



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
САХАЛИНСКОЕ ВЫСШЕЕ МОРСКОЕ УЧИЛИЩЕ имени Т.Б. Гуженко
- ФИЛИАЛ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОРСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АДМИРАЛА Г.И. НЕВЕЛЬСКОГО»
(Сахалинское высшее морское училище им. Т.Б. Гуженко –
филиал МГУ им. адм. Г.И. Невельского)

ПРОГРАММА

«Охрана судов и портов»

МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ
ПО ПРАКТИЧЕСКИМ И САМОСТОЯТЕЛЬНЫМ ЗАНЯТИЯМ

Холмск

СОДЕРЖАНИЕ

1. Обзор международного кодекса по охране судов и портовых сооружений (ОСПС).....	4
1.1 Принятие Кодекса ОСПС.....	4
1.2 Цели Кодекса ОСПС.....	5
1.3 Функциональные требования.....	6
1.4 Основные определения Кодекса ОСПС.....	7
2. Основные принципы охраны судна.....	9
2.1 Структура охраны судна.....	9
2.2 Капитан судна и его полномочия в вопросах охраны.....	10
2.3 Лицо командного состава, ответственное за охрану судна.....	11
2.4 Декларация об охране — Declaration of Security (DoS).....	11
2.5 Оценка охраны судна — Ship Security Assessment (SSA).....	12
2.6 План охраны судна — Ship Security Plan (SSP).....	13
2.7 Пересмотры и проверки плана по охране судна.....	14
3. Уровни охраны судна.....	17
3.1 Уровень охраны 1.....	17
3.2 Уровень охраны 2.....	18
3.3 Уровень охраны 3.....	18
4. Контроль доступа на судно.....	19
4.1 Меры контроля доступа.....	19
4.2 Участки ограниченного доступа на судно.....	21
4.3 Грузовые операции и доставка судовых запасов.....	22
4.4 Несопровождаемый багаж — Unaccompanied baggage.....	23
4.5 Наблюдение за обстановкой на борту судна и за территориями, прилегающими к судну.....	24
5. Тренировки экипажа и действия в чрезвычайных ситуациях.....	26
5.1 Обучение и тренировки.....	26
5.2 Угроза минирования судна.....	27
Библиографический список.....	30
Приложение А. Declaration of Security.....	31
Приложение Б. Форматы судовых сообщений.....	32
Приложение В. Чек-лист внутренней проверки системы охраны судна.....	33
Приложение Г. Ship Security Drill.....	34
Приложение Д. Company Security Exercise.....	35

1. Обзор Международного кодекса по охране судов и портовых сооружений (ОСПС)

1.1 Принятие Кодекса ОСПС

Дипломатическая конференция по охране на море, состоявшаяся в Лондоне в декабре 2002 года, приняла новые положения для включения в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС) и Кодекс по охране судов и портовых сооружений (ОСПС) — International Code for the security of ships and of port facilities (ISPS) с целью усиления охраны на море. Эти новые требования образуют международную структуру, с помощью которой суда и портовые средства могут сотрудничать с целью обнаружения и предотвращения актов, угрожающих обеспечению охраны на морском транспорте.

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

Дипломатическая конференция (9 - 13 декабря 2002 года) приняла также поправки к существующим положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74), способствующие ускорению выполнения требования об оборудовании судов автоматическими идентификационными системами, и приняла новые правила для включения в главу XI-1 СОЛАС-74, касающиеся нанесения опознавательных номеров судов и необходимости иметь на судне Журнал непрерывной регистрации истории судна.

Положения главы XI-2 СОЛАС-74 и данного Кодекса применяются к судам и портовым средствам. Расширенное применение СОЛАС-74 в отношении портовых средств было согласовано на том основании, что в СОЛАС-74 имеются ускоренные меры, обеспечивающие скорейшее вступление в силу и результативность упомянутых положений по охране. Однако, далее было решено, что положения, касающиеся портовых средств, должны относиться только к взаимодействию судно/порт.

А вопросы, касающиеся всей охраны портовых территорий, станут предметом дальнейшего обсуждения при проведении дальнейшей совместной работы Международной морской организации и Междуна-

родной организации труда. Было также решено, что положения не должны распространяться на конкретные ответные действия при нападении или на какую-то бы то ни было необходимую деятельность после таких нападений.

При составлении проектов этих положений учтена необходимость обеспечить совместимость положений Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками, Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (МКУБ) — International Safety Management Code (ISM) и гармонизированной системы освидетельствований и оформления свидетельств.

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

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

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

1.2 Цели Кодекса ОСПС

Целями данного Кодекса являются:

1. установление международной структуры, использующей сотрудничество между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов для выявления угрозы и при-

нятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с нарушением охраны судов или портовых средств, используемых в международной торговле;

2. распределение соответствующих ролей и ответственности между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов на национальном и международном уровнях для обеспечения охраны на море;

3. обеспечение заблаговременного и эффективного сбора и обмена информацией, связанной с охраной;

4. предоставление методологии оценок охраны, так чтобы иметь готовые планы и процедуры реагирования на изменяющиеся уровни охраны;

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

1.3 Функциональные требования

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

1. сбор и оценку информации в отношении угроз охране и обмена такой информацией с соответствующими Договаривающимися правительствами;

2. требование соблюдения протоколов связи для судов и портовых средств;

3. предотвращение неразрешенного доступа на суда, портовые средства и в их районы с ограниченным доступом;

4. предотвращение доставки на суда или на портовые средства неразрешенных предметов (оружие, зажигательные устройства) или взрывчатых веществ;

5. обеспечение средствами подачи сигналов аварийно-предупредительной сигнализации в случае происшествия или угрозы происшествия;

6. требование наличия планов охраны судов и портовых средств, основанных на оценках охраны;

7. требование о подготовке персонала и учениях для освоения планов охраны и процедур.

1.4 Основные определения кодекса ОСПС

Взаимодействие судно/порт — Ship to port Activity означает взаимодействие, которое происходит, когда судно прямым и непосредственным образом затрагивается действиями, связанными с перемещением людей, товаров или предоставлением портовых услуг судну.

Декларация об охране — Declaration of Security (DoS) означает соглашение, достигнутое между судном и, либо портовым средством, либо другим судном, с которыми оно будет взаимодействовать, оговаривающее меры по охране каждой стороны.

Должностное лицо компании, ответственное за охрану — Company Security Officer (CSO) означает лицо на берегу, назначенное компанией для обеспечения проведения оценки охраны судов, выработки, представления на одобрение и последующего выполнения планов охраны судов и для связи с должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицами командного состава, ответственными за охрану судна.

Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану — Port Security Officer (PSO) означает лицо, назначенное ответственным за выработку, выполнение и пересмотр плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава, ответственными за охрану судов, и с должностными лицами компании, ответственными за охрану.

Компания — Company означает собственника судна или любую другую организацию, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бэрбоут – 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.

Лицо командного состава, ответственное за охрану судна — Ship Security Officer (SSO) означает лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану.

План охраны судна — Ship Security Plan (SSP) означает план, выработанный для обеспечения применения мер на судне, предназначенных для защиты людей, груза, грузовых транспортных единиц или судна от рисков нарушения охраны.

План охраны портового средства — Port Facility Security Plan (PFSP) означает план, выработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, их грузов, грузовых транспортных единиц, людей и судовых запасов от рисков нарушения охраны.

Портовое средство — Port Facility означает район, определенный Договаривающимся правительством или назначенной властью, где происходит взаимодействие судно/порт. Это включает также такие районы как якорные стоянки, места ожидания причала и подходы с моря, соответственно.

Происшествие, связанное с охраной — Security Accident означает любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающие обеспечению охраны судна, включая морскую передвижную буровую установку и высокоскоростное судно, или портовому средству, или любому взаимодействию судно/порт, или любой деятельности судно–судно.

Уровень охраны 1 — Security level 1 означает уровень, при котором всегда, и непрерывно, должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.

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

Уровень охраны 3 — Security level 3 означает уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться особые специфичные меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.

2. Основные принципы охраны судна

2.1 Структура охраны судна

Для организации работы и осуществления мер по охране судна создается судовой комитет безопасности в составе:

- Капитан

- Лица командного состава, имеющие обязанности по охране: старший помощник, старший механик.

Основными задачами судового комитета безопасности среди прочих являются:

1. организация выполнения судовым персоналом эффективных мер по безопасности и охране судна;

2. выработка у экипажа навыков общей бдительности, умения изучать окружающую обстановку, оценивать ее и принимать необходимые меры безопасности;

3. отработка методов противодействия угрозам захвата судна террористами, взрыва судна, захвата заложников.

Ниже показана схема организационной структуры охраны судна.



Рисунок 2.1 — Структура охраны судна

2.2 Капитан судна и его полномочия в вопросах охраны

Капитан является высшим должностным лицом на судне. Он управляет судном на основе единоначалия. Капитан издает приказы и распоряжения по судну, подлежащие неукоснительному исполнению всеми, находящимися на судне лицами.

Капитан обладает исключительными полномочиями в принятии решений по обеспечению безопасности и охраны судна, а также обращению к компании или любому правительству за помощью, если она требуется.

Капитан не ограничен ни компанией, ни фрахтователем или любым лицом в праве принятия под свою ответственность любых решений, которые, по его профессиональному суждению, необходимы для поддержания уровня безопасности и охраны судна. Это положение включает отказ в доступе на судно людям или их вещам, а также отказ принять любой груз.

Капитан судна несет полную ответственность за безопасность судна. При любом уровне охраны, включая уровень охраны 3, он может требовать разъяснений или изменений указаний от органов, принимающих меры реагирования на происшествие или его угрозу, если имеются основания полагать, что исполнение указаний может нанести ущерб безопасности судна.

Капитан, располагая предоставленными ему полномочиями и неся всю полноту ответственности за охрану и безопасность судна, судового персонала, груза и имущества обеспечивает:

1) организацию службы на судне, предусматривающую эффективные предупредительные меры и адекватные ответные действия при угрозе происшествия или нарушении охраны, распределение обязанностей, полномочий и ответственности судового персонала, вовлеченного в охрану;

2) регулярное рассмотрение плана охраны судна на предмет его соответствия своему назначению на основе оценки охраны судна;

3) плановое проведение учений и тревог по морской безопасности и охране судна.

а. Лицо командного состава, ответственное за охрану судна

Для руководства работами по обеспечению охраны на судне назначается Лицо командного состава, ответственное за охрану судна.

Лицо командного состава, ответственное за охрану, решает вопросы обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны

судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану.

Приказом руководителя компании Лицом командного состава, ответственным за охрану, как правило, определяется капитан.

Свои обязанности по охране Лицо командного состава, ответственное за охрану судна, выполняет в тесном взаимодействии с Должностным лицом портового средства:

Информирование об уровнях охраны производится как до захода в порт, так и при стоянке в порту.

Лицо командного состава и должностное лицо портового средства оформляют Декларацию об охране.

Лицо командного состава, ответственное за охрану судна, координирует с должностным лицом портового средства:

1. вопросы, связанные с выполнением плана охраны судна;
2. аспекты охраны при обработке груза и судовых запасов;
3. меры охраны при оформлении Декларации об охране;
4. действия в случае нарушения охраны судна или нарушения охраны портового средства.

b. Декларация об охране — Declaration of Security (DoS)

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

Судно может потребовать заполнения Декларации об охране, если:

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

Требования по оформлению Декларации об охране, выставлен-

ные в соответствии с положениями данного раздела одной стороной, должны подтверждаться другой стороной - портовым средством или судном.

Декларация об охране должна заполняться:

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

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

с. Оценка охраны судна — Ship Security Assessment (SSA)

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

Должностное лицо компании несет главную ответственность за надлежащее выполнение оценки охраны судна.

Оценка охраны судна была осуществлена до разработки данного Плана и результаты оценки учтены в Плане.

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

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

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

d. План охраны судна — Ship Security Plan (SSP)

Каждое судно должно иметь на борту одобренный Администрацией план охраны судна. План должен содержать положения, касающиеся трех уровней охраны.

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

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

План должен отражать, по меньшей мере, следующее:

1) меры по предотвращению того, чтобы на судне не оказались предназначенные для применения против людей, судов или портов оружие, опасные вещества и устройства, на перевозку которых нет разрешения;

2) определение участков ограниченного доступа и мер по предотвращению несанкционированного доступа к ним;

3) меры по предотвращению несанкционированного доступа на судно;

4) процедуры ответных действий при угрозе происшествия или нарушении охраны, включая положения по поддержанию критически важных операций на судне или во взаимодействии судно/порт;

5) процедуры выполнения любых инструкций по охране, которые могут отдавать Договаривающиеся правительства при уровне охраны 3;

6) порядок эвакуации в случаях угрозы или при нарушении защиты;

7) обязанности персонала судна, имеющего ответственность в области охраны, а также другого персонала судна по вопросам охраны;

8) процедуры аудиторской проверки деятельности по охране;

9) процедуры проведения процесса обучения, тренировок и учений по плану;

10) процедуры взаимодействия с охраной портового средства; процедуры периодического пересмотра плана и приведения его на уровень современности;

12) процедуры сообщений о происшествиях, связанных с охраной;

13) сведения о лице командного состава, ответственном за охрану судна;

14) сведения о должностном лице компании по охране, включая его контактный адрес, который доступен круглосуточно;

15) процедуры проведения проверки, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования охраны, если оно имеется;

16) частота проведения испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования охраны, если оно имеется;

17) указание мест запуска судовой системы оповещения;

18) процедуры, инструкции и руководство по использованию судовой системы оповещения, включая испытания, включение, выключение и возврат в исходное положение, и по ограничению ложных сигналов тревоги.

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

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

2.7 Пересмотры и проверки плана по охране судна

План охраны судна подвергается регулярным на плановой основе пересмотрам и внутренним аудиторским проверкам не реже одного раза в год.

Целью пересмотра и внутренней аудиторской проверки является:

1) проверка соответствия плана своему назначению, а также требованиям международных и национальных стандартов, норм и правил;

2) оценка правильности и эффективности предусмотренных мероприятий по охране судна;

3) выявление недостатков и несоответствий плана и выработка предложений по их устранению;

4) выработка предложений по совершенствованию плана и приведение его на уровень современности на основании опыта эксплуатации или изменившихся обстоятельств;

5) принятие решений по корректировке плана.

Планирование, порядок подготовки и проведение пересмотров и аудиторских проверок, а также оформление отчетов выполняется в порядке аналогично изложенному в процедурах по обзору и внутреннему аудиту системы управления безопасностью, отвечающей требованиям Международного Кодекса по управлению безопасностью (МКУБ).

Ответственность за пересмотры плана охраны несут Должностное лицо компании, ответственное за охрану, и Лицо командного состава, ответственное за охрану судна.

SSO планирует проведение пересмотров, осуществляет контроль их проведения, организует с привлечением компетентных специалистов рассмотрение полученных с судна обзорно-аналитических материалов (докладов о состоянии охраны судна) и готовит по ним решения о необходимости корректировки плана.

SSO с привлечением судового персонала, имеющего специфические обязанности по охране судна, проводит пересмотр (обзор) и анализ системы охраны, по результатам которого составляется доклад в установленной форме, направляемый в компанию для принятия решения.

При пересмотре учитываются (но этим не ограничиваются):

– состояние с охраной судна, имевшие место происшествия, их анализ;

– недостатки и несоответствия, выявленные в процессе эксплуатации судна;

– замечания полномочных органов надзора, имевшие место за отчетный период;

– рекомендации и предложения по корректировке плана охраны судна.

По результатам рассмотрения докладов с судна CSO составляет протокол пересмотра плана охраны судна, где отражаются принятые решения по корректировке. Протокол утверждается Руководителем компании. Одобренные материалы по корректировке плана направляются на судно для внедрения.

Внутренние аудиторские проверки плана охраны судна проводятся компанией на плановой основе (не реже одного раза в год). Планирование и ответственность за их проведение несет CSO.

При аудиторской проверке проверяется, но этим не ограничивается:

- а) организационная структура охраны судна;
- б) квалификация, компетентность и профессиональная подготовленность персонала, принимающего участие в охране судна, его обязанности, полномочия и ответственность;
- в) понимание персоналом своей ответственности в реализации плана охраны судна, процедур и инструкций предотвращения несанкционированного доступа на судно, на участки ограниченного доступа, действий при угрозе нарушения охраны;
- г) подготовленность персонала к выполнению плана охраны судна при уровнях охраны 1, 2, 3;
- д) обеспечение эффективной и непрерывной внутрисудовой связи, а также связи между судном и внешними адресатами, соблюдение протоколов связи;
- е) средства подачи сигналов аварийно-предупредительной сигнализации в случае происшествия или угрозы происшествия, а также судовая система оповещения;
- ж) наличие контактных адресов и реквизитов связи с властями и лицами, обеспечивающими охрану судов и предоставление совета или помощи в любое время суток;

Проверка завершается составлением отчета. В нем приводится оценка деятельности проверяемого судна по вопросам охраны, ее соответствия требованиям нормативных документов, излагаются выявленные при проверке несоответствия.

Отчет после обсуждения, содержащий выявленные несоответствия, мероприятия по их устранению и сроки реализации подписывается проверяющим и SSO. Капитан после устранения несоответствия в установленные сроки письменно сообщает об этом CSO.

Проверка устранения несоответствий проводится в сроки, установленные отчетом, а также во время следующего внутреннего аудита.

3. Уровни охраны судна

3.1 Уровень охраны 1

При уровне охраны 1, поддерживаемом на судне постоянно (если по распоряжению Администрации не введен более высокий уровень), должны осуществляться меры, направленные на следующее:

1. проверка личности всех людей, желающих попасть на борт судна и подтверждающих это проверкой, например, инструкции по сбору, пассажирскими билетами, пропусками на посадку, рабочими приказами и т.д.;

2. в отношениях с портовым средством, судно должно обеспечить, чтобы были установлены обозначенные области безопасности, в которых может происходить проверка и досмотр людей и багажа (включая ручную кладь) и личные вещи, автомобили и их содержимое;

3. отделение проверенных лиц и их личных вещей от непроверенных лиц и их личных вещей;

4. отделение посадки пассажиров от спуска пассажиров на берег;

5. идентификация пунктов доступа, которые должны быть защищены или посещаться для предотвращения несанкционированного доступа;

6. защита (путем закрытия или другими средствами) доступа в не посещаемые помещения, примыкающие к зонам, в которые имеют доступ пассажиры и посетители;

7. инструктаж судового персонала по вопросам охраны, по возможным угрозам, процедуре доклада о подозрительных личностях, предметах или действиях и необходимости бдительности.

При уровне охраны 1 все, кто хотят попасть на судно, должны быть подвергнуты досмотру. Частота таких досмотров, включая случайные досмотры, должна быть одобрена Администрацией. Такие досмотры лучше всего могут осуществляться портовыми средствами в тесном сотрудничестве с судном и в непосредственной близости от него. Пока не станут очевидными основания с точки зрения охраны, членов экипажа не следует просить обыскивать своих коллег или их личные вещи. Любые такие досмотры должны осуществляться с полным соблюдением прав человека и сохранением его человеческого достоинства.

3.2 Уровень охраны 2

При уровне охраны 2 должны быть приняты дополнительные меры которые включают:

1) назначение дополнительного персонала для патрулирования палубы в спокойные часы, чтобы пресечь несанкционированный доступ;

2) ограничение числа мест проникновения на судно путем определения, какие должны быть закрыты и средства их надежного запираения;

3) пресечение доступа со стороны воды, включая, например, в связи с портовыми средствами, обеспечение патрулирования на лодках;

4) установление в тесном сотрудничестве с портовыми средствами зоны ограниченного доступа на судно со стороны берега;

5) увеличение частоты и подробности поиска людей, личных вещей и автомобилей, заезжающих или погружаемых на судно;

6) сопровождение посетителей на судне;

7) дополнительный инструктаж по безопасности для всего судового персонала по любым выявленным угрозам, повторное обращение внимания на процедуры отчетности по подозрительным людям, объектам или деятельности и подчеркивание необходимости повышенной бдительности;

8) проведение полного или частичного досмотра судна.

3.3 Уровень охраны 3

Судно должно следовать указаниям Администрации и тех компетентных органов, которые проводят ответные действия, связанные с происшествием или угрозой.

При уровне охраны 3 должны быть приняты дальнейшие особые меры:

- ограничение доступа в разовую, контролируемую точку доступа;

- предоставление доступа только лицам ответственным за принятие ответных мер в случае инцидента, угрожающего охране или в случае его угрозы;

- маршруты следования лиц на борту;

- приостановление посадки или спуска;

- приостановление грузовых операций, поставок и т.д.;

- эвакуация судна;

- движение судна;

- подготовка к полному или частичному досмотру судна.

4. Контроль доступа на судно

4.1 Меры контроля доступа

Меры контроля доступа на судно должны охватывать все возможные пути проникновения на борт. К ним относятся (но этим не ограничивается):

- а) забортные трапы;
- б) иллюминаторы;
- в) швартовные тросы;
- г) якорные цепи;
- д) штормтрапы.

Производится проверка личности всех лиц, желающих пройти на судно, и законности оснований их намерения.

Проверку осуществляет вахтенный матрос у трапа судна в соответствии с должностной инструкцией и вахтенный помощник.

Проверяется наличие удостоверений личности у вновь поступивших членов экипажа. А также наличие у поставщиков и рабочих предписаний на выполнение работ и заказов в соответствии с заявкой судна. В журнале учета посетителей контролируется количество людей, занятых в грузовых операциях, и их личности, согласно документов, удостоверяющих личность, а также количество людей прибывших на борт и покинувших судно. Наличие удостоверений личности посетителей и направлений с указанием цели визита.

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

Производится проверка людей, желающих попасть на борт судна, а также проверка багажа, ручной клади, на предмет наличия запрещенного оружия, горючих и взрывчатых веществ. Эти проверки имеют целью исключить проникновение на судно горючих, взрывчатых и иных веществ, представляющих реальную опасность с точки зрения применения силы или угрозы безопасности. Все лица, желающие пройти на судно, рассматриваются как потенциальные объекты досмотра.

Проверки проводятся в различных пределах, но достаточно эффективно для того, чтобы обнаружить запрещенные вещества и предметы.

Технология проверок включает (но не ограничивается этим) физический досмотр лиц и объектов визуально или путем использования специальных устройств (при их наличии).

Члены экипажа судна не должны привлекаться к досмотру других членов экипажа и их личного имущества, за исключением тех случаев, когда для этого есть явные основания.

Вахтенный персонал регулярно делает обходы мест возможного проникновения на судно с целью предотвращения несанкционированного доступа. Частота обходов определяется капитаном.

Имеющие место угрозы нарушения охраны и происшествия, а также нарушения охраны фиксируются в журналах.

Для контроля доступа на борт судна применяются следующие меры:

1. регулярное (перед каждым приходом в порт) проведение инструктажа всего экипажа по вопросам контроля доступа на борт судна, о порядке докладов о подозрительных лицах, а также необходимости проявления бдительности;

2. проведение проверок личности всех лиц, желающих пройти на судно, и обоснованность их намерения посредством проверки направления о включении в состав экипажа, предписаний на выполнение работ и т.п.;

3. Сведение количество мест доступа на судно к одному – через единственный охраняемый трап, перекрыв все другие места доступа;

4. Перекрытие (закрыть на замок) все двери, люки и средства доступа в трюмы и кладовые, которыми не пользуются во время стоянки в порту, двери вспомогательных машинных помещений и агрегатных. Задраить и закрыть на замки все двери помещений полубака;

5. Не допускать лиц, не являющихся членами экипажа, на участки ограниченного доступа;

6. Ограничить количество мест доступа, закрыть на замок все входные двери в надстройку, оставив одну, а также двери в жилые и служебные помещения;

7. Назначить дополнительный персонал для контроля входного трапа и обхода участков палубы и мест возможного проникновения на судно в нерабочее время. Обеспечить зрительное наблюдение и строгий пропускной режим на судно, усилить тщательность 100% досмотра людей и личный вещей;

8. Провести координацию действий с портовым средством по расширению контроля территории, непосредственно примыкающей к судну со стороны берега и со стороны воды, включая шлюпочный дозор (при возможности);

9. Установить прожекторы таким образом, чтобы в темное время суток, при необходимости, можно было освещать бортовые и кормовые части судна;

10. Провести дополнительный инструктаж членов экипажа по видам угрозы и порядку действий;

11. При наличии оснований провести полный или частичный до-смотр судна;

12. Следовать указаниям компетентных органов, проводящих ответные действия;

13. Ограничить доступ на судно всех лиц, за исключением тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или угрозой;

14. Осуществлять сопровождение всего персонала, которому необходим доступ на судно с целью проведения основных работ по обслуживанию судна и технических средств;

15. Приостановить грузовые операции. Получение снабжения и запасов.

4.2 Участки ограниченного доступа на судно

Назначение зон ограниченного доступа:

- 1) предотвратить несанкционированный доступ;
- 2) защитить пассажиров, судовой персонал и персонал портовых средств или других учреждений, имеющий право находиться на борту;
- 3) защитить чувствительные с точки зрения охраны зоны на судне;
- 4) защитить груз и судовые запасы от порчи.

К зонам ограниченного доступа могут относиться:

- навигационный мостик, машинное отделение и другие посты управления;
- помещения, в которых находится оборудование и системы по охране и наблюдению, их органы управления и органы управления освещением;
- системы вентиляции и воздушного кондиционирования и другие подобные помещения;
- помещения с доступом к цистернам питьевой воды, насосам или коллекторам;
- помещения, содержащие опасные грузы или опасные вещества;
- помещения, в которых установлены грузовые насосы и органы их управления;

- грузовые помещения и помещения, содержащие судовые запасы;
- жилые помещения команды;
- любые другие помещения, доступ в которые должен быть ограничен, чтобы обеспечить охраны судна.

4.3 Грузовые операции и доставка судовых запасов

Наблюдение за обработкой груза и доставкой судовых запасов и снабжения направлено на:

1. предотвращение самопроизвольных действий с грузом;
2. предотвращение приема и хранения на судне груза, не назначенного к перевозке;
3. предотвращение приема судовых запасов и снабжения без проверки;
4. предотвращение приема судовых запасов и снабжения, которые не заказывались;
5. предотвращение самовольных действий с судовыми запасами и снабжением.

Освидетельствование и проверка груза, судовых запасов и снабжения выполняется:

- 1) посредством визуальной и физической проверки;
- 2) с использованием специального оборудования (при его наличии);
- 3) путем координации с грузоотправителем или иными ответственными сторонами посредством заключения договора или специальных процедур.

Меры охраны, которые необходимо применять во взаимодействии с портовым средством, должны включать процедуры контроля грузов, осуществляемые по спискам грузов в местах доступа на судно. С того момента, когда груз находится на судне, должна существовать возможность распознавания того, что он был одобрен к погрузке. Кроме того, должны быть предприняты меры охраны, которые бы исключали самовольные действия с грузом после его погрузки на судно. Составление, ведение и корректура перечня опасных грузов, находящихся на судне, выполняется в соответствии с грузовым планом. Учет опасных веществ осуществляется в соответствии с порядком, принятым на судне.

Старший помощник капитана должен организовать следующие мероприятия:

а) регулярное (на плановой основе) проведение с судовым персоналом инструктажа по вопросам наблюдения за обработкой груза и доставкой судовых запасов и снабжения;

б) осуществлять постоянный контроль за погрузочно-разгрузочными работами, до и после проведения этих работ произвести тщательный осмотр верхней палубы;

в) проверить до погрузки на судно, что доставленные судовые запасы и снабжение соответствуют заказу;

г) обеспечить немедленное, безопасное размещение судовых запасов и снабжения на судне;

д) информировать оператора грузового причала и портовой власти о любых нарушениях охраны, связанных с грузом;

е) провести дополнительный инструктаж с судовым персоналом, задействованных на грузовых операциях и судовых запасах и снабжении;

ж) приостановить грузовые операции (погрузку или выгрузку);

з) приостановить или отказаться от принятия судовых запасов или снабжения на судно;

и) следовать указаниям, поступающим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или угрозой.

4.4 Несопровождаемый багаж — Unaccompanied baggage

Несопровождаемый багаж (любой багаж, включая личное имущество, который находится отдельно от его владельца и не проходил проверку) подлежит идентификации и проверке, включая досмотр, до его принятия на судно.

При уровне охраны 1 в тех случаях, когда портовое средство имеет хорошо организованную пропускную систему, оборудовано эффективными средствами охраны и имеется гарантированное подтверждение о проведении портовым средством проверки несопровождаемого багажа и его сохранности на своей территории, то проверка и досмотр багажа судном может не производиться.

В противном случае несопровождаемый багаж до принятия на судно подлежит проверке и досмотру судовыми средствами. Допускается проверка багажа выборочно путем физического досмотра и визуального осмотра.

При уровне охраны 2 весь несопровождаемый багаж подлежит 100% проверке с применением технических средств (например, рентгеновское просвечивание) если это обеспечивается портовым сред-

ством или местными властями. В противном случае весь несопровождаемый багаж не принимается на борт судна без специальных мер, согласованных с местными властями.

При уровне охраны 3 производится ограничение действий с несопровождаемым багажом вплоть до отказа от его приемки на судно.

В этом случае необходимо следовать указаниям от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой.

Ответственными за действия с несопровождаемым багажом являются вахтенный помощник капитана и лицо командного состава, ответственное за охрану судна.

4.5 Наблюдение за обстановкой на борту судна и за территориями, прилегающими к судну

В зависимости от оперативной обстановки вахтенный помощник капитана совместно с лицом командного состава, ответственным за охрану судна, определяет участки наблюдения, применяемые технические средства (при их наличии), периодичность обходов и численность персонала, привлекаемого к охране. Необходимость организации вахт бдительности.

Кроме того устанавливается выполнение следующих мер:

1. регулярное (на плановой основе) проведение инструктажа с экипажем судна по контролю защищенности судна;
2. проведение целевых осмотров и охранного патрулирования заграждений, участков ограниченного доступа и территорий палуб;
3. увеличение количества персонала, задействованного в охране, и частоты обходов участков ограниченного доступа. Создание вахт бдительности;
4. введение постоянной вахты у участков ограниченного доступа и заграждений;
5. введение наблюдения и патрулирования на плавсредствах (шлюпках) со стороны моря;
6. при наличии явных признаков нарушения охраны сообщить местным властям и рассмотреть возможность задействования водолазов для осмотра подводной части судна и причала в координации с портовым средством;
7. принятие мер, направленных на затруднение доступа к подводной части корпуса судна, включая медленную работу винтами, если это осуществимо.

В темное время суток и при ограниченной видимости на судне в порту, на якоре или на ходу должны освещаться палубы, места доступа на судно и его наружный контур без создания помех для требуемых

навигационных огней и без нарушения требований безопасности мореплавания.

В дополнение к основной системе освещения используются стационарные или переносные светильники интенсивного света (прожекторы) для освещения территории, подозрительных лиц, транспортных средств или плавсредств, приближающихся к судну.

Места установки средств освещения и уровень освещенности определяются исходя из следующих условий:

1) у экипажа судна должна быть возможность обнаруживать то, что делается вне судна, как на берегу, так и на воде;

2) освещаемая площадь должна включать судно и зону вокруг него;

3) освещение должно облегчать установление личности людей в местах доступа; и

4) необходимая площадь освещения может быть достигнута во взаимодействии с портовым средством.

Дополнительное освещение может потребоваться, чтобы защитить от повышенного риска инцидентов, угрожающих безопасности.

Если необходимо, дополнительные требования к освещению могут быть соблюдены путем договоренности с портовыми средствами о предоставлении дополнительного освещения со стороны берега.

Судовые средства связи должны:

- поддерживаться в рабочем состоянии;

- быть легко доступны при необходимости;

- обеспечивать связь с соответствующими лицами и службами;

- обеспечивать передачу основной информации относительно существа и степени угрозы.

Если судно эксплуатируется с более высоким уровнем охраны, чем портовое средство, с которым оно взаимодействует, то судно может и должно потребовать оформления заполнения Декларации об охране, в которой должны быть разделены обязанности по обеспечению охраны между судном и портом, а также область ответственности каждой стороны.

Обладая исключительными полномочиями в принятии решений по обеспечению безопасности и охраны судна, капитан имеет право ввести дополнительные меры по охране судна.

5. Тренировки экипажа и действия в чрезвычайных ситуациях

5.1 Обучение и тренировки

Для установления и поддержания эффективной защиты судов от актов терроризма должностные лица компании и судна, ответственные за охрану, и члены экипажа должны обладать определенными знаниями, приобретаемыми путем соответствующего обучения, тренировок и учений.

Должностное лицо компании и Лицо командного состава, ответственные за охрану, проходят обучение в признанном Администрацией учебном заведении по одобренной программе.

Члены экипажа, имеющие обязанности специально по охране, должны обладать достаточными знаниями, которые они приобретают, обучаясь на судне под руководством Лица командного состава, ответственного за охрану судна.

Все остальные члены экипажа судна должны знать соответствующие положения охраны судна. Эти знания приобретаются путем обучения на судне под руководством Лица командного состава, ответственного за охрану судна.

Для обеспечения действенного выполнения положений плана охраны судна необходимо проведение тренировок по отработке отдельных элементов Плана. Тренировки проводятся, по меньшей мере, раз в три месяца. Дополнительно к этому, в случаях единовременной замены более 25% экипажа лицами, в течение 3-х последних месяцев не принимавшими участия в каких-либо тренировках на данном судне, тренировка должна проводиться в недельный срок от даты такой замены.

По меньшей мере, раз в году судно должно участвовать в различного типа учениях, на которых отрабатываются связь, координация действий, проведение контрмер. Промежуток между учениями не должен превышать 18 месяцев. В учениях могут принимать участие должностные лица компании и портовых средств, ответственные за охрану. Участие компании в учении, проводимом Договаривающимся правительством другого государства, Администрацией должно признаваться.

На судне составляются и ведутся планы-графики обучения и тренировок. Фактическое их проведение фиксируется в соответствующих журналах.

Процесс обучения, тренировок и учений осуществляется в соответствии с процедурами компании.

5.2 Угроза минирования судна

При обнаружении на борту судна взрывного устройства или подозрительного предмета и при получении предупреждения об угрозе взрыва капитан принимает необходимые меры, адекватные сложившейся ситуации.

Приведенный ниже перечень и порядок действий, а также распределение ответственности за их выполнение при всех уровнях охраны (1, 2, 3) никоим образом не ограничивает капитана в принятии иных решений, если он посчитает их более эффективными в конкретных условиях

Капитан полномочен принимать любые решения, направленные на спасение пассажиров и экипажа, судна, сохранение груза, предотвращение загрязнения окружающей среды.

Действия судового персонала включает следующее:

1. немедленно доложить капитану;
2. записать подробно предупреждение об угрозе взрыва (если оно было) или сообщение об обнаруженном на борту взрывном устройстве или подозрительном предмете. В судовом журнале отражать все мероприятия по обеспечению безопасности до окончания разрешения чрезвычайной ситуации;
3. объявить общесудовую тревогу, произвести герметизацию корпуса судна, средства борьбы с водой и пожаром привести в немедленную готовность;
4. поставить в известность Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и Должностное лицо компании, ответственное за охрану. Все дальнейшие действия осуществлять в контакте с этими лицами;
5. аварийную группу привести в готовность №1;
6. организовать эвакуацию пассажиров и экипажа судна на стенку причала в безопасное место;
7. перекрыть для доступа водонепроницаемые двери;
8. не прикасаться к подозрительному предмету и не передвигать его, выставить наблюдение;
9. сделать подробное описание подозрительного предмета: набросок внешнего вида, приблизительные размеры, наличие отличительных меток, запаха, следов масла, отходящих проводов, слышимых звуков;
10. обесточить место обнаружения взрывного устройства и смежные помещения, попадающие по расчетам в зону разрушения;
11. из предполагаемого района разрушения вынести в безопасное место ценное оборудование, приборы, документы;

12. назначить проводников из числа членов экипажа для специалистов по разминированию, установить очередность осмотра района обнаружения взрывного устройства специалистами по разминированию;

13. с окончанием проведения мероприятий по ликвидации угрозы взрыва принять участие в составлении и подписании акта;

14. привести судно в исходное состояние;

15. о результатах проведенных мероприятий доложить Должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, и Должностному лицу Компании, ответственному за охрану.

На переходе морем:

1) немедленно доложить капитану;

2) записать подробно предупреждение об угрозе взрыва (если оно было) или сообщение об обнаруженном на борту взрывном устройстве или подозрительном предмете. В судовом журнале отражать все мероприятия по обеспечению безопасности до окончания разрешения чрезвычайной ситуации;

3) объявить общесудовую тревогу, произвести герметизацию корпуса судна, средства борьбы с водой и пожаром привести в немедленную готовность;

4) оповестить экипаж судна о месте обнаружения взрывного устройства, закрыть доступ к нему и в смежные помещения;

5) поставить в известность Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (если судно на подходе или выходе из порта), и Должностное лицо компании, ответственное за охрану. Все дальнейшие действия осуществлять в контакте с этими лицами. Поставить в известность Администрацию;

6) аварийную группу привести в готовность №1;

7) коллективные средства спасения привести в готовность к спуску на воду;

8) организовать эвакуацию пассажиров и экипажа судна в наиболее безопасное место на судне, обеспечив индивидуальными средствами спасения;

9) запросить у властей ближайшего порта место безопасной стоянки судна и плавсредства для эвакуации экипажа и пассажиров;

10) с получением указаний от властей порта или судов изменить курс и следовать в указанную точку;

11) не прикасаться к подозрительному предмету и не передвигать его, выставить наблюдение;

12) сделать подробное описание подозрительного предмета: набросок внешнего вида, приблизительные размеры, наличие отличительных меток, запаха, следов масла, отходящих проводов, слышимых звуков;

13) из предполагаемого района разрушения вынести в безопасное место ценное оборудование, приборы, документы;

14) назначить проводников из числа членов экипажа для специалистов по разминированию, установить очередность осмотра района обнаружения взрывного устройства специалистами по разминированию;

15) с окончанием проведения мероприятий по ликвидации угрозы взрыва принять участие в составлении и подписании акта;

16) привести судно в исходное состояние.

17) о результатах проведенных мероприятий доложить Должностному лицу портового средства, ответственному за охрану, и Должностному лицу Компании, ответственному за охрану;

18) при взрыве взрывного устройства — действовать в соответствии с расписанием по борьбе за живучесть.

Капитан уполномочен принимать любые решения, направленные на спасение судна, пассажиров и экипажа, сохранение груза, предотвращение загрязнения окружающей среды.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Code for the Security of Ships and the Port Facilities (ISPS Code) — London: ИМО, 2003. — 180 p.
2. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74). Перевод ММО. — Лондон: Изд-во ММО, 1978. — 278 с.
3. Карпенко А.Г., Дмитриев В.И. Рекомендации экипажам по действиям в аварийных ситуациях / А.Г. Карпенко В.И. Дмитриев. — СПб, 2004. — 80 с.
4. Дмитриев В.И. Справочник капитана дальнего плавания / В.И. Дмитриев — СПб.: Элмор, 2009. — 816 с.
5. Бекашев Г.И. Безопасность на море. Справочник / Г.И. Бекашев, В.Ф. Сидорченко. — Л.: Судостроение, 1998. — 240 с.
6. Foreign vessel exam book for ISPS code compliance — London: ИМО, 2004. — 12 p.
7. Об экипаже морского судна (международная организация труда), СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2000. — 232 с.
8. Стандартный морской разговорник: Перевод ИМО. — Риека: ИМО, 2001. — 103 с.
9. Miller G.W. Dictionary of nautical words and terms / G.W. Miller. — Brown, Son & Ferguson LTD: Glasgow, 2005. — 244 p.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А.
DECLARATION OF SECURITY**

	DECLARATION of SECURITY (DoS) between ship and port facility	Page 1 / 1
		Revision: 0

Name of Ship		
Port of Registry		
IMO-No		
Name of Port Facility		
Validity of DoS	From:	until:
For following activities		
Under following security levels	Security level for ship:	Security level for port facility:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the ISPS-Code.

Activity	The affixing of the initials of the SSO or PFSSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with the relevant approved plan, by	
	The Port Facility	The Ship
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, incl. berthing areas + areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		
Handling of unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Signed for and on behalf of:	
(signature of Port Facility Security Officer)	(signature of Master or Ship Security Officer)
Name and title of person who signed:	
Name:	Name:
Title:	Title:
Contact Numbers:	Contact Numbers:

ПРИЛОЖЕНИЕ Б. ФОРМАТЫ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ

Сообщение 1 – Первоначальное сообщение- Сообщение о нарушении охраны/терроризме

1. Название судна, позывные, номер ИМО, Идентификатор ИНМАРСАТ (плюс код океанского района) и MMSI

СИГНАЛ СРОЧНОСТИ

SECURITE / TERRORISM

2. Координаты (я время UTC)

Широта

Долгота

Курс

Скорость

(узлы)

3. Характер события

Сообщение 2 – Последующее сообщение-

Сообщение о нападении террористов/вооруженных грабителей

1. Название судна, позывные, номер ИМО
2. Ссылка на переданное ранее SECURITE / TERRORISM
3. Координаты инцидента

4. Широта

Долгота

5. Название района

6. Подробности инцидента, к примеру:

На ходу, на якоре или у причала?

Способ нападения

Описание/количество подозреваемых плавсредств

Количество и краткое описание террористов

Тип оружия, имеющегося у террористов

Любая другая информация (к примеру, на каком языке они говорили)

Медицинское состояние пострадавших пассажиров и экипажа

Повреждение судна (какая часть судна подверглась нападению)

Действия, предпринятые капитаном и экипажем

Сообщено ли об инциденте береговым властям и кому?

Действия, предпринятые прибрежным государством

7. Последнее наблюдаемое движение террористов /подозреваемого плавсредства, к примеру:

**ПРИЛОЖЕНИЕ В.
ЧЕК-ЛИСТ ВНУТРЕННЕЙ ПРОВЕРКИ СИСТЕМЫ ОХРАНЫ
СУДНА**

ДА/НЕТ

1	Выделены ли обязанности и область ответственности всех членов экипажа, привлеченных к охране судна?	
2	Имеется ли документальное подтверждение исключительных полномочий капитана в отношении безопасности и охраны судна?	
3	Знает ли ключевой персонал, имеющий ответственность, полномочия и обязанности по охране судна, основные положения Кодекса ОСПС в Главы XI-2 МК СОЛАС?	
4	Имеет ли судно действующее, должным образом оформленное, Международное свидетельство по охране судна?	
5	Оказывается ли поддержка капитану (ЛКС) со стороны компании?	
6	Задействованы ли постоянно меры для уровня охраны 1?	
7	Предусмотрены ли мероприятия для незамедлительного перехода на уровень охраны 2 и 3?	
8	Производится ли оценка охраны судна, включая выявление и оценку ключевых судовых операций, возможных угроз, слабых мест?	
9	Проводится ли обмен информацией и координация действий по уровням охраны между судном, портовым средством и Администрацией?	
10	Ведутся ли на судне записи, требуемые нормативными документами?	
11	Выполняются ли требования по оформлению Декларации об охране, условия и порядок ее заполнения?	
12	Направляются ли компания, властям и компетентным органам сообщения о происшествиях, связанных с охраной?	
13	Находятся ли в надлежащем техническом состоянии охранное оборудование (если имеется), производится ли его эксплуатация, калибровка, техническое обслуживание?	
14	Проводится ли обучение судового персонала, учеба и тренировки по охране судна? Проводится ли учет и анализ учений?	
15	Проводится ли освидетельствование охраны на месте?	

ПРИЛОЖЕНИЕ Г. SHIP SECURITY DRILL

	SECURITY DRILL	Page 1 / 2
		Revision: 0

To be carried out:

- quarterly
- if 25% of personnel was changed at once
- at least annually with an external party (like CSO, PFSO or Contracting Government)

Name of ship:	
Trainer:	Ship Security Officer
Date:	
Documents for drill:	Ship Security Plan
Threat:	tick, which threat was tested:
	<input type="checkbox"/> damage or destruction of ship by explosives, arson or sabotage
	<input type="checkbox"/> hijacking or seizure of the ship or persons on board
	<input type="checkbox"/> tampering with cargo, ship equipment, - systems or -stores
	<input type="checkbox"/> unauthorised access or use, including stowaways
	<input type="checkbox"/> smuggling weapons or equipment
	<input type="checkbox"/> use of ship to carry those intending to cause a security incident
	<input type="checkbox"/> use of the ship as a weapon to cause damage or destruction
	<input type="checkbox"/> attacks from seaward whilst at berth or at anchor
	<input type="checkbox"/> attacks whilst at sea
Participants:	Master Ch. Off. 2nd Off. 3rd Off. Ch. Eng. 2nd Eng. 3rd Eng. Electrician Bosun AB AB OS OS Motorman Cook Cadet
Description of drill:	All treats studied as per security manual as applicable. Special attention and training paid for tampering of cargo which possible with present cargo.. Also trained for unauthorised access and personal search technique. Trained applicable crew for systematic search as per search plan Drill effective and success
Signature of trainer:	

Для замечаний и предложений

Заказ № _____ от _____ 2012. Тираж 30 экз.
Изд-во СевНТУ