного нападения на суда”. Предлагая эту резолюцию, правительство Швеции, подчеркивало, помимо прочего, что зафиксированы случаи, когда в 20 милях от берега не было предоставлено никакой защиты от пиратов, которые обладали хорошо оснащенными быстроходными катерами и гранатометами (см. Рис. 2). В этом документе шла речь только о пиратстве, другие противозаконные действия против судов не упоминались.



Рис. 2. Современные пираты

Резолюция призывала Государства усилить меры по предупреждению и подавлению актов пиратства и вооруженного нападения на суда в своих водах, а также сообщать в ИМО обо всех случаях пиратских нападений, которые произошли с их судами, указывая место происшествия, обстоятельства и действия, предпринятые прибрежным государством.

Случай с судном Achille Lauro в 1985 году обратил внимание мировой морской общественности и на проблему терроризма. Именно тогда появилось

выражение: «Achille Lauro – сделало для охраны столько, сколько Титаник для безопасности мореплавания».

В 1985 году 14 Ассамблея ИМО приняла новую резолюцию A.584(14) „Меры по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, их пассажиров и команд”. Эта резолюция:

призывала Правительства, портовые власти и администрации, судовладельцев, судовых операторов, капитанов судов и команды, как можно скорее, предпринять шаги по рассмотрению состояния охраны и, по мере необходимости, усилить охрану портов и судов;

дала поручение Комитету по безопасности на море (КБМ), при содействии других комитетов, разработать, на приоритетной основе, практические технические меры, включая береговые и судовые меры, которые могут использоваться Правительствами, портовыми властями и администрациями, судовладельцами, судовыми операторами, капитанами судов и командами для того, чтобы обеспечить безопасность пассажиров и команд на борту судов.

КБМ в своей работе столкнулся с невероятными сложностями правового регулирования борьбы против организованных насильственных действий в отношении торговых судов, когда, в зависимости от обстоятельств конкретного случая, применяются положения и нормы как международного морского, так и национального морского и уголовного права. Зачастую последнее страдает несовершенством законодательных актов, а их источники недостаточны или труднодоступны. Кроме того, следует учитывать тот факт, что подвергающиеся нападению в море суда, в силу их правового статуса, не могут применять по отношению к нападающим адекватные средства и способы защиты. Тем не менее, во исполнение резолюции A.584(14) в 1986 году КБМ на своей 53-й сессии одобрил и издал Циркуляр MSC/Circ.443 „Меры по предотвращению незаконных актов против пассажиров и команд на борту судов”. Этот циркуляр можно считать прообразом принятого в 2002 году Кодекса ОСПС. Здесь впервые были введены такие понятия как: план охраны судна, план охраны

портового средства, офицер охраны судна и офицер охраны портового средства. Были очерчены обязанности и ответственность офицеров охраны, изложены общие положения по содержанию планов охраны судна и портового средства. Для практического руководства были разработаны три приложения: Освидетельствование охраны, Меры и процедуры охраны и Подготовка по охране. Циркуляр был направлен в основном на охрану пассажирских судов и пассажирских терминалов, хотя была и оговорка, что он может быть применен и к другим судам и портовым средствам. Понятно, что после событий с пассажирским судном *Achille Lauro*, другого и не могло быть. Принятый циркуляр носит рекомендательный характер и не является обязательным для исполнения.

В ноябре 1986 года на своей 58-й сессии Совет ИМО рассмотрел представленное правительствами Австрии, Египта и Италии предложение о созыве под эгидой ИМО международной конференции по данной проблеме для принятия соответствующей конвенции и одобрил план проведения этой конференции по пресечению незаконных актов против безопасности морского судоходства.

Под эгидой ИМО в марте 1988 г. в Риме прошла специальная конференция, по итогам которой были приняты два международных договора – Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA-88) и Протокол по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. Оба документа являются неотъемлемой частью Заключительного Акта Конференции.

Условия вступления в силу Конвенции SUA-88 были выполнены 02.12.91, последнюю из 15 необходимых ратификаций оформила Франция. Конвенция SUA-88 вступила в силу с 1 марта 1992 г., одновременно вступил в силу и Протокол 1988 года. По состоянию на 30 апреля 2009 года сторонами

Конвенции SUA-88 являются 152 страны, которые контролируют 99,84 % мирового тоннажа флота.

Конвенция и Протокол SUA-88 приводят перечень преступлений, которые должны рассматриваться как незаконные акты, направленные против безопасности морского судоходства и стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. Кроме того, этими документами устанавливается порядок установления юрисдикции в отношении любого такого преступления, а также порядок расследования и выдачи преступников.

В октябре 2005 года Дипломатическая конференция по пересмотру Конвенции SUA-88 приняла поправки к Конвенции и Протоколу 1988 года, которые были оформлены в виде Протоколов 2005 года. Но они до сих пор не вступили в силу, так как их ратифицировало недостаточное количество государств.

В 1991 году на 17-й Ассамблее ИМО опять рассматривала проблему борьбы с пиратством и вооруженным разбоем. Ассамблея приняла резолюцию A.683(17) «Предотвращение и подавление актов пиратства и вооруженного ограбления судов», которая, в частности, дала поручение КБМ продолжать и дальше разрабатывать меры по борьбе с этим злом.

В 1993 году КБМ принял и опубликовал циркуляры MSC/Circ.622 и MSC/Circ.623, которые предлагали Рекомендации Правительствам по предотвращению и подавлению пиратства и вооруженного ограбления судов и Руководство судовладельцам, операторам судна, капитанам и командам по предотвращению и подавлению актов пиратства и вооруженного ограбления судов. В дальнейшем в эти Рекомендации и Руководство КБМ внес некоторые изменения и дополнения. Рассмотрев эти циркуляры на своей 86-ой сессии, КБМ заменил их циркулярами MSC.1/1333 и MSC.1/1334 (см. следующий раздел).

Резолюция A.738(18) «Меры по предотвращению и подавлению актов пиратства и вооруженного ограбления судов», принятая следующей 18-ой

Ассамблеей ИМО, кроме прочего, дала поручение КБМ рассмотреть необходимость и возможность принятия специального сигнала, который суда смогли бы подавать при атаке или угрозе атаки на них. Это поручение было выполнено, в 1997 году КБМ принял циркуляр MSC/Circ.805, которым ввел Руководство по использованию судами радиосигналов при нападении или угрозе нападения пиратов или вооруженных грабителей.

В ноябре 2001 года Ассамблея ИМО приняла Резолюцию A.922(22) «Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов» Целью этого документа явилось предоставление государствам-членам ИМО памятной записки, помогающей в расследовании преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов. На этой же сессии была принята Резолюция A.917(22) «Руководство по эксплуатации на судах судовых систем автоматического опознавания (CAO)». Руководство было разработано с целью содействовать безопасному и эффективному использованию судовых систем автоматического опознавания, в частности для того, чтобы информировать мореплавателей об эксплуатации, ограничениях и потенциальном использовании CAO.

Приведенный, далеко не полный, список нормативных актов, которые были разработаны международной общественностью, говорит о том большом внимании, которое было обращено к проблеме безопасности международного мореплавания и международной торговле. Основные усилия были направлены на совершенствование национальных законодательств.

Однако следует отметить, что принятые документы носили, в основном, не обязательный, а рекомендательный характер. Это еще раз свидетельствует о сложности разрешения проблемы безопасности морской транспортной индустрии.

2.2 Основные международные документы, обеспечивающие охрану и безопасность судов и портовых средств

Потенциальные проблемы безопасности должны охватывать такие угрозы как терроризм, мошенничество и пиратство (см. рис. 3) на всех стадиях процесса поставки потребительских товаров от пункта изготовления к конечному потребителю, включая источники финансирования. Должны быть рассмотрены: движение товаров, данные перевозки и связанные с ними процессы. Это охватывает большое количество объектов таких как: производители товаров, фирмы, управляющие логистикой, водители грузовиков, железные дороги, грузовые самолеты, операторы морских терминалов, океанские перевозчики, пассажирские суда, паромы и внутренний транспорт, грузовые и таможенные агенты, финансовые и информационные услуги и покупатели товаров, на всех этапах в цепи поставки. Транспортная проблема безопасности – это проблема, которую разделяют и правительства и промышленность, и значительные решения должны отразить этот глобальный союз. Эту проблему понимают компании, большие и маленькие, которые обеспечивают безопасную транспортировку товаров и людей.

Как было описано выше в разделе 1.4, странами-участницами Конвенции СОЛАС-74 в декабре 2002 года были приняты поправки к этой Конвенции и Кодекс ОСПС. Поскольку (по состоянию на 30 апреля 2009 года) 159 стран являются сторонами Конвенции СОЛАС-74, и они контролируют 99,04 % тоннажа мирового флота, можно считать, что в 2002 году был принят первый обязательный для выполнения международный нормативно-правовой акт (Кодекс ОСПС), который установил требования к судам и портовым сооружениям по охране и защите судоходства от любых противоправных действий террористов, пиратов и мошенников. Напомним, что поправки 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС вошли в силу с 1 июля 2004 года.

Принятие Кодекса ОСПС, потребовало внесения некоторых изменений и дополнений в другие нормативные документы Международной морской

организации. Например, были внесены дополнения в Международную конвенцию и кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению



Рис. 3. Захваченный в 2008 г. сомалийскими пиратами теплоход Фаина вахты. Эти дополнения касались требований по подготовке и сертификации Офицеров охраны судна, а также других членов экипажа по вопросам, связанным с охраной.

Для скорейшего, действенного и единообразного внедрения в мировую практику требований Кодекса ОСПС Международная морская организация приняла целый ряд документов, которые должны были помочь странам успешно выполнить эти требования, а также уточнить некоторые из них. Начиная с 76-ой сессии КБМ (декабрь 2002 года) в повестке дня сессий КБМ наряду с вопросом «Пиратство и вооруженное ограбление судов» появился еще один постоянный вопрос повестки дня – «Меры по усилению морской безопасности». Ниже приведен перечень некоторых документов, принятых ИМО после 2002 года в развитие требований Кодекса ОСПС, а также на основе опыта, полученного в результате применения Кодекса на практике:

- Циркуляр КБМ от 10 июня 2003 г. MSC/Circ.1074 «Временное руководство для уполномочивания признанных организаций по охране, действующих от имени Администрации и/или назначенного органа

Договаривающегося правительства» Руководство устанавливает требования к признанным организациям по охране и их взаимоотношения с Администрацией и/или назначенным органом Договаривающегося правительства.

- Циркуляр КБМ от 26 июня 2003 г. MSC/Circ.1072 «Руководство по судовым системам подачи сигналов тревоги по охране». Судовая система подачи сигналов тревоги по охране устанавливается на судно для передачи сигнала тревоги по направлению к берегу, чтобы передать компетентным властям, что охрана судна находится под угрозой или была нарушена.

- Резолюция Ассамблеи ИМО от 5 ноября 2003 г. A.959(23) «Форма журнала непрерывной регистрации истории судна и руководство по его ведению». Форма и руководство крайне необходимы для обеспечения применения правила XI-1/5 Конвенции СОЛАС-74.

- Резолюция КБМ от 21 мая 2004 г. MSC.159(78) «Временное руководство по контролю и соответствию мер по усилению морской охраны». Этот документ предназначен для обеспечения основного руководства по последовательности проведения контроля судна на соответствие правилу XI-2/9 Конвенции СОЛАС-74. Также целью этого документа является помощь в выявлении и исправлении недостатков в плане охраны судна, его охранном оборудовании, его взаимодействии с портовым средством или персоналом другого судна, там, где такие недостатки существуют, обеспечить руководство относительно применения мер контроля для судов в порту и для судов, намеревающихся войти в порт.

- Циркуляр КБМ от 23 мая 2005 г. MSC/Circ.1154 «Руководство по подготовке и сертификации Офицеров охраны компании». Руководство касается подготовки и уровня компетентности Офицеров охраны судоходной компании.

- Циркуляр КБМ от 23 мая 2005 г. MSC/Circ.1156 «Руководство по доступу властей, служб реагирования на чрезвычайные ситуации и лоцманов на борт судна, на которое распространяется действие главы XI-2 Конвенции

СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС». Цель этого руководства состоит в том, чтобы обеспечить рекомендованную практику относительно доступа властей, служб реагирования на чрезвычайные ситуации и лоцманов на борт судна, чтобы облегчить выполнение действий и обязанностей судов, портовых средств и властей Договаривающегося правительства Конвенции СОЛАС.

- Циркуляр КБМ от 22 мая 2006 г. MSC.1/Circ.1188 «Руководство по подготовке и сертификации Офицеров охраны портовых средств». Руководство касается подготовки и уровня компетентности Офицеров охраны портовых средств.

- Циркуляр КБМ от 30 мая 2006 г. MSC.1/Circ.1192 «Руководство по добровольной самооценке охраны Договаривающимися правительствами Конвенции СОЛАС и портовыми средствами». Циркуляр разработан с целью помочь Договаривающимся правительствам Конвенции СОЛАС-74 и портовым средствам в выполнении и поддержании соответствия требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС.

- Циркуляр КБМ от 30 мая 2006 г. MSC.1/Circ.1193 «Руководство по добровольной самооценке охраны Администрациями и судами». Циркуляр разработан с целью помочь Администрациям и судам в выполнении и поддержании соответствия требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС.

- Циркуляр КБМ от 14 декабря 2006 г. MSC.1/Circ.1217 «Временное руководство по добровольной самооценке охраны судна компаниями и офицерами охраны судна (ООС)». Циркуляр разработан с целью помочь Компаниям в выполнении и поддержании соответствия требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС.

- Циркуляр КБМ от 21 октября 2007 г. MSC.1/Circ.1235 «Руководство по подготовке, связанной с охраной, для судового персонала». Руководство касается подготовки и уровня компетентности судового персонала кроме офицеров охраны судна.

– Циркуляр КБМ от 8 декабря 2008 г. MSC.1/Circ.1298 «Руководство по внедрению Системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (ЛРИТ)». Этот циркуляр суммирует различные аспекты системы ЛРИТ с целью предоставления возможности Договаривающимся правительствам внедрить систему и обеспечить своевременное соответствие судов под их флагом для обязательной передачи информации ЛРИТ. Кроме того, этот циркуляр предоставляет важную информацию компаниям, эксплуатирующим суда, которые обязаны передавать информацию ЛРИТ, что позволит им своевременно пройти освидетельствование и сертификацию на соответствие.

– Циркуляр КБМ от 22 декабря 2008 г. MSC.1/Circ.1283 «Необязательное руководство по аспектам охраны для судов, которые не попадают под действие главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС». Руководство состоит из двух частей. Первая часть содержит информацию, представляющую интерес для Государств - членов и других властей, которые несут ответственность за управление судами, не попадающими под действие Конвенции СОЛАС-74 (далее не конвенционные суда). Вторая часть содержит информацию, полезную для операторов не конвенционных судов и соответствующих портовых средств.

– Циркуляр КБМ от 9 июня 2009 г. MSC.1/Circ.1305 «Пересмотренное руководство для капитанов, компаний и должным образом уполномоченных чиновников относительно требований, касающихся подачи связанной с охраной информации до захода судна в порт». Заменяет циркуляр MSC/Circ.1130. Циркуляр предусматривает стандартный набор данных, связанных с охраной, который может понадобиться от судна перед его заходом в порт, и процедуру передачи такой информации.

– Циркуляр КБМ от 16 июня 2009 г. MSC.1/Circ.1332 «Пиратство и вооруженное ограбление судов в водах у побережья Сомали». Цель этого документа состоит в том, чтобы дать совет компаниям и судам и помочь судам

уйти от нападений пиратов, противостоять атакам и затруднить успешные атаки в Аденском заливе и у берегов Сомали.

– Циркуляр КБМ от 26 июня 2009 г. MSC.1/Circ.1333 «Пиратство и вооруженное ограбление судов. Рекомендации Правительствам по предотвращению и подавлению пиратства и вооруженных ограблений судов». Этот циркуляр предостерегает государства против наличия огнестрельного оружия на борту судов, так как это опасно для самих судов и может вызвать проблемы при заходе в иностранные порты, если национальное законодательство порта захода запрещает наличие оружия на борту судна. Даются рекомендации по плану действий государства для предотвращения атаки и в случае пиратской атаки. Устанавливается криминальная юрисдикция и процедуры передачи информации о пиратских атаках.

– Циркуляр КБМ от 23 июня 2009 г. MSC.1/Circ.1334 «Пиратство и вооруженное ограбление судов. Руководство судовладельцам и операторам судов, капитанам и командам по предотвращению и подавлению актов пиратства и вооруженного ограбления судов». Этот циркуляр предлагает предосторожности, которые необходимо предпринять, чтобы уменьшить риск пиратства в экстерриториальных водах и вооруженного ограбления судна, стоящего на якоре, находящегося в порту или при проходе территориальными водами прибрежного государства. Он выделяет шаги, которые должны быть предприняты, чтобы уменьшить риск таких нападений, возможное реагирование на нападение и жизненно важную необходимость сообщения о нападениях, как успешных, так и неудачных, властям соответствующего прибрежного государства и собственной морской Администрации.

Поскольку полномочия Международной морской организации не распространяются на береговые промышленные организации, то есть морские порты находятся вне ведения ИМО, то для обеспечения усиления охраны морских портов понадобились усилия двух международных организация. В области разработки и принятия международных трудовых норм компетенцию

имеет Международная организация труда (МОТ). Выполняя решения Дипломатической конференции 2002 года стран-участниц Конвенции СОЛАС (Резолюция № 8 Конференции) эти две международные организации должны были рассмотреть и представить предложения о форме и содержании любых дополнительных рекомендаций, которые могут потребоваться, по более широкому кругу вопросов охраны портов. Предложения должны были включать вопросы взаимосвязи между охраной судов и портов, более широкие соображения относительно охраны и безопасности, а также защиты окружающей среды, касающиеся портовых районов, включая вопрос о проверяемых удостоверениях личности людей, работающих в этих районах или имеющих доступ в такие районы.

МОТ приняла на своей 91-ой сессии в июне 2003 года Конвенцию (пересмотренную) по удостоверениям личности моряков 2003 года (№ 185). Конвенция предусматривает единообразный и глобальный документ для идентификации личности, который позволит производить точную, поддающуюся проверке идентификацию моряков.

Для решения других общих вопросов была создана совместная рабочая группа ИМО/МОТ, которая подготовила Кодекс правил по охране в портах (Кодекс ИМО/МОТ). МОТ (289-ая сессия, март 2004) и КБМ (78-ая сессия, май 2004 г.) рассмотрели и одобрили для публикации окончательный проект Кодекса правил по охране в портах МОТ/ИМО, который дополняет положения Кодекса ОСПС относительно охраны более широких районов порта.

Кодекс ИМО/МОТ – юридически не обязательный инструмент и не предназначен, чтобы заменить национальные законы и правила. Он не затрагивает фундаментальные принципы и права рабочих, обеспеченные в соответствии с другими инструментами МОТ. Тем не менее, этот Кодекс представляет полезное руководство для уменьшения риска для портов от угроз незаконных действий. В нем предложена структура для осуществления стратегии охраны, определения потенциальных рисков для охраны портов и он

предназначен для продвижения единого подхода к охране портов. Практические рекомендации, содержащиеся в этом кодексе, обеспечивают руководство всем ответственным, имеющим отношение к проблеме охраны портов. Кодекс помогает в определении ролей и обязанностей правительств, предпринимателей и рабочих. Кодекс обеспечивает действенный подход к охране в портах и следует за практикой и принципами, определенными в Главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодексе ОСПС.

Другая международная организация, которая активно подключилась к решению проблемы обеспечения охраны и безопасности транспортных перевозок – Международная организация по стандартизации (ISO). Международные стандарты ISO серии 28000 определяют требования для систем управления безопасностью с целью обеспечения безопасности в цепи поставки. Эти стандарты могут быть использованы любыми организациями, которые занимаются производством, обслуживанием, хранением или транспортировкой всеми видами транспорта на любой стадии процесса поставки или производства.

Международная организация по стандартизации издала пять стандартов, касающихся морских перевозок и цепи поставки:

- ISO 20858:2007 Судовая и морская технологии – Оценка охраны морских портовых средств и разработка планов охраны. Этот стандарт разработан с целью помочь морской транспортной индустрии в единообразном выполнении требований Кодекса ОСПС;

- ISO 28000:2007 Спецификация систем управления безопасностью для цепи поставки. Этот стандарт определяет требования, которые позволят организации установить, осуществить, поддерживать и улучшать систему управления безопасностью, включая аспекты, критические для обеспечения безопасности цепи поставки;

- ISO 28001:2007 Системы управления безопасностью для цепи поставки – Лучшие методы осуществления безопасности цепи поставки –

Оценки и планы – Требования и руководство. Этот стандарт разработан для того, чтобы помочь промышленности внедрить лучшие методы управления безопасностью. Он отмечен в Структуре стандартов, по обеспечению и упрощению глобальной торговли, принятой Мировой Таможенной Организацией (WCO), в программе таможенной безопасности ЕС – Назначенный экономический оператор (АЕО), и в инициативе США – Партнерство таможни и торговли против терроризма (СТРАТ);

- ISO 28003:2007 Системы управления безопасностью для цепи поставки – Требования к органам, которые проводят аудит и сертификацию систем управления безопасностью цепи поставки;

- ISO 28004:2007 Системы управления безопасностью для цепи поставки – Руководство по выполнению стандарта ISO 28000.

Вопросы для самопроверки усвоения материала

Какие документы принимались ИМО по проблеме незаконных действий против судов до принятия Кодекса ОСПС (направленность решаемых вопросов, обязательность выполнения)?

Какие основные проблемы рассмотрены в Конвенции по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA-88) и Протоколе по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе?

Является ли выполнение требований поправок 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС обязательными для сторон Конвенции и почему?

Какие документы были приняты ИМО после 2002 года по проблеме внедрения и выполнения требований Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, и какие вопросы они решают?

3. ПОПРАВКИ 2002 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА И КОДЕКС ОСПС

3.1. Структура Международной конвенции по охране человеческой жизни на море

Из всех международных конвенций, касающихся безопасности на море, наиболее важной является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, более известная как Конвенция СОЛАС-74, которая охватывает широкий ряд мер, направленных на повышение безопасности судоходства. Эта Конвенция является также одной из старейших в своей области: ее первый вариант был принят в 1914 году после катастрофы судна «Титаник», унесшей жизни более 1500 человек. После этого были выработаны четыре новых варианта Конвенции СОЛАС. В нынешнем варианте Конвенция была принята в 1974 году и в 1980 году вступила в силу.

Структура Конвенции СОЛАС-74:

- **Статьи конвенции**, которые устанавливают общие обязательства по Конвенции, область применения, правила внесения поправок, порядок подписания, ратификации, принятия, утверждения, присоединения, вступления в силу, денонсации, сдачи на хранение и регистрации.
- **Приложение**, которое состоит из 12 глав. Правила содержащиеся в этих главах устанавливают требования, обязательные для исполнения государствами – сторонами Конвенции. Приложение составляет неотъемлемую часть Конвенции СОЛАС-74, всякая ссылка на Конвенцию означает одновременно ссылку и на ее приложение.
- **Дополнение**, которое устанавливает формы Свидетельств, выдаваемых в соответствии с положениями и правилами Конвенции.
- **Кодексы**, которые приняты в дополнение к отдельным главам приложения к Конвенции.

3.2. Цели и структура Кодекса ОСПС

Цели Кодекса ОСПС сформулированы в пункте 1.2 части А Кодекса. Это:

- 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;
- 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;
- обеспечение заблаговременного и эффективного сбора информации, относящейся к охране, и обмена такой информацией;
- предоставление методологии проведения оценок охраны с целью введения планов и процедур по реагированию на изменения уровней охраны; и
- обеспечение уверенности в наличии достаточных и соразмерных мер охраны на море.

Для достижения этих целей Кодекс содержит ряд функциональных требований. Они включают 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. Требования по предотвращению несанкционированного доступа на суда, портовые средства и в их районы ограниченного доступа;

4. Требования по предотвращению доставки на суда или на портовые средства неразрешенного оружия, зажигательных устройств или взрывчатых веществ;

5. Требования по обеспечению средствами подачи сигналов тревоги для реагирования на угрозу, затрагивающую охрану, или происшествия, связанные с охраной;

6. Требование о наличии планов охраны судов и портовых средств, основанных на оценках охраны; и

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

Процесс обеспечения безопасности судов и портовых средств, в соответствии с требованиями Кодекса, можно представить в таком виде:

- подготовка к проведению оценки охраны судна или портового средства (сбор необходимых сведений об объекте);

- проведение оценки охраны судна или портового средства (анализ собранных сведений, определение угроз, определение уязвимых мест, обязательное освидетельствование состояния мер охраны на месте, при необходимости разработка дополнительных мер охраны);

- составление отчета об оценке охраны судна или портового средства;

- разработка плана охраны судна или портового средства на основании; оценки охраны судна или портового средства (план содержит конкретные меры охраны и инструкции экипажу судна или персоналу портового средства при различных установленных уровнях охраны);

- одобрение оценки и плана охраны судна или портового средства соответствующим государственным органом;

- внедрение и поддержание плана охраны судна или портового средства, при необходимости внесение изменений и дополнений в одобренный план;

– проведение освидетельствования охраны судна или портового средства с выдачей соответственно Международного свидетельства об охране судна или Акта соответствия охраны портового средства;

– мониторинг состояния охраны судна или портового средства.

Кодекс ОСПС состоит из двух частей: Часть А – Обязательные требования в отношении положений главы XI-2 Приложения к Конвенции СОЛАС-74 и Часть В – Рекомендации, касающиеся положений главы XI-2 Приложения к Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса.

Рекомендации, представленные в части В Кодекса, следует учитывать при осуществлении положений главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, касающихся охраны. Степень применения этих рекомендаций может быть различной в зависимости от характера портового средства и типа судна, а также от характера выполняемых судном рейсов и/или от перевозимого на нем груза. Особенностью Кодекса ОСПС является то, что большинство пунктов части А Кодекса заканчивается словами: «с учетом рекомендаций, приведенных в части В настоящего Кодекса». Таким образом соответствующие рекомендации части В Кодекса становятся обязательными.

3.3. Принятые определения

Администрация означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

Взаимодействие судно-порт означает взаимодействия, которые происходят, когда судно прямо и непосредственно затрагивается действиями, связанными с перемещением людей, грузов или предоставлением портовых услуг судну или со стороны судна.

Взаимодействие судно-судно означает любую деятельность, которая не связана с портовым средством и охватывает передачу грузов или людей с одного судна на другое.

Высокоскоростное судно – судно, способное развивать максимальную скорость в метрах в секунду (м/с), равную или превышающую: $3,7 V^{0,1667}$, где V

– водоизмещение, соответствующее расчетной ватерлинии (м³).

Грузовое судно – любое судно, не являющееся пассажирским.

Декларация об охране означает соглашение, достигнутое между судном и портовым средством или другим судном, с которым оно взаимодействует, устанавливающее меры охраны, которые будет принимать каждая сторона.

Компания означает собственника судна или любую другую организацию, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна, и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Международным кодексом по управлению безопасностью.

Международный рейс означает рейс из страны, к которой применяется Конвенция СОЛАС-74, до порта за пределами этой страны или наоборот.

Морская передвижная буровая установка означает судно с механическими средствами движения, занятое бурильными операциями по разведке или разработке ресурсов недр морского дна, таких как жидкие или газообразные углеводороды, сера или соль, не находящееся на месте разработки.

Назначенный орган означает организацию или администрацию, на которые в системе Договаривающегося правительства возложена ответственность за обеспечение осуществления положений, относящихся к охране портовых средств и взаимодействию судно-порт, с точки зрения портового средства.

Офицер охраны компании¹ означает лицо, назначенное компанией для обеспечения проведения оценки охраны судна, разработки, представления на утверждение и последующего осуществления и поддержание плана охраны судна, а также для связи с офицерами охраны портовых средств,

ответственными за охрану, и офицером охраны судна.

Офицер охраны портового средства² означает лицо, назначенное ответственным за разработку, осуществление, пересмотр и выполнение плана охраны портового средства и за связь с офицерами охраны судов и офицерами охраны компании, ответственными за охрану.

Офицер охраны судна³ означает лицо на борту судна, подотчетное капитану, назначенное компанией ответственным за обеспечение охраны судна, включая осуществление и поддержание плана охраны судна, и за связь с офицером охраны компании и офицером охраны портового средства.

Пассажир – всякое лицо, за исключением капитана, членов экипажа или иных лиц, работающих либо выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна, а также детей не старше одного года.

Пассажирское судно – судно, перевозящее более двенадцати пассажиров.

План охраны портового средства означает план, разработанный с целью обеспечить принятие мер по защите портового средства и судов, людей, груза, грузовых транспортных единиц и судовых запасов в пределах портового средства от опасности происшествия, связанного с охраной.

План охраны судна означает план, разработанный с целью обеспечить принятие на судне мер по защите находящихся на нем людей, груза, грузовых транспортных единиц, судовых запасов или судна от опасности происшествия, связанного с охраной.

Портовое средство означает место, определенное Договаривающимся правительством или назначенным органом, где происходит взаимодействие

¹ При переводе определения “Company Security Officer” в Кодексе ОСПС на русском языке допущена неточность перевода с английского языка. Переведено “Должностное лицо компании, ответственное за охрану”, что неточно отражает смысл текста на английском языке.

² При переводе определения “Port Facility Security Officer” в Кодексе ОСПС на русском языке допущена неточность перевода с английского языка. Переведено “Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану”, что неточно отражает смысл текста на английском языке.

³ При переводе определения “Ship Security Officer” в Кодексе ОСПС на русском языке допущена неточность перевода с английского языка. Переведено “Лицо командного состава судна, ответственное за охрану”, что неточно отражает смысл текста на английском языке.

судно-порт. Этот термин включает такие районы, как места якорных стоянок, места ожидания причала и подходы с моря в зависимости от случая.

Признанная в области охраны организация означает организацию, обладающую надлежащей компетенцией по вопросам охраны и соответствующими знаниями судовых и портовых операций, уполномоченную выполнять деятельность по оценке или проверке, или одобрению, или выдаче свидетельств, требуемых главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или частью А Кодекса ОСПС.

Происшествие, связанное с охраной, означает любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающие безопасности судна, включая морскую передвижную буровую установку и высокоскоростное судно, или портового средства, или взаимодействия судно/порт, или любого взаимодействия судно-судно.

Уровень охраны означает оценку степени опасности того, что произойдет или будет совершена попытка спровоцировать происшествие, связанное с охраной.

Уровень охраны 1 означает уровень, при котором должны постоянно поддерживаться минимальные надлежащие меры охраны.

Уровень охраны 2 означает уровень, при котором из-за повышенной опасности происшествия, связанного с охраной, в течение определенного периода времени должны поддерживаться специальные дополнительные меры охраны.

Уровень охраны 3 означает уровень, при котором в течение ограниченного периода времени, когда происшествие, связанное с охраной, вероятно или неминуемо, должны поддерживаться повышенные специальные меры охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.

3.4. Поправки 2002 года к главе XI Конвенции СОЛАС-74

Поправки 2002 года к Конвенции СОЛАС-74 коснулись в основном главы XI “Специальные меры по повышению безопасности на море”. Эта глава

перенумерована на главу XI-1, которая сохранила прежнее название. После перенумерованной главы XI-1 включена новая глава XI-2 “Специальные меры по усилению охраны на море”.

В главе XI-1 изменения коснулись правила 3 “Опознавательный номер судов”, которое было дополнено, кроме того, глава была дополнена правилом 5 “Журнал непрерывной регистрации истории судна”. Эти дополнения позволяют легко проследить историю каждого судна, тем самым затрудняют осуществление противоправных действий с судами (например, похищение судна с последующей его продажей под другим названием).

Правило 3 “Опознавательный номер судов” главы XI-1.

Правило 3 было дополнено положениями, которые регламентируют где на судне и каким образом должен быть нанесен опознавательный (идентификационный) номер, принятый системой опознавательных номеров судов ИМО¹. Опознавательный номер присваивается ИМО с момента ввода судна в эксплуатацию и не меняется до конца службы этого судна даже при смене владельца или смене страны флага. Состоит номер из трех латинских букв – ИМО, и семизначного номера.

Было определено, что опознавательный номер судна должен быть нанесен постоянно на видном месте: на корме судна или на бортовой обшивке в средней части судна, на левом и правом бортах; или на обеих бортовых сторонах надстройки, на левом и правом бортах; или на лобовом листе надстройки; или, в случае пассажирских судов, на горизонтальной поверхности, видимой сверху, а также на легкодоступном месте на одной из концевых поперечных переборок внутри судна.

Эта постоянная маркировка должна быть хорошо заметна, размещена в стороне от любой другой маркировки на корпусе и окрашена контрастирующим цветом. Она может выполняться накладными знаками или гравировкой, или кернением, или любым другим равноценным способом,

обеспечивающим, чтобы маркировку опознавательного номера судна нельзя было легко уничтожить.

Правило 5 “Журнал непрерывной регистрации истории судна” главы XI-1.

Правило устанавливает, что на каждом судне должен быть Журнал непрерывной регистрации истории судна.

Целью Журнала является обеспечение непрерывной бортовой регистрации истории судна.

Журнал выдается Администрацией каждому судну, имеющему право плавать под ее флагом, и должен содержать, по меньшей мере, следующую информацию:

- название государства, под флагом которого судно имеет право плавать;
- дату регистрации судна в этом государстве;
- опознавательный номер судна;
- название судна;
- порт, в котором судно зарегистрировано;
- название зарегистрированного собственника и его зарегистрированный адрес;
- название зарегистрированного фрахтователя по бербоут-чартеру и его зарегистрированный адрес, если это применимо;
- название компании, ее зарегистрированный адрес и адрес, откуда эта компания осуществляет деятельность по управлению безопасностью;
- названия всех классификационных обществ, присвоивших судну класс;

¹ Система опознавательных номеров судов ИМО принята резолюцией Ассамблеи ИМО А.600(15).

- название Администрации или признанной организации, выдавшей компании, эксплуатирующей судно, Документ о соответствии, указанный в МКУБ (Международный кодекс по управлению безопасностью);
- название Администрации или признанной организации, выдавшей судну Свидетельство об управлении безопасностью, указанное в МКУБ;
- название Администрации или признанной в области охраны организации, выдавшей Международное свидетельство об охране судна;
- дату прекращения регистрации судна в этом государстве.

Любые изменения, относящиеся к записям, перечисленным выше, должны заноситься в Журнал таким образом, чтобы предоставить обновленную текущую информацию вместе с последовательностью этих изменений. Любые предыдущие записи в Журнале не должны изменяться, зачеркиваться или каким-либо образом стираться или приводиться в неразборчивой вид.

Журнал должен быть составлен на английском, испанском или французском языке. Кроме того, может предоставляться перевод Журнала на официальный язык или языки Администрации.

Правило 5 устанавливает требования по ведению Журнала при передаче судна под флаг другого государства, продаже другому собственнику и передаче под флаг другого государства

Журнал должен храниться на судне и быть доступен для проверки в любое время.

Глава XI-2 “Специальные меры по усилению охраны на море”.

Новая глава XI-2 “Специальные меры по усилению охраны на море” была разработана с целью защитить всемирную сеть транспортировки грузов от нарушений в результате террористических нападений на суда, порты, прибрежные терминалы или иные средства. Глава содержит 13 правил:

- Правило 1 – Определения;

- Правило 2 – Применение;
- Правило 3 – Обязанности Договаривающихся правительств в отношении охраны;
- Правило 4 – Требования к компаниям и судам;
- Правило 5 – Особая ответственность компаний;
- Правило 6 – Судовая система тревожного оповещения;
- Правило 7 – Угроза для судов;
- Правило 8 – Свобода действий капитана в вопросах безопасности и охраны судна;
- Правило 9 – Меры, связанные с контролем и выполнением требований;
- Правило 10 – Требования к портовым средствам;
- Правило 11 – Соглашения об альтернативных мерах в области охраны;
- Правило 12 – Равноценные меры в области охраны;
- Правило 13 – Представление информации.

Основным содержанием этой главы стало рассмотрение конкретных мер, которые должны принять государства – члены ИМО для борьбы с терроризмом и пиратством в мировой морской индустрии. Именно в этой главе есть ссылка на Кодекс ОСПС, который принят в дополнение к этой главе. Подробно требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС будут рассмотрены ниже.

3.5. Сфера применения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС

Требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС применяются к:

1. Следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

- пассажирским судам, включая высокоскоростные пассажирские суда;
 - грузовым судам, включая высокоскоростные суда, валовой вместимостью 500 и более;
 - морским передвижным буровым установкам;
2. Портовыми средствами, обслуживающим такие суда, совершающие международные рейсы.

Некоторые страны на национальном уровне ужесточили эти требования, так, например, США и Япония объявили, что правила главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС применяются к грузовым судам валовой вместимостью 100 и более.

Глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС обязывают государства – члены Конвенции определить, в каком объеме требования этих документов будут применяться к тем национальным портовым средствам, которые, хотя и используются главным образом судами, не совершающими международных рейсов, должны иногда обслуживать суда, прибывающие из международного рейса или отбывающие в международный рейс.

Требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС **не применяются** к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим государству – члену Конвенции или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

3.6. Обязанности государства – члена Конвенции

Став членом Конвенции, государство (здесь и далее “государство” включает в себя понятия: правительство страны, администрация, назначенный орган) берет на себя определенные обязанности и ответственность. В отношении требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС каждое государство должно:

- устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление

информации об уровнях охраны: судам, имеющим право плавать под их флагом; портовым средствам, находящимся на их территории, а также судам до захода в порт или во время пребывания в порту, находящемся на их территории; судам, совершающим плавание в их территориальном море или сообщившим о намерении войти в их территориальное море;

- при установлении уровня охраны 3 издавать, при необходимости, соответствующие инструкции и предоставлять относящуюся к охране информацию судам и портовым средствам, которых она может касаться;

- обеспечить пункт связи, через который суда, совершающие плавание в их территориальном море могут обратиться за рекомендацией или содействием и которому они могут сообщать о любых связанных с охраной проблемах, касающихся других судов, активности или связи;

- если установлена опасность нападения, информировать соответствующие суда и их Администрации о: действующем уровне охраны; любых мерах охраны, которые должны принять эти суда для самозащиты от нападения; мерах охраны, которые решило принять прибрежное государство;

- контролировать каждое судно, к которому применяется глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74, при пребывании его в порту, находящемся на его территории. Если есть явные основания полагать, что судно не выполняет требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, применять к этому судну одну или более мер контроля: проверка судна, отсрочка отхода судна, задержание судна, ограничение операций, включая перемещение в пределах порта, или выдворение судна из порта;

- проводить пересмотр планов охраны судна или поправок к ранее одобренным планам и одобрять такие планы и поправки;

- проверять соответствие судов положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, а также выдавать или подтверждать Международное свидетельство об охране судна или выдавать Временное

международное свидетельство об охране;

- определять перечень портовых средств, находящихся на их территории, которые должны назначить офицера охраны портового средства, ответственного за охрану, отвечающего за подготовку плана охраны портового средства;

- проводить, пересматривать и одобрять оценки охраны портовых средств, находящихся на их территории, а также вносить любые последующие поправки в ранее одобренные оценки;

- разрабатывать, пересматривать, внедрять планы охраны портовых средств, находящихся на их территории, или поправки к ранее одобренным планам и одобрять такие планы и поправки;

- определить меры, которые необходимо предусмотреть в плане охраны портовых средств для различных уровней охраны, включая случаи, когда требуется представление Декларации об охране;

- установить минимальный период времени, в течение которого Декларации об охране должны храниться портовыми средствами, находящимися на их территории и на судах, имеющих право плавать под их флагом;

- проверять эффективность планов охраны судна или портового средства либо поправок к таким планам, которые они одобрили; или — в случае судов – планов, которые были одобрены от их имени,

- если государство разрешает конкретному судну или группе судов, имеющих право плавать под его флагом, применять иные меры охраны, равноценные предписанным в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, сообщить подробные сведения о них в ИМО;

- если государство разрешает конкретному портовому средству или группе портовых средств, находящихся на его территории, иным чем те, на которые распространяется соглашение об альтернативных мерах в области

охраны, применять меры охраны, равноценные предписанным в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, сообщить подробные сведения о них в ИМО;

- предоставлять необходимую информацию в ИМО для сообщения ее компаниям и судам и затем обновлять эту информацию по мере того, как в ней происходят изменения или через установленные интервалы времени.

В отношении требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС каждое государство имеет право:

- заключать в письменной форме двусторонние или многосторонние соглашения с другими государствами об альтернативных мерах в области охраны, распространяющихся на короткие международные рейсы на постоянных маршрутах между портовыми средствами, находящимися на их территориях;

- разрешить конкретному судну или группе судов, имеющих право плавать под его флагом, применять иные меры охраны, равноценные предписанным в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, при условии что эти меры охраны являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписанные главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или частью А Кодекса ОСПС;

- разрешить конкретному портовому средству или группе портовых средств, находящихся на его территории, иным чем те, на которые распространяется соглашение об альтернативных мерах в области охраны, применять меры охраны, равноценные предписанным в главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, при условии что эти меры охраны являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписанные этими документами;

- потребовать от судов, намеревающихся зайти в его порты, представления сведений о судне, грузе, пассажирах и экипаже с целью убедиться, что суда выполняют требования главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74

до их захода в порт, во избежание необходимости применить меры контроля;

- издавать Акт о соответствии своего портового средства требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС.

3.7. Полномочия признанных в области охраны организаций

Государство может передать признанной в области охраны организации некоторые из своих обязанностей, связанных с охраной за исключением:

- установления применимого уровня охраны;
- одобрения оценки охраны портового средства и внесения последующих поправок к одобренной оценке;
- определения тех портовых средств, которые должны будут назначить офицера охраны портового средства, ответственного за охрану;
- одобрения плана охраны портового средства и внесения последующих поправок в одобренный план;
- осуществления мер, связанных с контролем и выполнением требований на основании правила XI-2/9 Конвенции СОЛАС-74;
- установления требований к Декларации об охране.

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

- одобрение планов охраны судна или поправок к ним от имени государства;
- проверку судов и оформление свидетельств об их соответствии требованиям главы XI-2 и части А Кодекса ОСПС от имени государства;
- проведение оценок охраны портовых средств.

Признанная в области охраны организация может также предоставлять рекомендации или оказывать помощь компаниям или портовым средствам по вопросам охраны, включая вопросы, относящиеся к оценкам охраны судов,

планам охраны судов, оценкам охраны портовых средств и планам охраны портовых средств. К этому может относиться выполнение оценки охраны судна или разработка плана охраны судна либо выполнение оценки охраны портового средства или разработка плана охраны портового средства. Если признанная в области охраны организация выполнила такую деятельность в отношении оценки охраны судна или плана охраны судна, она не имеет права одобрять такой план охраны судна.

Предоставляя признанной в области охраны организации полномочия, государство должно учитывать уровень ее компетентности. Признанная в области охраны организация должна быть в состоянии продемонстрировать:

- квалификацию в соответствующих аспектах охраны;
- надлежащее знание судовых и портовых операций, включая знание конструкции и устройства судов, если речь идет об оказании услуг в отношении судов; структуры порта, если речь идет об оказании услуг в отношении портовых средств;
- 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;
- способность контролировать постоянную добросовестность своего персонала;
- способность осуществлять надлежащие меры, направленные на избежание несанкционированного разглашения конфиденциальных материалов по вопросам охраны или доступа к ним;
- знание требований главы XI-2 и части А Кодекса ОСПС, а также соответствующего национального и международного законодательства;
- знание существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;

- осведомленность в вопросах распознавания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
- осведомленность в вопросах распознавания характерных признаков и манеры поведения лиц, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;
- знание способов, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;
- знание оборудования и систем для охраны и наблюдения и их эксплуатационных ограничений.

3.8. Обязанности компаний

Компания должна:

- назначить офицера охраны компании для обеспечения проведения оценки охраны судна, разработки, представления на утверждение и последующего осуществления и поддержания плана охраны судна;
- назначить офицера охраны судна, ответственного за обеспечение охраны судна, включая осуществление и поддержание плана охраны судна;
- обеспечить, чтобы офицер охраны компании и офицеры охраны судов обладали соответствующими знаниями и прошли специальную подготовку;
- обеспечить, чтобы офицеру охраны компании, капитану и офицеру охраны судна оказывалась необходимая помощь в выполнении ими своих задач и обязанностей в соответствии с главой XI-2 и части А Кодекса ОСПС;
- обеспечить проведение оценки охраны судов компании;
- обеспечить разработку, представление на одобрение, последующее осуществление и поддержание планов охраны судов компании;
- обеспечить получение каждым судном компании Международного свидетельства об охране судна;

- организовать проведение внутренних проверок и обзоров деятельности, связанной с охраной;
- обеспечить выполнение судами компании, подпадающими под действие требований главы XI-2 и части А Кодекса ОСПС, этих требований;
- обеспечить надлежащее ведение Журнала непрерывной регистрации истории судна на каждом судне компании.

Компания должна обеспечить, чтобы капитан всегда имел на борту информацию, позволяющую портовым властям, установить:

- лицо, отвечающее за назначение членов экипажа или иных лиц, в данное время работающих на борту судна в какой-либо должности, связанной с деятельностью этого судна;
- лицо, отвечающее за принятие решений по использованию судна;
- в случаях, когда судно эксплуатируется на условиях чартера, – лиц, являющихся сторонами этого чартера.

Компания должна обеспечить, чтобы план охраны судна содержал четкое заявление, особо выделяющее полномочия капитана. Капитан не должен быть ограничен компанией 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 или их личные вещи, а также отказ принять груз, включая контейнеры или иные закрытые грузовые транспортные единицы.

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. Любые такие временные меры охраны должны, в максимально возможной степени, соответствовать существующему уровню охраны. О введении таких мер капитан должен немедленно доложить Администрации флага.

3.9. Судовая система тревожного оповещения

Все суда, попадающие под действие главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74, должны быть оборудованы судовой системой тревожного оповещения на случай угрозы нарушения или нарушения охраны судна.

Судовая система тревожного оповещения при приведении ее в действие:

- должна включать и передавать компетентному органу, назначенному Администрацией (при возможности и компании), тревожное оповещение в направлении судно-берег, указывающее опознавательные данные судна, его координаты и предупреждающее, что безопасность судна находится под угрозой или снизилась;
- не должна направлять тревожного оповещения другим судам;
- не должна подавать какого-либо аварийно-предупредительного сигнала на самом судне;
- должна непрерывно передавать тревожное оповещение, до тех пор, пока не будет выключена и/или возвращена в исходное положение.

Судовая система тревожного оповещения должна быть такой, чтобы ее можно было привести в действие с ходового мостика и, по меньшей мере, из одного другого места; и отвечать эксплуатационным требованиям, принятым ИМО¹.

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

В случае, когда Администрация получает извещение о переданном с судна тревожном оповещении, она должно немедленно известить государство, вблизи которого судно в данное время совершает плавание.

Выводы по главе

1. Поправки 2002 года к главе XI Конвенции СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС установили конкретные функции и обязанности государств – членов Конвенции, правительственных учреждений, местных администраций, представителей морского судоходства и портов на национальном и международном уровне для обеспечения охраны на море.

2. Глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС сформулировали основные цели, задачи, требования и порядок выполнения этих требований по защите судов и портовых средств.

Вопросы для самопроверки усвоения материала

Какова структура Международной конвенции по спасению человеческой жизни на море 1974 года?

Каковы цели Кодекса ОСПС?

Какие функциональные требования содержатся в Кодексе ОСПС?

Какова структура Кодекса ОСПС?

Что такое взаимодействие судно-порт?

Что такое взаимодействие судно-судно?

Что представляет собой назначенный орган?

Кто является офицером охраны компании?

Кто является офицером охраны портового средства?

Кто является офицером охраны судна?

Что такое портовое средство?

Что представляет собой признанная в области охраны организация?

Что означает термин – уровень охраны? Какие они бывают?

Что такое – опознавательный (идентификационный) номер судна и каковы правила его нанесения?

Что собой представляет Журнал непрерывной регистрации истории судна?

¹ Эксплуатационные требования к судовой системе тревожного оповещения, приняты резолюцией MSC.136(76).

Каково основное содержание новой главы XI-2 “Специальные меры по усилению охраны на море”?

Какова сфера применения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС?

Каковы обязанности государств – членов Конвенции в отношении требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС?

Каковы полномочия признанных организаций по охране?

Какие квалификационные требования предъявляются к признанным организациям по охране?

Каковы обязанности компаний в отношении требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС?

Каковы основные функции судовой системы тревожного оповещения?

4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ЗА ОХРАНУ ОБЪЕКТОВ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

4.1. Обязанности офицеров охраны компаний

Лицо, назначенное компанией офицером охраны компании, может действовать в этом качестве в отношении одного или более судов, в зависимости от числа или типов судов, эксплуатируемых компанией. В компании может быть назначено несколько офицеров охраны компании. В любом случае при этом должно быть четко определено, за какие суда отвечает каждый из этих офицеров.

Основными задачами и обязанностями офицера охраны компании является следующее:

- предоставление рекомендаций об уровне угрозы, с которой может столкнуться судно, с использованием соответствующих оценок охраны и иной относящейся к этому информации;
- обеспечение проведения оценок охраны судна;
- обеспечение разработки, представления на одобрение и последующего осуществления и поддержания плана охраны судна;
- обеспечение того, чтобы в план охраны судна вносились соответствующие изменения для устранения недостатков и удовлетворения требований, предъявляемых к охране конкретного судна;
- организация проведения внутренних проверок и обзоров деятельности, связанной с охраной;
- организация проведения первоначальной и последующих проверок судна Администрацией или признанной в области охраны организацией;
- обеспечение того, чтобы недостатки и несоответствия, выявленные в ходе внутренних проверок, периодических обзоров, проверок охраны и проверок выполнения требований, быстро рассматривались и устранялись;

- повышение информированности в вопросах охраны и повышение бдительности;
- обеспечение того, чтобы персонал, ответственный за охрану судна, прошел надлежащую подготовку;
- обеспечение эффективной связи и взаимодействия между офицером охраны судна и соответствующими офицерами портовых средств;
- обеспечение совместимости между требованиями охраны и требованиями безопасности на море;
- обеспечение того, чтобы в случае использования планов охраны для однотипных судов или группы судов, в плане для каждого судна правильно отражалась информация о конкретном судне;
- обеспечение того, чтобы осуществлялись и поддерживались альтернативные или равноценные меры, одобренные для конкретного судна или группы судов.

Офицер охраны компании должен обладать знаниями и должен получить подготовку по следующим вопросам:

- административная деятельность в области охраны;
- соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
- соответствующие государственное законодательство и правила;
- ответственность и функции других организаций в области охраны;
- методология оценки охраны судна;
- методы проведения освидетельствований и проверок охраны судна;
- судовые и портовые операции и условия;
- меры охраны судна и портового средства;
- обеспечение готовности, реагирование и составление планов действий в чрезвычайных ситуациях;

- методы подготовки и обучения по вопросам охраны, включая меры и процедуры в области охраны;
- обращение с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к вопросам охраны;
- знание существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;
- распознавание и обнаружение оружия, опасных веществ и устройств;
- распознавание характерных признаков и манеры поведения людей, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;
- способы, применяемые для того, чтобы обойти меры охраны;
- оборудование и системы охраны и их эксплуатационные ограничения;
- методы осуществления проверок, инспекций, контроля и наблюдения;
- методы физического досмотра и проверок без вскрытия;
- учения и занятия по вопросам охраны, в том числе проводимые совместно с портовыми средствами;
- оценка учений и занятий по вопросам охраны.

4.2. Обязанности офицеров охраны судов

Офицер охраны судна назначается компанией на каждое судно, на которое распространяется действие главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС.

Офицер охраны судна отчитывается в своих действиях перед капитаном судна, в зависимости от обстоятельств, может обращаться непосредственно к офицеру охраны компании. Кодекс ОСПС не требует введения на судне отдельной штатной единицы для офицера охраны, поэтому обязанности офицера охраны судна обычно возлагаются дополнительно на лиц командного

состава судна. Как правило, это – помощники капитана, реже – старший механик, а иногда – капитан судна. На пассажирских судах должность офицера охраны судна может быть штатной.

Основными задачами и обязанностями офицера охраны судна является следующее:

- проведение регулярных проверок охраны судна с целью убедиться в поддержании соответствующих мер охраны;
- поддержание плана охраны судна и наблюдение за его выполнением, включая любые поправки к плану;
- координация, в части, касающейся охраны, действий при обработке груза и судовых запасов с другим судовым персоналом и соответствующими должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану;
- внесение предложений об изменениях в плане охраны судна;
- доклады офицеру охраны компании о любых недостатках и несоответствиях, выявленных в ходе внутренних проверок, периодических обзоров, проверок охраны и проверок выполнения требований, и принятие мер по исправлению положения;
- повышение информированности в вопросах охраны и повышение бдительности на судне;
- обеспечение надлежащей соответствующей подготовки персонала, ответственного за охрану судна;
- направление сообщений обо всех происшествиях, связанных с охраной;
- координация осуществления плана охраны судна с офицером охраны компании и с соответствующим офицером охраны портового средства;
- обеспечение того, чтобы охранное оборудование правильно эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось.

Офицер охраны судна должен обладать такими же знаниями и получить такую же подготовку, как и офицер охраны компании (см. параграф 4.1). Кроме того, он должен обладать надлежащими знаниями и получить подготовку в следующих областях:

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

4.3. Обязанности офицеров охраны портовых средств

Для каждого портового средства назначается его офицер охраны. Такой офицер может быть назначен в качестве офицера охраны портового средства в отношении одного или более портовых средств.

При назначении одного лица выполнять обязанности офицера охраны нескольких портовых средств с целью обеспечения эффективного выполнения им своих обязанностей следует принимать во внимание:

- уровень однотипности портовых средств, включая их расположение, техническое оснащение, характеристики обрабатываемых грузов, технологию обработки грузов, типы судов, которые заходят в портовое средство;
- отдаление одного портового средства от другого;
- характер угроз портовым средствам и возможные последствия в случае осуществления этих угроз;
- уровень уязвимости портовых средств;
- объем и сложность мер по обеспечению охраны портовых средств согласно с их планами охраны.

Основными задачами и обязанностями офицера охраны портового средства являются:

- проведение первоначального всеобъемлющего освидетельствования охраны портового средства с учетом соответствующей оценки охраны портового средства;
- обеспечение разработки, внедрение, поддержание и выполнение плана охраны портового средства;
- проведение регулярных проверок охраны портового средства с целью убедиться в том, что меры охраны продолжают оставаться надлежащими;
- представление рекомендаций по изменениям плана охраны портового средства для устранения недостатков и обновления плана с учетом соответствующих изменений портового средства, а также внесение этих изменений;
- повышение информированности в вопросах охраны и повышение бдительности персонала портового средства;
- обеспечение того, чтобы персонал портового средства, ответственный за охрану, прошел надлежащую подготовку;
- направление сообщений соответствующим властям и регистрация событий, угрожающих безопасности портового средства;
- координация осуществления плана охраны портового средства с соответствующими офицерами охраны компаний и с офицерами охраны судов;
- координация действий со службами безопасности, при необходимости;
- обеспечение того, чтобы выполнялись требования, касающиеся персонала, ответственного за охрану портового средства;
- обеспечение того, чтобы охранное оборудование правильно эксплуатировалось, испытывалось, калибровалось и обслуживалось;

– оказание помощи офицерам охраны судов, по их просьбе, в установлении личности людей, желающих пройти на судно.

Офицеру охраны портового средства должна оказываться необходимая поддержка в выполнении задач и обязанностей, налагаемых главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодексом ОСПС.

Офицер охраны портового средства должен обладать такими же знаниями и получить такую же подготовку, как и офицер охраны компании (см. параграф 4.1). Кроме того, он должен обладать надлежащими знаниями и получить подготовку в следующих областях:

- методология оценки охраны портового средства;
- учения и занятия по вопросам охраны, в том числе проводимые совместно с судами.

Согласно Положению об офицере охраны портового средства¹:

1. Офицер охраны портового средства несет персональную ответственность за:

- разработку, выполнение и пересмотр плана охраны портового средства;
- организацию охраны портового средства;
- защиту от несанкционированного проникновения в портовое средство;
- подготовку и должное выполнение обязанностей персоналом, который ему подчиняется;
- связь с офицерами охраны судов и офицерами охраны компаний;

2. Для выполнения своих обязанностей офицер охраны портового средства имеет право:

- контролировать деятельность персонала охранных предприятий, которые осуществляют охрану портового средства;

1

- осуществлять проверку организаций охраны на территории портового средства;
- проводить совещания по вопросам рассмотрения, обсуждения и устранения нарушений в организации и осуществлении охраны портового средства;
- вести переписку с судами, компаниями и другими внешними организациями по вопросам охраны;
- принимать участие в совещаниях, конференциях, семинарах по вопросам совершенствования систем охраны портовых средств;
- пользоваться льготами, которые предусмотрены действующим законодательством Украины;

3. Офицер охраны портового средства назначается на должность или увольняется с должности приказом начальника порта или руководителя предприятия, организации, учреждения, под юрисдикцией которого находится соответствующее портовое средство;

4.4. Применение Декларации об охране

Одним из основных документов, направленных на повышение уровня безопасности объектов морского транспорта, в соответствии с требованиями главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, является подписанная судном и портовым средством или другим судном Декларации об охране.

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

Оценивая опасность, которую представляет взаимодействие судно-порт или судно-судно для людей, имущества или окружающей среды, государство определяет ситуации, когда требуется составление Декларации об охране.

Декларацию об охране следует оформлять в случае, когда государство, на территории которого находится портовое средство, или судно считают это необходимым.

На необходимость составления Декларации об охране могут указывать результаты оценки охраны портового средства или судна, а причины и обстоятельства, в связи с которыми требуется составление Декларации об охране, должны быть изложены в плане охраны портового средства или плане охраны судна, соответственно.

Декларация об охране требуется при повышенных уровнях охраны, когда у судна уровень охраны выше, чем у портового средства или у другого судна, с которым оно взаимодействует, а также для взаимодействия судно-порт или осуществления взаимодействия 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.

Кодекс ОСПС оговаривает ситуации, когда судно может требовать оформления Декларации об охране. Это предусмотрено, если:

- судно эксплуатируется с более высоким уровнем охраны, чем портовое средство или другое судно, с которым оно взаимодействует;
- между странами - сторонами Конвенции СОЛАС-74 имеется соглашение о Декларации об охране в отношении определенных международных рейсов или конкретных судов, занятых в этих рейсах;
- имеется угроза, затрагивающая охрану, или произошло происшествие, связанное с охраной судна или портового средства;
- судно находится в порту, в котором не требуется наличие и осуществление одобренного плана охраны портового средства;

– судно осуществляет деятельность судно-судно с другим судном, от которого не требуется наличия и осуществления одобренного плана охраны судна.

Портовое средство или судно должны подтверждать получение запроса об оформлении Декларации об охране, направленного им.

По инициативе офицера охраны портового средства Декларация об охране может быть 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 или 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.

В Декларации об охране должны указываться требуемые меры охраны, выполнение которых распределено между портовым средством и судном (или между судами), а также ответственность каждой стороны.

Согласованная Декларация об охране 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.

Декларация об охране должна оформляться:

- от имени судна – капитаном или офицером охраны судна,
- от имени портового средства – офицером охраны портового средства, или, если государство – порта приняло иное решение, любой другой организацией, ответственной за охрану на берегу.

Декларация об охране должна оформляться на английском, испанском или французском языках или на языке, общем для портового средства и судна

или судов.

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

В правиле XI-2/9.2.1 Конвенции СОЛАС-74 перечисляются сведения, которые государства – стороны Конвенции 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. Примером таких сведений могут быть любые Декларации об охране, оформленные с портовыми средствами или с другими судами. Поэтому суда при взаимодействиях судно-порт или судно-судно практически всегда будут требовать составления Декларации об охране, в этом состоит еще одна важная особенность этой Декларации.

Выводы по главе

1. Кодекс ОСПС установил конкретные задачи и обязанности, а также требования к знаниям и подготовке для офицеров охраны компании, судов и портовых средств.

2. Декларации об охране является документом, который устанавливает договоренность о распределении необходимых мер охраны между судном и портовым средством или другими судами, с которыми оно взаимодействует, а также ответственность каждой стороны.

Вопросы для самопроверки усвоения материала

Каковы основные задачи и обязанности офицера охраны компании?

Какими знаниями должен обладать и какую подготовку должен получить офицер охраны компании?

Каковы основные задачи и обязанности офицера охраны судна?

Какими знаниями должен обладать и какую подготовку должен получить офицер охраны судна?

Каковы основные задачи и обязанности офицера охраны портового средства?

Какими знаниями должен обладать и какую подготовку должен получить офицер охраны портового средства?

Какова цель Декларации об охране?

Когда судно может требовать оформления Декларации об охране?

Какие сведения должна включать в себя Декларация об охране?

Кем подписывается Декларация об охране?

На каком языке должна оформляться Декларация об охране?

5. ОЦЕНКА ОХРАНЫ СУДНА

5.1. Общие требования к проведению оценки охраны судна

Оценка охраны судна является существенно важной и неотъемлемой частью процесса разработки и обновления плана охраны судна. Оценка охраны судна должна касаться, как технической способности судна противостоять возможным угрозам, так и организационных процедур и действий по защите судна на основе анализа возможных угроз.

Офицер охраны компании отвечает за обеспечение проведения оценки охраны каждого судна этой компании, которое должно выполнять положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС и за которое отвечает это офицер. Офицер охраны компании несет главную и персональную ответственность за обеспечение надлежащего выполнения этой задачи.

Офицер охраны компании должен обеспечить, чтобы оценка охраны судна выполнялась лицами, имеющими соответствующие навыки оценки охраны судна. Оценку охраны конкретного судна может выполнить Признанная в области охраны организация. Но в таком случае, такая Признанная организация не может в дальнейшем принимать участие в пересмотре и одобрении плана охраны этого конкретного судна или поправок к этому плану.

Лица, участвующие в проведении оценки охраны судна, должны иметь возможность обращаться к экспертам за помощью в отношении:

- знания существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;
- распознавания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
- распознавания характерных признаков и манеры поведения лиц, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;
- способов, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;

- методов, используемых для того, чтобы вызывать происшествия, связанные с охраной;
- воздействия взрывчатых веществ на судовые конструкции и оборудование;
- охраны судна;
- рабочей практики взаимодействия судно-порт;
- планирования действий в чрезвычайных ситуациях, обеспечения готовности и реагирования;
- физической охраны;
- радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;
- морского проектирования;
- судовых и портовых операций.

Офицер охраны компании должен получить и зарегистрировать информацию, необходимую для выполнения оценки, включая:

- общий план судна;
- расположение зон ограниченного доступа таких как: ходовой мостик, машинные помещения, в которых расположены: двигатели внутреннего сгорания, котел, работающий на жидком топливе или установка жидкого топлива, центральный пост управления, посты управления, в которых расположены: судовое радиооборудование, главное навигационное оборудование, аварийный источник энергии, средства управления системами пожаротушения, сигнализация обнаружения пожара и т.д.;
- расположение и назначение каждого фактического или потенциального места доступа на судно;
- изменения уровня воды во время приливов и отливов, которые могут влиять на уязвимость или охрану судна;
- грузовые помещения и организацию укладки груза;

- места хранения судовых запасов и важных средств технического обслуживания и ремонта;
- места хранения несопровождаемого багажа;
- имеющееся аварийное и дежурное оборудование, обеспечивающее выполнение важных функций;
- число членов судового персонала, любые существующие обязанности по охране, а также любую существующую практику компании в отношении требований к подготовке кадров;
- существующее оборудование для обеспечения охраны и безопасности, предназначенное для защиты пассажиров и судового персонала;
- пути эвакуации и места сбора, которые должны содержаться таким образом, чтобы в чрезвычайной ситуации обеспечить организованное и безопасное оставление судна;
- существующие договоренности с частными охранными компаниями, предоставляющими услуги по охране судна и прилегающей акватории;
- 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.

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

- определение существующих мер, процедур и действий по охране;
- определение и оценку основных судовых операций, защиту которых важно обеспечить;
- определение возможной угрозы основным судовым операциям и вероятности того, что она реальна, с целью принятия мер охраны и установления их очередности;

– выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

Офицер охраны компании и офицер охраны судна должны всегда учитывать воздействие, которое меры охраны могут оказывать на членов судового персонала, находящихся на судне в течение длительного 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.

По завершении проведения оценки охраны судна должен быть подготовлен отчет, состоящий из краткого изложения методики 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.

Если оценка охраны судна не проводилась компанией, то отчет об оценке охраны судна должен рассматриваться и утверждаться офицером охраны компании.

Оценка охраны судна должна пересматриваться, приниматься и храниться в компании.

5.2. Методика проведения оценки охраны судна

1 этап: Определение возможных угроз и потенциальных рисков для судна.

На этом этапе лицо, которое проводит оценку охраны судна, должно проанализировать имеющуюся информацию: об оценке угрозы для портов, в которые будет заходить судно или в которых будет производиться посадка или высадка пассажиров, а также о портовых средствах и мерах их защиты. Следует изучить предыдущие отчеты об аналогичных потребностях в области охраны. Если это осуществимо, очень полезно встретиться с соответствующими

лицами судов и портовых средств для обсуждения целей и методологии оценки.

Должны быть проанализированы мотивы возможных угроз и рисков:

- политические мотивы: существование религиозных, идеологических, этнических, национальных мотивов относительно судна или рейса (груз, пассажиры, район плавания или порт), нестабильная политическая ситуация в районе плавания судна и т.п.;

- мотивы, связанные с символическими событиями или местами: возможность использовать судно для причинения вреда культурным ценностям, судно заходит в порт, в котором проходят крупные международные события, само судно представляет собой символ или перевозит что-либо символическое, судно, компания, торговая марка является мотивом для незаконных действий и т. д.;

- экономические мотивы: судно перевозит специальный груз, заходит в порты, откуда идет контрабанда и незаконная эмиграция, рейс судна проходит через пиратские районы и т.п.;

- нанесение вреда обществу или промышленности: судно может нанести вред важным узловым объектам торговли или коммерческой деятельности, деятельность судна является важной для общества, промышленности, морской индустрии и т. д.;

- опасность для других: судно может быть использовано для создания чрезвычайной ситуации и поэтому может вызвать опасения в обществе и т.п.

Оценивая возможные угрозы и потенциальные риски, определяется их вероятность для данного конкретного судна. Это обычно делается с помощью экспертных оценок. В дальнейшем следует сосредоточиться на тех угрозах и рисках, вероятность которых признана большой.

2 этап: Определение и оценка основных судовых операций, которые нуждаются в защите.

На этом этапе проводится оценка основных судовых операций, защиту которых важно обеспечить, и определение существующих на судне мер, процедур и действий по охране, которые охватывают:

- доступ на судно членов судового персонала, пассажиров, портовых рабочих, посетителей и т.д.;
- зоны ограниченного доступа на судне;
- обработку груза;
- доставку судовых запасов;
- обращение с несопровождаемым багажом;
- контроль охраны судна;
- аварийно-спасательные процедуры.

Оценка должна касаться таких элементов на судне или внутри него:

- физической охраны;
- конструктивной целостности;
- систем защиты персонала;
- методики выполнения процедур;
- радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;
- 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.

Следует рассмотреть вопрос, продолжают ли отвечать своей цели существующие меры, инструкции, процедуры и операции, связанные с охраной, как в обычных, так и в чрезвычайных ситуациях, а также, если необходимо, определить дополнительные указания по охране, включая:

- зоны ограниченного доступа;
- порядок действий при пожаре или иных чрезвычайных обстоятельствах;

- уровень надзора за судовым персоналом, пассажирами, посетителями, продавцами, специалистами по ремонту, портовыми рабочими и т.д.;

- периодичность и эффективность обходов в целях охраны;
- системы контроля доступа, включая системы идентификации;
- системы и процедуры охранной связи;
- защитные двери, ограждения и освещение;
- оборудование и системы охраны и наблюдения, если таковые имеются.

Также следует определить людей, виды деятельности, услуги и операции, защиту которых важно обеспечить. К этому относятся:

- судовой персонал;
- пассажиры, посетители, продавцы, специалисты по ремонту, персонал портового средства и т.д.;
- способность обеспечивать безопасное плавание и принимать меры в чрезвычайной ситуации;
- груз, особенно опасные грузы или вредные вещества;
- судовые запасы;
- судовое оборудование и системы охранной связи, если таковые имеются.

Оценивая основные судовые операции, эксперт определяет, какие из них нуждаются в защите, проверяет существование на судне мер, процедур и действий по охране. Если существующие меры и процедуры по охране признаются недостаточными, необходимо предложить дополнительные меры.

3 этап: Определение возможных сценариев угроз основным судовым операциям и оценка вероятности таких ситуаций.

На этом этапе определяются возможные угрозы основным судовым операциям и вероятности того, что они реальны, с целью принятия мер охраны

и установления их очередности.

Следует рассмотреть любую возможную угрозу, которая может включать следующие виды происшествий, связанные с охраной:

- повреждение или разрушение судна или портового средства, например, с помощью взрывных устройств, путем поджога, актов саботажа или вандализма;
- похищение либо захват судна или находящихся на нем людей;
- незаконные действия с грузом, судовым оборудованием или системами ответственного назначения либо судовыми запасами;
- несанкционированный доступ или проникновение на борт судна, включая наличие безбилетных пассажиров;
- контрабанда оружия или оборудования, включая оружие массового уничтожения;
- использование судна для перевозки лиц, которые намереваются вызвать происшествие, связанное с охраной, или их оборудования;
- использование самого судна в качестве оружия или средства причинения ущерба или разрушения;
- нападение со стороны моря во время стоянки судна у причала или на якоре;
- нападение при нахождении судна в море.

Также следует учесть все возможные уязвимые места, которые могут включать:

- противоречия между мерами безопасности и мерами охраны;
- противоречия между судовыми обязанностями и обязанностями по охране;
- обязанности по несению вахты, число членов судового персонала, особенно с точки зрения усталости экипажа, его бдительности и качества работы;

- любые выявленные недостатки в подготовке по вопросам охраны;
- любое оборудование и системы охраны, включая системы связи.

Эксперт должен рассмотреть любые возможные сценарии угроз основным судовым операциям и определить, какие из этих сценариев могут относиться к данному конкретному судну. По каждому из возможных сценариев должен быть рассчитан уровень уязвимости¹, который на следующем этапе рассматривается как критерий необходимости тщательной проверки существующих мер охраны или разработки дополнительных мер.

4 этап: Освидетельствование состояния охраны на судне.

Освидетельствование охраны на месте является неотъемлемой частью любой оценки охраны судна.

Основная задача этого этапа состоит в выявлении слабых мест в охране судна, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах и разработке, при необходимости, дополнительных контрмер, с помощью которых можно уменьшить уровень уязвимости судна.

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

В ходе освидетельствования охраны на месте должны быть изучены и оценены осуществляемые на судне защитные меры, процедуры и операции, направленные на:

- обеспечение выполнения всех задач по охране судна;
- наблюдение за зонами ограниченного доступа с целью обеспечения доступа к ним только лиц, имеющих разрешение;

¹ Методика расчета уровня уязвимости приведена ниже в параграфе 5.3.

- контроль доступа на судно, включая любые системы идентификации;
 - наблюдение за палубами и районами вокруг судна;
 - контроль посадки людей и погрузки их вещей (сопровождаемый и несопровождаемый багаж и личные вещи членов судового персонала);
 - надзор за грузовыми операциями и доставкой судовых запасов;
- и
- обеспечение готовности к использованию судовой связи, информации и оборудования, предназначенных для целей охраны.

Следует рассмотреть и оценить меры охраны для каждого из трех уровней охраны, которые могут быть установлены на судне. Эксперт должен рассмотреть вопрос: может ли судно, используя существующие меры, выполнить требования части А Кодекса ОСПС в отношении охраны судна. Должны быть определены любые слабые или уязвимые места, для них должны быть рассмотрены и предложены дополнительные меры охраны. Особое внимание следует обратить на те меры охраны, которые могут снизить уровень уязвимости судна до допустимой величины для тех сценариев угроз основным судовым операциям, по которым на третьем этапе оценки охраны судна уровень уязвимости превысил допустимую величину.

5 этап: Переоценка вероятности возможных сценариев угроз основным судовым операциям

При переоценке, основываясь на результатах третьего и четвертого этапов, пересматривается вероятность сценариев угроз основным судовым операциям, по которым на третьем этапе оценки охраны судна уровень уязвимости превысил допустимую величину. Только в случае снижения вероятности новый уровень уязвимости не превысит допустимую величину.

На этом этапе делается окончательное заключение о состоянии охраны судна и о необходимости принятия дополнительных мер, процедур и действий

по охране. После того, как для всех сценариев угроз основным судовым операциям уровень уязвимости будет приемлемым, отчет об оценке охраны судна станет основой для составления Плана охраны судна.

Эксперты, которые проводят оценку охраны судна, должны работать системно и последовательно, что позволит им оценить реальное состояние безопасности и уязвимости судна, а значит, предложить оптимальные меры, процедуры и действия по охране судна.

Для успешного выполнения своей работы, приступая к оценке, эксперты должны иметь план проведения оценки судна и использовать в своей работе диктофон, цифровую камеру и заранее подготовленные контрольные вопросники. Диктофон и цифровая камера позволят зафиксировать детали (особенно при проведении освидетельствования на месте), которые пригодятся при составлении отчета об оценке охраны судна.

Использование контрольных вопросников и программного обеспечения для выполнения оценки охраны судна позволит наиболее полно охватить все аспекты безопасности и уязвимости судна. Рекомендуется, чтобы контрольные вопросники и программное обеспечение включали, не ограничиваясь этим, такие категории:

- общее расположение судна;
- расположение зон ограниченного доступа (ходовой мостик, машинное отделение, радиорубка, и т.д.);
- расположение и назначение каждого фактического или потенциального места доступа на судно;
- открытые палубы, высота палубы над водой;
- аварийное и резервное оборудование, оборудование для технического обслуживания;
- численность экипажа, его подготовка и обязанности по охране судна;

- существующие оборудование и системы для защиты пассажиров и членов судовой команды;
- существующие договоренности с охранными компаниями, предоставляющими услуги по охране судна и прилегающей акватории;
- действующие меры и процедуры охраны, в том числе проверки и процедуры контроля багажа, системы идентификации персонала, оборудование для наблюдения и контроля, связь, сигнализация, освещение, системы контроля доступа и другие надлежащие системы.

Выводы по главе

1. Оценка охраны судна является основным подготовительным этапом для разработки плана охраны судна.
2. Оценка охраны судна позволяет не только оценить состояние охраны, но и разработать дополнительные меры, процедуры и действия по охране судна.
3. Неотъемлемой частью оценки охраны судна является освидетельствование охраны на месте.

Вопросы для самопроверки усвоения материала

Кто несет персональную ответственность за обеспечение проведения оценки охраны каждого судна компании, которое должно выполнять положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС?

Какую информацию, необходимую для выполнения оценки, должен получить и зарегистрировать офицер охраны компании?

Кто должен рассматривать и утверждать отчет об оценке охраны судна, если оценка охраны судна не проводилась компанией?

Где должен храниться отчет об оценке охраны судна?

Из каких этапов состоит методика проведения оценки охраны судна?

Какие мотивы возможных угроз и рисков для судна должны быть проанализированы на 1 этапе оценки охраны судна?

Какие вопросы должны быть рассмотрены на 2 этапе оценки охраны судна?

Какие виды происшествий, связанные с охраной, должны быть рассмотрены на 3 этапе оценки охраны судна?

Какие защитные меры, процедуры и операции на судне должны быть изучены и оценены во время освидетельствования охраны на месте (4 этап)?

В чем состоит суть 5 этапа оценки охраны судна?

Как рассчитывается уровень уязвимости и что он характеризует?

Какие средства оценки используют эксперты, которые проводят оценку охраны судна?

6. ПЛАН ОХРАНЫ СУДНА

6.1. Общие требования и содержание плана охраны судна

Каждое судно, которое должно выполнять положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, должно иметь на борту одобренный Администрацией план охраны судна. План должен содержать положения, касающиеся трех уровней охраны.

Офицер охраны компании отвечает за обеспечение разработки плана охраны судна и его представление на одобрение. Содержание каждого отдельного плана охраны судна должно быть различным в зависимости от конкретного судна, которого он касается. В результате оценки охраны судна выявляются характерные особенности судна, а также потенциальные виды угрозы и уязвимые места. При подготовке плана охраны судна требуется подробное рассмотрение этих особенностей.

Подготовка эффективного плана охраны судна 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.

Признанная в области охраны организация может подготовить план охраны конкретного судна. Но признанная в области охраны организация, которая привлекалась к подготовке оценки охраны этого судна или плана его охраны, или поправок к нему, не может в дальнейшем принимать участие в пересмотре и одобрении плана охраны этого конкретного судна или поправок к этому плану.

План охраны судна должен содержать следующие разделы:

- 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;

- определение зон ограниченного доступа и меры по предотвращению несанкционированного доступа в них;
- меры по предотвращению несанкционированного доступа на судно;
- процедуры реагирования на угрозу, затрагивающую охрану, или нарушения мер охраны, включая положения по поддержанию важнейших операций судна или взаимодействия судно-порт;
- процедуры реагирования на любые указания по охране, которые могут дать государства при уровне охраны 3;
- процедуры эвакуации в случае угрозы, затрагивающей охрану, или нарушений мер охраны;
- задачи судового персонала, которому назначены обязанности, связанные с охраной, а также другого судового персонала по вопросам охраны;
- процедуры проверки деятельности, связанной с охраной;
- процедуры по подготовке, учениям и занятиям, связанным с планом;
- процедуры взаимодействия с портовым средством, связанные с охраной портового средства;
- процедуры по периодическому пересмотру и обновлению плана;
- процедуры передачи сообщений о происшествиях, связанных с охраной;
- сведения об офицере охраны судна;
- сведения об офицере охраны компании, включая информацию для связи с ним в любое время суток;
- процедуры по обеспечению проверок, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего установленного на судне охранного оборудования;
- периодичность испытаний или калибровки всего установленного на судне охранного оборудования;

- указание мест, где находятся посты приведения в действие судовой системы тревожного оповещения¹;

- 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 тревоги¹.

В плане охраны судна должны содержаться подробные сведения о:

- организационной структуре охраны судна;
- взаимосвязи судна с компанией, портовыми средствами, другими судами и соответствующими властями, отвечающими за охрану;
- системах, обеспечивающих эффективную непрерывную внутрисудовую связь, а также связь между судном и другими сторонами, включая портовые средства;
- основных эксплуатационных и физических мерах охраны, предусмотренных для уровня охраны 1, которые будут применяться постоянно;
- дополнительных мерах охраны, которые позволят судну незамедлительно перейти на уровень охраны 2 и, при необходимости, на уровень охраны 3;
- процедурах регулярных пересмотров или проверок плана охраны судна, а также внесения в него поправок на основании приобретенного опыта или изменившихся обстоятельств;
- процедурах передачи сообщений в пункты связи соответствующих государств;
- процедурах по оценке постоянной эффективности охраны, а также любого оборудования и систем охраны и наблюдения, включая выявление отказа или неисправности оборудования или систем и принятие ответных мер;

¹ С целью избежать нанесения каким-либо образом ущерба цели, ради которой на судне оборудуется судовая система тревожного оповещения, Администрация может разрешить, чтобы эта информация хранилась на судне отдельно от плана. В документе, известном капитану, офицеру охраны судна и другому старшему составу персонала на судне, как решит компания.

- процедурах по защите конфиденциальной информации по вопросам охраны, хранимой в печатной или электронной форме

- типах оборудования и системах охраны и наблюдения;

- процедурах по составлению, ведению и обновлению перечня любых перевозимых на судне опасных грузов или вредных веществ с указанием их расположения;

- процедурах и мерах охраны, которые судно может применять, если оно имеет более высокий уровень охраны, чем тот, который применяется к портовому средству;

- процедурах и мерах охраны, которые следует применять судну, когда оно: находится в порту государства, не являющегося стороной Конвенции СОЛАС-74; взаимодействует с судном, к которому не применяется Кодекс ОСПС; взаимодействует со стационарными или плавучими платформами или с морской подвижной буровой установкой, находящейся на месте разработки; взаимодействует с портом или портовым средством, которое не должно соответствовать главе XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС;

- способе обработки запросов портового средства относительно оформления Декларации об охране и обстоятельствах, при каких самому судну следует запрашивать оформление Декларации об охране.

План охраны судна должен устанавливать конкретные меры охраны, которые должны применяться на каждом из трех уровней охраны и охватывать:

- доступ на судно членов судового персонала, пассажиров, посетителей и т.д.;

- районы ограниченного доступа на судне;

- обработку груза;

- доставку судовых запасов;

- обращение с несопровождаемым багажом;

– контроль охраны судна.

План может храниться в электронной форме. В этом случае он должен быть защищен с помощью процедур, направленных на предотвращение несанкционированного стирания, уничтожения или изменения данных. В любом случае план должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

Планы охраны судна не подлежат проверке портовыми властями (офицером охраны портового средства). Однако если офицер охраны портового средства имеет явные основания полагать, что судно не соответствует требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, а единственным средством проверить или устранить несоответствие является пересмотр соответствующих требований плана охраны судна, то в исключительных случаях и только с согласия государства флага или капитана данного судна допускается ограниченный доступ к конкретным разделам плана, касающимся несоответствий. Тем не менее, положения плана, относящиеся к разделам плана, которые выделены подчеркиванием (см. выше в настоящем параграфе), считаются конфиденциальной информацией и не могут подвергаться проверке, если заинтересованные государство флага и государство порта не согласуют иного.

Все планы охраны судна должны одобряться Администрацией или от ее имени.

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

План охраны судна должен быть составлен на рабочем языке судна. Если используемый язык не являются английским, испанским или французским, то план должен включать перевод на один из этих языков.

Офицер охраны компании и офицер охраны судна должны разработать процедуры для: оценки того, продолжает ли план охраны судна оставаться

эффективным; и подготовки поправок к плану после его одобрения.

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

6.2. Доступ на судно членов судового персонала, пассажиров и посетителей

В плане охраны судна должны быть установлены меры охраны, охватывающие все средства доступа на судно, выявленные в ходе оценки охраны судна. В их число входят: трапы, сходни, аппарели, бортовые иллюминаторы, окна и лацпорты, швартовные тросы и якорные цепи, краны и подъемные устройства. Для каждого уровня охраны в плане охраны судна должны быть установлены виды применяемых ограничений или запрещений, а также средства обеспечения их соблюдения.

Для каждого уровня охраны в плане охраны судна должны быть указаны средства идентификации, требуемые для прохода на судно и для того, чтобы отдельные лица могли беспрепятственно оставаться на судне. Это может включать разработку соответствующей системы идентификации, предусматривающей постоянные и временные удостоверения личности для судового персонала и посетителей соответственно. Любая судовая система идентификации 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 плане охраны судна должны содержаться положения,

обеспечивающие регулярное приведение систем идентификации в соответствие с текущими требованиями и принятие дисциплинарных мер при нарушении установленного порядка.

Лицам, которые не хотят или не могут удостоверить свою личность и обосновать цель своего посещения, когда им предлагается сделать это, должно быть отказано в допуске на судно.

В плане охраны судна должна быть установлена периодичность применения любых мер контроля над доступом, особенно если они должны применяться выборочно или время от времени.

Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть установлены меры по контролю доступа на судно, при которых может применяться следующее:

- 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 т.д.;
- во взаимодействии с портовым средством – обеспечение специальных огражденных участков для проведения проверки и досмотра людей, багажа (в том числе ручного багажа), личных вещей, транспортных средств и их содержимого;
- во взаимодействии с портовым средством – обеспечение того, чтобы транспортные средства до погрузки на суда для перевозки подвергались досмотру с периодичностью, требуемой в плане охраны судна;
- отделение прошедших проверку людей и их личных вещей от еще не прошедших проверки людей и их личных вещей;
- отделение пассажиров, совершающих посадку, от пассажиров, совершающих высадку;
- указание мест доступа, которые должны быть перекрыты или охраняться для предотвращения несанкционированного доступа;

- перекрытие, посредством запираания либо другими средствами, доступа в неохраемые помещения, смежные с районами, в которые имеют доступ пассажиры и посетители;

- 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.

При уровне охраны 1 все люди, желающие пройти на судно, должны подлежать досмотру. Периодичность такого досмотра, включая выборочный досмотр, должна быть оговорена в одобренном плане охраны судна 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.

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

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

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

- недопущение проникновения на судно со стороны воды, включая, например, организацию шлюпочного дозора во взаимодействии с портовым средством;
- установление, в тесном сотрудничестве с портовым средством, зоны ограниченного доступа со стороны борта, обращенного к берегу;
- увеличение периодичности и тщательности досмотров людей, личных вещей и транспортных средств, принимаемых на судно;
- сопровождение посетителей на судне;
- 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;
- выполнение полного или частичного осмотра судна.

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 плане охраны судна 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:

- ограничение доступа одним контролируемым местом доступа;
- предоставление доступа только лицам, принимающим ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы;
- приостановку посадки или высадки;
- приостановку грузовых операций, доставок судовых запасов и т.д.;
- эвакуацию людей с судна;
- подготовку к полному или частичному осмотру судна.

6.3. Зоны ограниченного доступа на судне

В плане охраны судна должны быть указаны зоны ограниченного доступа на судне, их границы, время применения ограничений, меры охраны, которые должны приниматься для контроля доступа в них, а также меры охраны, которые должны приниматься для контроля деятельности в этих районах. Целями зон ограниченного доступа являются:

- предотвращение несанкционированного доступа;
- защита пассажиров, членов персонала судна, а также представителей портового средства или других организаций, имеющих разрешение находиться на судне;
- защита важных с точки зрения охраны районов на судне;
- защита груза и судовых запасов от незаконных действий.

План охраны судна должен обеспечить наличие четко установленной политики и практики контроля прохода во все районы ограниченного доступа.

В плане охраны судна должно предусматриваться, чтобы все зоны ограниченного доступа имели четкие обозначения, указывающие на то, что доступ в зону ограничен и что несанкционированное пребывание в пределах зоны является нарушением мер охраны.

В число зон ограниченного доступа входят: ходовой мостик, машинные помещения, посты управления; помещения, в которых находится оборудование и системы охраны и наблюдения, а также органы управления ими и системой освещения; помещения системы вентиляции и кондиционирования воздуха; помещения, из которых есть доступ к цистернам питьевой воды, насосам или коллекторам; помещения, содержащие опасные грузы или вредные вещества; помещения, в которых находятся грузовые насосы и органы управления ими; грузовые помещения и помещения для судовых запасов; жилые помещения экипажа; любые другие зоны, в которые должен быть ограничен доступ в целях поддержания охраны судна.

Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению к зонам ограниченного доступа, которые включают:

- запираение или перекрытие мест доступа;
- использование средств наблюдения для контролирования этих зон;
- выставление постов охраны или патрулей;
- использование автоматических устройств обнаружения несанкционированного проникновения для оповещения судового персонала о несанкционированном доступе.

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

- установление зон ограниченного доступа, примыкающих к местам доступа;
- непрерывный контроль средств наблюдения;
- выделение дополнительного персонала для охраны и обхода зон ограниченного доступа.

При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. Эти меры могут включать:

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

6.4. Обработка грузов

Меры охраны, относящиеся к обработке груза, должны быть направлены на предотвращение незаконных действий с грузом и предотвращение приема и хранения на судне груза, перевозка которого не предполагается.

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.

Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению во время обработки груза, которые включают:

- обычную проверку груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений до и во время операций по обработке груза;
- проверки на соответствие погружаемого груза грузовым документам;
- обеспечение, во взаимодействии с портовым средством, того, чтобы транспортные средства, подлежащие погрузке на суда для перевозки, подвергались досмотру с периодичностью, требуемой в плане охраны судна;
- проверку пломб или других средств, используемых для предотвращения незаконных действий с грузом.

Проверка груза может выполняться путем визуального и физического осмотра и путем использования сканирующего, детекторного оборудования, механических устройств или собак.

Для уровня охраны 2 в плане охраны судна должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обработке груза, которые включают:

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

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 плане охраны судна 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 включают: приостановку погрузки или выгрузки груза и проверку описи опасных грузов и вредных веществ, перевозимых на судне, и их размещения.

6.5. Доставка судовых запасов

Меры охраны, относящиеся к доставке судовых запасов, должны:

- обеспечивать проверку целостности судовых запасов и их упаковки;
- предотвращать прием судовых запасов без проверки;
- предотвращать незаконные действия с запасами;
- предотвращать прием судовых запасов, которые не заказывались.

Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению во время доставки судовых запасов, которые включают: проверку того, что запасы соответствуют заказу, проводимую до погрузки запасов на судно и обеспечение немедленного безопасного размещения судовых запасов.

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

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 плане охраны судна 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 включают: проведение более тщательных проверок судовых запасов; подготовку к ограничению или приостановке обработки судовых запасов; отказ в принятии запасов на судно.

6.6. Обращение с несопровождаемым багажом

В плане охраны судна должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению для обеспечения того, чтобы несопровождаемый багаж; 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.

Для уровня охраны 1 в плане охраны судна 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.

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

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 плане охраны судна 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 включают:

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

6.7. Контроль охраны судна

Судно должно быть способно наблюдать за обстановкой на борту в целом, за зонами ограниченного доступа на судне и за районами вокруг судна. Такое наблюдение могут обеспечить: освещение; вахтенные, охранники и палубные дозорные, включая патрули; автоматические устройства обнаружения несанкционированного проникновения и средства наблюдения.

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

В плане охраны судна должны быть указаны средства, обеспечивающие

непрерывную работу оборудования наблюдения, с учетом возможного воздействия погодных условий или нарушений в подаче электропитания.

Для уровня охраны 1 в плане охраны судна должны быть установлены меры охраны, которые могут быть сочетанием освещения, вахтенных, охранников или оборудования охраны и наблюдения, с тем, чтобы персонал по охране судна мог наблюдать за судном в целом, а также ограждениями и зонами ограниченного доступа в частности.

При осуществлении взаимодействия судно-порт или, если необходимо, у портового средства или на якорной стоянке в темное время суток и в периоды ухудшенной 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 необходимо учитывать следующее:

- у судового персонала должна быть возможность обнаруживать деятельность за пределами судна, как на берегу, так и на воде;
- освещаемая площадь должна включать судно и зону вокруг него;
- освещение должно облегчать идентификацию членов персонала в местах доступа;
- площадь освещения может обеспечиваться посредством координации с портовым средством.

Для уровня охраны 2 в плане охраны судна должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению для повышения возможностей контроля и наблюдения, которые включают:

- 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.

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.

При уровне охраны 3 судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. Меры охраны, которые могут быть приняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с портовым средством включают:

- включение всего освещения судна или освещение зоны в непосредственной близости от судна;
- включение всех судовых средств наблюдения, способных регистрировать деятельность на судне или в непосредственной близости от него;
- максимальное увеличение периода времени, в течение которого такие средства наблюдения могут вести регистрацию;
- подготовку к осмотру подводной части корпуса судна;
- принятие мер, направленных на предотвращение доступа к подводной части корпуса судна, включая медленную работу винтами, если это практически осуществимо.

Выводы по главе

1. Каждое судно, которое должно выполнять положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, должно иметь на борту одобренный Администрацией план охраны судна, разработанный в соответствии с требованиями этих документов.
2. План охраны судна должен содержать меры, процедуры и действия по охране, которые позволяют обеспечить эффективную защиту пассажиров, членов экипажа, груза и самого судна в целом.
3. План охраны судна должен содержать положения, касающиеся трех уровней охраны.
4. Офицер охраны компании отвечает за обеспечение разработки плана охраны судна и его представление на одобрение.

Вопросы для самопроверки усвоения материала

Кто отвечает за обеспечение разработки плана охраны судна и его представление на одобрение?

Какие основные сведения, меры и процедуры содержит план охраны судна?

Подлежит ли план охраны судна проверке портовыми властями?

Какие разделы плана охраны судна считаются строго конфиденциальной информацией?

На каком языке составляется план охраны судна?

Когда должны быть введены на судне предусмотренные планом меры охраны?

Какие меры охраны при обеспечении доступа на судно членов судового персонала, пассажиров и посетителей должны быть установлены в плане охраны судна?

Какие меры охраны для зон ограниченного доступа на судне должны быть установлены в плане охраны судна?

Какие меры охраны при обработке груза должны быть установлены в плане охраны судна?

Какие меры охраны при доставке судовых запасов должны быть установлены в плане охраны судна?

Какие меры охраны при обращении с несопровождаемым багажом должны быть установлены в плане охраны судна?

Какие меры охраны при контроле охраны судна должны быть установлены в плане охраны судна?

7. ОЦЕНКА И ПЛАН ОХРАНЫ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

7.1. Общие требования к проведению оценки охраны портового средства

Оценка охраны портового средства является важной и неотъемлемой частью процесса разработки и обновления плана охраны портового средства.

Лица, выполняющие оценку, должны иметь соответствующие навыки для проведения оценки охраны портового средства. Они должны иметь возможность обращаться к экспертам за помощью в отношении:

- знания существующей угрозы, затрагивающей охрану, и ее различных форм;
- распознавания и обнаружения оружия, опасных веществ и устройств;
- распознавания характерных признаков и манеры поведения людей, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану;
- способов, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны;
- методов, используемых для того, чтобы вызывать происшествия, связанные с охраной;
- воздействия взрывчатых веществ на сооружения и службы портового средства;
- охраны портового средства;
- рабочей практики порта;
- планирования действий в чрезвычайных ситуациях, обеспечения готовности и реагирования на них;
- мер физической охраны, например ограждений;
- радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;
- транспорта и гражданского строительства;
- судовых и портовых операций.

Оценки охраны портового средства должны периодически пересматриваться и обновляться с учетом меняющейся угрозы и незначительных изменений портового средства; они всегда должны пересматриваться и обновляться при значительных изменениях портового средства.

Оценка охраны портового средства должна включать следующие наиболее важные вопросы:

- определение и оценку основного имущества и инфраструктуры, защита которых имеет большое значение;
- определение возможной угрозы имуществу и инфраструктуре и вероятности того, что они реальны, с целью принятия мер охраны и установления их очередности;
- выявление, выбор и установление очередности контрмер и процедурных изменений, а также определение уровня их эффективности для снижения уязвимости;
- выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

Оценка охраны портового средства должна касаться следующих элементов в пределах портового средства:

- физической охраны;
- конструктивной целостности;
- систем защиты персонала;
- методики выполнения процедур;
- радиосистем и других систем связи, включая компьютерные системы и сети;
- соответствующей транспортной инфраструктуры;
- предприятий общественного пользования (столовые, медицинские пункты, туалеты);

– других объектов, которые, будучи повреждены или использованы для незаконного наблюдения, создают опасность для людей, имущества или операций, осуществляемых в пределах портового средства.

По завершении оценки охраны портового средства должен быть подготовлен отчет, включающий краткое описание методики проведения оценки, описание каждого выявленного в ходе оценки уязвимого места и описание контрмер, позволяющих исправить ситуацию в отношении каждого уязвимого места. Отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

7.2. Определение и оценка важного имущества и инфраструктуры портового средства, защиту которых важно обеспечить

Определение и оценка важного имущества и инфраструктуры является процессом, посредством которого может быть установлена сравнительная важность сооружений и объектов для функционирования портового средства. Этот процесс определения и оценки имеет большое значение, поскольку он обеспечивает основу, позволяющую сосредоточить стратегию смягчения последствий на том имуществе и сооружениях, защита которых представляется более важной. В этом процессе следует учитывать возможную гибель людей, экономическое значение порта, символическую ценность и наличие правительственных объектов.

Определение и оценка имущества и инфраструктуры должны использоваться для установления приоритетов в зависимости от относительной важности, которую они имеют с точки зрения их защиты. Главная задача должна заключаться в исключении гибели людей или причинения им телесных повреждений. Важно также рассмотреть, смогут ли портовое средство, сооружение или объект продолжить функционирование без конкретного имущества, а также возможную степень быстрого восстановления нормальной работы.

Имущество и инфраструктура, защита которых должна считаться важной,

включают:

- места доступа, входы, подходы, а также районы якорной стоянки, маневрирования и причалов;
- грузовые устройства, терминалы, районы складирования и оборудование для обработки грузов;
- электрические распределительные сети, радиосистемы и другие системы связи, компьютерные системы и сети;
- портовые системы управления движением судов и средства навигационного ограждения;
- электростанции, грузовые трубопроводы и системы водоснабжения;
- мосты, автомобильные дороги и железнодорожные пути;
- суда портового флота, включая лоцманские суда, буксиры, лихтеры и т.п.;
- оборудование и системы охраны и наблюдения;
- примыкающие к портовому средству акватории.

Четкое определение имущества и инфраструктуры важно для оценки потребностей портового средства в охране, установления очередности защитных мер и принятия решений относительно распределения ресурсов в целях наилучшей защиты портового средства. Этот процесс может включать проведение консультаций с соответствующими властями, отвечающими за примыкающие к портовому средству сооружения, которые могут причинить ущерб на территории портового средства или могут быть использованы с целью причинения ущерба портовому средству, незаконного наблюдения за портовым средством или отвлечения внимания.

7.3. Определение возможной угрозы имуществу и инфраструктуре и ее вероятности для портового средства

Для оценки уязвимости конкретного имущества или места с точки зрения происшествия, связанного с охраной, а также установления мер охраны и

очередности их принятия с целью планирования и распределения ресурсов следует выявить возможные действия, которые могут создать угрозу, затрагивающую охрану имущества и инфраструктуры, и методы осуществления этих действий. Определение и оценка каждого такого потенциального действия и его метода должны основываться на учете различных факторов, включая оценки угрозы, выполняемые правительственными организациями. При определении и оценке угрозы проводящие оценку лица не должны исходить из наихудших вариантов развития событий для представления рекомендаций по планированию и распределению ресурсов.

Оценка охраны портового средства должна включать оценку, проводимую по консультации с соответствующими национальными организациями в области охраны с целью определить: любые особые аспекты портового средства, включая использующие его суда, вследствие которых оно может явиться целью нападения; вероятные последствия нападения на портовое средство или его объекты с точки зрения гибели людей, ущерба имуществу, подрыва экономики, включая нарушение работы транспортных систем; возможности и намерения лиц, которые могут организовать такое нападение; возможный вид нападения. В результате этого вырабатывается общая оценка уровня риска, с учетом которой должны разрабатываться меры охраны.

Оценка охраны портового средства должна учитывать любую возможную угрозу, которая может включать такие происшествия, связанные с охраной:

- повреждение или разрушение портового средства или судна, с помощью взрывных устройств, путем поджога, актов саботажа или вандализма;
- похищение либо захват судна или находящихся на нем людей;
- незаконные действия с грузом, судовым оборудованием или системами ответственного назначения либо судовыми запасами;

- несанкционированный доступ или использование, включая наличие безбилетных пассажиров;
- контрабанда оружия или оборудования, включая оружие массового уничтожения;
- использование судна для перевозки лиц, намеревающихся вызвать происшествие, связанное с охраной, а также их оборудования;
- использование самого судна в качестве оружия или средства причинения ущерба или разрушения;
- блокирование входов в порт, шлюзов, подходов и т.п.;
- радиационное, биологическое или химическое нападение.

7.4. Определение, выбор и установление очередности контрмер, а также степени их эффективности для уменьшения уязвимости портового средства

Определение и установление очередности контрмер имеют целью обеспечить применение наиболее эффективных мер охраны для уменьшения уязвимости портового средства или взаимодействия судно-порт при возможной угрозе.

Меры охраны должны выбираться с учетом таких факторов, как способность этих мер уменьшить вероятность нападения, и оцениваться с использованием информации, которая включает:

- информацию, полученную в результате освидетельствований, инспекций и проверок охраны;
- информацию, полученную при консультациях с владельцами и операторами портовых средств, а также с владельцами или операторами прилегающих к портовому средству сооружений;
- информацию об имевших место в прошлом происшествиях, связанных с охраной;

- информацию об операциях, осуществляемых в пределах портового средства.

7.5. Определение уязвимых мест

Определение уязвимых мест сооружений, систем защиты персонала, процессов или других областей, где возможно происшествие, связанное с охраной, может использоваться для выработки путей ликвидации или уменьшения количества этих уязвимых мест. Например, анализ может вскрыть уязвимые места в системах охраны портового средства или незащищенной инфраструктуры, такой как системы водоснабжения, мосты и т.п., которые могут быть устранены посредством принятия физических мер, например путем установки постоянных ограждений, сигнализации, оборудования для наблюдения и т. д.

Определение уязвимых мест должно включать рассмотрение:

- доступа к портовому средству и судам, ошвартованным у портового средства, со стороны воды и со стороны берега;
- конструктивной целостности пирсов, оборудования и соответствующих сооружений;
- действующих мер и процедур охраны, включая системы идентификации;
- действующих мер и процедур охраны, относящихся к портовым службам и предприятиям общественного пользования;
- мер защиты оборудования радиосвязи и других видов связи портовых служб и предприятий общественного пользования, включая компьютерные системы и сети;
- прилегающих районов, которые могут быть использованы для нападения;
- действующих соглашений с охранными организациями, предоставляющими услуги по охране на воде и на берегу;

- любых противоречий между мерами и процедурами безопасности и охраны;
- любых противоречий между задачами портового средства и задачами по обеспечению охраны;
- любых ограничений в обеспечении выполнения требований и ограничений в отношении персонала;
- любых недостатков, выявленных во время подготовки и учений;
- любых недостатков, выявленных во время повседневной работы, в результате происшествий или действий по тревогам, доклада о проблемах, связанных с охраной, выполнения мер контроля, проверок и т.д.

7.6. Общие требования и содержание плана охраны портового средства

На основе оценки охраны портового средства для каждого портового средства, которое должно выполнять положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, разрабатывается и должен выполняться план охраны портового средства, достаточный для целей взаимодействия судно-порт. План должен предусматривать положения для трех уровней охраны.

За подготовку плана охраны портового средства отвечает офицер охраны портового средства. Хотя офицер охраны портового средства не обязательно должен лично выполнять все обязанности, связанные с этим постом, он несет главную ответственность за их надлежащее выполнение.

Правительство страны может разрешить, чтобы план охраны портового средства охватывал не одно, а несколько портовых средств, если оператор, местоположение, эксплуатация, оборудование и устройство этих портовых средств аналогичны.

Содержание каждого отдельного плана охраны портового средства должно быть различным в зависимости от конкретных обстоятельств, присущих данному портовому средству или портовым средствам, на которые он распространяется. Оценка охраны портового средства позволит выявить его

характерные особенности и виды потенциальных рисков для безопасности, обуславливающие необходимость назначения офицера охраны портового средства и подготовки плана охраны портового средства. Эти особенности, а также другие соображения, касающиеся охраны местного или национального масштаба, должны быть учтены в плане охраны портового средства при его подготовке и введении надлежащих мер охраны для сведения к минимуму вероятности нарушения мер охраны и последствий потенциальных рисков.

Подготовка эффективного плана охраны портового средства основана на тщательной оценке всех относящихся к охране портового средства вопросов, включая, в частности, тщательную оценку физических и эксплуатационных характеристик конкретного портового средства.

Признанная в области охраны организация может подготовить план охраны конкретного портового средства.

План охраны портового средства должен быть одобрен правительством страны, на территории которой находится это портовое средство, и должен быть составлен на рабочем языке портового средства. План охраны портового средства должен предусматривать хранение записей о происшествиях, связанных с охраной, и угрозе таких происшествий, пересмотрах, проверках, подготовке, учениях и занятиях в качестве доказательства соответствия требованиям Кодекса ОСПС. Предусмотренные планом охраны портового средства меры охраны должны быть введены в течение разумного периода времени после одобрения этого плана, и в нем должны быть указаны сроки введения каждой меры.

Правительство страны, на территории которой находится портовое средство, устанавливает процедуры, предусматривающие:

- представление ему планов охраны портовых средств;
- рассмотрение планов охраны портовых средств;
- одобрение планов охраны портовых средств с поправками или без них;

- рассмотрение поправок, представленных после одобрения;
- инспектирование или проверку, позволяющие убедиться. в том, что одобренный план охраны портового средства продолжает отвечать своему назначению.

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

Все планы охраны портового средства должны содержать подробные сведения о:

- роли и структуре службы охраны портового средства;
- связях этой службы с другими соответствующими органами и о необходимых системах связи, предназначенных для обеспечения эффективного и непрерывного функционирования этой службы и ее связей с другими сторонами, включая находящиеся в порту суда;
- офицере охраны портового средства, включая информацию для связи с ним в любое время суток;
- задачах, обязанностях и требованиях к подготовке всех членов персонала портового средства, выполняющих функции, связанные с охраной, а также о критериях качества работы, необходимых для оценки эффективности каждого члена персонала;
- средствах оповещения и вызова групп водного дозора и специализированных поисковых групп, в том числе специализирующихся в поиске бомб и подводном поиске;
- порядке оказания помощи офицерам охраны судов, по их просьбе, в подтверждении личности людей, желающих пройти на судно;
- процедурах, выполняемых в случае, когда по указаниям государства порта офицер охраны портового средства требует оформления Декларации об охране или когда требование о ее оформлении поступает от судна;

- процедурах и мерах охраны, которые портовое средство может применять, если оно имеет более низкий уровень охраны, чем тот, который применяется к судну;

- процедурах и мерах охраны, которые следует применять портовому средству, когда оно: взаимодействует с судном, которое заходило в порт государства, не являющегося стороной Конвенции СОЛАС-74; взаимодействует с судном, к которому Кодекс ОСПС не применяется.

- процедуре передачи сообщений в пункты связи соответствующих правительств стран – сторон Конвенции СОЛАС-74.

План должен включать следующее:

- меры, направленные на предотвращение проноса на портовое средство или на судно оружия или любых других опасных веществ и устройств, которые предназначены для применения против людей, судов или портов и на перевозку которых не имеется разрешения;

- меры, направленные на предотвращение несанкционированного доступа на портовое средство, на ошвартованные у него суда и в его зоны ограниченного доступа;

- процедуры реагирования на угрозу, затрагивающую охрану, или нарушения мер охраны, включая положения по поддержанию важнейших операций портового средства или взаимодействия судно-порт;

- процедуры реагирования на любые указания по охране, которые может дать правительство страны, на чьей территории находится портовое средство, при уровне охраны 3;

- процедуры эвакуации в случае угрозы, затрагивающей охрану, или нарушений мер охраны;

- процедуры взаимодействия с судном, связанного с охраной судна;

- процедуры или защитные меры, необходимые для обеспечения непрерывной связи между персоналом охраны портового средства, судами в

порту и, при необходимости, с национальными или местными органами, отвечающими за охрану, в любое время;

- процедуры по периодическому пересмотру и обновлению плана;
- процедуры передачи сообщений о происшествиях, связанных с охраной;
- процедуры по защите конфиденциальной информации по вопросам охраны, хранимой в печатной или электронной форме;
- меры по обеспечению эффективной охраны груза и погрузочно-разгрузочного оборудования на портовом средстве, процедуры по обработке груза и доставке судовых запасов;
- процедуры по ведению и обновлению записей об опасных грузах и вредных веществах и их размещении в пределах портового средства;
- процедуры по оценке постоянной эффективности мер, процедур и оборудования охраны, включая выявление отказа или неисправности оборудования и принятие контрмер;
- процедуры по представлению и оценке докладов о возможном нарушении мер охраны или проблемах, связанных с охраной;
- процедуры регулярных пересмотров и проверок плана, а также внесения в него поправок на основании приобретенного опыта или изменившихся обстоятельств;
- процедуры реагирования в случае, если судовая система тревожного оповещения при стоянке судна у портового средства была приведена в действие;
- процедуры по упрощению схода на берег членов судового персонала или замен среди персонала, а также доступа на судно посетителей, включая представителей организаций, занимающихся вопросами бытового обслуживания и условий труда моряков.

План охраны портового средства должен устанавливать конкретные меры охраны, которые должны применяться на каждом из трех уровней охраны и охватывать:

- доступ к портовому средству;
- зоны ограниченного доступа в пределах портового средства;
- обработку груза;
- доставку судовых запасов;
- обращение с несопровождаемым багажом;
- контроль охраны портового средства.

Применение огнестрельного оружия на судах или возле них, а также в пределах портовых средств может создавать особую и значительную опасность, в частности, в связи с некоторыми опасными или вредными веществами, и этот вопрос следует рассматривать очень внимательно. В случае, если государство принимает решение о необходимости использовать вооруженный персонал в этих районах, то оно должно обеспечить, чтобы такой персонал имел надлежащее разрешение и прошел подготовку в применении оружия, а также сознавал особые риски для безопасности в этих районах. План охраны портового средства должен содержать специальные указания по этому вопросу, в частности применительно к судам, перевозящим опасные грузы или вредные вещества.

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

- если оценка охраны портового средства изменяется;
- если в результате независимой проверки плана охраны портового средства или проведенной государством порта проверки службы охраны портового средства выявлены недостатки службы охраны или ставится

под сомнение необходимость важных элементов одобренного плана охраны портового средства;

- после происшествий, связанных с охраной портового средства, или случаев их угрозы;
- после замены владельца или управленческого состава портового средства.

План может храниться в электронной форме. В этом случае он должен быть защищен с помощью процедур, направленных на предотвращение несанкционированного стирания, уничтожения или изменения данных. В любом случае план должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

7.7. Доступ на портовое средство

В плане охраны портового средства должны быть установлены меры охраны, охватывающие все средства доступа на портовое , выявленные в ходе оценки охраны портового средства.

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

Для каждого уровня охраны в плане охраны портового средства должны быть указаны средства идентификации, требуемые для прохода на территорию портового средства и для того, чтобы отдельные лица могли беспрепятственно оставаться в пределах портового средства. Это может включать разработку соответствующей системы идентификации, предусматривающей постоянные и временные удостоверения личности для персонала портового средства и посетителей соответственно. Любая такая система идентификации, применяемая портовым средством, должна быть скоординирована с системой

установления личности, применяемой на судах, регулярно использующих это портовое средство. Пассажиры должны иметь возможность удостоверить свою личность посредством посадочных талонов, билетов и т. п., однако им не должен разрешаться проход в зоны ограниченного доступа без надзора. В плане охраны портового средства должны содержаться положения, обеспечивающие регулярное приведение систем идентификации в соответствие с текущими требованиями и принятие дисциплинарных мер при нарушении установленного порядка. Лицам, которые не хотят или не могут удостоверить свою личность и обосновать цель своего посещения, когда им предлагается сделать это, должно быть отказано в допуске на территорию портового средства.

В плане охраны портового средства должны быть указаны места проведения досмотра людей, личных вещей и транспортных средств. Такие места должны быть закрытыми для содействия непрерывной работе независимо от погодных условий в соответствии с периодичностью досмотра, установленной в плане охраны портового средства. Прошедшие досмотр люди, личные вещи и транспортные средства должны направляться непосредственно в зоны ожидания, районы посадки или погрузки транспортных средств. Должны быть указаны отдельные места для прошедших и еще не прошедших проверку людей и их личных вещей, а также отдельные районы посадки и высадки пассажиров, членов судового персонала и погрузки их вещей для обеспечения того, чтобы люди, еще не прошедшие проверку, не могли вступить в контакт с людьми, прошедшими проверку. Должна быть установлена периодичность применения любых мер контроля над доступом, особенно если они должны применяться выборочно или время от времени.

Для уровня охраны 1 в плане охраны портового средства должны быть указаны контрольные пункты, в которых осуществляются такие меры охраны:

- обозначены районы ограниченного доступа, которые огорожены забором или другими ограждениями в соответствии со стандартом;
- проводится проверка личности всех людей, желающих пройти на территорию портового средства, включая пассажиров, членов судового персонала и посетителей (предъявляются предписания о включении в состав экипажа, пассажирские билеты, посадочные талоны, заказы на выполнение работ и т.п.);
- проверяются транспортные средства, используемые лицами, которые желают попасть на территорию портового средства;
- проверяются личности членов персонала портового средства и людей, которые наняты для работы в пределах портового средства, а также их транспортных средств;
- ограничивается доступ в целях недопущения людей, которые не относятся к персоналу портового средства или к числу выполняющих работы в пределах портового средства, если они не могут удостоверить свою личность;
- проводится досмотр людей, личных вещей, транспортных средств и их содержимого;
- определены места доступа, не используемые на регулярной основе, которые должны быть постоянно закрыты и заперты.

Периодичность досмотра людей, желающих пройти на территорию портового средства, включая выборочный досмотр, должна быть оговорена в одобренном плане охраны. Любой такой досмотр должен производиться таким образом, чтобы полностью принимались во внимание права человека, и не унижалось элементарное человеческое достоинство.

Для уровня охраны 2 в плане охраны портового средства должны быть установлены дополнительные меры охраны, которые включают:

- назначение дополнительного персонала для охраны мест доступа и патрулирования внешнего ограждения портового средства;

- ограничение количества мест доступа на территорию портового средства и определение тех из них, которые должны быть закрыты, и средств их надлежащего закрытия;
- обеспечение средств, затрудняющих передвижение через остальные места доступа, например применение защитных ограждений;
- увеличение периодичности досмотров людей, личных вещей и транспортных средств;
- отказ в доступе на территорию портового средства посетителям, которые не могут представить поддающееся проверке обоснование, объясняющее, почему они хотят получить доступ;
- применение патрульных судов для усиления охраны на воде.

При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с судами в районе портового средства; такие меры включают:

- прекращение доступа на всю территорию портового средства или ее часть;
- предоставление доступа только лицам, принимающим ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы;
- прекращение пешеходного движения или движения транспорта на всей территории портового средства или ее части;
- усиление патрулей охраны на территории портового средства;
- прекращение портовых операций на всей территории портового средства или ее части;
- управление движением судов по отношению ко всему портовому средству или его части;

- эвакуацию со всей территории портового средства или ее части.

7.8. Зоны ограниченного доступа в пределах портового средства

В плане охраны портового средства должны быть указаны зоны ограниченного доступа, которые должны вводиться в пределах портового средства, 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 зонах. К ним должны также относиться меры, обеспечивающие, чтобы временные зоны ограниченного доступа обследовались как до, так и после их установления.

Целями районов ограниченного доступа являются:

- защита пассажиров, членов персонала судна и портового средства, а также посетителей, включая тех, кто является посетителем;
- защита портового средства;
- защита судов, использующих и обслуживающих портовое средство;
- защита важных с точки зрения охраны мест и районов на территории портового средства;
- защита оборудования и систем охраны и наблюдения;
- защита груза и судовых запасов от незаконных действий.

План охраны портового средства должен обеспечивать, чтобы во всех зонах ограниченного доступа были четко установлены меры охраны для контроля: доступа людей; въезда, стоянки, погрузки и выгрузки транспортных средств; перемещения и складирования грузов и судовых запасов; несопровождаемого багажа или личных вещей.

В плане охраны портового средства должно предусматриваться, чтобы все зоны ограниченного доступа имели четкие обозначения, указывающие на то, что доступ в зону ограничен и что несанкционированное пребывание в пределах зоны является нарушением мер охраны.

Если установлены автоматические устройства обнаружения

несанкционированного проникновения, они должны оповещать центр управления, который может реагировать на подачу сигнала.

В число зон ограниченного доступа входят:

- участки суши и воды, непосредственно примыкающие к судну;
- районы посадки и высадки, зоны ожидания и обработки пассажиров и судового персонала, включая места досмотра;
- участки погрузки, выгрузки или складирования груза или запасов;
- места хранения конфиденциальной информации по вопросам охраны, включая грузовые документы;
- районы хранения опасных грузов и вредных веществ;
- диспетчерские центры системы управления движением судов, средства навигационного ограждения и здания управления порта, включая помещения управления охраной и наблюдением;
- районы хранения или расположения оборудования охраны и наблюдения;
- важные электрические установки, оборудование радиосвязи и других видов связи, системы водоснабжения и другие предприятия общественного пользования;
- другие места на территории портового средства, куда доступ для судов, транспортных средств и людей должен быть ограничен.

Для уровня охраны 1 в плане охраны портового средства должны быть установлены меры охраны, применяемые к зонам ограниченного доступа, которые включают:

- установку постоянных или временных ограждений вокруг зоны ограниченного доступа;
- оборудование мест доступа, проход через которые может контролироваться охранниками, когда зона ограниченного доступа

используется, и которые могут эффективно закрываться или перекрываться, когда зона не используется;

- снабжение пропусками, которые должны предъявляться для подтверждения права отдельных лиц на пребывание в пределах зоны ограниченного доступа;

- четкую маркировку транспортных средств, которым разрешен въезд в зону ограниченного доступа;

- выделение личного состава охраны и патрулей;

- обеспечение автоматическими устройствами обнаружения несанкционированного проникновения либо оборудованием или системами наблюдения для обнаружения несанкционированного проникновения в зоны ограниченного доступа или перемещения в их пределах;

- контроль за перемещением плавсредств вблизи судов, использующих портовое средство.

Для уровня охраны 2 в плане охраны портового средства должно быть установлено увеличение периодичности и интенсивности наблюдения за зонами ограниченного доступа и контроля доступа в эти зоны. В плане охраны портового средства должны быть установлены дополнительные меры охраны, которые включают:

- повышение надежности ограждений или заборов вокруг зон ограниченного доступа, в том числе использование патрулей или автоматических устройств обнаружения несанкционированного проникновения;

- уменьшение количества мест доступа в зоны ограниченного доступа и усиление контроля в остальных местах доступа;

- ограничения стоянки автомобилей вблизи стоящих у причала судов;

- дальнейшее ограничение доступа в зоны ограниченного доступа, а также перемещений и складирования в их пределах;

- использование средств наблюдения, обеспечивающих непрерывную запись и позволяющих постоянно их контролировать;
- увеличение количества патрулей и периодичности патрулирования, включая водное патрулирование, на границах зон ограниченного доступа и в пределах этих зон;
- установление районов, примыкающих к зонам ограниченного доступа, и ограничение доступа в эти районы;
- введение ограничений на несанкционированный доступ плавсредств в районы акватории, примыкающие к судам, использующим портовое средство.

При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с судами в районе портового средства; такие меры включают:

- установление в пределах портового средства, вблизи места происшествия, связанного с охраной, или места, где, предположительно, существует угроза, дополнительных зон ограниченного доступа, доступ в которые запрещен;
- подготовку операций по осмотру зон ограниченного доступа как части осмотра всего портового средства или его части.

7.9. Обработка груза

Меры охраны, относящиеся к обработке груза должны предотвращать незаконные действия с грузом, прием и хранение в пределах портового средства груза, перевозка которого не предполагается.

Меры охраны должны включать процедуры инвентарного контроля провозимых грузов в местах доступа на территорию портового средства. Как только груз окажется на территории портового средства, должна иметься

возможность установления того, что он был проверен и принят к погрузке на судно или для временного хранения в районе ограниченного доступа в ожидании погрузки. Может оказаться целесообразным ограничить ввоз на территорию портового средства груза, дата погрузки на судно которого не подтверждена.

Для уровня охраны 1 в плане охраны портового средства должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению во время обработки груза, которые включают:

- обычную проверку груза, грузовых транспортных единиц и районов хранения груза в пределах портового средства до и во время операций по обработке груза;
- проверки с целью убедиться, что груз, поступающий на территорию портового средства, соответствует накладной или равноценным грузовым документам;
- досмотр транспортных средств;
- проверку пломб и других средств, используемых для предотвращения незаконных действий с грузом после его поступления на территорию портового средства и складирования в его пределах.

Проверка груза может осуществляться с помощью следующих способов: путем визуального и физического осмотра и путем использования сканирующего оборудования, механических устройств или собак.

Для уровня охраны 2 в плане охраны портового средства должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обработке груза для усиления контроля, которые включают:

- тщательную проверку груза, грузовых транспортных единиц и районов складирования груза в пределах портового средства;
- усиленные проверки для обеспечения того, чтобы на территорию портового средства поступал, временно там хранился и затем погрузался на судно только снабженный документацией груз;

- усиленный досмотр транспортных средств;
- более частую и тщательную проверку пломб и других средств, используемых для предотвращения незаконных действий с грузом.

При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с судами в районе портового средства. Эти меры включают: ограничение или прекращение перемещения грузов или осуществления операций в пределах всего портового средства или его части либо применительно к конкретным судам; проверку описи опасных грузов и вредных веществ, находящихся в пределах портового средства, и их местоположения.

7.10. Доставка судовых запасов

Меры охраны, относящиеся к доставке судовых запасов, должны:

- обеспечивать проверку целостности судовых запасов и их упаковки;
- предотвращать прием судовых запасов без проверки;
- предотвращать незаконные действия с запасами;
- предотвращать прием судовых запасов, которые не заказывались;
- обеспечивать досмотр транспортного средства для доставки;
- обеспечивать сопровождение транспортных средств для доставки в пределах портового средства.

Для уровня охраны 1 в плане охраны портового средства должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению для контроля доставки судовых запасов, которые включают: проверку судовых запасов;

заблаговременное уведомление о составе груза, водителе и регистрации транспортного средства; досмотр транспортного средства для доставки.

Проверка судовых запасов может осуществляться с помощью некоторых или всех следующих способов: путем визуального и физического осмотра; путем использования сканирующего оборудования, механических устройств или собак.

Для уровня охраны 2 в плане охраны портового средства должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению для усиления контроля над доставкой судовых запасов, которые включают:

- тщательную проверку судовых запасов;
- тщательный досмотр транспортных средств для доставки;
- взаимодействие с судовым персоналом для сверки заказа с транспортной накладной до проезда на территорию портового средства;
- сопровождение транспортного средства для доставки на территории портового средства.

Тщательная проверка судовых запасов может выполняться с помощью следующих способов: путем более частого и тщательного досмотра транспортных средств для доставки; путем более широкого использования сканирующего оборудования, механических устройств и собак; путем ограничения или запрещения поступления на территорию портового средства запасов, которые будут оставаться в его пределах в течение определенного периода времени.

При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с судами в районе портового средства и которые могут включать подготовительные действия к введению ограничений или

прекращению доставки судовых запасов в пределах всего портового средства или его части.

7.11. Обращение с несопровождаемым багажом

В плане охраны портового средства должны быть установлены меры охраны, подлежащие применению для обеспечения того, чтобы несопровождаемый багаж идентифицировался и подвергался надлежащей проверке, включая досмотр, до того как будет разрешено его поступление на территорию портового средства и до его транспортировки с территории портового средства на судно. За проверку такого багажа отвечает портовое средство.

Для уровня охраны 1 в плане охраны портового средства 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.

Для уровня охраны 2 в плане охраны портового средства должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению при обращении с несопровождаемым багажом, что должно включать рентгеновское просвечивание 100 % несопровождаемого багажа.

При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с судами в районе портового средства. Эти меры включают: более тщательную проверку такого багажа, например рентгеновское просвечивание, по меньшей мере, под двумя различными углами; подготовку к ограничению или приостановке обработки несопровождаемого багажа; отказ в принятии несопровождаемого багажа на территорию портового средства.

7.12. Контроль охраны портового средства

Служба охраны портового средства должна быть способна постоянно, включая ночное время и периоды ограниченной видимости, наблюдать за обстановкой на территории портового средства и на ближних подходах к нему на суше и на воде, за зонами ограниченного доступа в пределах портового средства, за судами в районе портового средства и вокруг них. Наблюдение включает использование: освещения; охранников, включая пешие, моторизованные и водные патрули; автоматических устройств обнаружения несанкционированного проникновения и средств наблюдения.

В плане охраны портового средства 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.

Для уровня охраны 1 в плане охраны портового средства должны быть установлены подлежащие применению меры охраны, которые могут быть сочетанием освещения, охранников или оборудования охраны и наблюдения, с тем, чтобы персонал по охране портового средства мог:

- вести наблюдение за районом портового средства в целом, включая подступы к нему с суши и воды;
- вести наблюдение за местами доступа, ограждениями и районами ограниченного доступа;
- следить за районами, примыкающими к судам, использующим портовое средство, и перемещениями в них, включая усиление обеспечиваемого самим судном освещения.

Для уровня охраны 2 в плане охраны портового средства должны быть установлены дополнительные меры охраны, подлежащие применению для повышения возможностей контроля и наблюдения, которые могут включать:

- увеличение площади и интенсивности освещения и средств наблюдения, включая выделение дополнительных средств освещения и наблюдения;
- увеличение периодичности пешего, моторизованного или водного патрулирования;
- выделение дополнительного персонала по охране для наблюдения и патрулирования.

При уровне охраны 3 портовое средство должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто принимает ответные меры в случае происшествия, связанного с охраной, или его угрозы. В плане охраны портового средства должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть приняты портовым средством в тесном взаимодействии с теми, кто принимает ответные меры, и с судами в районе портового средства. Эти меры включают:

- включение всего освещения в пределах портового средства или освещение зоны в непосредственной близости от портового средства;
- включение всех средств наблюдения, способных регистрировать деятельность в пределах портового средства или рядом с ним;
- максимальное увеличение периода времени, в течение которого такие средства наблюдения могут вести регистрацию.

Выводы по главе

1. Оценка охраны портового средства является важной и неотъемлемой частью процесса разработки и обновления плана охраны портового средства.
2. Оценка охраны портового средства должна выполняться правительством страны, на территории которой находится это портовое средство или от его имени.
3. По завершении оценки охраны портового средства должен быть подготовлен отчет, включающий краткое описание методики проведения оценки, описание каждого выявленного в ходе оценки уязвимого места и

описание контрмер, позволяющих исправить ситуацию в отношении каждого уязвимого места.

4. На основе оценки охраны портового средства для каждого портового средства, которое должно выполнять положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОСПС, разрабатывается и должен выполняться план охраны портового средства, достаточный для целей взаимодействия судно-порт.

5. План охраны портового средства должен содержать меры, процедуры и действия по охране, которые позволяют обеспечить эффективную защиту пассажиров, персонала портового средства, груза, самого портового средства и судов, находящихся в портовом средстве.

6. План охраны портового средства должен содержать положения, касающиеся трех уровней охраны.

7. За подготовку плана охраны портового средства отвечает офицер охраны портового средства.

8. План охраны портового средства должен быть одобрен правительством страны, на территории которой находится это портовое средство.

Вопросы для самопроверки усвоения материала

Кто должен выполнять оценку охраны портового средства?

Кто должен одобрить оценку охраны портового средства, если оценка охраны портового средства выполнена признанной в области охраны организацией?

Какие вопросы должна включать оценка охраны портового средства?

Каких элементов в пределах портового средства должна касаться оценка охраны портового средства?

Что должен включать в себя отчет об оценке охраны портового средства?

Для чего должны использоваться определение и оценка имущества и инфраструктуры портового средства?

Какое имущество и инфраструктуру портового средства важно защитить?

Какие возможные угрозы для портового средства должна учитывать оценка охраны портового средства?

Что необходимо включить в рассмотрение при определении уязвимых мест портового средства?

Кто отвечает за подготовку плана охраны портового средства?

Кто должен одобрить план охраны портового средства?

На каком языке должен быть составлен план охраны портового средства?

Какие сведения должен содержать план охраны портового средства?

Какие меры, процедуры и действия должен включать в себя план охраны портового средства?

В каких случаях должен пересматриваться план охраны портового средства?

Какие меры охраны при обеспечении доступа на портовое средство членов персонала портового средства и судов, пассажиров и посетителей должны быть установлены в плане охраны портового средства?

Какие меры охраны для зон ограниченного доступа на портовом средстве должны быть установлены в плане охраны портового средства?

Какие меры охраны при обработке груза должны быть установлены в плане охраны портового средства?

Какие меры охраны при доставке судовых запасов должны быть установлены в плане охраны портового средства?

Какие меры охраны при обращении с несопровождаемым багажом должны быть установлены в плане портового средства?

Какие меры охраны при контроле охраны портового средства должны быть установлены в плане охраны портового средства?