

# РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 725/2004 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 31 март 2004 година

относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален Комитет<sup>1</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>2</sup>,

като имат предвид, че:

(1) преднамерените противозаконни действия, и в частност тероризмът, представляват сериозна заплаха за идеалите на демокрацията и на свободата и за ценностите на мира, които са самата същност на Европейския съюз;

(2) следва да се гарантира във всеки момент безопасността на морския транспорт на Европейската общност, сигурността на гражданите, които ползват превози по море, и сигурността на околната среда срещу заплахи от преднамерени противозаконни действия, каквито са терористичните действия, пиратските действия или други от същия вид;

(3) при превоз на товари, съдържащи особено опасни вещества - например химически и радиоактивни вещества - опасностите, предизвикани от преднамерени противозаконни действия, могат да имат тежки последствия за гражданите и за околната среда на Съюза;

(4) дипломатическата конференция на Международната морска организация (ММО) прие на 12 декември 2002 г. изменения на Международната конвенция за безопасността на човешкия живот на море (конвенция SOLAS ) от 1974 г., както и Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code).

<sup>1</sup> ОВ С 32 , 5.2.2004 г., стр. 21.

<sup>2</sup> Становище на Европейския парламент от 19 ноември 2003 г. (непубликувано до момента в *Официален вестник*), и Решение на Съвета от 22 март 2004 г.

Предназначени да повишат сигурността на корабите, ползвани за международна търговия, и на свързаните с това пристанищни съоръжения, тези инструменти съдържат задължителни разпоредби, обхватът на някои, от които в Общността, следва да бъде прецизиран, както и препоръки, някои от които следва да станат задължителни в Общността;

(5) без да се накърнява нормативната уредба на държавите-членки на Общността в областта на националната сигурност и на мерките, които могат да бъдат взети въз основа на глава VI на Договора за създаване на Европейския съюз, целта относно сигурността, описана в съображение 2, следва да бъде постигната, посредством приемането на подходящи мерки в областта на политиката на морски транспорт, като се установят общи норми за тълкуването, прилагането и контрола в Общността на разпоредбите, изработени от дипломатическата конференция на Международната морска организация (ММО) на 12 декември 2002 г. Правомощията за изпълнение следва да бъдат предоставени на Комисията, която да изработи подробни мерки за прилагане;

(6) настоящият регламент спазва основните права и съблюдава признатите принципи, по-специално тези в Хартата на основните права на Европейския съюз;

(7) освен корабите, ползвани за международен морски превоз, и обслужващите ги пристанищни съоръжения, безопасността на корабите, които обслужват национални линии в рамките на Общността, както и техните пристанищни съоръжения, трябва да бъде засилена, и по-специално тази на пътническите кораби с оглед на броя човешки животи, които са изложени на риск;

(8) част Б от Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code) съдържа някои препоръки, чието прилагане трябва да стане задължително в Общността, за да се действа хомогенно за осъществяването на целта за гарантиране на сигурността, описана в съображение 2;

(9) за да се подпомогне признатата и необходима цел за насърчаването на морския превоз на къси разстояния в рамките на Общността, следва държавите-членки да бъдат поканени да сключат, по смисъла на правило 11 от специалните мерки за повишаване на безопасността на човешкия живот на море на конвенцията SOLAS, споразумения за регулиране в областта на сигурността на редовния морски превоз вътре в Общността по установени трасета, използващи специфични пристанищни съоръжения, без това да вреди на общото ниво на търсената сигурност;

(10) за пристанищни съоръжения, разположени в пристанища, обслужващи международния морски превоз само в отделни случаи, ще се окаже непропорционално да се прилагат непрекъснато всички правила за безопасност, предвидени в настоящия регламент. Държавите-членки би следвало да определят, с оглед на оценките на безопасността, които ще

наложат, засегнатите пристанища и мерките за замяна, предоставящи адекватно ниво на сигурност;

(11) спазването на правилата за безопасност следва да бъде внимателно контролирано от страна на държавите-членки относно корабите от всякакъв произход, искащи достъп до пристанище на Общността. Заинтересованите държави-членки следва да назначат "компетентен орган по морската безопасност", натоварен да координира, да осъществява и да наблюдава прилагането на мерките за безопасност, предписани в настоящия регламент за корабите и пристанищните съоръжения. Този орган следва да изисква за всеки кораб, искащ достъп до пристанището, да предостави предварително сведения за своето международно свидетелство за безопасност и нивата на сигурност, при които е оперирал преди това, както и всякакво друго практическо сведение за безопасност;

(12) държавите-членки следва да бъдат оправомощени да освобождават от системното изискване за предоставяне на сведенията, предвидени в съображение 11, относно редовното морско обслужване в рамките на Общността или тези на национално ниво, при условие че тези сведения могат да бъдат предоставяни във всеки момент от компаниите, извършващи въпросните услуги, по искане на компетентните органи на държавите-членки;

(13) контролът по безопасността на пристанищата може да бъде осъществяван от компетентните органи по морска безопасност на държавите-членки, но също така по отношение международното свидетелство за безопасност, и от инспекторите, действащи в рамките на Държавния пристанищен контрол както е предвидено в Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането към корабите, извършващи междинно спиране в пристанищата на Общността или във води под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за морска безопасност, за предотвратяване на замърсяването и на условията на живот и на работа на борда на корабите (Държавен пристанищен контрол) <sup>3</sup>. Следва от този момент да се предвиди възможност за допълване на съответните органи, когато те са различни;

(14) като се имат предвид различните страни, участващи в привеждането в действие на мерките за безопасност, следва всяка държава-членка да посочи компетентен орган, натоварен с координирането и контрола на национално ниво на мерките за безопасност за морския превоз. Държавите-членки следва да изработят необходимите средства и национален план за въвеждането на настоящия регламент, за да успеят в постигането на целта за безопасност, описана в съображение 2, по-специално чрез график за въвеждането на някои мерки съгласно предписанията на Резолюция 6, приета на 12 декември 2002 г. от дипломатическата конференция на ММО. Ефикасността на контрола по

---

<sup>3</sup> ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 324 от 29. 11. 2002 г., стр. 53).

въвеждането на всяка национална система следва да бъде инспектирана от Комисията;

(15) ефективното и уеднаквено прилагане на мерките, зависещи от тази политика, повдига важни въпроси, свързани с нейното финансиране. Финансирането на някои допълнителни мерки не трябва да води до отклонение от правилата на конкуренцията. За тази цел Комисията следва незабавно да започне проучване (и по-специално относно разпределението на финансирането между публичните власти и операторите, без накърняване на разпределението на правомощията между държавите-членки и Европейската общност) и да представи на Европейския парламент и на Съвета резултатите и, при необходимост, евентуални предложения;

(16) следва да се постановят необходимите мерки за въвеждането на настоящия регламент съгласно Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., установяващ условията и реда на упражняването на правомощията за изпълнение, предоставени на Комисията<sup>4</sup>. Следва да се определи процедура за адаптиране на настоящия регламент в светлината на придобития опит, за да може други разпоредби от част Б от Кодекса ISPS да станат задължителни, които първоначално не са имали императивен характер по смисъла на настоящия регламент;

(17) като се има предвид, че целите на настоящия регламент, а именно въвеждането и прилагането на необходимите мерки в областта на политиката за морския транспорт, не могат да бъдат осъществени в достатъчна степен от държавите-членки и при това положение могат, предвид европейското измерение на настоящия регламент, да бъдат по-добре осъществени на ниво Общност. Общността може да приеме мерки съгласно принципа за субсидиарност, както е постановено в член 5 от Договора. Съгласно принципа за пропорционалност, така както е постановен във въпросния член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

#### Цели

1. Основната цел на настоящия регламент е да въведе и да приложи мерки на Общността за повишаване на безопасността на корабите, използвани в международната търговия и в националния превоз, и за свързаните с тях пристанищни съоръжения, срещу заплахата от преднамерени противозаконни действия.

---

<sup>4</sup> ОВ L 184 , 17. 7. 1999 г., стр. 23.

2. Регламентът предвижда освен това предоставянето на база за уеднаквеното тълкуване и привеждане в действие на специализирани мерки за засилване на морската безопасност, приети от Дипломатическата конференция на ММО на 12 декември 2002 г., която изменя Международната конвенция за безопасността на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS) и за въвеждане на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code).

## Член 2

### Определения

По смисъла на настоящия регламент:

- 1) "специални мерки за засилване на морската безопасност на конвенцията SOLAS" са измененията, приложени към приложение I на настоящия регламент, въвеждащи нова глава XI-2 в приложението на конвенцията SOLAS на ММО в нейната актуализирана версия,
- 2) "ISPS Code" е Международният кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения на ММО, в неговата актуализирана версия,
- 3) "част А от ISPS Code" е преамбюлт и задължителните предписания, които са част от част А на ISPS Code, приложени в приложение II на настоящия регламент, отнасящи се до разпоредбите на глава XI-2 на приложението на конвенция SOLAS, в неговата актуализирана версия,
- 4) "част Б от ISPS Code" са препоръките, които са част от част Б от ISPS Code, приложени по-долу в приложение III на настоящия регламент, отнасящи се до разпоредбите на глава XI-2 на приложението на конвенция SOLAS, така както е изменена и допълнена, и на част А от ISPS Code в неговата актуализирана версия,
- 5) "морска безопасност" е комбинацията от превантивни мерки, целящи защитата на морския транспорт и на пристанищните съоръжения срещу заплахи от преднамерени противозаконни действия,
- 6) "контактна точка за морската безопасност" е орган, назначен от всяка държава-членка да служи за контактна точка за Комисията и другите държави-членки и за привеждането в действие, провеждането и информацията за прилагането на мерките за безопасност на море, предвидени в настоящия регламент,
- 7) "компетентен орган по морската безопасност" е орган, определен от държава-членка за координиране, привеждане в действие и надзор за прилагане на мерките за безопасност, предписани от настоящия регламент за сигурност на

корабите и/или едно или повече пристанищно(и) съоръжение(я). Правомощията на този орган могат да се различават в зависимост от посочените задачи,

8) "международен морски превоз" е всяка връзка по море, осъществявана от кораб между пристанищно съоръжение на държава-членка и пристанищно съоръжение извън тази държава-членка, или обратното,

9) "национален морски превоз" е всяка връзка, осъществена от кораб в морски зони между пристанищно съоръжение на държава-членка и същото пристанищно съоръжение, или друго пристанищно съоръжение на същата държава-членка,

10) "редовно обслужване" е серия превози, организирана за осигуряване на връзка между две или повече пристанищни съоръжения:

а) било според публикувано разписание;

б) било с редовност или честота, представляваща подлежаща на признаване системна серия,

11) "пристанищно съоръжение" е място, където се осъществява взаимодействието кораб/пристанище; то включва, според случая, зоните, като котвените стоянки, рейдовете и прилежащите им зони откъм морето,

12) "взаимодействие кораб/пристанище" са взаимодействията, произтичащи, когато даден кораб е пряко и непосредствено засегнат от действия, имащи за последица придвижване на хора, на товари, или предлагането на пристанищни услуги към кораба или от кораба,

13) "преднамерено противозаконно действие" е преднамерено действие, което по своя характер или по своя контекст може да увреди корабите, използвани както в международния морски превоз, така и в националния морски превоз, и техните пътници или товари, както и съответстващите им пристанищни съоръжения.

### *Член 3*

#### Общи мерки и приложно поле

1. Относно международния морски превоз държавите-членки прилагат до 1 януари 2004 г. всички специални мерки за засилване на морската безопасност на конвенцията SOLAS и на част А от ISPS Code, при условията и за корабите, компаниите и пристанищните съоръжения, предвидени във въпросните текстове.

2. Относно националния морски превоз, държавите-членки прилагат до 1 юли 2005 г. специалните мерки за засилване на морската безопасност на конвенцията SOLAS и на част А от ISPS Code за пътническите кораби, зависещи от клас А по

смисъла на член 4 от Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 г., постановяващи правила и норми за сигурност за пътническите кораби<sup>5</sup>, както и техните компании така, както са определени в правило IX/1 на конвенцията SOLAS, и за безопасността на обслужващите ги пристанищни съоръжения.

3. Държавите-членки решават на базата на задължителна оценка на риска за сигурност в каква степен ще прилагат до 1 юли 2007 г. разпоредбите на настоящия регламент за различни категории кораби, извършващи вътрешни услуги, различни от тези, за които се прави позоваване на параграф 2, за техните компании и за обслужващите ги пристанищни съоръжения. Общото ниво на безопасност не трябва да бъде засягано от такова решение.

Държавите-членки уведомяват Комисията за приемането на тези свои решения, както и за периодичните ревизии, които трябва да се извършат през интервали не по-дълги от пет години.

4. За привеждането в действие на разпоредбите, произтичащи от параграфи 1, 2 и 3, държавите-членки взимат изцяло предвид препоръките, съдържащи се в част Б от ISPS Code.

5. Държавите-членки се съобразяват , както ако са задължителни, с разпоредбите на следните параграфи на част Б от ISPS Code:

- 1.12 (ревизия на плановете за сигурност на корабите ),
- 1.16 (оценка на сигурността на пристанищните съоръжения),
- 4.1 (защита на поверителността на плановете и на оценките за сигурност),
- 4.4 (признати организации по сигурността),
- 4.5 (минимални правомощия на признатите органи по безопасността),
- 4.8 (установяване на нивото на сигурността),
- 4.14, 4.15, 4.15 (контактни точки и сведения за плановете за сигурност на пристанищните съоръжения),
- 4.18 (идентификационни документи),
- 4.24 (прилагане от корабите на мерките за сигурността, препоръчани от държавата в териториалните води, в които те плават),
- 4.28 (личен състав на корабите),
- 4.41 (съобщаване на сведения в случай на експулсиране от дадено пристанище или отказ за достъп до него),

---

<sup>5</sup> ОВ L 144 ,15. 5. 1998 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2003/75/ЕО на Комисията (ОВ L 190, 30. 7. 2003 г., стр. 6).

- 4.45 (кораби на държава, която не е страна по конвенцията),
- 6.1 (задължения за екипажа да предостави на капитана информация относно операторите на кораба),
- 8.3 до 8.10 (минимални стандарти за оценка на сигурността на кораба),
- 9.2 (минимални стандарти за плана за сигурността на кораба),
- 9.4 (независимост на признатите организации по сигурността),
- 13.6 и 13.7 (периодичност на упражненията и тренировките по безопасността за корабните екипажи, както и за офицерите по сигурността на компаниите и на корабите),
- 15.3 и 15.4 (минимални стандарти за оценката на сигурността на пристанищното съоръжение),
- 16.3 и 16.8 (минимални стандарти за плана за сигурността на пристанищното съоръжение),
- 18.5 и 18.6 (периодичност на упражненията и на тренировките по сигурността в рамките на пристанищните съоръжения, както и за офицерите по сигурността на пристанищните съоръжения),

6. Независимо от разпоредбите на параграф 15.4 на част А от ISPS Code, периодичната ревизия на оценките на сигурността на пристанищните съоръжения, предвидена в параграф 1.16 на част Б от ISPS Code, се извършва най-късно пет години, след осъществяването на оценките или на тяхната последна ревизия.

7. Настоящият регламент не се прилага за военните кораби и за корабите за превоз на войски, за кораби с бруто тонаж по-малко от 500, за корабите, незадвижвани по механичен начин, за дървените кораби с примитивна конструкция, за риболовните кораби или за корабите, неангажирани в търговски дейности.

8. Независимо от разпоредбите на параграфи 2 и 3, държавите-членки гарантират, че след като плановете по сигурността на корабите и плановете по сигурността на пристанищните съоръжения са одобрени, въпросните планове съдържат подходящи разпоредби, за да се постигне такъв ефект, че сигурността на корабите, за които се прилага настоящият регламент, да не бъде поставена под въпрос от който и да е кораб, от което и да е взаимодействие кораб/пристанище или от дейност от кораб до кораб за корабите, които не са предмет на настоящия регламент.

#### *Член 4*



## Съобщаване на сведения

1. Всяка държава-членка съобщава на ММО, на Комисията и на другите държави-членки съгласно правило 13 (съобщаване на сведения) специалните мерки за засилване на морската безопасност на конвенция SOLAS.
2. Всяка държава-членка предоставя на Комисията и на другите държави-членки координатите на държавните служители за свързка, предвидени в параграф 4.16 от част Б от ISPS Code, както и сведенията, предвидени в параграф 4.41 на част Б от ISPS Code в случай на експулсиране на даден кораб от дадено пристанище на Общността или на отказ за достъп до него.
3. Всяка държава-членка подготвя списък на съответните пристанищни съоръжения въз основата на оценките на сигурността на съответните пристанищни съоръжения и установява приложното поле на приетите мерки, за прилагане на разпоредбите на параграф 2 на правило 2 (прилагане към пристанищните съоръжения, обслужващи в отделни случаи международни пътувания) на специалните мерки за засилване на морската безопасност на Конвенцията SOLAS.

Всяка държава-членка съобщава въпросния списък на другите държави-членки и на Комисията най-късно на 1 юли 2004 г. Комисията и всяка заинтересована държава-членка биват също информирани за адекватните данни относно приетите мерки.

### *Член 5*

Алтернативни споразумения в областта на безопасността и еквивалентни споразумения в областта на безопасността

1. По смисъла на настоящия регламент правило 11 (други споразумения в областта на безопасността) специалните мерки за засилване на морската безопасност на Конвенция SOLAS могат да се прилагат също и за редовния морски транспорт вътре в Общността, осъществяван по установени трасета и свързани пристанищни съоръжения.
2. С оглед на това, държавите-членки могат да сключват помежду си, всяка от свое име, двустранни или многостранни споразумения, предвидени във въпросното правило. Държавите-членки могат, в частност, да вземат предвид тези споразумения, за да насърчават морския транспорт на къси разстояния вътре в Общността.

Заинтересованите държави-членки уведомяват Комисията за споразуменията и предоставят достатъчно данни за мерките, за да може Комисията да проучи дали споразуменията застрашават нивото на сигурността на другите кораби или пристанищни съоръжения, не обхванати от споразуменията. Данните, отнасящи се до мерките, пряко свързани с националната сигурност, ако има такива, могат да бъдат изключени от уведомлението на Комисията.

Комисията проучва дали споразуменията гарантират адекватно ниво на защита, по-специално с оглед на предписанията на параграф 2 на горепосоченото правило 11 от SOLAS, и дали са в съответствие с правото на Общността и с правилното функциониране на вътрешния пазар. Ако споразуменията не отговарят на тези критерии, Комисията взема решение в срок от четири месеца съгласно процедурата, предвидена в член 11, параграф 3; като в такъв случай впоследствие заинтересованите държави-членки ги отменят или ги адаптират.

3. Периодичната ревизия на тези споразумения, предвидена в параграф 4 на правило 11 на специалните мерки за засилване на морската безопасност, не може бъде през повече пет години.

4. Държавите-членки могат да приемат за националния морски транспорт и за пристанищните съоръжения, предвидени в член 3, параграфи 2 и 3 на настоящия регламент, договорености в областта на сигурността, еквивалентни на предвиденото в правило 12 (еквивалентни договорености в областта на сигурността), на специалните мерки за засилване на морската безопасност на Конвенция SOLAS, при условие, че това разпореждане в областта на сигурността е поне толкова ефективно, колкото предписаното в глава XI-2 от Конвенция SOLAS и на съответните задължителни разпоредби от ISPS Code.

Засегнатата държава-членка съобщава на Комисията адекватните данни във връзка с тези договорености веднага след неговото изработване, както и за периодичните им проверки, най-късно пет години след датата на неговото приемане или на последната му ревизия.

Условията по прилагане на тези договорености се инспектират от Комисията и според условията и реда, предвидени в член 9, параграфи 4, 5 и 6 от настоящия регламент.

#### *Член 6*

#### Предоставяне на сведения в областта на сигурността, преди влизането в пристанище на държава-членка

1. Когато даден кораб, подчинен на предписанията на специалните мерки за засилване на морската безопасност на конвенция SOLAS и на ISPS Code или на тези в член 3 от настоящия регламент, обявява намерението си да влезе в пристанище на държава-членка, компетентният орган по морската безопасност на тази държава-членка изисква предоставянето на сведения, предвидени в параграф 2.1 на правило 9 (кораби, имащи намерение да влязат в дадено пристанище на друго договарящо правителство), на специални мерки за засилване на морската безопасност на конвенция SOLAS. Този орган анализира в необходимата степен предоставените сведения и прилага в случай на нужда процедурите, предвидени в параграф 2 на същото правило SOLAS. Този орган анализира според необходимостта, предоставените сведения, и прилага, според нуждата, процедурите, предвидени в параграф 2 на същото правило SOLAS.

2. Сведенията, предвидени в параграф 1, се предоставят:

а) най-малкото двадесет и четири часа предварително, или

б) най-късно в момента, когато корабът напусне предишното пристанище, ако пътуването продължава по-малко от двадесет и четири часа, или

в) ако пристанището за междинно спиране не е известно или е изменено по време на пътуването, от момента на узнаването на пристанището на междинно спиране.

3. Един доклад от следваната процедура се запазва за всеки кораб, участвал в произшествие свързано със сигурността, така както е описано в параграф 1.13 на правило 1 (определения) на специалните мерки за засилване на морската безопасност на Конвенция SOLAS.

#### *Член 7*

Освобождаване от предоставянето на сведения в областта на сигурността преди влизане в пристанище

1. Държавите-членки могат да освобождават редовното обслужване, осъществявано между пристанищни съоръжения, разположени на техните територии, от изискването, предвидено в член 6, когато са налице следните условия:

а) компанията, експлоатираща горепосоченото редовно обслужване, установява и поддържа списък на засегнатите кораби и го предоставя на компетентния за съответното пристанище орган по морската безопасност,

б) за всяко осъществено пътуване сведенията, предвидени в параграф 2.1 на правило 9 на специалните мерки за засилване на морската безопасност на Конвенция SOLAS трябва да бъдат на разположение на компетентния орган по морската безопасност по нейно искане. Компанията трябва да установи вътрешна система, гарантираща предоставянето на въпросните информации на компетентния орган по морската безопасност денонощно и незабавно след получаването на искането.

2. Когато дадена редовна международна услуга се осъществява между две или повече държави-членки, всяка от засегнатите държави-членки може да изиска от другите държави-членки освобождаването на тази услуга съгласно условията, предвидени в параграф 1.

3. Държавите-членки проверяват периодично дали условията, предвидени в параграфи 1 и 2, се изпълняват. Когато поне едно от тези условия не се изпълнява, държавите-членки отменят незабавно привилегията за освобождаване на заинтересованата компания.

4. Държавите-членки изготвят списък на компаниите и на корабите, които са освободени по настоящия член, и го актуализират. Те уведомяват Комисията и всяка заинтересована държава-членка за списъка и неговите актуализации.

5. Независимо от разпоредбите на параграфи 1 и 2, дадена държава-членка може, от съображения за сигурност и за всеки конкретен случай, да изисква предоставянето на информация, предвидено в параграф 2.1 на правило 9 на специалните мерки за засилване на морската безопасност на конвенция SOLAS, преди влизане на кораб в пристанище.

#### *Член 8*

##### Контрол по сигурността в пристанищата на държава-членка

1. Контролът на свидетелството така, както е определен в параграф 1.1 на правило 9 (контрол на корабите в пристанището), на специалните мерки за засилването на морската безопасност на Конвенция SOLAS се осъществява в пристанището или от компетентният орган по морската безопасност, определена в член 2, параграф 7 от настоящия регламент, или от инспекторите, определени в член 2, параграф 5 от Директива 95/21/ЕО.

2. Когато служител, осъществяващ контрол на свидетелството, предвиден в параграф 1, има сериозни основания да смята, че корабът не удовлетворява предписанията на специалните мерки за засилване на морската безопасност на Конвенция SOLAS или на ISPS Code, но който не зависи от органа, отговорен за привеждане в действие мерките предвидени в параграфи 1.2 и 1.2 на правило 9 на специалните мерки за засилване на морската безопасност на конвенция SOLAS, в тази държава-членка, той съобщава това незабавно на упоменатия орган.

#### *Член 9*

##### Прилагане и контрол на съответствието

1. Държавите-членки изпълняват административни задачи и контролни функции, изисквани от разпоредбите на специалните мерки за засилване на морската безопасност на Конвенция SOLAS и на ISPS Code. Те гарантират, че са отпуснати и действително предоставени всички необходими средства за привеждането в действие на разпоредбите на настоящия регламент.

2. Държавите-членки посочват контактна точка за морската безопасност най-късно на 1 юли 2004 г.

3. Всяка държава-членка приема национална програма за прилагане на настоящия регламент.

4. Шест месеца след датата на прилагането на съответните мерки, предвидени в член 3, Комисията, в сътрудничество с контактната точка, предвидена в параграф 2, започва осъществяването на инспекции, включително инспекции на подходяща мостра на пристанищните съоръжения и на засегнатите компании, за да контролира привеждането в действие на настоящия регламент от държавите-членки. Тези инспекции взимат предвид предоставената информация от контактната точка, предвидена в параграф 2, по-специално докладите по контрола. Условието и редът на тези инспекции се приемат съгласно процедурата, предвидена в член 11, параграф 2.

5. Упълномощените служители за осъществяване на тези инспекции съгласно параграф 4, получават, преди да се заемат с осъществяването на своите задачи, писмено разрешение, издадено от Комисията и уточняващо характера и целта на инспекцията, както и датата, на която тя следва да започне. В подходящ срок преди инспекциите Комисията информира засегнатите от инспекциите държави-членки.

Засегнатата държава-членка се подлага на тези инспекции и се грижи за това засегнатите органи или лица също да се подложат на тях.

6. Комисията съобщава докладите от инспекциите на засегнатата държава-членка, която в срок от три месеца, следващи приемането, съобщава адекватните данни за взетите мерки по отстраняването на евентуални нередности. Докладът и списъкът с взетите мерки се предават на комитета, предвиден в член 11, параграф 1.

## *Член 10*

### Въвеждане на изменения в международните инструменти

1. Приложимите международни инструменти, предвидени в член 2, които са приведени в действие съгласно член 3, параграф 1, са тези, които са влезли в сила и са подбрани според най-скорошните си изменения, с изключение на измененията, изключени от приложното поле на настоящия регламент и произтичащи от процедурата по проверка на съответствието, установена в параграф 5.

2. Вписването на измененията в международните инструменти, предвидени в член 2, отнасящи се до корабите, извършващи вътрешни услуги, и до обслужващите ги пристанищни съоръжения, за които се прилага настоящият регламент, в степен, в която тези изменения представляват техническа корекция на разпоредбите на Конвенция SOLAS и на ISPS Code, се избира съгласно процедурата, предвидена в член 11, параграф 2. Процедурата по проверка на съответствието, установена в параграф 5, в този случай не се прилага.

3. В съответствие с процедурата, предвидена в член 11, параграф 2, разпоредбите могат да бъдат изработвани за определяне на уеднаквените

процедури с оглед прилагането на задължителните разпоредби на ISPS Code, без разширение на приложното поле на настоящия регламент.

4. За целите на настоящия регламент и за намаляване на рисковете от конфликти между морското законодателство на Общността и международните инструменти, държавите-членки и Комисията си сътрудничат чрез координационни събрания и/или други подходящи средства, за да постаноят, в случай на нужда, съвместна позиция или становище в рамките на компетентните международни организации.

5. Създава се процедура за проверка на съответствието, за да се изключи от приложното поле на настоящия регламент всяко изменение на даден международен инструмент в единствените случаи, когато, въз основа на оценка на Комисията, съществува явен риск това изменение да понижи нивото на морската безопасност или то да бъде несъвместимо със законодателството на Общността.

Процедурата по проверка на съответствието може да бъде прилагана в действие само за внасяне на изменение на настоящия регламент в области, изрично обхванати от процедурата, предвидена в член 11, параграф 2, и строгата рамка на упражняването на правомощията за изпълнение, предоставени на Комисията.

6. При обстоятелствата, предвидени в параграф 5, процедурата по проверка на съответствието се открива от Комисията, която, когато е необходимо, може да действа по искане на държава-членка.

Комисията предоставя на Комитета, създаден по силата на член 11, параграф 1, веднага след приемането на изменение в международен инструмент, предложение за мерки за изключване на разглежданото изменение от приложното поле на настоящия регламент.

Процедурата по проверка на съответствието, която включва при необходимост процедурите, установени в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, приключва най-малко един месец преди изтичането на международно предвидения период за мълчаливо приемане на съответното изменение или за предвидената дата за влизане в сила на това изменение.

7. В случай на риск, предвиден в параграф 5, алинея 1, държавите-членки се въздържат по време на периода на процедурата по проверка на съответствието от всякаква инициатива, целяща да впише изменението в националното законодателство или да приложи изменението към съответния международен инструмент.

8. Всички съответни изменения на международните инструменти, вписани в морското законодателство на Общността в съответствие с параграфи 5 и 6, се публикуват за информация в *“Официален вестник” на Европейския съюз*.

## Член 11

## Процедура за създаване на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитет.

2. В случай че се прави позоваване на настоящия параграф, членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО се прилагат при спазване на разпоредбите на член 8 от същото.

Периодът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, е установен на един месец.

3. Когато е извършено позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 6 и 7 от Решение 1999/468/ЕО при спазване на разпоредбите на член 8 от същото.

Периодите, предвидени в член 6, б) и в) съответно от Решение 1999/468/ЕО са установени на един месец.

4. Комитетът приема свои процедурни правила.

### *Член 12*

#### Поверителност

При прилагане на настоящия регламент, Комисията, в съответствие с разпоредбите на Решение 2001/844/ЕО, ЕОВС, Евратом на Комисията от 19 ноември 2001 г., за изменение на вътрешните ѝ процедурни правила <sup>6</sup>, приема подходящи мерки за защита на поверителната информация, до която тя има достъп, или ѝ е била съобщена от държавите-членки.

Държавите-членки приемат еквивалентни мерки в съответствие с техните съответни национални законодателства.

Персоналът, натоварен с инспекции по сигурността или с обработка на поверителна информация в отношение с настоящия регламент, трябва да бъде подложен на адекватна оценка на неговото ниво в областта на сигурността от държавата-членка, чиито граждани са членовете на персонала.

### *Член 13*

#### Разпространяване на информацията

---

<sup>6</sup> ОВ L 317, 31.5. 2001 г., стр. 1.

1. Без накърняване на правото на обществен достъп до документите, предвидени в Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г., отнасящ се до обществения достъп до документите на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията<sup>7</sup>, докладите за инспекции и отговорите на държавите-членки, предвидени в член 4, параграф 3, в член 5, параграфи 2 и 4 и в член 9, параграф 6, са поверителни и не се публикуват. До тези документи имат изключителен достъп компетентните власти, които ги съобщават само на заинтересованите страни въз основа на тяхната необходимост да ги познават, в съответствие с националните правила, приложими за разпространяването на чувствителна информация.

2. Държавите-членки извършват, доколкото е възможно и в съответствие с приложимото национално законодателство поверителна обработка на информацията, съдържаща се в докладите за инспекция и в отговорите на държавите-членки, когато те засягат други държави-членки.

3. В случай, че не е ясно дали докладите от инспекциите или отговорите трябва да бъдат разгласявани или не, държавите-членки или Комисията консултират заинтересованата държава-членка.

#### *Член 14*

#### Санкции

Държавите-членки следва да гарантират въвеждането на ефикасни, пропорционални и разубеждаващи санкции в случай на нарушаване на разпоредбите на настоящия регламент.

#### *Член 15*

#### Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *“Официален вестник” на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 юли 2004 г., с изключение на разпоредбите на член 3, параграф 2 и 3, и на член 9, параграф 4, които влизат в сила и се прилагат от датите, предвидени от въпросните членове.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

---

<sup>7</sup> ОВ L 145 , 31.5. 2001 г., стр. 43.



Съставено в Страсбург на 31 март 2004 година

*За Европейския парламент:*

*За Съвета:*

*Председател*

*Председател*

П. КОКС

Д. РОШ

### ПРИЛОЖЕНИЕ I

ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИЕТО НА ИЗМЕНЕНАТА МЕЖДУНАРОДНА  
КОНВЕНЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЧОВЕШКИЯ ЖИВОТ НА МОРЕ ОТ  
1974 Г.

#### "РАЗДЕЛ XI-2

СПЕЦИАЛНИ МЕРКИ ЗА ЗАСИЛВАНЕ НА МОРСКАТА БЕЗОПАСНОСТ

#### *Правило 1*

#### Определения

1. По смисъла на настоящата глава, освен ако изрично не е предвидено друго:

.1 Кораб за насипни товари означава кораб за насипни товари, така както е определен в правило IX/1.6.

.2 Химикаловоз означава химикаловоз, така както е определен в правило VII/8.2.

.3 Газовоз означава газовоз, така както е определен в правило VII/11.2.

.4 Високоскоростен кораб означава кораб, така както е определен в правило X/1.2.

.5 Мобилна офшорна сондажна платформа е мобилна офшорна сондажна платформа, задвижвана по механичен път, която не е стационарна, така както е определена в правило IX/1,.

.6 Петролен танкер означава петролен танкер, така както е определен в правило II-1/2.12.

.7 Компания означава компания така, както е определена в правило IX/1.

.8 Взаимодействие кораб/пристанище означава взаимодействията, произтичащи, когато даден кораб е пряко и непосредствено засегнат от дейностите, свързани с придвижване на хора, на товари, или предоставянето на пристанищни услуги към кораба или от кораба.

.9 Пристанищно съоръжение означава място така, както е определено от договарящото правителство или от посочения орган, където се осъществява взаимодействието кораб/пристанище. То включва зоните, каквито са котвените стоянки, рейдовете и техните подстъпи откъм морето, според случая.

.10 Дейност от кораб към кораб означава всяка дейност, която не зависи от пристанищно съоръжение и която предизвиква превоз на товари или на хора от един кораб към друг.

.11 Посоченият орган означава орган (или органи) или администрация (или администрации) определени в рамките на договарящото правителство да осигурят привеждането в действие на разпоредбите на настоящата глава относно сигурността на пристанищните съоръжения и на взаимодействието кораб/пристанище, от гледна точка на пристанищното съоръжение.

.12 Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code) означава Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code), който представлява част А (чиито разпоредби са задължителни) и част Б (чиито разпоредби са препоръчителни) така, както е приет на 12 декември 2002 г. с резолюция 2 на Конференцията на договарящите правителства към Международната конвенция за безопасността на човешкия живот на море от 1974 г., и така както би могъл да бъде изменен от организацията при условие, че:

.1 измененията в част А от кодекса са приети, влезли в сила и действат в съответствие с член VIII от настоящата конвенция относно прилагащите се процедури за изменение в приложението, с изключение на глава I, и

.2 измененията в част Б от кодекса са изработени от Комитета по морската безопасност в съответствие с неговите процедурни правила.

.13 Произшествие свързано със сигурността означава всяко подозрително действие или всяко подозрително обстоятелство, което заплашва сигурността на даден кораб, включително мобилна офшорна сондажна платформа и високоскоростен кораб, или за пристанищно съоръжение или за взаимодействие кораб/пристанище или за дейност от кораб към кораб.

.14 Ниво на сигурността означава оценяването на степента на риска, когато се случи даден инцидент или опит за произшествие свързано със сигурността.

.15 Декларация за сигурност означава споразумение, сключено между кораб и/или пристанище, или друг кораб, с което се осъществява взаимодействие, и което уточнява мерките за сигурност, които всеки ще прилага.

.16 Призната организация по сигурността означава орган, имащ пригодни компетенции в областта на сигурността и достатъчни познания за корабните и пристанищни операции, който е упълномощен да извършва действия по оценка или проверка или по одобряване или сертифициране, предписани в текстовете на настоящата глава или част А от ISPS Code.

2 Когато е използван в правила от 3 до 13, терминът "кораб" включва мобилните офшорни сондажни платформи и високоскоростните кораби.

3 Когато е използван в настоящата глава, терминът "всички кораби" означава всеки кораб, за който е приложима настоящата глава.

4 Когато е използван в правила 3, 4, 7, 10, 11, 12 и 13, изразът "договарящо правителство" визира също и посочения орган.

## *Правило 2*

### Прилагане

1. Настоящата глава се прилага за:

.1 за следните видове кораби, осъществяващи международни пътувания:

.1.1 пътнически кораби, включително пътнически високоскоростни кораби;

.1.2. товарни кораби, включително товарни високоскоростни кораби, с бруто тонаж равен или надвишаващ 500, и

.1.3. мобилни офшорни сондажни платформи, и

.2 пристанищни съоръжения, предлагащи услуги на такива кораби, които осъществяват международни пътувания.

2 Независимо от разпоредбите на параграф 1.2, договарящите правителства определят приложния обхват на настоящата глава и съответните дялове от част А от ISPS Code за пристанищните съоръжения, разположени на тяхна територия, които, макар че се използват основно от кораби, които не осъществяват международни пътувания, трябва понякога да обслужват кораби, пристигащи от или заминаващи на такива пътувания.

2.1 Договарящите правителства обосновават решенията, взети по силата на параграф 2, чрез оценка на сигурността на пристанищните съоръжения, осъществена в съответствие с разпоредбите на част А от ISPS Code.

2.2 Никакво решение, взето от договарящо правителство по силата на параграф 2, не трябва да компрометира нивото на сигурност, което трябва да се достигне по силата на настоящата глава или на част А от ISPS Code.

3 Настоящата глава не се прилага за военните кораби или спомагателните военни кораби, нито за други кораби, принадлежащи на договарящо правителство или експлоатирани от него и предоставени изключително за нетърговска публична услуга.

4 Никаква разпоредба на настоящата глава не накърнява правата или задълженията, които държавите имат по силата на международното право.

### *Правило 3*

#### Задължения на договарящите правителства в областта на сигурността

1 Администрациите установяват равнищата на сигурност и гарантират, че сведенията относно тези равнища се предоставят на корабите, получили разрешение да плават под техен флаг. Когато се въвеждат изменения, сведенията относно равнищата на сигурност трябва да бъдат актуализирани, когато обстоятелствата го изискват.

2 Договарящите правителства установяват равнища на сигурност и гарантират, че сведенията относно тези равнища се предоставят на пристанищата, разположени на тяхна територия, както и на корабите преди тяхното пристигане или по време на престоя им в пристанище, разположено на тяхна територия. Когато се въвеждат изменения, сведенията относно равнищата на сигурност се актуализират, когато обстоятелствата го изискват.

### *Правило 4*

#### Предписания, прилагащи се за компании и за кораби

1 Компаниите удовлетворяват предписанията по същество на настоящата глава и част А от ISPS Code.

2 Корабите удовлетворяват предписанията по същество на настоящата глава и на част А от ISPS Code, като се взимат предвид препоръките, посочени в част Б от ISPS Code, и това спазване се проверява и сертифицира съгласно разпоредбите на част А от ISPS Code.

3 Преди да влезе или по време на престоя му в пристанище, разположено на територията на договаряща държава, даден кораб трябва да удовлетворява предписанията, отнасящи се до нивото на сигурност, установено от това договарящо правителство, ако това ниво е по-високо от това на администрацията, която го е установила за въпросния кораб.

4 Корабите трябва да вземат без неоправдано закъснение необходимите мерки за повишаване нивото на сигурност.

5 Когато даден кораб не удовлетворява предписанията на настоящата глава или на част А от ISPS Code, или когато той не може да удовлетвори предписанията, отговарящи на нивото на сигурността, установено от администрацията или от друго договарящо правителство и приложимо за този кораб, последният трябва да информира за това съответния компетентен орган, преди да предприеме, каквито и да било мерки спрямо взаимодействието кораб/пристанище или преди да влезе в пристанището, според това кое събитие ще се случи първо.

### *Правило 5*

#### Специфична отговорност на компаниите

Компанията трябва да гарантира, че капитанът има на борда във всеки момент сведения, позволяващи на надлежно упълномощените от договарящо правителство служители да установяват:

.1 лицето, отговорно за назначаването на членовете на екипажа или на други лица, които в момента са наети или ангажирани, в каквото и да е качество на борда, за дейностите на този кораб;

.2 лицето, отговорно да решава въпросите за наемане на работна сила на кораба, и

.3 в случай, че корабът е нает по силата на една или повече чартър парти, какви са страните в тази или тези чартър парти.

### *Правило 6*

#### Алармена система за сигурност на кораба

1 Всички кораби трябва да бъдат снабдени с алармена система за сигурност на кораба, както следва:

.1 кораби, построени на 1 юли 2004 г. или след тази дата;

.2 пътнически кораби, включително пътнически високоскоростни кораби, построени преди 1 юли 2004 г., най-късно на датата на първата визита за радиоелектрическата инсталация, която се осъществява след 1 юли 2004 г.;

.3 петролни танкери, химикаловоз, газовози, кораби за насипни товари и високоскоростни товарни кораби с бруто тонаж равен или по-висок от 500,

построени преди 1 юли 2004 г., най-късно на датата на първата проверка за радиоелектрическата инсталация, която се осъществява след 1 юли 2004 г.;

.4 други товарни кораби с бруто тонаж равен или надвишаващ 500 и мобилни офшорни сондажни платформи, построени преди 1 юли 2004 г., най-късно на датата на първата проверка за радиоелектрическата инсталация, която се осъществява след 1 юли 2006 г.

2. Когато е активирана, алармената система за корабна сигурност:

.1 трябва да задейства и да предаде на компетентен орган, посочен от администрацията, който в случая може да включва компанията, тревога за сигурност кораб-суша, обозначаваща кораба и неговото местоположение и сигнализираща, че съществува опасност или че е нарушена сигурността на кораба;

.2 не трябва да изпраща тревога за сигурността на други кораби;

.3 не трябва да алармира на борда на кораба, и

.4 трябва да продължи тревогата, докато бъде дезактивирана или прекратена.

3 Системата за тревога за сигурността на кораба трябва:

.1 да може да бъде активирана от навигационния мостик и поне от още едно място, и

.2 да удовлетворява стандартите за функциониране, които не са по-ниски от приетите от Организацията;

4 Командите на алармената система за сигурността на кораба трябва да бъдат замислени, така че да възпрепятстват задействането по невнимание на тревога за сигурността на кораба,

5 Тя може да удовлетворява предписанията за алармена система за сигурността на кораба, като използва радиоелектрическа инсталация, инсталирана за целите на спазването на предписанията на глава IV, при условие, че бъдат спазени всички предписания на настоящото правило.

6 Когато дадена администрация получи уведомление за тревога за сигурността на кораб, тя трябва незабавно да информира за това държава (държавите), в близост до която (до които) корабът в момента е в експлоатация.

### *Правило 7*

#### Заплаха срещу корабите

1 Договарящите правителства трябва да установяват нивата на сигурност и да гарантират сведенията за нивата на сигурност да бъдат съобщавани на корабите,

експлоатирани в техните морски териториални води или уведомили за намерението си да навлязат в тяхното териториално море.

2 Договарящите правителства трябва да предоставят контактна точка, посредством която тези кораби могат да изискат нареждания или съдействие и на които правителствата могат да съобщават за всеки проблем по сигурността, който могат да породят други кораби, движения или комуникации.

3 Когато е установен риск от нападение, заинтересованото договарящо правителство трябва да информира засегнатите кораби и техните администрации:

.1 за нивото на сигурността в момента;

.2 за всички мерки за сигурност, които трябва да бъдат взети от засегнатите кораби, за да се защитят срещу нападението, съгласно разпоредбите на част А от ISPS Code, и

.3 мерките за сигурност, които крайбрежната държава е решила да вземе, когато е уместно.

### *Правило 8*

#### Неограничени пълномощия на капитана в областта на безопасността и на сигурността на кораба

1 Капитанът не трябва да бъде подлаган от страна на компанията, на наемателя на кораба и на всяко друго лице на натиск, който би му попречил да вземе или изпълни решения, които, според неговата професионална оценка, са необходими за поддържане на безопасността и сигурността на кораба. Тези решения включват отказ да допусне на борда лица (освен тези, които са идентифицирани като надлежно оправомощени от договарящо правителство) или техните действия и отказ да натовари товари, включително контейнери или други затворени превозни единици.

2 Ако, според професионалната оценка на капитана, възникне конфликт между предписанията, приложими за кораба в областта на сигурността, по време на неговата експлоатация, капитанът трябва да прибегне до предписанията, които са необходими за съхраняването на сигурността на кораба. В такива случаи капитанът може да приложи временни мерки за сигурност и трябва да информира за това незабавно администрацията, и, ако това е уместно, договарящото правителство, в пристанището, където корабът е в експлоатация или има намерение да влезе. Такива временни мерки за сигурност, взети по силата на настоящото правило, трябва, в максимално възможна степен, да отговарят на действащото ниво на сигурност. Когато са установени такива случаи, администрацията трябва да се грижи такива конфликти да бъдат решавани и възможността те да се повторят да бъде сведена до минимум.

## *Правило 9*

### Мерки, свързани с контрола и спазването на разпоредбите

#### 1 Контрол на корабите в пристанището

1.1 По смисъла на настоящата глава, всеки кораб, за който се прилага настоящата глава, се подлага на контрол, когато се намира в пристанище на друго договарящо правителство, от надлежно оправомощени от това правителство служители, които могат да бъдат същите служители, които са натоварени да изпълняват длъжностите, описани в правило I/19. Такъв контрол трябва да се ограничава до проверка за наличието на борда на международно свидетелство за сигурността на кораба или на временно международно свидетелство за сигурността на кораба, валидно в момента, издадено по силата на разпоредбите на ISPS Code (свидетелството), което, ако е валидно, трябва да бъде прието, освен ако не са налице сериозни основания да се смята, че корабът не удовлетворява предписанията на настоящата глава или на част А от ISPS Code.

1.2 Ако са налице такива основания, или когато при изискването му не е представено валидно свидетелство, надлежно оправомощените от договарящото правителство служители трябва да налагат една или повече мерки за контрол спрямо въпросния кораб, предвидени в параграф 1.3. Всяка така наложена мярка трябва да бъде пропорционална, като се имат предвид препоръките, посочени в част Б от ISPS Code.

1.3 Тези мерки за контрол представляват инспектиране на кораба, забавяне или задържане на кораба, ограничаване на операции, включително преместването в пристанището или експулсирането му от пристанището. Такива мерки за контрол могат да включат допълнително или за замяна други административни или поправителни мерки с по-малък обхват.

#### 2 Кораби, имащи намерение да влязат в пристанище на договарящо правителство

2.1 По смисъла на настоящата глава, договарящо правителство може да изиска корабите, имащи намерение да влязат в неговите пристанища, да предоставят на надлежно упълномощените от това правителство служители, за да се увери, че те удовлетворяват разпоредбите на настоящата глава преди тяхното влизане в пристанище с цел избягване налагането на мерки за контрол или излизане с разпореждания, следните сведения относно:

.1 факта, че корабът притежава валидно в момента свидетелство и името на органа, издал това свидетелство;

.2 нивото на сигурността, при която корабът е в експлоатация в момента;



.3 нивото на сигурността, при която корабът е бил в експлоатация в което и да е предишно пристанище, където е осъществявал взаимодействие кораб/пристанище в рамките на период, уточнен в параграф 2.3;

.4 специалните или допълнителни мерки за сигурност, които са били взети от кораба в което и да било предишно пристанище, където е осъществявал взаимодействие кораб/пристанище в рамките на период, уточнен в параграф 2.3;

.5 провеждането на пригодни процедури за сигурността на кораба по време на всякаква дейност от кораб към кораб, проведена в течение на периода, уточнен в параграф 2.3, или

.6 други практически сведения, отнасящи се до безопасността (с изключение на подробните сведения относно плана за сигурността на кораба), като се имат предвид препоръките, посочени в част Б от ISPS Code.

Ако договарящото правителство отправи искане за това, корабът или компанията трябва да предостави потвърждение, оценено като приемливо от това договарящо правителство, на предписаните по-долу сведения.

2.2 Всеки кораб, за който се прилага настоящия регламент, който има намерение да влезе в пристанище на друго договарящо правителство, трябва да предостави сведенията, изброени в параграф 2.1, на надлежно упълномощените служители от това правителство, което е извършило това искане. Капитанът може да откаже предоставянето на такива сведения, като се подразбира, че това може да доведе до отказ за влизане в пристанището.

2.3 Корабът трябва да съхранява досие със сведенията, предвидени в параграф 2.1, за период, който обхваща 10-те последни междинни спирания в пристанищни съоръжения.

2.4 Ако, след като са получили сведенията, изброени в параграф 2.1, надлежно упълномощените служители от договарящото се правителство на пристанището, в което корабът е имал намерение да влезе, имат сериозни основания да смятат, че корабът не отговаря на предписанията на настоящата глава или на част А от ISPS Code, тези служители трябва да потърсят начин за установяване на комуникация с кораба и между кораба и администрацията, за да се отстрани несъответствието. Ако такава комуникация не доведе до отстраняване, или като тези служители, от друга страна, имат сериозни основания да смятат, че корабът не отговаря на предписанията на настоящата глава или на част А от ISPS Code, те могат да приложат спрямо кораба разпоредбите, предвидени в параграф 2.5. Тези разпоредби трябва да бъдат пропорционални, като се имат предвид препоръките, изброени в част Б от ISPS Code.

2.5 Тези разпоредби са следните:

.1 задължение да се отстрани несъответствието;

.2 наложено на кораба задължение да влезе уточнено място в териториалните води или вътрешните води на договарящото правителство;

.3 инспекция на кораба, когато той се намира в териториалното море на договарящото правителство, в пристанището, на което той има намерение да влезе, или

.4 отказ за влизане в пристанището.

Преди да се приложат тези разпоредби, договарящото правителство трябва да информира кораба за своите намерения. Когато научи тези сведения, капитанът може да промени мнението си и да реши да не влиза в пристанището. В такъв случай това правило не се прилага.

### 3. Допълнителни разпоредби

#### 3.1 В случай, че:

.1 се налага мярка за контрол, различен от административна или поправителна мярка с по-малък обхват, предвидена в параграф 1.3,

.2 се прилага някоя от разпоредбите, предвидени в параграф 2.5, надлежно упълномощен от договарящото правителство служител трябва да информира за това незабавно в писмена форма администрацията, като уточни мерките за контрол, които са били наложени, или разпоредбите, които са били приложени, както и техните мотиви. Договарящото правителство, което налага мерките за контрол или прилага разпоредбите, трябва също да уведоми признатата организация по сигурността, която е издала свидетелството на засегнатия кораб, както и да уведоми Организацията, че такива мерки за контрол са били наложени или такива разпоредби приложени.

3.2 Когато е отказано влизане в пристанището или корабът е експулсиран от пристанището, властите на държавата на пристанището трябва да съобщят съществените факти на властите на държавата на основните пристанища за междинни спирания, ако са известни, както и на властите на всяка друга основна крайбрежна държава, като се имат предвид директивите, които трябва Организацията да изработи. Поверителният характер и защитата на съобщените сведения трябва да бъдат гарантирани.

3.3 Отказът за влизане в пристанището, по силата на параграфи 2.4 и 2.5, или експулсирането от пристанището, по силата на параграфи от 1.1 до 1.3, трябва да бъдат налагани само когато надлежно упълномощените от договарящото правителство служители имат сериозни основания да смятат, че корабът представлява непосредствена заплаха за безопасността на хората или корабите или на друго имущество, и че не са налице други подходящи средства за отстраняване на тази заплаха.

3.4 Мерките за контрол, предвидени в параграф 1.3, и разпоредбите, предвидени в параграф 2.5, трябва да бъдат налагани, по силата на настоящото правило, само докато се изчаква нередността, която е довела до налагането им, да бъдат

отстранени по начин, който да бъде оценен като удовлетворителен от договарящото правителство, като се имат предвид мерките, предложени от кораба или от администрацията, при необходимост.

3.5 Когато договарящите правителства извършват контрол по силата на параграф 1 или прилагат разпоредбите по силата на параграф 2:

.1 прави се всичко възможно един кораб да бъде неправомерно задържан или забавен. Ако даден кораб е бил неправомерно задържан или забавен, вследствие на изпълнението на този контрол, той има право на обезщетение за нанесените вреди или загуби, и

.2 необходимият достъп до кораба не трябва да бъде възпрепятстван в спешен случай или по хуманитарни съображения и за целите на безопасността.

### *Правило 10*

Предписания, които се прилагат за пристанищните съоръжения

1. Пристанищните съоръжения трябва да удовлетворяват съществените предписания на настоящата глава и на част А от ISPS Code, като се имат предвид препоръките, посочени в член Б от ISPS Code.

2. Договарящите правителства, имащи на своя територия пристанищно съоръжение или пристанищни съоръжения, за които се прилага настоящото правило, гарантират:

.1 оценките за сигурността на пристанищното съоръжение да бъдат извършвани, преглеждани и одобрявани съгласно разпоредбите на част А от ISPS Code, и

.2 плановете за сигурност на пристанищното съоръжение да бъдат изработвани, преглеждани, одобрявани и привеждани в действие съгласно разпоредбите на част А от ISPS Code.

3. Договарящите правителства трябва да уточняват и да съобщават за мерките, които ще се взимат предвид в даден план за сигурност на пристанищното съоръжение по отношение различните нива на сигурността, по-специално когато се изисква представянето на декларация за сигурност.

### *Правило 11*

Споразумения относно други начини на разпореждане в областта на сигурността

1 Договарящите правителства могат, в рамките на прилагането на настоящата глава и на част А от ISPS Code, да сключат в писмена форма двустранни или многостранни споразумения с други договарящите се правителства относно други начини на разпореждане, предвиждащи кратки международни пътувания,

осъществени по установени трасета между пристанищни съоръжения, намиращи се на техните територии.

2 Тези споразумения не трябва да застрашава нивото на сигурност на другите кораби или пристанищни съоръжения, които не са визирани в споразумението.

3 Никой кораб, визиран в такова споразумение, не трябва да предприема дейности от кораб към кораб, който не е визиран в споразумението.

4 Тези споразумения трябва да бъдат редовно ревизирани, като се има предвид натрупания опит, както и всяка промяна на особените обстоятелства или на оценката на заплахата за сигурността на корабите, пристанищните съоръжения или трасетата, визирани в споразумението.

### *Правило 12*

#### Еквивалентни договорености в областта на сигурността

1 Дадена администрация може да разреши на един кораб или група кораби, упълномощени да плават под неин флаг, да приложи в действие други мерки за безопасност, еквивалентни на предписаните в настоящата глава или в част А от ISPS Code, при условие, че тези мерки за сигурност са най-малкото толкова ефикасни, колкото предписаните в настоящата глава или в част А от ISPS Code. Администрацията, която разрешава на такива мерки за сигурност, трябва да съобщи за техните подробности на организацията.

2 В рамките на приложението на настоящата глава и на част А от ISPS Code, дадено договарящо правителство може да упълномощи дадено пристанищно съоръжение или група пристанищни съоръжения, разположени на негова територия, различни от визираните в споразумение, сключено по силата на правило 11, да приведат в действие мерки за сигурност, еквивалентни на предписаните в настоящата глава или в част А от ISPS Code, при условие, че тези мерки за сигурност са най-малкото толкова ефикасни, колкото предписаните в настоящата глава или в част А от ISPS Code. Договарящото правителство, което разрешава такива мерки за сигурност, трябва да съобщи подробностите за тях на организацията.

### *Правило 13*

#### Съобщаване на сведения

1. Договарящите правителства трябва да съобщят на Организацията не по-късно от 1 юли 2004 г. и да предоставят на компаниите и корабите следната информация:

.1 имената и координатите на техния (техните) орган(и) , отговорни за сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения;

.2 местата, разположени на тяхна територия, които са покрити от подходящи планове за сигурността на пристанищното съоръжение;

.3 имената и координатите на назначените за приемане на тревогите за сигурността кораб-суша, посочени в правило 6.2.1, и за придвижването им, които трябва да бъдат на разположение по всяко време;

.4 имената и координатите на назначените да бъдат на разположение по всяко време за приемане на съобщенията, идващи от договарящите правителства, които осъществяват мерките, свързани с контрола и със спазването на разпоредбите, посочени в правило 9.3.1, и придвижващи съобщенията;

.5 имената и координатите на назначените да бъдат на разположение денонощно за даване на нареждания или за подпомагане на корабите и на които корабите могат да сигнализират за всички проблеми по сигурността, посочени в правило 7.2; впоследствие те актуализират тези сведения незабавно след подаването на присъщите им изменения. Организацията трябва да разпространи тези сведения към другите договарящи правителства за информиране на техните служители.

2 Договарящите правителства трябва да съобщят на Организацията не по-късно от 1 юли 2004 г. имената и координатите на всеки призната организация за безопасност, който ще действа от тяхно име, както и подробностите за специфичната отговорност на тези органи и условията на тяхното оправомощаване. Тези сведения трябва да бъдат актуализирани незабавно след подаването на присъщите им изменения. Организацията трябва да разпространи към другите договарящи правителства информацията за техните служители.

3 Договарящите правителства трябва да съобщят на Организацията не по-късно от 1 юли 2004 г. списък, посочващ одобрените планове за сигурност на пристанищното съоръжение за пристанищни съоръжения, разположени на нейна територия, както и мястото или местата, покрити от всеки одобрен план за сигурност на пристанищно съоръжение и съответстващата дата на одобрение, и впоследствие да съобщят поисканите сведения, когато се случи, някое от следните изменения:

.1 промените на мястото или на местата, покрити от одобрен план за сигурност на пристанищно съоръжение, трябва да бъдат въведени или са били въведени. В такива случаи сведенията, които се съобщават, трябва да посочват измененията на мястото или на местата, обхванати от плана, и датата, на която тези изменения трябва да бъдат въведени или са били приведени в действие;

.2 одобрен план за сигурност на пристанищното съоръжение, включени предварително в списъка, представен на Организацията, който трябва да бъде оттеглен или е бил оттеглен. В такива случаи сведенията, които се предоставят, трябва да посочват датата, на която трябва да се осъществи или е било извършено оттеглянето. Сведенията от този тип трябва да бъдат съобщавани на Организацията възможно най-бързо, и

.3 в списъка с подходящите планове за сигурност на пристанищното съоръжение трябва да бъдат внасяни допълнения. В такива случаи сведенията, които се съобщават, трябва да посочват мястото или местата, обхванати от плана, и датата на одобрението.

4 Договарящите правителства трябва да съобщават на Организацията през пет години след 1 юли 2004 г., ревизиран и актуализиран списък, посочващ всички одобрени планове за сигурност на пристанищни съоръжения, за пристанищни съоръжения, разположени на тяхна територия, както и мястото или местата, покрити от всеки одобрен план за сигурност на пристанищно съоръжение и съответстващата дата на одобрение (както и датата на одобрение на внесените в плана изменения). Този ревизиран списък замества всички сведения, съобщени на Организацията при приложение на параграф 3 в течение на предходните пет години.

5 Договарящите правителства трябва да съобщават на Организацията сведенията относно сключването на споразумение по силата на правило 11. Съобщените сведения трябва да съдържат:

.1 имената на договарящите правителства, сключили споразумението;

.2 пристанищните съоръжения и постоянните трасета, посочени в споразумението;

.3 честотата, на ревизиране на споразумението

.4 датата на влизането в сила на споразумението, и

.5 информация относно консултациите, които са проведени с други договарящи правителства;

и договарящите правителства трябва впоследствие да съобщят на Организацията възможно най-скоро информация относно изменението или прекратяването на дадено споразумение.

6 Всяко договарящо правителство, което разрешава, по силата на правило 12, еквивалентни договорености в областта на сигурността по отношение на даден кораб, упълномощен да плава под негов флаг или по отношение на пристанищно съоръжение, разположено на негова територия, трябва да съобщи подробностите за това на Организацията.

7 Организацията трябва да разпространи сведенията, които са ѝ съобщени при приложение на параграф 3, на другите договарящи правителства при поискване."

## *ПРИЛОЖЕНИЕ II*

# МЕЖДУНАРОДЕН КОДЕКС ЗА СИГУРНОСТ НА КОРАБИТЕ И ПРИСТАНИЩНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ

## ПРЕАМБЮЛ

1. Дипломатическата конференция по морска безопасност, проведена в Лондон през декември 2002 г., прие нови разпоредби на Международната конвенция за безопасността на човешкия живот на море от 1974 г.. Те предвиждат засилване на морската безопасност. Тези нови предписания представляват международна рамка, посредством която корабите и пристанищните съоръжения могат да си сътрудничат за откриване и предотвратяване на действията, застрашаващи сигурността в областта на морския транспорт.

2. Вследствие драматичните събития на 11 септември Асамблеята на Международната морска организация (Организацията) реши единодушно по време на своята двадесет и втора сесия, проведена през ноември 2001 г., да изработи нови мерки за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения с оглед приемането им от конференция на договарящите правителства по силата на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения от 1974 г. (наричана Дипломатическа конференция за морска безопасност) през декември 2002 г. Комитетът по морска безопасност на Организацията (КМБ) бе натоварен да пристъпи към подготовка на Дипломатическата конференция, базирайки се на документите, предоставени от държавите-членки, междуправителствените организации и неправителствените организации, ползващи се с консултативен статут към Организацията.

3. С оглед ускоряването на изработването и приемането на подходящи мерки за безопасност, КМБ създаде на първата си извънредна сесия, проведена също през ноември 2001 г., работна междусесионна група на КМБ за морската безопасност. Работната междусесионна група на КМБ по морската безопасност проведе първото си събрание през февруари 2002 г. и отчете резултати от своите разговори в рамките на КМБ, която ги проучи на своята седемдесет и пета сесия през май 2002 г., и създаде работна група *ad hoc*, натоварена с изработването най-напред на направените предложения. На своята седемдесет и пета сесия КМБ проучи доклада на тази работна група и препоръча Работната междусесионна група на КМБ да проведе отново заседание през септември 2002 г., за да ускори дейността си. На своята седемдесет и шеста сесия КМБ проучи резултатите от сесията през септември 2002 г. на Работната междусесионна група, както и допълнителните дейности, извършени от Работната група на КМБ по време на седемдесет и шестата сесия на КМБ през декември 2002 г., веднага след Дипломатическата конференция, и одобри окончателната версия на проектите за текстове, преди да бъдат подложени на проучване от Дипломатическата конференция.

4. Дипломатическата конференция, проведена от 9 до 13 декември 2002 г., прие също така изменения в съществуващите разпоредби на Международната конвенция за безопасността на човешкия живот на море от 1974 г. (Конвенция SOLAS от 1974 г.), предвиждаща ускоряване на прилагането на предписанието за въвеждане на системи за автоматично идентифициране. Тя изработи и нови

правила, които да бъдат включени в глава XI-1 от Конвенция SOLAS от 1974 г., обхващащи вписването на идентификационния номер на кораба и наличието на борда на постоянно валидна синоптична документация. Дипломатическата конференция прие също така и някои резолюции на Конференцията, обхващащи по-специално привеждането в действие и ревизирането на настоящия кодекс, техническото сътрудничество и работите, които трябва да се предприемат в сътрудничество с Международната организация на труда и Световната митническа организация. Признато бе, че е необходимо да се направи ново проучване и да се изменят някои от новите разпоредби относно морската безопасност, когато тези две организации приключат работата си.

5. Разпоредбите на глава XI-1 от Конвенция SOLAS от 1974 г. и на настоящия кодекс се прилагат за корабите и за пристанищните съоръжения. Решено бе да се разшири обхватът на Конвенция SOLAS от 1974 г. за пристанищните съоръжения, тъй като става дума за най-бързия начин да се гарантира, че необходимите мерки за сигурност влизат в сила и действат достатъчно бързо. Във всеки случай бе решено, че разпоредбите относно пристанищните съоръжения се ограничават единствено до взаимодействието кораб/пристанище. По-всеобхватният въпрос за сигурността на пристанищните зони - ще бъде обект на други съвместни дейности на Международната морска организация и Международната организация по труда. Решено бе също, че разпоредбите не трябва да се разширяват до действителен отговор на нападение, нито до необходимите дейности по възстановяването на реда след нападение.

6. По време на изработването на разпоредбите бе положена необходимата грижа последните да бъдат съвместими с разпоредбите на Международната конвенция от 1978 г. за нормите за подготовка на моряците, за издаване на патенти и за грижа по тези въпроси така, както е изменена конвенцията, на Международния кодекс за управление на безопасността (Code ISM) и на уеднаквената система за проверки и издаване на свидетелства.

7. Разпоредбите представляват важна промяна на поведението на част от международния морски сектор по въпроса за сигурността в сектора на морския транспорт. Признава се, че те биха могли да поставят значително допълнително бреме, на някои договарящи правителства. Важността на техническото сътрудничество за подпомагане на договарящите правителства да приведат в действие разпоредбите се признава изцяло.

8. За гарантиране на привеждането в действие на разпоредбите, трябва всички заети с корабите и с пристанищните съоръжения или всички, които ги ползват, включително персоналят на корабите, пристанищния персонал, пътниците, изпращачите на товари, дружествата за управление на корабите и на пристанищата и отговорниците по сигурността в националните и местни власти да се разбират и да си сътрудничат непрекъснато и ефикасно. Съществуващите практики и процедури трябва да бъдат ревизирани и изменени, ако не осигуряват подходящо ниво на сигурност. За целите на засилването на морската безопасност трябва да бъдат поети допълнителни отговорности от страна на сектора на морския транспорт и пристанищния сектор и от местните и национални органи.



9. Трябва да се отчитат препоръките, посочени в част Б от настоящия кодекс, за привеждането в действие разпоредбите за сигурност, посочени в глава XI-2 от Конвенция SOLAS и в част А от настоящия кодекс. Във всеки случай се признава, че прилагането на препоръките може да варира в зависимост от характера на пристанищното съоръжение и от характера на кораба, от осигуряваната услуга и/или от товара му.

10. Нито една разпоредба на настоящия кодекс не трябва да бъде тълкувана или прилагана по начин несъвместим с изискваното спазване на свободите и основните права, посочени в международните инструменти, по-специално свързаните с работещите в морето и бежанците, включително Декларацията на Международната организация на труда, по основните принципи и правата на труд, както и международните норми относно работещите в морето и на пристанищата.

11. Като признават, че Конвенцията за улесняване на морския транспорт от 1965 г., така както е изменена, предвижда на чуждестранните членове на екипажа да бъде разрешено от публичните власти да слизат на сушата при междинно спиране на кораба им, при условие, че формалностите по пристигане на кораба са приключени и че публичните власти не са принудени да откажат разрешението за слизване на суша от съображения за обществено здраве, обществена безопасност или за обществен ред, договарящите правителства трябва, когато одобряват планове за сигурност на кораба и планове за сигурност на пристанищни съоръжения, да обръщат внимание на факта, че персоналят на кораба живее и работи на борда на кораба и има нужда от отпуск на суша и от достъп до социални услуги за моряци, базирани на сушата, включително медицински грижи.

## ЧАСТ А

### ЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ПРЕДПИСАНИЯ ОТНОСНО РАЗПОРЕДБИТЕ НА ГЛАВА XI-2 НА ИЗМЕНЕНАТА МЕЖДУНАРОДНА КОНВЕНЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЧОВЕШКИЯ ЖИВОТ НА МОРЕ

#### 1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

##### 1.1 Въведение

Настоящата част от Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения съдържа задължителни разпоредби, на които е извършено позоваване в глава XI-2 на изменената Международна конвенция за безопасността на човешкия живот на море.

##### 1.2 Цели

Целите на настоящия кодекс са следните:

.1 установяването на международна рамка, включваща сътрудничеството между договарящите правителства, публичните органи, местните администрации и

морския и пристанищен сектор за откриване на заплахи за сигурността и за взимане на мерки за опазване срещу инциденти по сигурността, застрашаващи корабите или пристанищните съоръжения, използвани в международната търговия;

.2 установяване на съответните роли и отговорности на договарящите правителства, на публичните органи, на местните администрации и на морския и пристанищен сектори на национално и международно ниво за гарантиране на морската безопасност;

.3 гарантирането на бързото и ефикасно събиране и обмен на сведения, свързани със сигурността;

.4 предвиждането на методика за извършване на оценки на безопасността с оглед установяването на планове и на процедури, позволяващи реакции на промените в нивата на сигурност, и

.5 създаването на увереност, че действат адекватни и пропорционални мерки за морска безопасност.

### 1.3 Функционални предписания

С оглед осъществяването на тези цели кодексът въвежда известен брой функционални предписания. Те включват, без при това да се ограничават в техните рамки, следните функции:

.1 събирането и оценката на сведения относно заплахите за сигурността и обмена на тези сведения със съответните договарящи правителства;

.2 изискването за поддръжка на протоколите за съобщения за кораби и на пристанищни съоръжения;

.3 възпрепятстването на неоторизирания достъп на кораби, пристанищни съоръжения и на техните зони с ограничен достъп;

.4 възпрепятстването на взимането на борда на корабите и в пристанищните съоръжения на неразрешени оръжия, на пожароопасни средства или на взривни материали;

.5 предоставянето на начин за подаване на тревога за реакция на заплахи за сигурността или за инциденти по сигурността;

.6 изискването на планове за сигурността на кораба на пристанищното съоръжение, установени на базата на оценки на безопасността, и

.7 изискването на подготовка, тренировка и упражнения за гарантиране на придобиване на умения с плановете и процедурите по безопасността.

## 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 По смисъла на настоящата част, освен ако изрично не е предвидено друго:

.1 Конвенция означава Международната конвенция за безопасността на човешкия живот на море от 1974 г..

.2 Правило означава правило от конвенцията.

.3 Глава означава глава от конвенцията.

.4 План за сигурност на кораба означава план, установен за гарантиране на прилагането на необходимите мерки на борда на кораба за защита на хората на борда, на товара, на транспортните съоръжения, провизиите на борда или на кораба срещу рискове от произшествие свързано със сигурността.

.5 План за сигурност на пристанищно съоръжение означава план, установен с оглед гарантиране на прилагането на необходимите мерки за защита на пристанищното съоръжение и на корабите, хората, товарите, транспортните съоръжения и провизиите във вътрешността на пристанищното съоръжение срещу рискове от произшествие свързано със сигурността.

.6 Офицер по сигурността на кораба означава лицето на борда на кораба, отговорно пред капитана, назначено от компанията като отговорно по безопасността на кораба, включително изпълнението и поддръжката на плана за сигурността на кораба и на връзката с офицера по безопасността на компанията и с офицерите по безопасността на пристанищното съоръжение.

.7 Офицер по сигурността на компанията означава лице, назначено от компанията за гарантиране на ефикасността на оценките по сигурността на кораба, че ще бъде установен план за сигурност на кораба, ще бъде представен за одобрение и след това ще бъде прилаган и актуализиран, и за осигуряването на връзката със офицера по сигурността на пристанищното съоръжение и офицера по сигурността на кораба.

.8 Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение означава лицето, назначено като отговорно за установяването, изпълнението, ревизирането и поддръжката на плана за сигурност на пристанищното съоръжение, както и връзката със офицерите по сигурността на кораба и офицерите по сигурността на компанията.

.9 Първо ниво на сигурност е нивото, при което по всяко време ще бъдат поддържани минималните подходящи предпазни мерки за сигурност.

.10 Второ ниво на сигурност е нивото, при което за период от време ще бъдат поддържани допълнителни предпазни мерки за сигурност в резултат на повишената степен на риск от възникване на инцидент, свързан със сигурността

.11 Трето ниво на сигурност е нивото, при което ще бъдат предприети допълнителни специфични предпазни мерки за сигурност, поддържани за ограничен период от време, когато възникването на инцидент, свързан с

безопасността, е вероятно или неизбежно, въпреки че може да е невъзможно да бъде определена специфичната цел.

2.2 Терминът "кораб", когато се използва в настоящия кодекс, включва мобилните офшорни сондажни платформи и високоскоростни кораби, така както са определени в правило XI-2/1.

2.3 Изразът "договарящо правителство", използвано във връзка с пристанищно съоръжение, когато фигурира в раздели от 14 - 18, представлява също и референция за посочения орган.

2.4 Термините и изразите, за които не е дадено никакво определение в настоящата част, имат значението, дадено им в глави I и XI-2 от конвенцията.

### 3 ПРИЛГАНЕ

3.1 Настоящият кодекс се прилага:

.1 за следните видове кораби, осъществяващи международни пътувания;

.1 пътнически кораби, включително високоскоростни пътнически кораби;

.2 товарни кораби, включително високоскоростни товарни кораби, с бруто тонаж равен или надвишаващ 500, и

.3 плаващи офшорни сондажни платформи, и

.2 за пристанищните съоръжения, предлагащи услуги на кораби, които осъществяват международни пътувания.

3.2 Независимо от разпоредбите на раздел 3.1.2, договарящите правителства трябва да определят приложния обхват на настоящата част от кодекса относно пристанищните съоръжения на тяхна територия, които, въпреки че се използват основно от корабите, които не извършват международни пътувания, понякога се налага да предлагат услуги на кораби, пристигащи от международно пътуване или заминаващи на такова пътуване.

3.2.1 Договарящите правителства трябва да обосновават своето решение, взето по силата на раздел 3.2, чрез оценка на сигурността на пристанищното съоръжение, направена съобразно настоящата част от кодекса.

3.2.2 Всяко решение, взето от договарящо правителство по силата на раздел 3.2, не трябва да застрашава нивото на сигурността, която следва да бъде достигната по силата на глава XI-2 или на настоящата част от кодекса.

3.3 Настоящият кодекс не се прилага нито за военните кораби или спомагателни военни кораби, нито за другите кораби, принадлежащи на договарящо правителство или експлоатирани от него и действащи изключително за

осъществяване на нетърговска публична услуга.

3.4 Раздели от 5 - 13 и 19 от настоящата част се прилагат за компаниите и за корабите по начин, уточнен в правило XI-2/4.

3.5 Раздели 5 и от 14 - 18 от настоящата част се прилагат за пристанищните съоръжения по начин, уточнен в правило XI-2/10.

3.6 Никаква разпоредба на настоящия кодекс не засяга правата и задълженията, които имат държавите по силата на международното право.

#### 4. ОТГОВОРНОСТИ НА ДОГОВАРЯЩИТЕ ПРАВИТЕЛСТВА

4.1 При условието на разпоредбите в правила XI-2/3 и XI-2/7 договарящите правителства установяват нива на сигурност и дават препоръки за защитните мерки срещу произшествия свързани със сигурността. По-високи нива на сигурност сочат повишена вероятност да се случи произшествие свързано със сигурността. Факторите, които се взимат предвид при установяването на пригодното ниво на сигурност, включват по-специално:

- .1 степента на достоверност на информацията за заплахата;
- .2 степента на потвърждение на информацията за заплахата;
- .3 степента на специфичност и неизбежност на информацията за заплахата, и
- .4 потенциалните последици от произшествието свързано със сигурността.

4.2 Когато договарящите правителства, установяват трето ниво на сигурност, разпространяват, ако е необходимо, пригодни нареждания и предоставят сведения, свързани със сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения, които могат да бъдат засегнати.

4.3 Договарящите се правителства могат да делегират на призната организация по сигурността (RSO) някои от задачите, свързани с безопасността, които им се падат по силата на глава XI-2 и на настоящата част от кодекса, с изключение на следните задачи:

- .1 установяване на приложимо ниво на сигурност;
- .2 одобряване на оценка на сигурността на пристанищно съоръжение и всяко последващо изменение на одобрената оценка;
- .3 определяне на пристанищните съоръжения, от които ще бъде поискано да определят офицер по сигурността на пристанищното съоръжение;
- .4 одобряването на план за сигурност на пристанищно съоръжение и всяко последващо изменение на одобрения план;

.5 изпълнението на мерките, свързани с контрола и на спазването на разпоредбите за прилагане на правило XI-2/9, и

.6 установяването на предписания, приложими за декларация за сигурност.

4.4 Договарящите правителства могат в степен, каквато сметнат за подходяща, да подложат на изпитания планове за сигурност на корабите или на пристанищното съоръжение, които са одобрили, или, в случай с кораб, планове, които са били одобрени от тяхно име или измененията в тези планове, за да проверят тяхната ефикасност.

## 5. ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА СИГУРНОСТ

5.1 Договарящите правителства определят кога дадена декларация за сигурност трябва да бъде изисквана, като оценяват риска, който представлява за хората, за имуществото или за околната среда взаимодействието кораб/пристанище.

5.2 Даден кораб може да поиска да бъде попълнена декларация за сигурност, когато:

.1 корабът е в експлоатация при ниво за безопасност, надвишаващо това на пристанищното съоръжение или на друг кораб, с който ще има взаимодействие;

.2 налице е споразумение между договарящите правителства във връзка с декларация за сигурност, визираща някои международни пътувания или специфични кораби, извършващи подобни пътувания;

.3 имало е заплаха за сигурността или инцидента по сигурността, поставяща в риск кораба или пристанищното съоръжение, според случая;

.4 корабът се намира в пристанище, което не е било задължено да има или да приведе в действие подходящ план за сигурност на пристанищното съоръжение, или

.5 корабът извършва дейности от кораб към кораб с друг кораб, който не е бил задължен да има или да приведе в действие пригоден план за сигурността на корабна.

5.3 Пристанищното съоръжение и кораба или корабите, според случая, уведомяват за получените искания по същество за декларация за сигурност, извършени по силата на настоящия раздел.

5.4 Декларацията за сигурност трябва да бъде попълнена от:

.1 капитана или офицера по сигурността на кораба за сметка на кораба(ите), ако е уместно,

.2 Офицера по сигурността на пристанищното съоръжение или, ако договарящото правителство реши другояче, от друга единица на сушата, отговорна за безопасността, за сметка на пристанищното съоръжение.

5.5 Декларацията за сигурност трябва да посочва изисканите мерки, които могат да бъдат поделени между пристанищно съоръжение и кораб или между кораби, както и отговорността на всеки поотделно.

5.6 Договарящите правителства уточняват, като се взимат предвид разпоредбите на правило XI-2/9.2.3, минималната продължителност, за която декларациите за сигурност трябва да бъдат съхранявани от пристанищните съоръжения на тяхна територия.

5.7 Администрациите уточняват, като се взимат предвид разпоредбите на правило XI-2/9.2.3, минималната продължителност, за която декларациите за сигурност трябва да бъдат съхранявани от корабите, оправомощени да плават под техен флаг.

## 6. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА КОМПАНИЯТА

6.1 Компанията се грижи плана за сигурността на кораба да съдържа ясно изложение, което акцентира върху правомощията на капитана. Компанията уточнява в плана за сигурността на кораба, че капитанът има абсолютни правомощия и е отговорен при взимането на решения относно сигурността на кораба и да изисква съдействието на компанията или на всяко договарящо правителство, според нуждата.

6.2 Компанията се грижи офицерът по сигурността на компанията, капитанът и офицерът по сигурността на кораба да получават необходимата помощ за изпълнението на задачите и отговорностите им съгласно глава XI-2 и настоящата част от кодекса.

## 7. СИГУРНОСТ НА КОРАБА

7.1 Даден кораб е задължен да взема мерки, съответстващи на установените от договарящите правителства нива на сигурност, както е посочено по-долу.

7.2 При първо ниво на сигурност се изпълняват следните дейности при използването на подходящи мерки, на борда на всички кораби, като се взимат предвид препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс, за да се идентифицират заплахите за сигурността и да се вземат мерки срещу тях:

.1 проследяване на изпълнението на всички задачи, свързани със сигурността на кораба;

.2 контрол над достъпа на кораба;

.3 контрол на качването на борда на лицата и на вещите им;

.4 надзор на зоните за ограничен достъп, за да се уверят, че там имат достъп само упълномощени лица;

.5 надзор на зоните на палубата и зоните в съседство с кораба;

.6 надзор на обработката на товарите и провизиите на борда, и

.7 гарантиран бърз достъп до системите за сигурност .

7.3 При второ ниво на сигурност се привеждат в действие допълнителни мерки за защита, уточнени в корабния план за сигурност, за всяка от дейностите, описана в раздел 7.2, като се взимат предвид препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

7.4 При трето ниво на сигурност се привеждат в действие специални допълнителни мерки за защита, уточнени в плана за сигурността на кораба, за всяка от дейностите, описана в раздел 7.2, като се взимат предвид препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

7.5 Всеки път, когато администрацията въвежда второ или трето ниво на сигурност, корабът известява, че е получил нарежданията относно промяната в нивото на сигурност.

7.6 Преди да влезе в дадено пристанище или когато се намира в пристанище на територията на договарящо правителство, установило ниво на сигурност, корабът трябва да потвърди приемането на тези инструкции и да потвърди пред офицера по сигурността на пристанищното съоръжение, че е започнал привеждането в действие на подходящите мерки и процедури, описани в корабния план за сигурност, и в случай на трето ниво на сигурност при нареждания, разпространени от договарящото правителство, което е въвело трето ниво на сигурност. Корабът съобщава за евентуални затруднения при тяхното привеждане в действие. В този случай офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение и офицерът по сигурността на кораба остават във връзка и координират подходящите мерки.

7.7 Ако даден кораб е задължен от администрацията да въведе или вече е въвел ниво на сигурност, по-високо от вече въведеното за пристанището, в което той има намерение да влиза или в което вече се намира, този кораб информира незабавно компетентния орган на договарящото правителство, на територията на което се намира пристанищното съоръжение и офицера по сигурността на пристанищното съоръжение.

7.7.1 В този случай офицерът по сигурността на кораба остава във връзка със офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение и координира подходящите мерки, ако е необходимо.

7.8 Администрация, която изисква от корабите, на които е разрешено да плават под неин флаг, да въведат второ или трето ниво на сигурност в пристанище на



друго договарящо правителство, уведомяват незабавно за това договарящото правителство.

7.9 Когато договарящите правителства въвеждат нива на сигурност и следят сведенията за нивото на сигурност да бъдат предоставяни на корабите, експлоатирани в тяхна акватория или които са известили за своето намерение да влязат в тяхната акватория, тези кораби се подканват да бъдат бдителни и да съобщават незабавно на своята администрация и на всички съседни крайбрежни държави всички сведения, сведени до тяхното внимание, които биха застрашили морската безопасност в зоната.

7.9.1 Когато информира тези кораби за приложимото ниво на сигурност, договарящо правителство, като взема предвид препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс, информира също и тези кораби за всяка мярка за сигурност, която те трябва да вземат, и при необходимост, мерките, които са били взети от договарящото правителство за осигуряване на защита срещу заплахата.

## 8. ОЦЕНКА НА СИГУРНОСТТА НА КОРАБА

8.1 Оценката на сигурността на кораба е съществен елемент, част от процеса на установяване и на актуализиране на корабния план за сигурност.

8.2 Офицерът по сигурността на компанията следи оценката на сигурността на кораба да бъде извършена от лица, притежаващи исканите квалификации за извършване на оценка на сигурността на кораба съгласно настоящия раздел и като се вземат предвид препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

8.3 При спазване на разпоредбите на раздел 9.2.1, призната организация по сигурността може да извърши оценка на сигурността на кораба на определен кораб.

8.4 Оценката на сигурността на кораба включва проучване на сигурността на място и най-малкото следните елементи:

1 идентификация на съществуващите мерки, процедури и операции по сигурността;

2 идентификация и оценка на съществените операции на борда, които е важно да бъдат защитавани;

3 идентификация на евентуалните заплахи срещу съществени операции на борда и вероятността те да се случат, за да бъдат въведени мерки за сигурност и да се подредят според приоритетността им.

4 идентификация на слабите места, включително човешкия фактор, инфраструктурата, политиката и процедурите.

8.5 Оценката на сигурността на кораба се документира, проучва, приема и съхранява от компанията.

## 9. ПЛАН ЗА СИГУРНОСТ НА КОРАБА

9.1 Всеки кораб разполага на борда си с подходящ план за сигурност, одобрен от администрацията. Този план трябва да предвижда разпоредбите за трите нива на сигурност така, както са определени в настоящата част от кодекса.

9.1.1 При спазване на разпоредбите на раздел 9.2.1, призната организация по безопасността може да подготви план за сигурност на кораба за определен кораб.

9.2 Администрацията може да повери разглеждането и одобрението на корабните планове за сигурност или измененията в преди това одобрен план, на признатите органи за сигурност.

9.2.1 В такъв случай признатият орган за сигурност, натоварен с разглеждането и одобрението на план за сигурност на кораба или на изменения в този план, не участва в подготовката на оценката на сигурността на кораба, нито в подготовката на корабния план за сигурност или измененията в този план, преди да е станел обект на разглеждане.

9.3 Всеки план за сигурност на кораба или всяко изменение в преди това одобрен план, представен за одобрение, се съпровожда от оценка на сигурността, на базата на която е бил изработен.

9.4 Такъв план се изработва, като се вземат предвид препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс и съставен на работния език или езици на кораба. Ако използваните език или езици не са нито английски, нито испански, нито френски, се предоставя превод на един от тези езици. Планът обхваща най-малко следното:

.1 мерките, чрез които се възпрепятства качването на борда на оръжия, опасни вещества и устройства, предназначени да се използват срещу хора, кораби или пристанища или чието наличие на борда не е разрешено;

.2 идентификацията на зоните за ограничен достъп и мерките, чрез които се цели да се възпрепятства неразрешения достъп до тези зони;

.3 мерките, които целят да се възпрепятства неразрешения достъп до кораба;

.4 процедурите за противодействие на заплаха срещу сигурността или нарушаване на сигурността, включително разпоредбите за поддържане на най-важните операции на кораба или на взаимодействието кораб/пристанище;

.5 процедурите за продължаване на указанията за сигурност, които договарящите правителства могат да дадат при ниво на сигурност 3;

.6 процедурите за евакуация в случай на заплаха срещу сигурността или нарушаване на сигурността;

- .7 задачите на корабния персонал, който отговаря за сигурността на пристанищните съоръжения;
- .8 процедурите по проверка на дейностите, свързани със сигурността;
- .9 процедурите по обучение, тренировка и упражненията, свързани с плана;
- .10 процедурите по взаимодействието с дейностите, свързани със сигурността на пристанищните съоръжения;
- .11 процедурите за периодично изучаване на плана и неговото актуализиране;
- .12 процедурите по уведомяване за инциденти по сигурността;
- .13 идентификацията на офицера по сигурността на кораба;
- .14 идентификацията на офицера по сигурността на компанията , включително координатите, на които може да намерен денонощно;
- .15 процедурите, предвиждащи гарантирането на инспекция, на подлагане на изпитание, на сверяване с еталон и поддръжка на всякакви средства, свързани със сигурността, предвидени на борда;
- .16 честотата на подлагане на изпитание или на сверяване с еталон на всякакви средства, свързани със безопасността, предвидени на борда;
- .17 идентификацията на местата, където са инсталирани командите на алармените системи за сигурността на кораба и
- .18 процедурите, инструкциите и нарежданията относно използването на алармената система за сигурността на кораба, включително изпитването ѝ, активирането ѝ, неутрализирането и пренастройването ѝ и начина за намаляване на броя на фалшивите тревоги.

9.4.1 Персоналът, който извършва вътрешни одити на дейностите, свързани със сигурността на кораба, уточнени в плана, или който оценява неговото прилагане на практика, няма връзка с дейностите, които подлежат на одит, освен ако това не е възможно на практика с оглед размера и характера на компанията или на кораба.

9.5 Администрацията решава какви изменения не се внасят в одобрен план за сигурност на кораба или в оборудването по безопасността, уточнено в одобрения план, освен ако тези изменения не са одобрени от нея. Тези изменения са поне толкова ефикасни, колкото мерките, предписани в глава XI-2 и в настоящата част от кодекса.

9.5.1 Характерът на измененията, направени в плана за сигурност на кораба или в оборудването по безопасността, които са изрично одобрени от администрацията съгласно раздел 9.5, се обяснява в документ, посочващ ясно това одобрение. Това одобрение се съхранява на борда на кораба и се представя

заедно със свидетелството за сигурност на кораба (или временното международно свидетелство за сигурност на кораба). Ако тези изменения са временни, когато оригиналните мерки или материал са възстановени, този документ не е необходимо повече да бъде съхраняван на борда на кораба.

9.6 Планът може да се съхранява в електронен вид. В този случай той се защитава чрез процедури, възпрепятстващи изтриването, разрушаването или изменението на данните без разрешение.

9.7 Планът се защитава срещу всякакъв достъп или разпространение без разрешение.

9.8. Плановете за сигурност на кораба не се инспектират от надлежно упълномощени служители от договарящо правителство да прилага мерките, свързани с контрола и съблюдаването на разпоредбите на правило XI-2/9, с изключение на случаите, описани в раздел 9.8.1.

9.8.1. Ако надлежно упълномощените от договарящото правителство служители имат сериозни основания да смятат, че корабът не отговаря на предписанията на глава XI-2 или на част А от настоящия кодекс или ако единственият начин да се провери или да се коригира несъобразността е да се ревизират съществените предписания на плана за сигурност на кораба, по изключение може да се допусне ограничен достъп до несъобразените раздели от плана, но единствено със съгласието на договарящото правителство или на капитана на въпросния кораб. Във всеки случай разпоредбите на плана, отнасящи се до подраздели 2., 4., 5., 7., 15., 17. и 18. от раздел 9.4 от настоящата част от кодекса, се смятат за поверителни сведения и не могат да бъдат обект на инспекция без съгласието на заинтересованото договарящо правителство.

## 10. РЕГИСТРИ

10.1 Регистрите на долупосочените дейности, визирани в плана за сигурността на кораба, се съхраняват на борда най-малко за минималния период, уточнен от администрацията, като се взимат предвид разпоредбите на правило XI-2/92.3:

- .1 обучение, упражнения и тренировки;
- .2 заплахи срещу сигурността и инциденти по сигурността;
- .3 нарушения на мерките за сигурност;
- .4 промени в нивото на сигурност;
- .5 съобщения, пряко свързани със сигурността на кораба, по-специално в случай на специфични заплахи срещу кораба или пристанищните съоръжения, където се намира корабът или преди това е извършил междинно спиране;
- .6 вътрешни проверки и разглеждане на дейностите, свързани със сигурността;

- .7 периодично разглеждане на оценката на сигурността на кораба;
  - .8 периодично разглеждане на плана за сигурността на кораба;
  - .9 привеждане в действие на измененията в плана и
  - .10 поддръжка, калибриране и подлагане на изпитване на всякакви средства за сигурност на борда, включително подлагането на изпитания на системата за тревога на сигурността на кораба.
- 10.2 Регистрите се поддържат на работния език или езици на кораба. Ако използваният език или езици не е нито английски, нито испански, нито френски, се предоставя превод на един от тези езици.
- 10.3 Регистрите могат да бъдат съхранявани в електронен вид. В такъв случай те се защитават чрез процедури срещу изтриване, разрушаване или изменение без разрешение.
- 10.4 Регистрите се защитават срещу всякакъв неразрешен достъп или разпространяване.

## 11. ОФИЦЕР ПО СИГУРНОСТТА НА КОМПАНИЯТА

- 11.1 Компанията назначава офицер по сигурността на компанията . Лице, назначено за офицер по сигурността на компанията , може да действа спрямо един или повече кораби според броя на корабите и видовете кораби в експлоатация от компанията при условие, че корабите, за които това лице е отговорно, са ясно идентифицирани. Дадена компания може, според броя кораби и видове кораби, които експлоатира, да назначи повече офицери по сигурността на компанията при условие, че корабите, за които всяко лице е отговорно, са ясно идентифицирани.
- 11.2 Освен уточнените в други секции на настоящата част от кодекса, задачите и отговорностите на офицера по сигурността на компанията включват, без в никакъв случай да се ограничават в тези рамки, следното:
- .1 формулиране на становищата относно степента на заплаха, с които корабът рискува да се сблъска, посредством подходящи оценки на безопасността и други съществени сведения;
  - .2 гарантиране оценките на сигурността да бъдат осъществявани;
  - .3 гарантиране изработването, представяне за одобрение и впоследствие привеждането в действие и поддръжката на плана за сигурността на кораба;
  - .4 гарантиране плана за сигурността на кораба да се изменя целесъобразно за отстраняване на слабостите и проследяване той да отговаря на нуждите на кораба що се отнася до сигурността;

- .5 приемане на разпоредби за вътрешни проверки и изпитвания на дейностите, свързани със сигурността;
- .6 приемане на разпоредби за първоначални и последващи проверки на кораба от администрацията или от признатия орган по сигурността;
- .7 гарантиране за бързо отстраняване на дефектите и несъответствията, открити при вътрешни проверки, при периодични разглеждания, инспекции по сигурността и проверки за съответствие;
- .8 повишаване на вниманието относно сигурността и бдителността;
- .9 гарантиране персоналът, отговорен за сигурността на кораба да получи адекватно обучение;
- .10 гарантиране на ефективна комуникация и сътрудничество между офицера по сигурността на кораба и съответните офицери по сигурността на пристанищното съоръжение;
- .11 гарантиране съответствието на изискванията в областта на сигурността;
- .12 гарантиране на това, ако плановете за сигурност на корабите на същата компания или корабен флот се използват, планът на всеки кораб да отразява точно специфичните сведения за този кораб;
- .13 гарантиране всяко друго разпореждане или еквивалентно разпореждане за даден кораб или група кораби да се приведе в действие и да се поддържа.

## 12. ОФИЦЕР ПО СИГУРНОСТТА НА КОРАБА

- 12.1 Офицер по сигурността на кораба се назначава на борда на всеки кораб.
- 12.2 Освен посочените в други секции на настоящата част от кодекса, задачите и отговорностите на офицера по сигурността на кораба включват, без при това да се ограничават в тях, следното:
  - .1 пристъпването към редовни инспекции по сигурността за гарантиране, че продължават да се поддържат мерките за сигурност;
  - .2 поддържане и надзор на прилагането в действие на плана за сигурност на кораба, включително всяко изменение, внесено в този план;
  - .3 координирането на аспектите, свързани със сигурността на обработката на товарите и на провизиите на борда с други членове на персонала на борда и със съответните офицери по сигурността на пристанищните съоръжения;
  - .4 предлагане на изменения за внасяне в плана за сигурност на кораба;

.5 уведомяване на офицера по сигурността на компанията за всички дефекти и несъответствия, открити по време на вътрешни проверки, на периодични разглеждания, на инспекции по сигурността и проверки за съответствието и прилагането в действие на всички корективни мерки;

.6 по-отговорно отношение относно безопасността и бдителността на борда;

.7 гарантиране персоналът, отговорен за сигурността на кораба, да получи съответната адекватна подготовка;

.8 уведомяване за всички инциденти по сигурността;

.9 координирането на привеждането в действие на плана за сигурност на кораба с офицера по сигурността на компанията и със съответния офицер по сигурността на пристанищното съоръжение;

.10 гарантирането, че оборудването за безопасност, ако има такова, се използва, подлага на изпитания, калибрира и поддържа правилно.

### 13. ОБУЧЕНИЕ, УПРАЖНЕНИЯ И ТРЕНИРОВКИ В ОБЛАСТТА НА СИГУРНОСТТА НА КОРАБИТЕ

13.1 Офицерът по сигурността на компанията и компетентният персонал на сушата имат познания и са били обучени съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

13.2 Офицерът по сигурността на кораба притежава познания и е получил обучени, съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

13.3 Персоналът на борда, натоварен със специални задачи и отговорности в областта на безопасността, включва отговорностите, които са му възложени, както са описани в плана за сигурността на кораба и има достатъчни познания и способности, за да се заеме с възложените му задачи съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

13.4 За да се гарантира ефикасността на прилагането на плана за сигурността на кораба, упражненията се изпълняват на подходящи периоди, като се взима предвид типа на кораба, промените в персонала на кораба, пристанищните съоръжения, в които корабът извършва междинно спиране, и други съществени условия съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

13.5 Офицерът по сигурността следи за ефикасната координация и приложение на плановете за сигурността на кораба, като участва в упражненията на подходящи периоди съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

### 14. СИГУРНОСТ НА ПРИСТАНИЩНОТО СЪОРЪЖЕНИЕ

14.1 Дадено пристанищно съоръжение е задължено да взема мерки, съответстващи на нивата на сигурност, установени от договарящото правителство, на територията, на което то се намира. Мерките и процедурите за безопасност се прилагат за пристанищното съоръжение така, че да позволяват минимално объркване или закъснения за пътниците, на кораба, на корабния персонал и на посетителите, на стоките и услугите.

14.2 При първо ниво на сигурност във всички пристанищни съоръжения чрез подходящи мерки се изпълняват следните дейности съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс, за да се идентифицират и да се вземат защитни мерки срещу инциденти по сигурността:

.1 гарантиране изпълнението на всички задачи, свързани със сигурността на пристанищното съоръжение;

.2 контрол на достъпа до пристанищното съоръжение;

.3 наблюдение на пристанищното съоръжение, включително корабната стоянка или стоянки, включително и на зоната или зоните за швартоване;

.4 наблюдение на зоните за ограничен достъп за да се гарантира, че само упълномощените лица имат достъп до тях;

.5 надзор над обработката на товара;

.6 наблюдение на обработката на провизиите на борда и

.7 гарантиран бърз достъп до системата за комуникация за безопасност.

14.3 При второ ниво на сигурност за всяка от дейностите, описани в раздел 14.2, се прилагат допълнителни мерки за безопасност, уточнени в плана за безопасност на пристанищното съоръжение, съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

14.4 При трето ниво на сигурност се прилагат другите специални защитни мерки, уточнени в плана за сигурност на пристанищното съоръжение, описани в раздел 14.2 съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

14.4.1 Освен това, при трето ниво на сигурност, пристанищните съоръжения се задължават да следват и да изпълняват всички нареждания за безопасност, уточнени от договарящото правителство на територията, на което се намира пристанищното съоръжение.

14.5 Когато офицер по сигурността на пристанищното съоръжение е информиран, че даден кораб среща затруднения, за да отговори на предписанията на глава XI-2 или на настоящата глава на кодекса или да приложи подходящи мерки и процедури, описани в плана за сигурност на кораба и в случай на трето ниво на сигурност, вследствие всички нареждания за безопасност, дадени от договарящото правителство на територията, на което се намира пристанищното съоръжение, офицерът по сигурността на



пристанищното съоръжение и офицерът по сигурността на кораба остават във връзка и координират подходящите мерки.

14.6 Когато офицер по сигурността на пристанищното съоръжение е информиран, че даден кораб прилага ниво на сигурност, надвишаващо това на пристанищното съоръжение, този офицер уведомява за това компетентния орган, осъществява връзка със офицера по сигурността на кораба и координира подходящите мерки, ако е необходимо.

## 15. ОЦЕНКА НА СИГУРНОСТТА НА ПРИСТАНИЩНОТО СЪОРЪЖЕНИЕ

15.1 Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение е съществен елемент и е неразделна част от процеса на установяване и актуализиране на плана за сигурност на пристанищното съоръжение.

15.2 Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение се извършва от договарящото правителство на територията, на което се намира пристанищното съоръжение. Договарящо правителство може да упълномощи призната организация по сигурността да извърши оценка на сигурността на пристанищното съоръжение на обособено пристанищно съоръжение, намиращо се на негова територия.

15.2.1 Ако оценка на сигурността на пристанищното съоръжение е била извършена от призната организация по сигурността, договарящото правителство на територията, на което се намира пристанищното съоръжение, подлага на ревизия тази оценка и я одобрява, за да потвърди, че тя е съобразена с настоящата част.

15.3 Лицата, извършващи оценка, притежават необходимите квалификации, за да пристъпят към оценка на сигурността на пристанищното съоръжение съгласно настоящия раздел съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

15.4 Оценките за сигурността на пристанищното съоръжение се подлагат на периодични ревизии и актуализиране, като се вземат предвид вариациите в заплахата и/или минималните промени, засягащи пристанищното съоръжение и се подлагат винаги на ревизия и актуализация, когато бъдат извършени сериозни промени в пристанищното съоръжение.

15.5 Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение съдържа най-малкото следните елементи:

.1 идентификация и оценка на основните инфраструктури и имущество, което е важно да бъдат защитавани;

.2 идентификация на евентуалните заплахи за имуществото и инфраструктурата и на възможността за наблюдението им, за да се въведат мерките за безопасност, каквито се налагат, като бъдат класирани по приоритет;

.3 идентификация, избор и класиране по приоритет на насрещните мерки и на промените в процедурите, както и степента на тяхната ефикасност, за да се намали уязвимостта и

.4 идентификация на слабите места, включително човешкия фактор, инфраструктурата, политиката и процедурите.

15.6 Договарящите правителства могат да приемат, че дадена оценка на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) обхваща повече от едно пристанищни съоръжения при условие, че операторът, разположението, начинът на ползване и концепцията на тези пристанищни съоръжения са подобни. Всяко договарящо правителство, което разрешава разпореждане по такъв начин, съобщава детайлите за това на Организацията.

15.7 Когато дадена оценка на сигурността на пристанищно съоръжение (PFSA) е приключена, се подготвя доклад, който включва резюме за начина, по който е извършена оценката, описание на всяка уязвима точка, идентифицирана по време на оценката и описание на насрещните мерки, позволяващи да се подобри положението във всяка уязвима точка. Този доклад е защитен срещу неразрешен достъп или разпространение без разрешение.

## 16. ПЛАН ЗА СИГУРНОСТ НА ПРИСТАНИЩНОТО СЪОРЪЖЕНИЕ

16.1 Планът за сигурност на пристанищно съоръжение се изработва и актуализира въз основа на оценка на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA), за всяко пристанищно съоръжение и се адаптира за взаимодействието кораб/пристанище. Този план предвижда разпоредби и за трите нива на сигурност, определени в настоящата част от кодекса.

16.1.1 Съгласно разпоредбите на раздел 16.2 призната организация по сигурността може да подготви план за сигурност на пристанищното съоръжение за определено пристанищно съоръжение.

16.2 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение се одобрява от договарящото правителство, на територията на което се намира пристанищното съоръжение.

16.3 Този план се изработва съобразно препоръките, изложени в част Б от кодекса и се написва на работния език на пристанищното съоръжение. Планът съдържа най-малкото:

.1 мерките за възпрепятстване на доставянето в пристанищното съоръжение или на борда на кораба на оръжия, на забранени вещества и на устройства, предназначени да се използват срещу хора, срещу кораби или срещу пристанища и чиято наличност не е разрешена;

.2 мерки, предназначени да възпрепятстват неразрешения достъп до пристанищното съоръжение, до швартованите в пристанищното съоръжение кораби и до ограничените зони за достъп на съоръжението;

.3 процедурите за справяне със заплаха за сигурността или посегателство срещу безопасността, включително разпоредбите за поддържане на най-важните операции на пристанищното съоръжение или на взаимодействието кораб/пристанище;

.4 процедурите за прилагане на насоките за безопасност, които договарящото правителство, на чиято територия се намира пристанищното съоръжение, би могло да даде при трето ниво на сигурност;

.5 процедурите за евакуация в случай на заплаха срещу сигурността или посегателство срещу безопасността;

.6 задачите на персонала на пристанищното съоръжение, на което са възложени отговорностите в областта на безопасността и задачите на другите членове на персонала на пристанищното съоръжение относно аспектите, свързани със безопасността;

.7 процедурите на взаимодействие с дейностите, свързани със сигурността на корабите;

.8 процедурите по периодично проучване на плана и неговата актуализация;

.9 процедурите по уведомяване за инциденти по сигурността;

.10 идентификацията на офицера по сигурността на пристанищното съоръжение, включително координатите, на които той може да намерен денонощно;

.11 мерките за гарантиране на защитата на сведенията, отразени в плана;

.12 мерките за гарантиране на ефикасна защита на товарите и на материала за обработка на товарите в пристанищното съоръжение;

.13 процедурите за проверка на плана за сигурност на пристанищното съоръжение;

.14 процедурите за реагиране при тревога в случай, когато системата за оповестяване на тревога на кораба, намиращ се в пристанищното съоръжение, е активирана и

.15 процедурите за улеснение на отпуските на суша за корабния персонал или смените в персонала, както и достъпа на посетители на кораба, включително на представители на социалните служби и на синдикатите на моряците.

16.4 Персоналът, който извършва вътрешни проверки на дейностите, свързани със безопасността, уточнени в плана, или който оценява неговото прилагане, е независим по отношение на дейностите, които подлежат на проверка, поне доколкото това е възможно в практиката в зависимост от мащаба и характера на пристанищното съоръжение.

16.5 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение може да се комбинира с плана за сигурност на пристанището или с всеки друг план за спешни случаи на пристанище или да е част от такива планове.

16.6 Договарящото правителство на територията, на което се намира пристанищното съоръжение, решава кои изменения не се внасят в плана за сигурност на пристанищното съоръжение, без съществените изменения в този план да са одобрени от него.

16.7 Планът се съхранява в електронна форма. В такъв случай той се защитава чрез процедури, за да не бъде изтрит, разрушен или данните да бъдат изменени без разрешение.

16.8 Планът се защитава срещу всякакъв достъп или всякакво разпространение без разрешение.

16.9 Договарящите правителства могат да приемат, че даден план за сигурност на пристанищно съоръжение обхваща повече от едно пристанищно съоръжение при условие, че операторът, местонахождението, експлоатацията, материалът и конструирането на тези пристанищни съоръжения са подобни. Всяко договарящо правителство, което разрешава друг начин на разпореждане от този тип, съобщава детайлите за това на Организацията.

## 17. ОФИЦЕР ПО СИГУРНОСТТА НА ПРИСТАНИЩНОТО СЪОРЪЖЕНИЕ

17.1 Офицер по сигурността на пристанищното съоръжение се назначава във всяко пристанищно съоръжение. Едно лице може да е назначено за офицер по сигурността на едно или повече пристанищни съоръжения.

17.2 Освен уточнените в други раздели от настоящата част от кодекса, задачите и отговорностите на офицера по сигурността на пристанищното съоръжение включват, без при това да се ограничават само в това, следното:

.1 извършване на пълно първоначално проучване на пристанищното съоръжение, като се взема предвид основната оценка на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA);

.2 гарантиране изработването и актуализирането на плана за сигурност на пристанищното съоръжение;

.3 прилагане и изпълнение на план за сигурност на пристанищното съоръжение;

.4 извършване на редовни инспекции на пристанищното съоръжение за гарантиране продължаване на подходящите мерки за безопасност;

.5 препоръчване и въвеждане на необходимите изменения в плана за сигурност на пристанищното съоръжение, за отстраняване на нередностите и актуализиране на плана, за да се отчетат основните изменения, засягащи пристанищното съоръжение;

- .6 по-отговорно отношение относно безопасността и бдителността на борда;
  - .7 гарантиране персоналът, отговорен за сигурността на корабна, да получи съответната адекватна подготовка;
  - .8 уведомяване на съответните власти и поддържане на регистър за събития, които заплашват сигурността на пристанищното съоръжение;
  - .9 координирането на привеждането в действие на плана за сигурност на кораба с компетентния офицера(и) по сигурността на компанията и със съответния офицер по сигурността на кораба;
  - .10 осигуряване на координация със службите по сигурността, където е уместно;
  - .11 гарантиране, че са спазени критериите, за персонала, отговорен за сигурността на пристанищното съоръжение;
  - .12 гарантиране, че оборудването за сигурността, ако има такова, се използва, подлага на изпитания, калибрира и поддържа правилно и
  - .13 подпомагане на офицера по сигурността на кораба при потвърждаване идентичността на лицата, желаещи да се качат на борда на кораба, при поискване.
- 17.3 Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение се подпомага за изпълнението на задълженията, възложени му от глава XI-2 и от настоящата част от кодекса.

## 18. ОБУЧЕНИЕ, УПРАЖНЕНИЯ И ТРЕНИРОВКИ В ОБЛАСТТА НА СИГУРНОСТТА НА ПРИСТАНИЩНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ

- 18.1 Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение и компетентният персонал, натоварен със сигурността на пристанищното съоръжение, имат познания и са получили подготовка съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.
- 18.2 Персоналът на пристанищните съоръжения, натоварен със специфични задачи по сигурността разбира задачите и отговорностите, които са му възложени за тази цел, така както са описани в плана за сигурност на пристанищното съоръжение и има достатъчни познания и способности за изпълнение на възложените задачи, съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.
- 18.3 За гарантиране на ефикасното прилагане на плана за сигурност на пристанищното съоръжение се провеждат тренировки на подходящи периоди, като се вземат предвид видовете операции, извършвани в пристанищното съоръжение, промените в състава на персонала на пристанищното съоръжение, типът кораби, обслужвани от пристанищното съоръжение, и други съществени обстоятелства, съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

18.4 Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение гарантира ефикасната координация и прилагането на плана за сигурност на пристанищното съоръжение, като участва в тренировките, провеждани на подходящи периоди, съобразно препоръките, изложени в част Б от настоящия кодекс.

## 19 ПРОВЕРКА НА КОРАБИТЕ И ИЗДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВА

### 19.1 Проверки

19.1 Всеки кораб, за който се прилага настоящата част от кодекса, подлежи на проверките, посочени по-долу:

.1 първоначална проверка преди пускането в експлоатация на кораба или преди да се издаде за първи път свидетелството съгласно раздел 19.2, включващо пълна проверка на корабната система за безопасност и на всяко свързано с нея оборудване, посочени в основните разпоредби на глава XI-2, от настоящата част от кодекса и с одобрения план за сигурност на кораба. Чрез тази проверка се гарантира, че системата за сигурност на кораба и всяко свързано с нея оборудване отговаря напълно на приложимите предписания на глава XI-2 и на настоящата част от кодекса, че тяхното състояние е удовлетворително и че те са адаптирани за услугата, за която е предназначен корабът;

.2 проверка на обновяването на интервали, посочени от администрацията, но не надхвърлящи пет години, освен ако се прилага раздел 19.3. Чрез тази проверка се гарантира, че системата за сигурност на кораба и всяко свързано с нея оборудване отговарят на напълно прилагащите се предписания от глава XI-2, на настоящата част от кодекса и на одобрения план за сигурност на кораба, че тяхното състояние е удовлетворително и че са адаптирани за услугите, за които е предназначен корабът;

.3 най-малко една междинна проверка. Ако се извърши само една междинна проверка, тя се провежда между втората и третата година от издаването на свидетелството така, както е определено в правило I/2 н). Междинната проверка включва инспекция на системата за сигурност на кораба и всякакво свързано с нея оборудване, за да се гарантира, че състоянието им е удовлетворително за услугите, за които е предназначен корабът. Върху свидетелството се отбелязва проведената междинна проверка;

.4 всяка допълнителна проверка, разпоредена от администрацията.

19.1.2 Проверките на корабите се извършват от служители на администрацията. Администрацията може във всеки случай да повери проверките на призната организация по сигурността, посочен в правило XI-2/1.

19.1.3 Във всички тези случаи заинтересованата администрация гарантира изцяло пълното извършване и ефикасността на проверката и се ангажира да вземе необходимите мерки за изпълнение на това задължение.

19.1.4 Системата за сигурност на кораба и всякакво свързано с нея оборудване се поддържат след проверката така, че да продължат да съответстват на разпоредбите на правила XI-2/42 и XI-2/6, на настоящата част от кодекса и на одобрения план за сигурност на кораба. Когато е била извършена една от проверките, предписани в текстовете на раздел 19.1.1, не се внася никакво изменение в системата за сигурност или на каквото и да е свързано с нея оборудване, нито в одобрения план за сигурността на кораба, без съгласието на администрацията.

## 19.2 Издаване на свидетелство или заверка

19.2.1 Международно свидетелство за сигурността на кораба се издава след първоначална проверка или проверка за обновяване, съгласно разпоредбите на раздел 19.1.

19.2.2 Това свидетелство се издава или заверява или от администрацията, или от призната организация по сигурността, действащ от името на администрацията.

19.2.3 Договарящо правителство може, по молба на администрацията, да изиска проверка на кораба. Ако е убедено, че са спазени разпоредбите на раздел 19.1.1, то издава на кораба Международно свидетелство за сигурност на кораба или разрешава издаването му и, при необходимост, прави заверка или разрешава полагането ѝ върху свидетелството на кораба в съответствие с настоящия кодекс.

19.2.3.1 Копие от свидетелството и копие от доклада за проверката се предоставят в най-кратък срок на администрацията, която е отправила искането.

19.2.3.2 Всяко така издадено свидетелство съдържа декларация, в която се посочва, че е издаден по искане на администрацията. Той има същата стойност и се приема при същите условия като свидетелство, издадено по силата на раздел 19.2.2.

19.2.4 Международното свидетелство за сигурност на кораба се издава според образца, фигуриращ в допълнението към настоящия кодекс. Ако използваният език не е нито английски, нито испански, нито френски, текстът включва и превод на един от тези езици.

## 19.3 Продължителност и валидност на свидетелството

19.3.1 Международното свидетелство за сигурност на кораба се издава за период, чиято продължителност се установява от администрацията, без тази продължителност да надвишава пет години.

19.3.2 Когато проверката за обновяването е приключила три месеца преди датата на изтичането валидността на съществуващото свидетелство, новото свидетелство важи от датата на приключването на проверката на обновяването до дата не по-късна от пет години след датата на изтичането на наличното свидетелство.

19.3.2.1 Когато проверка за обновяването е приключила след датата на изтичането на валидността съществуващото свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на приключването на проверката на обновяването до дата не по-късна от пет години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство.

19.3.2.2 Когато проверка на обновяването е приключила повече от три месеца преди датата на изтичането на валидността на наличното свидетелство, новото свидетелство е валиден от датата на приключването на проверката на обновяването до дата не по-късна от пет години след датата на приключването на проверката на обновяването.

19.3.3 Ако едно свидетелство е издадено за срок, по-малък от пет години, администрацията може да продължи валидността му след датата на изтичането ѝ до края на максималния период, посочен в раздел 19.3.1, при условие, че проверките, упоменати в раздел 19.1.1, които са приложими, когато свидетелството е издадено за пет години, са извършени целесъобразно.

19.3.4 Ако след приключването на проверка на обновяването не може да издаден ново свидетелство или е предоставено на кораба преди датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, администрацията или признатата организация по сигурността, действаща от името на администрацията, може да завери наличното свидетелство. Това свидетелство се приема за валидно за нов период, който не може да надвишава пет месеца, считани от датата на изтичането на валидността му.

19.3.5 Ако на датата на изтичане на валидността на свидетелството му, корабът не се намира в пристанище, в което може да се извърши проверка, администрацията може да продължи валидността на това свидетелство. Във всеки случай това продължаване се разрешава единствено, за да се позволи на кораба да приключи своето пътуване към пристанището, в което трябва да бъде подложен на проверка, и то единствено в случай, че тази мярка изглежда навременна и разумна. Валидността на никакво свидетелство не може да бъде продължавана в такива случаи за период повече от три месеца. Корабът, на който е позволено подобно продължение, няма правото въз основа на това продължение, след пристигането в пристанището, в което той трябва да бъде подложен на проверка, да отпътува оттам, без да е получил ново свидетелство. Когато приключи проверката на обновяването, новото свидетелство е валидно до дата не по-късна от пет години от датата на изтичане валидността на наличното свидетелство, преди да е било разрешено продължаването ѝ.

19.3.6 Свидетелство, издадено на кораб, извършващ кратки пътувания, чиято валидност не е била продължена въз основа на предишните разпоредби на настоящия раздел, може да се продължи от администрацията за гратисен период, който не надхвърля един месец след изтичането на валидността, посочена в това свидетелство. Когато приключи проверката на обновяването, новото свидетелство е валидно до дата не по-късна от пет години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, преди да е било разрешено продължаването.



19.3.7 Когато междинна проверка приключи в срок, по-кратък от уточнения в раздел 19.1.1:

1 датата на изтичане на валидността, посочена в свидетелството, се заменя посредством заверка с дата, която не е по-късна от три години след датата, на която е приключила междинната проверка;

2 датата на изтичането на валидността може да остане непроменена, при условие че една или повече допълнителни проверки бъдат извършени така, че да не бъдат надвишени максималните срокове между проверките, предписани в текстовете на раздел 19.1.1.

19.3.8 Свидетелство, издадено по силата на раздел 19.2, престава да бъде валидно в който и да е от следните случаи:

.1 ако основните проверки не са приключили в сроковете, уточнени в раздел 19.1.1;

.2 ако заверките, предписани в текстовете на раздели 19.1.1.3 и 19.3.7.1 при положение, че те се прилагат, не са били положени върху свидетелството;

.3 когато компания поема отговорността за експлоатация на кораб, който не е бил в експлоатация преди това в същата компания, и

.4 ако корабът минава под флага на друга държава.

19.3.9 В случай, че:

.1 кораб мине под флага на друго договарящо правителство, договарящото правителство, под чийто флаг корабът е бил упълномощен да плава, трябва, колкото е възможно по-скоро, да изпрати на администрацията-правоприемник копия от Международното свидетелство за сигурност на кораба или всички свързани с Международното свидетелство за сигурност на кораба сведения, които корабът е получил преди прехвърлянето, както и копия от наличните доклади за проверки по безопасността, или

.2 компания поема отговорността за експлоатацията на кораб, който не е бил в експлоатация от същата компания преди това, предишната компания в най-кратък срок изпраща на новата експлоатираща компания копия от всички сведения относно Международното свидетелство за сигурност на кораба или улеснява проверките, описани в раздел 19.4.2.

19.4 Издаване на временно свидетелство

19.4.1 Свидетелствата, описани в раздел 19.2, се издават само ако администрацията, която издава свидетелството, е изцяло убедена, че корабът отговаря на предписанията на раздел 19.1. Във всеки случай, след 1 юли 2004 г., за:

.1 кораб без свидетелство или кораб по време на доставянето му или преди пускането или повторното пускане в експлоатация,

.2 кораб, плаващ под флага на договорящо правителство, преминава под флага на друго договорящо правителство,

.3 кораб, плаващ под флага на държава, която не е договорящо правителство, преминаващ под флага на договорящо правителство, или

.4 компания, поемаща отговорността за експлоатация на кораб, който преди това не е бил в експлоатиран от нея, докато се издаде свидетелството, посочено в раздел 19.2, администрацията може да издаде временно Международно свидетелство за сигурност на кораба, установен по образца, посочен в допълнението на настоящата част от кодекса.

19.4.2 Временно международно свидетелство за сигурност на кораба се издава само ако администрацията или признатата организация по сигурността от името на администрацията е проверила, че:

.1 е била извършена оценката на плана за сигурност на кораба, предписана от настоящата част от кодекса;

.2 копие от плана за сигурност на кораба, който отговаря на предписанията на глава XI-2 и на настоящата част от кодекса, се намира на борда на кораба, като планът е бил представен за проучване и одобрение и е бил приложен на кораба;

.3 корабът е снабден със алармена система за сигурност на кораба, която отговаря на предписанията на правило XI-2/6, ако се изисква такава система;

.4 офицерът по сигурността на компанията:

.1 гарантира че:

.1 планът за сигурност на кораба е разгледан, за да се установи съответствие с настоящата част от кодекса,

.2 че планът е бил представен за одобрение, и

.3 че планът се прилага на борда на кораба, и

.2 е установил необходимите разпоредби, включително тези относно упражнението, тренировките и вътрешните проверки, посредством които той преценява, че корабът ще премине успешно предписаната проверка съгласно раздел 19.1.1.1 в шестмесечен срок;

.5 извършени са приготовления за провеждане на изискваните проверки съгласно раздел 19.1.1.1;

.6 капитанът, офицерът по сигурността на кораба и останалият персонал на борда, отговорни за изпълнението на специфични задачи по безопасността са

напълно наясно със своите задължения и отговорности така, както са посочени в настоящата част от кодекса, и със съответните разпоредби на плана за сигурност на кораба, който се намира на борда, при положение, че тези сведения са предоставени на работния език на борда на кораба или на езика, който разбират, и

.7 Офицерът по сигурността на кораба отговаря на предписанията на настоящата част от кодекса.

19.4.3 Временно международно свидетелство за сигурност на кораба може да бъде издадено от администрацията или от упълномощена призната организация по сигурността, действаща от нейно име.

19.4.4 Временно международно свидетелство за сигурност на кораба е валидно за шест месеца, или до датата на издаване на свидетелството съгласно раздел 19.2, ако тази дата е преди това, и не може да продължавано.

19.4.5 Никое договарящо правителство не приема даден временно международно свидетелство за сигурност на кораба да се издава впоследствие за кораб, ако по мнението на администрацията или признатата организация по сигурността една от причините, поради които корабът или компанията изисква такова свидетелство, е за да се оттегли от задължението да отговори напълно на изискванията на глава XI-2 и настоящата част от кодекса след периода на валидност на първоначалното временно свидетелство, описан в раздел 19.4.4.

19.4.6 За целите на прилагането на правило XI-2/9, договарящите правителства могат, преди да приемат временно международно свидетелство за сигурност на кораба като валидно свидетелство, да се уверят, че условията съгласно раздели 19.4.2.4 - 19.4.2.6, са били изпълнени.

**Допълнение към част А**

**ДОПЪЛНЕНИЕ 1**

Образец на Международно свидетелство за сигурност на кораба

**МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА СИГУРНОСТ НА КОРАБА**

(Официален печат)

(Държава)

свидетелство номер .....

Издадено по силата на разпоредбите на

**МЕЖДУНАРОДЕН КОДЕКС ЗА СИГУРНОСТ НА КОРАБИТЕ И НА  
ПРИСТАНИЩНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ**

(ISPS CODE)

Под властта на правителството .....  
(име на държавата)

от.....  
(упълномощено лице или орган)

Име на кораба: .....

Номер или отличителни букви: .....

Пристанище на регистрация: .....

Тип кораб: .....

Бруто тонаж: ....

Номер ММО: .....

Име и адрес на компанията: .....

**УДОСТОВЕРЯВА СЕ:**

1. че системата за сигурност на кораба и свързаното с нея оборудване са проверени съгласно раздел 19.1 на част А от ISPS Code;
2. че след тази проверка е констатирано, че системата за сигурност на кораба и свързаното с нея оборудване са изцяло удовлетворителни и че корабът отговаря

на приложимите предписания на глава XI-2 от конвенцията и на част А от ISPS Code;

3. че корабът разполага с одобрен план за сигурност на кораба.

Дата на първоначалната проверка / проверка за подновяване, въз основа на която е издадено настоящото свидетелство

Настоящото свидетелство е валидно до

при условие, че проверките са извършени съгласно раздел 19.1.1 на част А от ISPS Code.

Издадено В

.....

(място на издаване на свидетелството)

на .....

(дата на издаване)

.....  
(подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице, което издава свидетелството)

.....  
(печат или мокър печат, според случая, на органа, който издава свидетелството)

## УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА МЕЖДИННА ПРОВЕРКА

УДОСТОВЕРЯВА СЕ, че по време на междинна проверка съгласно раздел 19.1.1 на част А от ISPS Code е констатирано, че корабът отговаря на съответните разпоредби на глава XI-2 от конвенцията и на част А от ISPS Code.

Междинна проверка

Подпис: .....

(подпис на упълномощено длъжностно лице)

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

## УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОВЕРКИ

Допълнителна проверка

Подпис: .....

(подпис на упълномощено длъжностно лице )

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

Допълнителна проверка

Подпис: .....

(подпис на упълномощено длъжностно лице )

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

Допълнителна проверка

Подпис: .....

(подпис на упълномощено длъжностно лице )

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

**ДОПЪЛНИТЕЛНА ПРОВЕРКА, ИЗВЪРШЕНА В СЪОТВЕТСТВИЕ СЪС  
РАЗДЕЛ А 19/3.7.2 ОТ ISPS CODE**

УДОСТОВЕРЯВА СЕ, че при допълнителна проверка съгласно 19.3.7.2 на част А от ISPS Code, е констатирано, че корабът отговаря на съответните разпоредби на глава XI-2 от конвенцията и на част А от ISPS Code.

Подпис: .....  
(подпис на упълномощено длъжностно лице )

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

**ЗАВЕРКА НА ПРОДЪЛЖЕНИЕТО НА СВИДЕТЕЛСТВОТО, АКО Е  
ВАЛИДНО ЗА ПЕРИОД ПО-МАЛЪК ОТ ПЕТ ГОДИНИ, В СЛУЧАЙ НА  
ПРИЛАГАНЕ НА РАЗДЕЛ А/19.3.3 ОТ ISPS CODE**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на част А от ISPS Code и свидетелството трябва, в съответствие със раздел 19.3.3 на част А от ISPS Code, да се приеме като валидно до .....

Подпис: .....  
(подпис на упълномощено длъжностно лице )

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

**ЗАВЕРКА НА ПРОДЪЛЖЕНИЕТО НА СВИДЕТЕЛСТВОТО СЛЕД  
ПРИКЛЮЧВАНЕТО НА ПРЕГЛЕДА ЗА ПОДНОВЯВАНЕТО И В  
СЛУЧАЙ НА ПРИЛАГАНЕ НА РАЗДЕЛ А/19.3.3 ОТ ISPS CODE**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на част А от ISPS Code и свидетелството трябва, в съответствие със раздел 19.3.4 на част А от ISPS Code, да се приеме като валидно до .....

Подпис: .....  
(подпис на упълномощено длъжностно лице )

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

**ЗАВЕРКА НА ПРОДЪЛЖЕНИЕТО НА ВАЛИДНОСТТА НА СВИДЕТЕЛСТВОТО, ДОКАТО КОРАБЪТ ПРИСТИГНЕ В ПРИСТАНИЩЕТО НА ПРОВЕРКА, В СЛУЧАЙ НА ПРИЛАГАНЕ НА РАЗДЕЛ А/19.3.5<sup>8</sup> ОТ ISPS CODE ИЛИ ЗА ГРАТИСЕН ПЕРИОД, В СЛУЧАЙ НА ПРИЛАГАНЕ НА РАЗДЕЛ А/19.3.6 ОТ ISPS CODE**

Настоящото свидетелство трябва, в съответствие със раздел 19.3.5/19.3.6 на част А от ISPS Code, да се приеме до .....

Подпис: .....  
(подпис на упълномощено длъжностно лице )

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

**ЗАВЕРКА НА ИЗТЕГЛЯНЕТО НА ДАТАТА НА ИЗТИЧАНЕ НА ВАЛИДНОСТТА, В СЛУЧАЙ НА ПРИЛАГАНЕ НА РАЗДЕЛ А 19/3.7.1 ОТ ISPS CODE**

В съответствие с раздел 19.3.7.1 на част А от ISPS Code новата дата на изтичане на валидността<sup>9</sup> е установена на:

---

<sup>8</sup> Ненужното се зачерква.

<sup>9</sup> Ако настоящата част на свидетелството е попълнена, датата на изтичане на валидността, посочена на първата страница на свидетелството, трябва впоследствие също да се измени.



Подпис: .....  
(подпис на упълномощено длъжностно лице )

Място: .....

Дата: .....

(Печат или мокър печат, според случая, на органа)

## ДОПЪЛНЕНИЕ 2

Образец на Международно свидетелство за сигурност на кораба

### ВРЕМЕННО МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА СИГУРНОСТ НА КОРАБА

(Официален печат)

(Държава)

Свидетелство номер .....

Издадено съгласно разпоредбите на

#### МЕЖДУНАРОДЕН КОДЕКС ЗА СИГУРНОСТ НА КОРАБИТЕ И НА ПРИСТАНИЩНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ (ISPS CODE)

Под властта на правителството .....

(име на държавата)

от .....

(Упълномощено лице или орган)

Име на кораба: .....

Номер или отличителни букви: .....

Пристанище на регистрация: ....

Тип кораб: .....

Бруто тонаж: .....

Номер

ММО:

.....

Име и адрес на компанията: .....

Настоящото свидетелство е издадено вследствие на друго временно свидетелство? Да/Не<sup>10</sup>

Като потвърждение на това, дата, на която е издадено временното свидетелство

В УВЕРЕНИЕ, че корабът удовлетворява предписанията на раздел A/19.4.2 от ISPS Code.

Настоящото свидетелство се издава съгласно раздел A/19.4.2 от ISPS Code.

---

<sup>10</sup> Ненужното се зачерква.

Настоящото свидетелство е валидно до  
.....

Издадено в  
.....

(Място на издаване на свидетелството)

на .....  
(Дата на издаване на свидетелството)

.....  
(Подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице, което издава свидетелството)

.....  
(Печат или мокър печат, според случая, на органа, издал свидетелството)

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

### ЧАСТ Б

#### **ПРЕПОРЪКИ ОТНОСНО РАЗПОРЕДБИТЕ НА ГЛАВА XI-2 ОТ ПРИЛОЖЕНИЕТО НА ИЗМЕНЕНАТА МЕЖДУНАРОДНА КОНВЕНЦИЯ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ЧОВЕШКИЯ ЖИВОТ НА МОРЕ ОТ 1974 Г. И НА ЧАСТ А ОТ НАСТОЯЩИЯ КОДЕКС**

##### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

###### Общи разпоредби

1.1 В преамбюла на настоящия кодекс се посочва, че глава XI-2 и част А от настоящия кодекс представляват нова международна рамка, която определя мерките за засилване на морската безопасност, и посредством която корабите и пристанищните съоръжения могат да сътрудничат за откриване и възпиране на действия, заплашващи безопасността в сектора на морските превози.

1.2 Настоящото въведение описва в сбит вид процесите, предвидени за установяване и прилагане на необходимите мерки и договорености за установяване и прилагане на мерките и необходимите разпоредби за постигане поддържането на спазването на разпоредбите на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс. То посочва също и основните елементи, във връзка с които са препоръчани мерките. Тези препоръки са изложени в параграфи от 2 до 19. Въведението посочва също и основните елементи, които се взимат под внимание при прилагането на препоръките, отнасящи се до корабите и пристанищните съоръжения.

1.3 Дори и ако ползващият настоящия кодекс се интересува изключително от кораби, сериозно му се препоръчва да прочете настоящата част от кодекса в неговата цялост, и по-специално параграфите, отнасящи се до пристанищните съоръжения. Това се отнася също и за ползвателите му, интересуващи се основно от пристанищни съоръжения; те следва да прочетат и параграфите, отнасящи се до корабите.

1.4 Препоръките, изложени в долупосочените параграфи, се отнасят основно до защитата на кораба, когато последният се намира в пристанищно съоръжение. Въпреки това, би било възможно един кораб да представлява заплаха за пристанищното съоръжение, ако, например, веднъж влязъл в пристанищно съоръжение, той би послужил за база за нападение. Когато в тях се предвиждат мерки за сигурност за отпор срещу заплахи за сигурността, идващи от кораби, тези, които пристъпват към оценка на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) или които подготвят плана за сигурност на пристанищното съоръжение, следва да помислят за качествено адаптиране на препоръките, представени в следващите параграфи.

1.5 Уместно е да се отбележи, че никоя разпоредба на настоящата част от кодекса не би могла да се прочете или изтълкува като противоречаща на която и да било от разпоредбите на глава XI-2 или на част А от настоящия кодекс и че

последните разпоредби имат винаги приоритет над всякакво неволно двусмислие, което може да се случи по невнимание в настоящата част от кодекса. Препоръките, изложени в настоящата част от кодекса, следва винаги да се четат, тълкуват и прилагат в съвместимост с целите, задачите и принципите в глава XI-2 и в част А от настоящия кодекс.

#### Отговорности на договарящите правителства

1.6 Договарящите правителства имат, въз основа на разпоредбите на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс, различни отговорности. Те включват по-специално следното:

- установяване на приложимото ниво на сигурност,
- одобряване на плана за сигурност на кораба и съответните изменения, внесени в преди това одобрен план,
- проверка на съответствието на корабите с разпоредбите на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс и издаване на корабите на международно свидетелство за сигурност на кораба,
- определяне на пристанищните съоръжения на тяхна територия, които са задължени да назначат офицер по сигурността на пристанищното съоръжение, който ще е отговорен за подготовката на плана за сигурност на пристанищното съоръжение,
- да гарантират изпълнението и одобрението на оценката на сигурността на пристанищното съоръжение и всяко последващо изменение, одобрено преди това,
- одобряване на план за сигурност на пристанищното съоръжение и всяко последващо изменение, одобрено преди това,
- изпълнение на мерките, свързани с контрола и със спазването на разпоредбите,
- подлагане на изпитване на одобрените планове, и
- съобщаване на сведенията на Международната морска организация и на морския и пристанищен сектор.

1.7 Договарящите правителства могат да назначават или да създават в рамките на правителството органи, чиято задача е изпълнението спрямо пристанищните съоръжения на задачите, свързани със безопасността, които са им отредени по силата на глава XI-2 от Конвенция SOLAS и на част А от настоящия кодекс. Те могат също така да упълномощават признати органи за сигурност да изпълняват някои задачи спрямо пристанищните съоръжения, но окончателното решение за приемане и одобряване на тези задачи, следва да се вземе от договарящото правителство или от назначения орган. Администрациите могат също да упълномощават признати органи за сигурност за изпълнението по отношение на корабите на някои задачи по сигурността. За изпълнението на долупосочените

задачи или дейности не могат да се упълномощават признати организации по сигурност:

- установяването на приложимото ниво на сигурност,
- определянето на пристанищните съоръжения на територията на договарящото се правителство, които са задължени да назначат офицер по сигурността на пристанищното съоръжение и да подготвят план за сигурност на пристанищното съоръжение,
- одобряване на оценка на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) или всякакви последващи изменения в оценка, одобрени преди това,
- одобряване на план за сигурност на пристанищното съоръжение или всяко последващо изменение в одобрен преди това план,
- изпълнение на мерките за контрол и спазване на разпоредбите, и
- установяване на приложимите предписания в декларация за безопасност.

#### Установяване на нивото на сигурност

1.8 Договарящите се правителства носят отговорността да установяват нивото на сигурност, прилагащо се в даден момент както за корабите, така и за пристанищните съоръжения. Част А от настоящия кодекс определя три нива на сигурност за международно ползване, а именно:

- първо ниво на сигурност, нормално: ниво, при което корабите и пристанищните съоръжения се експлоатират нормално,
- второ ниво на сигурност, повишено: ниво, прилагащо се, когато има повишен риск за произшествие свързано със сигурността, и
- трето ниво на сигурност, изключително: ниво, прилагащо се в период от време, когато риск от инцидент е вероятен или неизбежен.

#### Компанията и корабът

1.9 Всяка компания, експлоатираща кораби, за които се прилага глава XI-2 и част А от настоящия кодекс трябва да назначи офицер по сигурността на компанията за компанията и офицер по сигурността на кораба за всеки от нейните кораби. Задачите и отговорностите на тези офицери и обучението, което трябва да са преминали, също както и предписанията, прилагащи се за упражнението и тренировките, са определени в част А от настоящия кодекс.

1.10 Сред възложените отговорности офицерът по сигурността на компанията трябва, в общи линии, да следи оценката на сигурността на кораба да се извършва по подходящ начин така, че планът за сигурност на кораба да бъде подготвен и предоставен за одобрение от администрацията, или от нейно име, и за това впоследствие да има такова лице на борда на всеки кораб, за който се

прилага част А от настоящия кодекс и за който това лице е било назначено като офицер по сигурността на компанията .

1.11 Планът за сигурност на компанията следва да посочи оперативните и физически мерки, които следва да се вземат на самия кораб, за да се гарантира, че във всеки момент е бил в експлоатация при първо ниво. В плана се посочват също допълнителните или засилени мерки за безопасност, които самият кораб взема, за да мине на второ ниво и да се експлоатира на това ниво, когато получи съответната заповед. Освен това, в плана се посочват подготвителните мерки, които би могъл да вземе, за да се ускори изпълнението на насоките, които би могъл да получи от лицата, чиято задача е да реагират на инцидент или на заплахата от инциденти по безопасността при трето ниво на сигурност.

1.12 Корабите, за които се прилагат предписанията на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс, са задължени да имат план за сигурност, одобрен от администрацията или от нейно име, и да се експлоатират съгласно този план. Офицерът по сигурността на компанията и офицерът по сигурността на кораба следят планът да остане пригоден и ефикасен и по-специално да се извършват вътрешните проверки. Всякакво изменение на който и да одобрен елемент, за който администрацията е решила той да бъде одобрен, представлява обект на ново изпитание и на ново одобрение, преди да се впише в одобрения план и преди неговото прилагане от кораба.

1.13 Корабът трябва да има на борда си Международно свидетелство за сигурност на кораба, което сочи, че корабът удовлетворява предписанията на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс. Част А от настоящия кодекс съдържа разпоредби, отнасящи се до проверката на съответствието на кораба с тези предписания и с издаването на свидетелството въз основа на първоначална проверка, за подновяване и междинна проверка.

1.14 Когато кораб се намира в пристанище или се движи към пристанище на договарящо правителство, това договарящо правителство има правото, по силата на разпоредбите на правило XI-2/9, да прилага по отношение на този кораб различни мерки по контрола и спазването на разпоредбите. Корабът се подлага на инспекциите, предвидени в рамките на контрола на корабите от страна на държавата на пристанището. Тези инспекции обаче нормално не бива да включват проучването на плана за сигурност на кораба в чистия му вид, освен при особени обстоятелства. Корабът може също да е обект на допълнителни мерки за контрол, ако договарящото правителство, прилагащо мерките по контрол и по спазване на разпоредбите, има основания да смята, че сигурността на кораба или на пристанищните съоръжения, които той обслужва, е застрашена.

1.15 Корабът е задължен също да има на борда си сведения, които е възможно да бъдат поставени на разположение на договарящите правителства по тяхно искане, които посочват кой е отговорен за наемането на работа на корабния персонал, който взима решения по различни аспекти по отношение заетостта на кораба.

## Пристанищно съоръжение

1.16 Всяко договарящо правителство трябва да направи, така че оценката на сигурността на пристанищно съоръжение да се изработва за всяко пристанищно съоръжение на негова територия, предоставящо услуги на кораби, извършващи международни пътувания. Към тази оценка може да пристъпи договарящото правителство, назначеният орган или признатият орган по сигурността. След като оценката на сигурността на пристанищното съоръжение се изработи, трябва да се одобри от заинтересованото договарящо правителство или от назначения орган, които не могат да делегират тази отговорност. Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение може да се преразглежда периодично.

1.17 Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение основно представлява анализ на риска във всички аспекти на експлоатацията на пристанищно съоръжение, предназначена да идентифицира страната или страните, за които е най-вероятно да станат и/или рискуват да станат цел на нападение. Рискът за безопасността зависи от заплахата от нападение, добавена към уязвимостта на целта, плюс последиците от нападението. Оценката съдържа следните елементи:

- определяне на доловената заплаха за пристанищните съоръжения и инфраструктури, идентифициране на възможните уязвими точки, и
- изчисляване на последиците от инциденти.

След приключването на анализа е възможно да се получи глобална оценка на нивото на риска. Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение позволява да се знае кои са пристанищните съоръжения, от които се изисква да назначат офицер по сигурността на пристанищното съоръжение и да подготвят план за сигурност на пристанищното съоръжение.

1.18 Пристанищните съоръжения, които трябва да отговорят на предписанията на глава XI-2 и част А от настоящия кодекс, са задължени да назначават офицер по сигурността на пристанищното съоръжение. Задачите и отговорностите на тези служители и обучението, през което ще преминат, както и предписанията, прилагащи се за упражненията и тренировките, са определени в част А от настоящия кодекс.

1.19 В плана за сигурност на пристанищното съоръжение се посочват оперативните и физически мерки за безопасност, които пристанищното съоръжение предприема, за да се увери, че във всеки момент е в експлоатация при първо ниво на сигурност. В плана се посочват също допълнителните или засилени мерки за безопасност, които пристанищното съоръжение може да вземе, за да премине към второ ниво и да е в експлоатация при това ниво, когато се получи съответната заповед. Освен това, в плана се посочват подготвителните мерки, които пристанищното съоръжение може да вземе, за да се ускори прилагането на нарежданията, които биха могли да се получат от лицата, чиято задача е да реагират на инцидент или заплахата от инцидент по безопасността при трето ниво на сигурност.



1.20 Пристанищните съоръжения, които трябва да удовлетворяват предписанията на глава XI-2 и на раздел А от настоящия кодекс, са задължени да имат план за сигурност на пристанищното съоръжение, одобрен от заинтересованото договарящо правителство или назначен орган и да са в експлоатация съгласно този план. Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение прилага разпоредбите на този план и следи планът да остане ефикасен и пригоден и по-специално да се извършват вътрешните проверки по прилагане на плана. Всяко изменение на елементите на одобрен план, които заинтересованото договарящо правителство или назначен орган са решили, че то трябва да се одобри и преразгледа преди да се впише в одобрения план и да се приложи в пристанищното съоръжение. Заинтересованото договарящо правителство или назначен орган могат да подлагат на изпитание плана за проверка на ефикасността му. Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение, изработена за съответното пристанищно съоръжение или въз основа на която планът е бил изработен, се ревизира периодично. Всички тези дейности могат да доведат до задължението за внасяне на изменения в одобрения план. Всяко изменение на определени елементи от одобрен план се представени за одобрение от заинтересованото договарящо правителство или назначен орган.

1.21 Корабите, които използват пристанищни съоръжения, могат да бъдат подлагани на инспекции, предвидени в рамките на контрола на корабите от страна на Държавен пристанищен контрол, и да бъдат обект на допълнителни контролни мерки, посочени в правило XI-2/9. Основните органи могат да поискат да им бъдат предоставени сведения за кораба, за товара му, за неговите пътници и персонала на борда преди влизането на кораба в пристанището. Възможно е в някои случаи да бъде отказан достъп за влизане в пристанището.

## Информация и съобщаване

1.22 Глава XI-2 и част А от настоящия кодекс разпореждат договарящите правителства да предоставят някои сведения на Международната морска организация и тези сведения да се разпространяват за гарантиране на ефективната комуникация между договарящите правителства и между офицерите по сигурността на компанията/на кораба и сигурността по сигурността на пристанищното съоръжение.

## 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Никаква препоръка не се предоставя във връзка с определенията, изложени в глава XI-2 или в част А от настоящия кодекс.

2.2 По смисъла на настоящата част от кодекса:

.1 "раздел" означава раздел от част А от кодекса и е посочен като "раздел А<следван от номера на раздела>";

.2 "параграф" означава параграф от настоящата част от кодекса и е обозначена с "параграф<следван от номера на раздела>, и

.3 изразът "договарящо правителство", когато е включен в параграфи от 14 до 18, означава "договарящото правителство, на чиято територия се намира пристанищното съоръжение" и включва също така позоваване на "назначения орган".

### 3. ПРИЛАГАНЕ

#### Общи положения

3.1 Следва да се прилагат предписанията на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс съобразно препоръките, изложени в настоящата част от кодекса.

3.2 Следва да се признава обаче, че степента, в която се прилагат препоръките относно корабите, зависи от типа на кораба, от неговия товар и/или неговите пътници, от търговското му предназначение и от характеристиките на пристанищните съоръжения, където спира.

3.3 В същото време, относно препоръките за пристанищните съоръжения, степента, в която се прилагат тези препоръки, зависи от пристанищното съоръжение, от типовете кораби, използващи пристанищното съоръжение, от типовете товар и/или пътници и от търговското предназначение на корабите, които спират в пристанищното съоръжение.

3.4 Не се предполага разпоредбите на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс да се прилагат за пристанищни съоръжения, конструирани и използвани основно за военни цели.

### 4. ОТГОВОРНОСТИ НА ДОГОВАРЯЩИТЕ ПРАВИТЕЛСТВА

#### Защита на оценките и на плановете

4.1 Договарящите правителства следва да гарантират, че са приведени подходящи мерки, за да не се разгласява без разрешение или да се възпрепятства всякакъв неразрешен достъп до всякаква информация, свързана с безопасността на оценката на сигурността на кораба, оценката на сигурността на пристанищното съоръжение и плана за сигурност на пристанищното съоръжение, както и специалните оценки и плановете.

#### Назначени органи

4.2 Договарящите правителства могат да излъчват в рамките на правителството орган, назначен за изпълнение на задачите по безопасността, с които са натоварени, така както са изброени в глава XI-2 или в част А от настоящия кодекс.

#### Признати организации по за сигурността

4.3 Договарящите правителства могат да упълномощават призната организация за сигурност (ПОС) да извършва някои дейности по сигурността, включително:

1 одобряването на плановете за сигурност на кораба или изменения в тези плановете от името на администрацията;

2 проверка и сертифициране, че корабите отговарят на предписанията на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс от името на администрацията, и

3 извършване на оценки за безопасност на пристанищното съоръжение, изисквани от договарящото правителство.

4.4 Признатата организация по сигурността (RSO) може също да предостави на компаниите или пристанищните съоръжения нареждания или да предложи сътрудничество по въпроси, рефлектиращи върху безопасността, включително оценките за сигурност на кораба (SSA), плановете за сигурност на кораба (SSP), оценките за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSA) или плановете за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP). Той може също така да ги подпомага при установяването на един от тези плановете или една от тези оценки. Признатата организация по сигурността (RSO), която е допринесла за изготвяне на оценка на сигурността на кораба (SSA) или план за сигурност на кораба (SSP), не може да бъде упълномощавана да одобрява този план.

4.5 Когато се упълномощава признатата организация по сигурността (RSO) да действа от тяхно име, договарящите правителства следва да вземат предвид компетентността на този орган. Признатата организация по сигурността (RSO) може да покаже:

.1 че има исканата компетентност в съответните области на сигурността;

.2 че има достатъчни познания за операциите на корабните и пристанищни операции и по-специално за концепцията и конструкцията на корабите, ако предоставя услуги на кораби, и за концепцията и конструкцията на пристанищата, ако предоставя услуги на пристанищни съоръжения;

.3 че е в състояние да оцени рисковете за сигурността, които могат да възникнат по време на корабни и пристанищни операции, включително взаимодействието кораб/пристанище, и да определят как да свеждат до минимум тези рискове;

.4 че е в състояние да поддържа и повишава нивото на специализирани познания на своя персонал;

.5 че може да следи персоналят ѝ винаги да се ползва с доверие;

.6 че може да поддържа подходящите мерки за предотвратяване на неразрешеното разгласяване на всякаква чувствителна информация, свързана със безопасността, или неразрешения достъп до такава информация;

.7 че познава предписанията на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс, както и правилата за безопасност на съответното национално и международно законодателство;

- .8 че познава актуалните заплахи за сигурността и техните различни форми;
- .9 че има познания в областта на откриването и разпознаването на оръжия и на опасни вещества и устройства;
- .10 че има познания в областта на разпознаване на недискриминационна основа на характеристиките и поведенческите шаблони на лица, които има опасност да съставляват заплаха за сигурността;
- .11 че познава похватите, използвани за заобикаляне на мерките за сигурност, и
- .12 че познава оборудването и системите за безопасност и за наблюдение и ограниченията в ползването им.

Когато делегират специфични задачи на признатата организация по сигурността (RSO), договарящите се правителства, включително администрациите, следва да гарантират, че признатата организация по сигурността (RSO) има необходимата компетентност за поемане на задачите.

4.6 Призната организация така, както е определен в правило I/6 и който отговаря на предписанията на правило XI-1/1, може да се назначава като признатата организация по сигурността (RSO) при условие, че притежава исканата компетентност в областта на безопасността съгласно параграф 45.

4.7 Пристанищен орган или оператор на пристанищно съоръжение, може да се определи като признатата организация по сигурността (RSO) при условие, че притежава исканата компетентност в областта на безопасността съгласно в параграф 45.

#### Установяване на нивото на сигурност

4.8 Договарящите се правителства установяват нивото на сигурност, като вземат предвид информацията за общите и специфични заплахи. Договарящите се правителства установяват ниво на сигурност, прилагащо се за корабите и за пристанищните съоръжения, на едно от следните три равнища:

- Първо ниво на сигурност: нормално: ниво, при което корабът или пристанищното съоръжение са в нормална експлоатация,
- Второ ниво на сигурност : повишено: ниво, прилагащо се, когато съществува повишен риск за сигурността, и
- Трето ниво на сигурност : изключително: ниво, прилагащо се в период от време, когато рискът от инцидент е вероятен или неизбежен.

4.9 Установяването на трето ниво на сигурност е изключителна мярка, прилагаща се единствено, когато са налице надеждни информации, че е вероятен или неизбежен произшествие свързано със сигурността. Трето ниво на сигурност се установява единствено за идентифицирания период на заплахата за сигурността или за самия произшествие свързано със сигурността. Ако нивото

на сигурност може да премине от първо ниво на сигурност на второ ниво на сигурност, след това от второ ниво на сигурност на трето ниво на сигурност. Възможно е също промяната на нивото на сигурност да се извърши пряко от първо ниво на сигурност на трето ниво на сигурност.

4.10 Последната отговорна инстанция за сигурността на кораба е винаги капитанът. Дори на трето ниво на сигурност капитанът може да поиска от лицата, натоварени да действат при инцидент или при заплаха от инцидент по сигурността, да уточнят или да изменят нарежданията, които са дали, ако има основания да смята, че при даване на ход на някой от тези нареждания е налице риск да се застраши сигурността на кораба му.

4.11 Офицерът по сигурността на компанията (CSO) или офицерът по сигурността на кораба (SSO) влизат във връзка възможно най-бързо с офицера по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO), назначен като такъв в пристанищното съоръжение, където корабът има намерение да спре, за да се определи нивото на сигурност, което се прилага за въпросния кораб в това пристанищно съоръжение. След като се установи връзка с кораба, офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) информира кораба за всяка промяна, която може да се извърши впоследствие за нивото на сигурност на пристанищното съоръжение и предоставя на кораба всички съществени сведения, които имат връзка с безопасността.

4.12 Въпреки че в някои случаи даден кораб може да се експлоатира при ниво на сигурност, по-високо от това на пристанищното съоръжение, в което спира, корабът в никакъв случай не може да има ниво на сигурност, по-ниско от това на пристанищното съоръжение, в което спира. Ако даден кораб има ниво на сигурност по-високо от това на пристанищното съоръжение, което има намерението да използва, офицерът по сигурността на компанията (CSO) или офицерът по сигурността на кораба (SSO) уведомява незабавно офицера по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO). Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) следва да извърши оценка на особената ситуация в сътрудничество със офицера по сигурността на компанията (CSO) или офицерът по сигурността на кораба (SSO) и съгласува подходящите мерки за безопасност, които да се вземат с кораба и които биха могли да включат установяването и подписването на декларация за безопасност.

4.13 Договарящите правителства следва да проучат средствата, които позволяват бързото обнародване на сведенията за измененията в нивото на сигурността. Администрациите биха могли да пожелаят да използват съобщенията NAVTEX или становищата на навигаторите, за да информират за измененията в нивото на сигурност на кораба и на офицера по сигурността на компанията (CSO) и офицерът по сигурността на кораба (SSO). Те биха могли да пожелаят да използват други методи за комуникация, които предлагат еквивалентна бързина и покритие, дори и по-добри. Договарящите се правителства следва да създадат средство за уведомяване на нивото на сигурността PFSO за измененията в нивото на сигурност. Договарящите правителства създават и актуализират списък с координатите на лицата, които се информират за измененията в нивото на сигурността. Ако нивото на сигурността не е само по себе си оценен като представляващо особено

поверително сведение, първоначалните сведения за заплахата могат самите те да бъдат особено чувствителни. Договарящите правителства следва да разгледат много внимателно типа и детайлите на сведенията, които съобщават, и относно метода, който използват за уведомяване на офицера по сигурността на компанията (CSO), офицера по сигурността на кораба (SSO) и офицера по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP).

Контактни точки и сведения относно плановете за сигурност на пристанищните съоръжения

4.14 Когато пристанищно съоръжение има план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP), това се съобщава на Организацията. Това сведение се съобщава и на офицерите по сигурността на компанията (CSO) и на кораба (SSO). Никакво друго сведение относно плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) не може да се публикува освен факта, че той действа на място. Договарящите правителства предвиждат създаването на контактни точки, които могат да са централни или регионални, или друг начин, позволяващ предоставянето на актуализирани сведения на местата, където се намират плановете за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP), както и данните на съответния офицер по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP). Сведенията за наличието на тези контактни точки се публикуват. Тези контактни точки могат да предоставят и сведения за признатите органи за сигурност, определени да действат от името на договарящото правителство, както и детайлите за специфичните възложени им отговорности и условията на тяхното хабилиране.

4.15 Ако едно пристанище няма план за сигурност на пристанищното съоръжение (и следователно няма и офицер по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP)), централната или регионална контактна точка следва да е в състояние да идентифицира лицето на сушата, което има исканите квалификации за организиране на въвеждането на подходящите мерки за безопасност, ако е необходимо, за времето на престоя на кораба.

4.16 Договарящите правителства следва също да предоставят координатите на правителствените служители, които офицерът по сигурността на компанията (CSO), офицерът по сигурността на кораба (SSO) или офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP) може да уведомява за своята загриженост относно сигурността. Тези правителствени служители следва да оценят тези доклади, преди да предприемат подходящи мерки. Сигнализираните поводи за загриженост могат да имат връзка с мерките за сигурност, зависещи от юрисдикцията на друго договарящо правителство. В такъв случай служителите на договарящите правителства предвиждат контакти със своите колеги в другото договарящо правителство, за да преценят уместно ли е предприемането на корективни мерки. За тази цел на Международната морска организация се съобщават координатите на правителствените служители.

4.17 Договарящите правителства съобщават и сведенията, посочени в параграфи от 4.14 до 4.16. на други договарящи правителства, които отправят искане за това.

## Документи за идентификация

4.18 Договарящите правителства биват насърчавани да предоставят подходящи документи за идентификация на правителствените служители, които са упълномощени да се качват на борда на корабите или да влизат в пристанищни съоръжения в рамките на изпълнението на официалните им задачи и да въвеждат процедури, позволяващи проверка на автентичността на тези документи.

Постоянни и плаващи платформи и мобилни единици за сондаж в открито море, които са в пристанище

4.19 Договарящите правителства следва да предвидят въвеждането на подходящи мерки за сигурност, прилагани се за постоянните и плаващи платформи и за плаващи сондажни платформи в открито море, които са в пристанище, за да се позволи взаимодействие с корабите, които са задължени да удовлетворяват глава XI-2 и част А от настоящия кодекс.

Кораби, които не са задължени да се съобразяват с част А от настоящия кодекс

4.20 Договарящите правителства следва да предвидят въвеждането на подходящите мерки за сигурност за засилване на сигурността на корабите, за които не се прилагат глава XI-2 и настоящия кодекс. Те гарантират също, че всички разпоредби в областта на безопасността, прилагани се за тези кораби, позволяват взаимодействие с корабите, за които се прилага част А от настоящия кодекс.

Заплахи за корабите и други инциденти по море

4.21 Договарящите правителства предоставят общи напътствия за мерките, оценени като пригодни, за намаляване на рисковете за сигурността на корабите, плаващи под техен флаг, когато са в открито море. Те следва да предоставят специфични нареждания за мерките, които ще се вземат съгласно нива от 1 до 3, в случай:

.1 на промяна на нивото на сигурност, прилагано се за кораба, когато е в открито море, например поради географската зона, в която той е в експлоатация, или по причини, свързани със самия кораб, и

.2 инцидент или заплаха от инцидент за сигурността, който застрашава сигурността на кораба, когато е в открито море.

Договарящите правителства определят най-добрите методи и процедури за тази цел. В случай на неизбежно нападение, корабът следва да се опита да се свърже директно с лицата от държавата на флага, отговорни за отпор срещу инциденти по сигурността.

4.22 Договарящите правителства установяват също така контактна точка, откъдето могат да се получават нареждания в областта на сигурността на всеки кораб:

- .1 упълномощен да плава под техен флаг, или
- .2 е в експлоатация в техните морски териториални води или е заявил намерението си да влезе в техните морски териториални води.

4.23 Договарящите правителства следва да предоставят съвети на корабите, намиращи се в експлоатация в техни морски териториални води или са заявили намерението си да влязат в техни морски териториални води. Тези съвети могат да включват:

- .1 изменение или забавяне на предвиденото им преминаване;
- .2 плаването по специално трасе или пристигането на определено място;
- .3 наличност на персонала или на оборудването, които могат да бъдат качени на борда;
- .4 координиране на преминаването, пристигането в пристанището или заминаването от пристанището, за да се предвиди ескорт от патрулен кораб или въздухоплавателно средство (с неподвижни крила или хеликоптер).

Договарящите правителства следва да съобщават на корабите, намиращи се в експлоатация в техни морски териториални води или да са съобщили за намерението си да влязат в техните морски териториални води, зоните с временно ограничен достъп.

4.24 Договарящите правителства следва да препоръчат корабите, намиращи се в експлоатация в техни морски териториални води или заявили намерението си да влязат в техни морски териториални води, да приложат по най-бързия начин с оглед защитата на кораба и на другите кораби в близост, всяка мярка за сигурност, каквато договарящото правителство би могло да предложи като съвет.

4.25 Плановете, изготвени от договарящите правителства за целите, посочени в параграф 4.22, следва да включват сведения за дадена пригодна контактна точка, с която да се поддържа денонощна връзка, в рамките на договарящото правителство, включително администрацията. Тези планове следва да включват и сведения за обстоятелствата, при които администрацията смята, че се налага съдействие от страна на съседните крайбрежни държави, както и процедура за връзка между офицерите по сигурността на пристанищните съоръжения (PFSO) и офицерите по сигурността на корабите (SSO).

Други споразумения в областта на сигурността

4.26 Когато предвиждат с цел прилагане на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс, договарящите правителства могат да сключат едно или повече



споразумения с едно или повече договарящи правителства. Обхватът на такова едно споразумение се ограничава до кратки международни пътувания по установени трасета между пристанищни съоръжения на териториите на страните по споразумението. При сключването на споразумение и впоследствие договарящите правителства следва да се консултират с другите договарящи правителства и администрации, които са заинтересовани от последствията на споразумението. На корабите, плаващи под флага на държава, която не е страна по дадено споразумение, следва само да бъде разрешено да оперират само по установени трасета, посочени в споразумението, ако тяхната администрация реши, че корабът следва да бъде в съответствие с разпоредбите на споразумението и изиска корабите да го направят. В никакъв случай това споразумение не може да застраши нивото на сигурността на другите кораби и пристанищни съоръжения, които не са уточнени в споразумението и по-специално, никой от корабите, посочени в споразумението, не се заема с дейности от кораб към кораб, които не са посочени. Всяка дейност по взаимодействие, предприета от корабите, посочени в споразумението, също се посочва в споразумението. Прилагането на всяко споразумение следва да се проверява непрекъснато и да се изменя според нуждата и във всеки случай споразумението се преразглежда на всеки пет години.

#### Еквивалентни договорености за пристанищните съоръжения

4.27 За някои специфични пристанищни съоръжения, чиито операции са ограничени или специални, но където трафикът е случаен, може пригодно да се осигури спазването на разпоредбите чрез мерки за сигурност, еквивалентни на предписаните в глава XI-2 и в част А от настоящия кодекс. Такъв може по-специално да е случаят с терминалите в съседство със заводи или на кейове, по чието протежение операциите не са чести.

#### Персонал

4.28 Когато администрацията установява минималния персонал за сигурност на кораба, тя взема предвид факта, че разпоредбите за минималния персонал по сигурността, които са обект на правило V/14, се отнасят единствено до сигурността на плаването на кораба. Администрацията следва също така да взема предвид всяко увеличение на работата, до което може да доведе привеждането в действие на плана за сигурност на кораба, и да следи корабът да има качествен персонал при достатъчен брой. С оглед на това, администрацията следва да се увери, че корабите са в състояние да спазват часовете на почивка и другите мерки срещу умора, обнародвани от националното законодателство, в контекста на задачите на борда в тяхната цялост, възложени на различни членове на корабния персонал.

#### Мерки за контрол и за спазване на разпоредбите

#### Общи положения

4.29 Правило XI-2 описва мерките за контрол и за спазване на разпоредбите, прилагани се за корабите по силата на глава XI-2. То е разделено на три отделни раздела: контрол на корабите, които вече се намират в пристанище,

контрол на кораби, които имат намерение да влязат в пристанище на друго договарящо правителство, и допълнителни разпоредби, които се прилагат се в двете ситуации.

4.30 Правило XI-2/9.1 (Контрол на корабите в пристанището) въвежда система за контрол на корабите, когато се намират в пристанище на чужда държава, където надлежно упълномощените от това договарящо правителство държавни служители (надлежно упълномощени служители) имат право да се качват на борда на кораба за проверка дали предписаните свидетелства са редовни. Ако след това са налице сериозни основания да се смята, че корабът не отговаря на предписанията, могат да бъдат предприети мерки за контрол, като например допълнителни инспекции или задържане на кораба. Тези разпоредби вземат предвид действащите системи за безопасност. Правило XI-2/9.1 разрешава, въз основа на горепосочените системи, допълнителни мерки (включително експулсирането на кораб от пристанище в рамките на мерките за контрол), когато надлежно упълномощените служители имат сериозни основания да смятат, че корабът не спазва предписанията на глава XI-2 или на част А от настоящия кодекс. Правило XI-2/9.3 описва мерките за гарантиране на справедливо и пропорционално прилагане на тези допълнителни мерки.

4.31 Правило XI-2/92 установява мерки за контрол, визиращи гарантиране на спазване на разпоредбите от корабите, имащи намерение да влязат в пристанище на друго договарящо правителство, и въвежда в глава XI-2, която се прилага единствено за сигурността, изцяло различна концепция за контрол. По силата на това правило мерките могат да бъдат въведени преди корабът да влезе в пристанище, за да се гарантира по-добре сигурността. Както и в правило XI-2/9.1, тази допълнителна система за сигурност се основава на концепцията за наличие на сериозни основания да се смята, че корабът не отговаря на предписанията на глава XI-2 или на част А от настоящия кодекс, и включва съществени мерки за опазване, предвидени в правила XI-2/9.2.2 и XI-2/9.2.5, както и в правило XI-2/9.3.

4.32 Наличието на сериозни основания да се смята, че корабът не отговаря на предписанията, означава, че има доказателства или надеждни сведения, според които корабът не отговаря на предписанията на глава XI-2 или на част А от настоящия кодекс, съобразно препоръките, изложени в настоящата част на кодекса. Тези доказателства или надеждни сведения могат да бъдат резултат от професионална оценка на надлежно упълномощено длъжностно лице или наблюдения, събрани по време на проверката на Международното свидетелство за сигурност на кораба или на временното Международно свидетелство за сигурност на кораба, издадено съгласно част А от настоящия кодекс (Свидетелство), или произтичащи от други източници. Дори и ако корабът притежава валидно свидетелство, надлежно упълномощените служители могат все пак да имат сериозни основания да смятат, на базата на тяхната професионална оценка, че корабът не отговаря на предписанията.

4.33 Примерите на евентуални сериозни основания по силата на правила XI-2/9.1 и XI-2/92 могат да включват, според случая:

.1 доказателството, че вследствие на изпитание свидетелството се оказва невалидно или валидността му е изтекла;

.2 доказателството или надеждните информации, според които оборудването, документацията или разпорежданията, отнасящи се до сигурността, предписани в глава XI-2 на част А от настоящия кодекс, съдържат сериозни слабости;

.3 получен доклад или оплакване, които според професионалната оценка на надлежно упълномощено длъжностно лице, съдържат надеждни сведения, които ясно посочват, че корабът не отговаря на предписанията на глава XI-2 или на част А от настоящия кодекс;

.4 доказателството или наблюдения, събрани от надлежно упълномощен служител, който използва своята професионална оценка, че капитанът или персоналът на кораба не са достатъчно добре запознати с основните процедури на борда, свързани със сигурността, или не могат да изпълняват упражненията, свързани със сигурността на кораба, или че тези процедури или упражнения не са били изпълнени;

.5 доказателство или наблюдения, събрани от надлежно упълномощен служител, който използва своята професионална оценка, че ключови членове на корабния персонал не са в състояние да установят надеждна комуникация с други ключови членове на корабния персонал, носещи отговорност в областта на сигурността на кораба;

.6 доказателството или надеждни сведения, според които корабът е натоварил бордни провизии или стоки в пристанищно съоръжение или произхождащи от друг кораб, когато или пристанищното съоръжение, или другият кораб нарушава глава XI-2 или част А от настоящия кодекс и че въпросният кораб не е попълнил декларация за сигурност, нито е взел подходящи, специални или допълнителни мерки за сигурност, нито е приложил подходящи процедури за сигурност на кораба;

.7 доказателство или надеждни сведения, според които корабът е натоварил бордни провизии или стоки в пристанищно съоръжение или произхождащи от другаде (например при трансфер от друг кораб или от хеликоптер), когато или пристанищното съоръжение, или другият източник не е необходимо да отговоря на глава XI-2 или част А от настоящия кодекс и че на кораба не са взети подходящи, специални или допълнителни мерки за сигурност или не са приложени подходящи процедури за сигурност, и

.8 ако корабът притежава друго временно международно свидетелство за сигурност на кораба, което му е било издадено впоследствие, така, както е описано в раздел А/19.4, и ако според професионалната преценка на надлежно упълномощено длъжностно лице, една от причините, поради които корабът или компанията е изискал свидетелство, е за да избегне задължението да отговори изцяло глава XI-2 и част А от настоящия кодекс след изтичане на периода на валидност на първоначалното временно международно свидетелство, описано в раздел А/19.4.4.

4.34 Последниците от правило XI-2/9 в полето на международното право са особено важни и следва това правило да се прилага, имайки предвид правило XI-2/2.4, като се предвижда, че ситуацията биха могли да произтекат при обстоятелства, при които или мерките, независещи от приложното поле на глава XI-2, са били взети, или ще се вземат предвид засегнатите права на корабите, като тези права не зависят от правило XI-2. Вследствие на това, правило XI-2/9 не засяга правото на договарящото правителство да взема мерки, основани на международното право и съобразени с това право, за да се гарантира безопасността на хората, на корабите, на пристанищните съоръжения и друго имущество в случай, че корабът, въпреки че отговаря на глава XI-2 и част А от настоящия кодекс, винаги се оценява като представляващ риск за безопасността.

4.35 Когато договарящо правителство налага мерки за контрол на кораб, администрацията следва незабавно да бъде информирана и да получи достатъчни сведения, които да й позволят да осигури цялостна връзка с това договарящо правителство.

#### Контрол на корабите в пристанището

4.36 Когато дадена несъобразност е или дефектен елемент на оборудването, или некачествена документация и това довежда до задържането на кораба и която не може да бъде отстранена в пристанището на инспекцията, договарящото правителство може да упълномощи кораба да спре в друго пристанище при условие, че са изпълнени установените условия в съвместно споразумение между държавите на пристанището и на администрацията или капитана.

Кораби, които имат намерение да влязат в пристанище на друго договарящо правителство

4.37 В правило XI-2/9.2.1 се изброяват сведенията, които договарящите правителства могат да изискат от даден кораб като условие за влизане в пристанище. Един от изброените информационни елементи е потвърждаването на всяка специална или допълнителна мярка, взета от кораба по време на последните десет междинни спирания в пристанищни съоръжения. Тези сведения могат да съдържат например:

.1 отчети на мерките, взети по време на междинно спиране в пристанищно съоръжение на територията на дадена държава, която не е договарящо правителство, и най-вече на мерките, които нормално са били предвидени от пристанищните съоръжения на територията на договарящите правителства; и

.2 всяка декларация за сигурност, установена с пристанищните съоръжения или с други кораби.

4.38 Друг информационен елемент, фигуриращ в списъка, който може да бъде поставен като условие за влизане в пристанището, е потвърждението, че подходящите процедури за сигурност са били приложени при дейности от кораб на кораб, извършени през периода, съответстващ на последните десет междинни спирания в едно пристанищно съоръжение. Не би било нормално да се изисква да се включват отчетите от трансферите на пилоти, контрола на митниците, на

имиграцията, на офицерите по сигурността, нито операциите по зареждането, по намаляването на баласта на кораба, на товарене на запаси и разтоварване на отпадъците, произведени от кораба в пристанищните съоръжения, като се има предвид, че тези дейности принципно би трябвало да са включени в плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP). Сред примерите за сведения, които може да се предоставят, може да се цитират:

.1 отчета за взетите мерки, докато корабът е извършвал дейност от кораб към кораб с кораб, плаващ под флага на държава, която не е договарящо правителство, и по-специално мерките, които нормално са били предвидени от кораби, плаващи под флага на договарящи правителства;

.2 отчета за взетите мерки, докато корабът е извършвал дейност от кораб към кораб с кораб, плаващ под флага на договарящо правителство, но не е бил задължен да отговаря на разпоредбите на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс, като например копие от всяко свидетелство за сигурност, издадено на този кораб по силата на настоящите разпоредби, и

.3 в случай, когато на хората и стоките, спасени в морето, са се намирали на борда, всички известни сведения за тези хора или стоки, включително тяхната идентичност, когато е известна, и резултатите от всяка проверка, осъществена за сметка на кораба за установяване на статута в рамките на плана за сигурност, на спасените в морето. Намерението на глава XI-2 и в част А от настоящия кодекс в никакъв случай не е забавянето или възпрепятстването на прехвърлянето на хора в бедствие към сигурно място. Единственото намерение в глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс е предоставянето на държавите на достатъчно полезни сведения за осигуряването на тяхната пълна безопасност.

4.39 Сред примерите за други практически сведения, отнасящи се до безопасността, които могат да бъдат поискани като условие за влизане в пристанище с оглед да се помогне за гарантирането на безопасността на хората, на пристанищните съоръжения, на корабите и на друго имущество, фигурират сред следните сведения:

.1 сведения в постоянно изготвяния синоптичен формуляр;

.2 местонахождението на кораба в момента на установяването на връзката;

.3 предвиденият час за пристигане на кораба в пристанището;

.4 списък на екипажа;

.5 общо описание на товарите на борда на кораба;

.6 списък на пътниците и

.7 сведения, които се намират на борда по силата на правило XI-2/5.

4.40 Правило XI-2/925 позволява на капитана на кораба, който научава, че крайбрежната държава или държавата на пристанището ще приложи мерки за

контрол по силата на правило XI-2/92, да промени становището си и да откаже да влезе в пристанището. Ако капитанът промени становището си, правило XI-2/9 вече не се прилага и всички други разпоредби, които могат да бъдат взети, се основават на международното право и трябва да бъдат съгласувани с международното право.

#### Допълнителни разпоредби

4.41 Във всеки случай, когато даден кораб получи отказ да влезе в пристанище или е експулсиран от пристанището, на заинтересованите държави следва да бъдат съобщени всички известни факти. Това съобщение съдържа долупосочените сведения, когато са известни:

.1 име на кораба, флаг, идентификационен номер на кораба, позивна за радиовръзка, тип на кораба и на товара;

.2 причина за отказа за влизане в пристанището или за експулсирането от пристанището или от пристанищните зони;

.3 при необходимост – характерът на всяко несъответствие с дадена мярка за безопасност;

.4 при необходимост – подробности за всеки извършен опит за отстраняване на несъобразността, включително наложените на кораба условия за преминаване;

.5 предишно(и) пристанище(а) на междинни спирания и заявено следващо пристанище на междинно спиране;

.6 час на заминаване и предвиден час на пристигане в тези пристанища;

.7 всички инструкции, дадени на кораба, например за предоставена информация за неговия маршрут;

.8 налични сведения за нивото на сигурност, при което корабът се експлоатира в момента;

.9 сведения относно евентуалните съобщения, осъществени между държавата на пристанището и администрацията;

.10 точка на контакт в държавата на пристанището, установяваща връзка за получаване на пълен набор от сведения;

.11 списък на екипажа и

.12 всички други съществени сведения.

4.42 Съответните държави за контакт следва да включват държавите, намиращи се по протежение на предвидения път на кораба до следващото пристанище, по-специално ако корабът има намерението да влезе в териториални води на тази крайбрежна държава. Другите съответни държави могат да включват държавите

на предходните пристанища на междинни спирания така, че да бъде получен пълен набор от сведения и всички въпроси по безопасността във връзка с предишните пристанища да могат да бъдат решени.

4.43 При прилагане на мерките, свързани с контрола и със спазването на разпоредбите, надлежно упълномощените служители следят наложените мерки или разпоредби да бъдат пропорционални. Тези мерки или разпоредби следва да бъдат основателни, а тяхната сила и продължителност се ограничават в рамките на необходимото за отстраняването или смекчаването на несъобразността.

4.44 Терминът "закъснение" в правило XI-/9.3.5.1, визира също така ситуациите, когато, в резултат на взетите мерки по силата на това правило, корабът получава надлежен отказ за влизане в пристанището или е ненужно експулсиран от пристанището.

Кораби на държави, които не се явяват страна и кораби, за които поради размерите им конвенцията не се прилага

4.45 Договарящите правителства не допускат корабите, плаващи под флага на държава, която не е договарящо правителство по конвенцията, нито страна по протокола SOLAS от 1988 г.(1), да се ползват от по-благоприятни условия. Вследствие на това, за тези кораби се прилагат предписанията на правило XI-2/9 и препоръките, изложени в настоящата част от кодекса.

4.46 Към корабите, които не подлежат на конвенцията поради размерите им, се прилагат мерките, чрез които държавите гарантират сигурността. Тези мерки се вземат, като надлежно се вземат предвид предписанията на глава XI-2 и препоръките, изложени в настоящата част от кодекса.

## 5. ДЕКЛАРАЦИИ ЗА СИГУРНОСТ

### Общи положения

5.1 Декларация за сигурност (DoS) се попълва, когато договарящото правителство на пристанищното съоръжение или когато кораба сметнат това за необходимо.

5.1.1 Обозначението, че една декларация за сигурност (DoS) е необходима, може да се направи от резултатите от оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA), а основанията и обстоятелствата, изискващи установяването на декларация за сигурност (DoS), се посочват в плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP).

5.1.2 Обозначението, че една декларация за сигурност (DoS) е необходима, може да се направи от администрацията за корабите, упълномощени да плават под неин флаг, и в резултат на оценка на сигурността на кораба, и следва да се посочи в плана за сигурност на кораба (SSP).

5.2 Вероятно е дадена декларация за сигурност (DoS) да бъде поискана от най-високите нива на сигурност, когато кораб е с по-високо ниво на сигурност от

това на пристанищното съоръжение или на друг кораб, с който има взаимодействие и за дейностите по взаимодействието кораб/пристанище или кораб/кораб, представляващи повишен риск за хората, за имуществото или за околната среда. Това искане може да бъде извършено по причини, дължащи се на въпросния кораб, включително на товара или пътниците му, или поради обстоятелствата в пристанищното съоръжение, или поради комбинация от фактори.

5.2.1 Когато кораб или администрация от името на корабите, упълномощени да плават под неин флаг, поиска да бъде попълнена декларация за сигурност (DoS), офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) или офицерът по сигурността на кораба (SSO) следва да вземе предвид това искане и да проучи подходящите мерки за сигурност.

5.3 Даден офицер по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) може да поиска декларация, преди в оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) дейностите по взаимодействието кораб/пристанище да бъдат уточнени като пораждащи особен проблем. Може да става дума, например, за качването или слизането от борда на пътници или за прехвърляне, натоварване или разтоварване на опасни стоки или на потенциално опасни вещества. Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) може също да сигнализира за пристанищните съоръжения, намиращи се в гъсто населени зони или в близост до тези зони, както и за операции със сериозно икономическо отражение, оправдаващи изготвянето на декларация за сигурност (DoS).

5.4 Декларацията за сигурност (DoS) има за основна цел да гарантира, че корабът и пристанищното съоръжение или други кораби, с които той си взаимодейства, са стигнали до споразумение за мерките за сигурност, които ще вземат всеки от своя страна съгласно разпоредбите на техните съответни подходящи планове за сигурност.

5.4.1 Договорената декларация за сигурност (DoS) се подписва и датира едновременно от пристанищното съоръжение и от заинтересования(ите) кораб(и), за да посочи, че са изпълнени разпоредбите в глава XI-2 и част А от настоящия кодекс. Уточнява се периода на валидността ѝ, основното(ите) ниво или нива на сигурност, както и координатите на основните контактни точки.

5.4.2 Промяна на нивото на сигурност може да изисква декларацията да бъде ревизирана или да се попълни нова.

5.5 Декларацията за сигурност (DoS) се попълва на английски, на испански или на френски или на език, разбираем едновременно за пристанищното съоръжение и за заинтересования(ите) кораб(и).

5.6 Образец на декларацията за сигурност (DoS) е посочен в допълнение 1 на настоящата част от кодекса. Този образец се използва за установяването на декларация за сигурност (DoS) между кораб и пристанищно съоръжение. Ако декларацията за сигурност е сключена между два кораба, образецът съответно се актуализира.



## 6. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА КОМПАНИЯТА

### Общи положения

6.1 По силата на правило XI-2/5, компанията се задължава да предостави на капитана на кораба сведения за изпълнение на задълженията, за които отговорна е компанията по силата на разпоредбите на това правило. Тези сведения включват елементи като:

.1 страните, натоварени с назначаването на персонала на борда, като дружества за морско управление, агенциите за набиране на кадри, предприемачите, концесионерите (например бутиците, казината и др.);

.2 страните, отговорни за решаването на въпросите по заетостта на кораба, включително повременният(ите) товародател(и) или товародателят(ите) празен кораб, или всяка друга страна, действаща в това качество, и

.3 в случаите, когато корабът е в експлоатация от страна по чартър парти, координатите на точката за контакт на тези страни, включително чартър парти.

6.2 По силата на разпоредбите на правило XI-2/5, компанията навременно актуализира сведенията си при извършването на промените, и ги актуализира.

6.3 Тези сведения следва да бъдат на английски, на испански или на френски език.

6.4 За корабите, построени преди 1 юли 2004 г., тези сведения следва да отчитат действителното състояние на нещата на съответната дата.

6.5 За корабите, построени на 1 юли 2004 г. или след тази дата, и за корабите, построени преди 1 юли 2004 г., които са били извън експлоатация на 1 юли 2004 г., предоставените сведения следва да обхващат периода от датата на въвеждането на кораба в експлоатация и да отчитат действителното състояние на нещата на тази дата.

6.6 След 1 юли 2004 г., когато кораб се извежда от експлоатация, предоставените сведения следва да обхващат периода от датата, на която корабът отново влиза в експлоатация, и да дават отчет за действителното състояние на нещата на тази дата.

6.7 Не е необходимо на борда да се съхраняват преди това предоставени сведения, които не отговарят на действителното състояние на нещата на тази дата.

6.8 Когато отговорността за експлоатацията на кораба се поема от друга компания, не е необходимо на борда да се съхраняват сведенията за компанията,

експлоатираше кораба преди това. Други съответни допълнителни препоръки са изброени в параграфи 8, 9 и 13.

## 7. СИГУРНОСТ НА КОРАБА

Съответните препоръки са изброени в параграфи 8, 9 и 13.

## 8. ОЦЕНКА НА СИГУРНОСТТА НА КОРАБА

Оценка на сигурността

8.1 Офицерът по сигурността на компанията (CSO) е натоварен да следи оценката на сигурност на кораба (SSA) да се извърши за всеки кораб от флота на компанията, която е задължена да отговори на разпоредбите на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс, за които е отговорен офицерът по сигурността на компанията (CSO). Въпреки, че офицерът по сигурността на компанията (CSO) не трябва непременно лично да изпълнява всички задачи, свързани с неговия пост, той е в крайна сметка отговорен за правилното изпълнение на тези задачи.

8.2 Преди да предприеме оценка на сигурността на кораба (SSA), офицерът по сигурността на компанията (CSO) следи да се извлече поука от наличните сведения за оценка на заплахата в пристанищата, където корабът ще извърши междинно спиране, или където на борда ще се качат или ще слязат пътници, както и за оценката на пристанищни съоръжения и техните мерки за защита. Офицерът по сигурността на компанията (CSO) изучава предишните отношения за идентичните нужди в областта на безопасността. Когато това е възможно, офицерът по сигурността на компанията (CSO) се среща с компетентни лица на борда на кораба и в пристанищните съоръжения за обсъждане на целта и методологията на оценката. Офицерът по сигурността на компанията (CSO) следва специфичните напътствия, дадени от договарящите правителства.

8.3 Оценката на сигурността на кораба (SSA) обхваща долупосочените елементи на борда или във вътрешността на кораба:

- .1 физическа сигурност ;
- .2 структурна цялост;
- .3 системи за индивидуална защита;
- .4 общи процедури;
- .5 радио и телекомуникационни системи, включително компютърни системи и мрежи и

.6 други зони, които, ако са били увредени или се използват от незаконен наблюдател, представляват риск за хората, за имуществото или за операциите на борда на кораба или във вътрешността на пристанищно съоръжение.

8.4 Лицата, участващи в оценката на сигурността на кораба (SSA) следва да могат да бъдат подпомагани от експерти във връзка с :

.1 познаването на съществуващите заплахи за безопасността и на техните различни форми;

.2 откриването и разпознаването на оръжията и опасните вещества и устройства;

.3 разпознаване на недискриминационна основа на характеристиките и поведенческите шаблони на лица, които има опасност да съставляват заплаха за сигурността;

.4 похватите, използвани за заобикаляне на мерките за сигурност;

.5 методите, използвани за причиняване на произшествие свързано със сигурността;

.6 въздействието на експлозивите върху структурните елементи и оборудването на кораба;

.7 сигурността на кораба;

.8 търговски техники, свързани с взаимодействието кораб/пристанище;

.9 планирането на тревога, подготовка за положение на тревога и мерки за противодействие;

.10 физическата сигурност;

.11 радио и телекомуникационните системи, включително компютърните системи и мрежи;

.12 плавателната механика и

.13 операциите на корабите и на пристанищата.

8.5 Офицерът по сигурността на компанията (CSO) следва да получи и да запише изискваните сведения за изготвяне на една оценка, отнасящи се по-специално до:

.1 общ план на кораба;

.2 местонахождението на зоните, до които достъпът следва да се ограничи, като навигационният мостик, машинните отделения от категория А и други постове за сигурност така, както са определени в глава II-2, и т.н.;

.3 местонахождението и функциите на всяка действителна или потенциална точка на достъп на кораба;

.4 приливите и отливите, които е възможно да се отразят върху уязвимостта или сигурността на кораба;

.5 товарните помещения и местата за подреждането му,

.6 местонахождението на провизиите на борда и основното оборудване за поддръжка;

.7 местата за поставяне на непридружен багаж;

.8 спасителните средства и на налични резерви за осигуряване на основни услуги;

.9 личният състав на кораба, всяка съществуваща задача, свързана със сигурността, и действащите практики в компанията за подготовката му;

.10 наличното оборудване за сигурност за защита на пътниците и на персонала на борда,

.11 евакуационните изходи и пътищата за евакуация, както и сборните пунктове, които се поддържат за гарантиране на евакуацията при тревога на кораба;

.12 действащите споразумения с частни дружества, предоставящи услуги кораб/крайбрежие, и

.13 мерките и процедурите, свързани с действащата сигурност, включително процедурите по инспекция и контрол, системите за идентифициране, оборудването за наблюдение и контрол, документите за идентификация на персонала и системите за комуникация, за обявяване на тревога, за осветление, за контрол и други подходящи системи.

8.6 Чрез оценката на сигурността на кораба (SSA) се проучва всяка от идентифицираните точки на достъп, включително откритите мостове, и да оцени в каква степен те могат да бъдат използвани от лица, които искат да възпрепятстват мерките за сигурност, независимо дали става дума за лица, имащи право на достъп, или на неупълномощени лица.

8.7 Оценката на сигурността на кораба (SSA) следва да се състои в изучаване дали мерките и принципите за сигурност, както и въведените процедури и операции, както в нормално положение, така и в състояние на тревога, продължават да са подходящи и да определят принципите за сигурност, отнасящи се по-специално:

.1 до зоните на ограничен достъп;

.2 до процедурите за противодействие на пожар или на друго състояние на тревога;

.3 степента на наблюдение над персонала на кораба, над пътниците, над посетителите, над доставчиците, над техниците, натоварени с ремонтни дейности, над докерите и др.;

.4 честотата и ефикасността на проверка на постове за сигурност;

.5 системите за контрол на достъпа, включително системите за идентификация;

.6 системите и процедурите на комуникациите за сигурност;

.7 аварийните врати, прегради и осветление, и

.8 оборудването и системите за сигурност и наблюдение, ако има такива.

8.8 Оценката на сигурността на кораба следва да взема предвид лицата, дейностите, услугите и операциите, които е важно да се предпазват. Това включва:

.1 персонала на кораба;

.2 пътниците, посетителите, доставчиците, техниците по ремонта, персонала на пристанищното съоръжение и др.;

.3 възможността за гарантиране на сигурността на плаването, като се вземат всички налагащи се спешни мерки;

.4 товарът, по-специално опасните стоки или потенциално опасните вещества;

.5 провизиите на борда;

.6 оборудването и системите за комуникация за сигурност на кораба, ако има такава, и

.7 оборудването и системите за наблюдение и за сигурност на кораба, ако има такива.

8.9 Оценката на сигурността на кораба (SSA) следва да предвиди всички евентуални заплахи, които могат да включат следните типове инциденти по сигурността:

.1 повреди, причинени на кораба или на пристанищно съоръжение, или разрушение на кораба или на пристанищното съоръжение, например от експлозивни средства, палеж, саботаж или вандализъм;

.2 отклоняване или отвличане на кораба или на лица от борда;

.3 престъпни манипулации с товара, с основните системи или оборудване на кораба или провизиите на борда;

.4 неразрешен достъп или използване, включително наличието на нелегални пътници;

.5 контрабанда на оръжия или материали, включително оръжия за масово поразяване;

.6 използване на кораба за превоз на лица, имащи намерение да предизвикат произшествие свързано със сигурността и/или неговото оборудване;

.7 използването на самия кораб като оръжие или като средство за причиняване на вреди или разрушения;

.8 нападения, идващи от открито море, когато корабът е на кей или на котва, и

.9 нападения, когато корабът е в открито море.

8.10 Оценката на сигурността на кораба (SSA) следва да включва всички евентуални уязвими места, а именно:

.1 конфликти между мерките за сигурност и мерките за безопасност;

.2 конфликти между задачите на борда и наложените задачи в областта на сигурността;

.3 задачи, свързани с поведението на личния състав на кораба, участващ в четиричасовите вахти, с оглед по-специално влиянието им върху умората на екипажа, бдителността и постигнатите резултати;

.4 всяка открита слабост в областта на подготовката във връзка със сигурността и

.5 всяко оборудване и система за сигурност, включително системите за комуникация.

8.11 Офицерът по сигурността на компанията (CSO) и офицерът по сигурността на кораба (SSO) следва да имат винаги предвид ефекта от мерките за сигурност върху персонала на кораба, който остава на борда за дълги периоди. Когато се изготвят мерки за сигурност, следва да се обърне специално внимание на удобството, комфорта и личното време и място на персонала на кораба и на неговата възможност да запази своята ефикасност за дълги периоди.

8.12 Когато се приключи оценката на сигурността на кораба (SSA), се изготвя доклад. Той включва резюме на начина, по който е била извършена оценката, описание на всяка уязвима точка, отбелязана при тази оценка, и описание на корективните мерки, които могат да се вземат за отстраняване на всяка уязвима точка. Този доклад се защитава срещу всякакъв неразрешен достъп или разпространение.

8.13 Ако оценката на сигурността на кораба (SSA) не е била извършена от компанията, докладът за оценката на сигурността на кораба (SSA) следва да се преразгледа и приеме от офицера по сигурността на компанията (CSO).

#### Проучване за сигурност на място

8.14 Проучването за сигурност на място е неразделна част от всяка оценката на сигурността на кораба (SSA). Анкетата за сигурност на място следва да се състои в проучването и оценката на защитните мерки, въведените на борда процедури и операции за:

- .1 гарантиране на извършването на всички задачи, свързани със сигурността на кораба;
- .2 наблюдение на зоните с ограничен достъп така, че до тях да имат достъп само упълномощените лица;
- .3 контрол върху достъпа до кораба, включително системите за идентификация;
- .4 наблюдение на зоните на пристанището и на зоните около кораба;
- .5 контрол на качването на борда на хората и контрол на техните вещи (придружени и непридружени багажи и лични вещи на персонала на кораба);
- .6 наблюдение на обработката на товара и на приемането на провизиите на борда и
- .7 наблюдение на системите за комуникация, сведенията и оборудването, позволяващи гарантирането на сигурността на кораба, да бъдат бързо предоставяни.

## 9. ПЛАН ЗА СИГУРНОСТ НА КОРАБА

### Общи положения

9.1 Офицерът по сигурността на компанията (CSO) е натоварен да следи планът за сигурност на кораба (SSP) да се подготви и да се предложи за одобрение. Съдържанието на всеки план за сигурност на кораба (SSP) се променя в зависимост от съответния кораб, за който той е бил изработен. Оценката на сигурността на кораба трябва да е идентифицирала особените характеристики на кораба и потенциалните заплахи и уязвими точки. По време на изработването на плана за сигурност на кораба (SSP) внимателно се изучават тези характеристики. Администрациите могат да дават съвети за изработването и съдържанието на плана за сигурност на кораба (SSP).

9.2 Всички планове за сигурност на кораба (SSP) трябва:

- .1 да описват в подробности структурата на мерките за сигурност, предвидени за кораба;

.2 да описват в подробности отношенията на кораба с компанията, с пристанищните съоръжения, с другите кораби и с компетентните власти, които имат отговорности в областта на сигурността;

.3 да описват в подробности системите за комуникация, позволяващи осигуряването на постоянни ефикасни комуникации на борда на кораба и между кораба и външния свят, включително с пристанищните съоръжения;

.4 да описват в подробности елементарните мерки за сигурност при първо ниво на сигурност, както оперативни, така и физически, които продължават да действат;

.5 да описват в подробности допълнителните мерки за сигурност, които ще позволят на кораба да премине без да загуби време на второ ниво на сигурност и ако е необходимо, на трето ниво на сигурност;

.6 предвиждане на процедури за редовно проучване или на проверка на плана за сигурност на кораба (SSP) и неговото изменение, като се вземат предвид опита или промяната в обстоятелствата и

.7 да описват процедурите на отчитане до подходящите контактни точки на договарящите правителства.

9.3 Изработването на ефикасен план за сигурност на кораба (SSP) следва да се основава на задълбочена оценка на всички въпроси, които имат връзка със сигурността на кораба, и по-специално на задълбочена оценка на физическите и оперативни характеристики, включително търговските маршрути, на всеки кораб.

9.4 Всички планове за сигурност на кораба (SSP) следва да бъдат одобрени от администрацията или от нейно име. Ако една администрация е използвала призната организация за сигурност (RSO) за изучаване или одобряване на плана за сигурност на кораба (SSP), признатата организация за сигурност (RSO) не следва да има връзка с признатата организация за сигурност (RSO), която е подготвила плана или е допринесла за подготвянето му.

9.5 Офицерът по сигурността на компанията (CSO) и офицерът по сигурността на кораба (SSO) следва да изработят процедури за:

.1 определяне дали планът за сигурност на кораба (SSP) продължава да бъде ефикасен и

.2 подготвяне на изменения, които е възможно да бъдат внесени в плана след неговото одобрение.

9.6 Мерките за сигурност, предвидени в плана за сигурност на кораба (SSP), се привеждат в действие преди първоначалната проверка за спазването на предписанията на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс да бъде извършена, при липсата на която предписаното Международно свидетелство за сигурност на кораба не може да бъде издадено. В случай на последващи



нередности на оборудването или системите за сигурност или временна отменяна на дадена мярка за сигурност по каквато и да било причина, следва да се приемат временни еквивалентни мерки за сигурност и администрацията да бъде уведомена за тях и да ги одобри.

Организация и изпълнение на задачите, свързани със сигурността на кораба

9.7 Освен препоръките, изложени в параграф 9.2, планът за сигурност на кораба (SSP) следва да установи и следните елементи, които се отнасят до следните нива на сигурност:

.1 задачите и отговорностите на целия персонал на борда, изпълняващ функции по сигурността;

.2 процедурите или мерките за опазване, необходими за осигуряването на постоянни комуникации;

.3 необходимите процедури за определяне дали процедурите за сигурност и оборудването и системите за сигурност и за наблюдение продължават да са ефикасни, включително процедурите, позволяващи идентифицирането и отстраняването на нередностите или повредите в действието на оборудването или системите;

.4 процедурите и практиките, позволяващи защитата на поверителните сведения, отнасящи се до безопасността, съхранени в печатна или електронна форма.

.5 типът оборудване и системата за сигурност и наблюдение, ако има такава, и изискваното поддържане;

.6 процедурите, гарантиращи представянето в исканите срокове на докладите за евентуалното неспазване на мерките за сигурност или проблемите, свързани със сигурността и

.7 процедурите, позволяващи установяването, поддържането и актуализирането на инвентара на опасните стоки или потенциално опасните вещества, превозвани на борда, включително тяхното местонахождение.

9.8 Останалата част от параграф 9 обхваща изрично мерките за сигурност, които е възможно да бъдат взимани на всяко ниво на сигурност относно:

.1 достъпа на персонала на кораба, на пътниците, на посетителите и т.н. до кораба;

.2 зоните за ограничен достъп на борда на кораба;

.3 обработката на товара;

.4 доставката на провизии на борда;

.5 поддържането на непридружените багажи, и

.6 контрол на сигурността на кораба

Достъп до кораба

9.9 Планът за сигурност на кораба (SSP) определя мерките за сигурност, позволяващи защитата на всички средства за достъп до кораба, посочени в оценката на сигурността на кораба (SSA) ѝ. Това включва всеки следващ елемент:

.1 външни трапове;

.2 мостици за натоварване и качване на хора;

.3 рампи за достъп;

.4 постове за достъп, люкове, прозорци и отвори в борда;

.5 швартови въжета и котвени вериги и

.6 кранове и подемна техника.

9.10 За всеки от тези начини за достъп планът за сигурност на кораба (SSP) определя пригодното местонахождение, където ограниченията или забраните за достъп следва да се приложат при всяко ниво на сигурност. Планът за сигурност на кораба (SSP) установява за всяко ниво на сигурност типа ограничение или забрана, които ще се прилагат и средствата за постигане на тяхното прилагане.

9.11 Планът за сигурност на кораба (SSP) определя при всяко ниво на сигурност искания начин за идентифициране на лицата, които ще получат достъп до кораба или ще останат на борда на кораба, без да им бъдат задавани въпроси. С оглед на това е необходимо да се подготви пригодна система за постоянно и временно идентифициране съответно за корабния персонал и за посетителите. Всяка система на идентифициране следва, когато това е практически възможно, да бъде съобразена с прилагачата се за пристанищното съоръжение. Пътниците следва да са в състояние да доказват своята самоличност с бордни карти, билети и др., но не следва да им се разрешава да влизат в зоните на ограничен достъп без наблюдение. Планът за сигурност на кораба (SSP) следва да предвиди разпоредби, гарантиращи, че системата за идентификация се актуализира редовно и неспазването на процедурите подлежи на дисциплинарни мерки.

9.12 На лицата, които отказват или не са в състояние да докажат, при поискване, своята идентичност и/или да потвърдят целта на посещението си, следва да им отказан достъп до кораба и за опита им да проникнат на кораба следва да бъде сигнализирано, според случая, на офицера по сигурността на кораба (SSO), на офицера по сигурността на компанията (CSO), на офицера по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) и на националните или местни власти, отговорни за сигурността.

9.13 Планът за сигурност на кораба (SSP) следва да определи честотата на контрола на достъпа на кораба и по-специално дали да се извършва на временен или на случаен принцип.

#### Първо ниво на сигурност

9.14 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя мерките за сигурност, позволяващи контрол на достъпа до кораба. Тези мерки се състоят в:

.1 контрол на самоличността на всички лица, желаещи да се качат на борда на кораба, както и техните мотиви. Проверяват се, например, инструкциите за качване на борда, билетите на пътниците, бордните карти, **професионалните карти** и др.;

.2 да се следи, заедно с пристанищното съоръжение, да бъдат определяни зони с гарантирана сигурност за осъществяване на инспекция и претърсване на пътниците, на багажите (включително преносими в ръка предмети), личният багаж, превозните средства и тяхното съдържание и багаж;

.3 да се следи, заедно с пристанищното съоръжение, превозните средства, които ще се натоварват на кораби за превоз на автомобили, ро-ро корабите и пътническите кораби да се подложат на проверка преди да бъдат натоварени. Колко често ще се правят тези проверки се уточнява в плана за сигурност на кораба (SSP);

.4 разделяне на лицата и техните лични багажи, които са били проверени, от лицата и техните лични багажи, които не са били проверени;

.5 разделяне на пътниците, качващи се на борда, от тези, които слизат от борда;

.6 идентифициране на точките за достъп, сигурността на които следва да бъде гарантирана или да бъдат постоянно охранявани, за да се възпрепятства достъпа на неупълномощени лица;

.7 осигуряване чрез заключване и с други средства на достъпа до неохраняваните места, имащи връзка със зоните, до които пътниците и посетителите имат достъп, и

.8 съобщаване на информацията за безопасността на целия персонал на кораба, за да бъде осведомен за евентуалните заплахи, за процедурите, чрез които се сигнализира за съмнителни лица, дейности или предмети и за необходимостта от постоянна бдителност.

9.15 При първо ниво на сигурност, следва да е възможно да се претърсват всички лица, желаещи да се качат на борда на даден кораб. Колко често да се правят тези претърсвания, включително случайните, се уточнява в одобрения план за сигурност на кораба (SSP) и изрично подлежи на одобрение от администрацията. За предпочитане е тези претърсвания да бъдат извършвани от пристанищното съоръжение в тясно сътрудничество с кораба и в близост до

същия. Членовете на персонала на кораба не следва да се призовават да претърсват своите колеги или личния им багаж, освен ако няма сериозни основания, свързани с безопасността. Тази инспекция се провежда при пълно спазване на правата на хората и защитава човешкото достойнство.

#### Второ ниво на сигурност

9.16 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя мерките за сигурност, които ще се прилагат за защита на кораба срещу повишен риск от произшествие свързано със сигурността, така че да се гарантира повишена бдителност и по-строг контрол; тези мерки могат да се състоят в:

.1 привличането на допълнителен персонал за извършване на обходи по палубните зони през часовете без човешко присъствие, за да се предотврати всякакъв неразрешен достъп;

.2 ограничаване на броя на точките за достъп до кораба и идентифицирането на тези, които трябва да се затворят, включително средствата за надеждното им охраняване;

.3 предотвратяване на достъп до кораба откъм морето, като се предвидят, например, заедно с пристанищното съоръжение, патрулни обходи;

.4 установяване на зона за ограничен достъп до кораба от страната на кея в тясно сътрудничество с пристанищното съоръжение;

.5 по-често претърсване на лицата, на личните вещи и на превозните средства, натоварени на кораба;

.6 ескортиране на посетителите на борда на кораба;

.7 съобщаване на допълнителни данни за безопасността на целия персонал на кораба, с цел осведомяването им за всяка идентифицирана заплаха, като отново се подчертават процедурите за сигнализиране за съмнителни лица, действия или предмети и за необходимостта от повишена бдителност, и

.8 провеждане на цялостно или частично претърсване на кораба.

#### Трето ниво на сигурност

9.17 При трето ниво на сигурност корабът следва да спазва инструкциите, дадени от лицата, натоварени с действия при инцидент или заплаха от произшествие свързано със сигурността. Планът за сигурност на кораба (SSP) описва в подробности мерките за сигурност, които могат да се вземат от кораба в тясно сътрудничество с отговорните лица и с пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да се състоят в:

.1 ограничаване на достъпа до една-единствена контролирана точка;

.2 предоставяне на достъп единствено на лицата, натоварени да действат при инцидент или заплаха от инцидент по безопасността;

.3 ръководене на хората на борда;

.4 временно прекратяване на операциите по качване на борда и слизане от кораба;

.5 временно прекратяване на операциите по обработка на товара, по доставките и др.;

.6 евакуиране на кораба;

.7 преместване на кораба и

.8 подготвяне на пълно или частично претърсване на кораба.

Зони за ограничен достъп на борда на кораба

9.18 Планът за сигурност на кораба (SSP) следва да определи зоните за ограничен достъп, които се установяват на борда, да уточни техния обseg, периодите, през които те се прилагат, мерките за сигурност, които трябва да се вземат, за да се контролира достъпа до тези зони. Зоните за ограничен достъп имат за цел:

.1 възпрепятстване достъпа на неупълномощени лица;

.2 защитаване на пътниците, на персонала на кораба и на персонала на пристанищните съоръжения или други лица, упълномощени да се намират на борда на кораба;

.3 защитаване на чувствителните зони във вътрешността на кораба, и

.4 защитаване на товара и провизиите на борда срещу всякакво престъпно посегателство.

9.19 Планът за сигурност на кораба (SSP) следва да гарантира провеждането на ясно определена политика и ясно определени практики във всички зони на ограничен достъп, за да се контролира достъпа до тях.

9.20 Планът за сигурност на кораба (SSP) следва да предвиди всички зони на ограничен достъп да бъдат ясно отбелязани, за да се обозначи, че достъпът до тях е ограничен и че наличието на неупълномощени лица в тези зони нарушава мерките за сигурност.

9.21 Зоните за ограничен достъп могат да включват:

.1 навигационния мостик, машинните отделения от категория А и други постове на безопасност така, както са определени в глава II-2;

- .2 помещенията, съхраняващи оборудване и системи за безопасност и за наблюдение, както и тяхното управление и управлението на осветителните системи;
- .3 помещенията, в които са разположени вентилационните и климатични инсталации и други аналогични помещения;
- .4 помещенията, даващи достъп до резервоарите за питейна вода, до помпите или колекторите;
- .5 помещенията, в които се намират опасни стоки или потенциално опасни вещества;
- .6 помещенията, в които се намират помпите и тяхното управление;
- .7 товарните помещения и помещенията, съхраняващи провизиите на борда;
- .8 помещенията за живеене на екипажа, и всяка друга зона, достъпът до която е ограничен, за да се гарантира сигурността на кораба, която офицерът по сигурността на компанията (CSO) е декларирал като такава въз основа на плана за сигурност на оценката на сигурността на кораба (SSA).

#### Първо ниво на сигурност

9.22 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя мерките за сигурност, които ще се прилагат в зоните с ограничен достъп. Те могат да включват:

- .1 заключване или охраняване на точките за достъп;
- .2 използване на оборудване за наблюдение на зоните;
- .3 използване на пазачи или обходи, и
- .4 използване на автоматични устройства за откриване на проникване, за да се алармира персоналът на кораба за достъп на неупълномощени лица.

#### Второ ниво на сигурност

9.23 При второ ниво на сигурност следва да се повиши честотата и степента на наблюдение на зоните с ограничен достъп и да се засили контролът над достъпа до тези зони, за да се гарантира, че единствено упълномощените лица имат достъп тях. Планът за сигурност на кораба (SSP) определя прилаганите се допълнителни мерки за сигурност, които могат да включват:

- .1 установяване на зони за ограничен достъп, прилежащи към точките на достъп;
- .2 постоянна охрана на оборудването за наблюдение, и

.3 определяне на допълнителен персонал за охрана на зоните с ограничен достъп и осъществяване на обходи.

#### Трето ниво на сигурност

9.24 При трето ниво на сигурност корабът следва да спазва инструкциите от лицата, натоварени с действия при инцидент или заплаха от инцидент за безопасността. Планът за сигурност на кораба (SSP) следва да описва подробно мерките за сигурност, които могат да се вземат от кораба в тясно сътрудничество с отговорните лица и с пристанищното съоръжение; тези мерки могат да се състоят в:

.1 установяване на допълнителни зони с ограничен достъп на борда на кораба в близост до мястото на инцидента по сигурността или предполагаемото място на заплаха за безопасността, до които достъпът е забранен, и

.2 претърсване в зоните с ограничен достъп в рамките на операции по претърсване на кораба.

#### Обработка на товара

9.25 Мерките за сигурност, свързани с обработката на товара, следва да позволяват:

.1 възпрепятстване на всяко престъпно посегателство, и

.2 възпрепятстване на товар, чийто превоз не е предвиден, да се натовари на борда.

9.26 Мерките за сигурност, някои от които следва да могат да бъдат прилагани заедно с пристанищното съоръжение, следва да съдържат процедури за контрол на инвентара, който да се извършва на точките за достъп до кораба. Когато товарът се намира на борда на кораба, той следва да може да бъде идентифициран като одобрен за натоварване на борда на кораба. Освен това, мерките за сигурност следва да бъдат осъвременявани, за да не се стане обект на престъпни посегателства след натоварването му.

#### Първо ниво на сигурност

9. 27 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя мерките за сигурност, които ще се прилагат при обработката на товара. Те могат да се състоят в:

.1 извършване на редовни инспекции на товара, на транспортната техника и на товарните помещения преди и по време на операциите по обработка на товара;

.2 проверка дали натовареният товар отговаря на съответната документация;

.3 да се контролира, заедно с пристанищното съоръжение, превозните средства, които се натоварват на борда на кораби превозващи автомобили, на ро-ро

кораби и на пътнически кораби да се претърсват преди натоварването. Честотата на тези претърсвания се уточнява в плана за сигурност на кораба (SSP), и

.4 проверка на пломбите и на другите средства за възпрепятстване на всякакво престъпно посегателство.

9.28 Инспектирането на товара може да се извършва по следните начини:

.1 визуален и физически оглед, и

.2 използване на устройства за визуализиране/детекция на механични устройства или използване на кучета.

9.29 В случай на редовни или повтарящи се премествания на товара, офицерът по сигурността на компанията (CSO) или офицерът по сигурността на кораба (SSO) може, след консултация с пристанищното съоръжение, да сключи с товароизпращачите или с други лица, отговорни за тези товари, споразумения, обхващащи контрола извън съответното място, поставяне на пломби и восъчни печати, програмиране на придвижванията, документация за доказателство и др. Тези споразумения се съобщават на заинтересования офицер по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) и се одобряват от него.

Второ ниво на сигурност

9.30 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя допълнителни мерки за сигурност, които ще се прилагат при обработката на товара. Те могат да включват:

.1 подробна инспекция на товара, транспортните механизми и товарните помещения;

.2 по-бърз контрол за гарантиране, че единствено предвиденият товар е натоварен;

.3 по-бързо претърсване на превозните средства, които ще се натоварват на кораби за превоз на автомобили, на ро-ро кораби и на пътнически кораби, и

.4 по-честа и по-подробна проверка на печатите и пломбите и на другите средства за възпрепятстване от всякакво престъпно посегателство.

9.31 Подробната инспекция на товара може да се извърши по следните начини:

.1 по-чести и по-подробни визуални и физически проверки;

.2 по-често използване на средства за визуализиране/детекция, на механични средства или на кучета, и

.3 координиране на засилените мерки за сигурност с експедитора или друга отговорна страна съгласно установените споразумения и процедури.



## Трето ниво на сигурност

9.32 При трето ниво на сигурност, корабът следва да спазва нарежданията на лицата, натоварени да действат при инцидент или при заплаха от произшествие свързано със сигурността. Планът за сигурност на кораба (SSP) описва в подробности мерките за сигурност, които следва да бъдат взети на кораба в тясно сътрудничество с отговорните лица и с пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да включват:

.1 временна отмяна на операциите по натоварване или разтоварване на товарите, и

.2 проверка на инвентара на опасните товари или потенциално опасните вещества, превозвани на борда, и при необходимост, тяхното местоположение.

### Доставяне на провизиите на борда

9.33 Мерките за сигурност при доставяне на провизии на борда следва да се състоят в:

.1 проверка на провизиите на борда и целостта на опаковките;

.2 възпрепятстване провизиите на борда да бъдат приемани без инспекция;

.3 възпрепятстване на всякакво престъпно посегателство, и

.4 възпрепятстване провизиите на борда да бъдат приемани, ако не са били поръчани.

9.34 В случай на кораби, използващи редовно пристанищното съоръжение, е възможно своевременното установяване на процедури между кораба, неговите доставчици и пристанищното съоръжение, обхващащи уведомлението и планирането на доставките, както и тяхната документация. Следва винаги да има начин да се потвърди, че представените за доставка бордни провизии са придружени от доказателство, че са поръчани за кораба.

## Първо ниво на сигурност

9.35 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя мерките за сигурност, които ще се прилагат при доставката на провизии на борда. Тези мерки могат да се състоят в:

.1 проверка дали провизиите отговарят на поръчката, преди да бъдат натоварени на борда, и

.2 контрол провизиите на борда да бъдат незабавно поставени на сигурно място.

## Второ ниво на сигурност

9.36 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя допълнителни мерки за сигурност, които ще се прилагат при доставка на провизии на борда, като се предвиждат проверки преди приемането на провизиите на борда и чрез засилени инспекции.

#### Трето ниво на сигурност

9.37 При трето ниво на сигурност корабът следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени с действия при инцидент или заплаха от инцидент по безопасността. Планът за сигурност на кораба (SSP) описва подробно мерките за сигурност, които могат да бъдат взети на кораба в тясно сътрудничество с отговорните лица и с пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да се състоят в:

- .1 по-подробно инспектиране на провизиите на борда;
- .2 ограничаване или временна отмяна на обработката на провизиите на борда, и
- .3 отказ да се приемат на борда на кораба за натоварване бордните провизии.

#### Обработка на непридружените багажи

9.38 Планът за сигурност на кораба (SSP) следва да определи мерките за сигурност, които ще се прилагат за проверка дали непридружения багаж (т.е. багажите, включително и личен багаж, който не принадлежи пътник или на член на персонала на кораба, в точката за инспекция или на претърсване) да бъде идентифициран и проверяван от скенери, включително и претърсвани, преди да бъдат приети на кораба. Не се предвижда тези багажи да бъдат подлагани на проверка чрез сканиране едновременно на кораба и в пристанищното съоръжение. В случай, че и двете страни разполагат с пригодно оборудване, отговорността за проверката чрез сканиране трябва да се извърши от пристанищното съоръжение. Необходимо е тясно сътрудничество с пристанищното съоръжение, както и да бъдат взети мерки за гарантиране, че непридружените багажи се обработени в пълна сигурност след проверката със скенер.

#### Първо ниво на сигурност

9.39 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя мерки за сигурност, които ще се прилагат при обработката на непридружените багажи, за да бъдат подложени на проверка чрез сканиране или на претърсване до 100% от непридружените багажи, по-специално посредством рентгенов апарат.

#### Второ ниво на сигурност

9.40 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя допълнителни мерки за сигурност, които ще се прилагат при обработката на непридружените багажи, които следва да се подложат на рентгенова проверка в степен 100%.

### Трето ниво на сигурност

9.41 При трето ниво на сигурност корабът следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени да действат при инцидент или заплаха за инцидент по безопасността. Планът за сигурност на кораба (SSP) описва подробно мерките за сигурност, които могат да бъдат взети на кораба в тясно сътрудничество с отговорните лица и с пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да се състоят в:

- .1 Подлагане на непридружените багажи на по-подробна проверка чрез сканиране, като се извършва например рентгенов преглед под поне два различни ъгъла;
- .2 подготовка за ограничаване или временна отмяна на операциите по обработка на непридружените багажи, и
- .3 отказ за приемане на борда на кораба на непридружени багажи.

### Наблюдение на сигурността на кораба

9.42 Корабът следва да е снабден със средства, осигуряващи наблюдението му, това на зоните с ограничен достъп на борда и зоните около кораба. Тези средства за наблюдение могат да включват използването на:

- .1 осветителни системи;
- .2 вахтен персонал, охрана, натоварена със сигурността и с охранителни дейности на палубата, включително обходи, и
- .3 автоматични устройства за откриване на проникване и оборудване за наблюдение.

9.43 Когато се използват, автоматичните системи за откриване на проникване задействат звукова и/или зрителина алармена система на охранявано или постоянно наблюдавано място.

9.44 Планът за сигурност на кораба (SSP) определя процедурите и оборудването, необходими за всяко ниво за безопасност, както и средствата за гарантиране на постоянното функциониране на оборудването за наблюдение, като се вземат предвид евентуалното влияние на метеорологичните условия или прекъсване на електрозахранването.

### Първо ниво на сигурност

9.45 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя мерките за сигурност, които се прилагат и които могат да се състоят в комбинация от осветителни уредби, охранителни служби, охрана по сигурността или оборудване по сигурността и за наблюдение, позволяващо на персонала, който отговаря за сигурността на кораба, да осъществява общо

наблюдение на кораба и по-специално на преградите и зоните на ограничен достъп.

9.46 Палубата на кораба и точките за достъп до кораба следва да бъдат осветени във вечерните часове и в периодите на слаба видимост, когато корабът извършва взаимодействие кораб/пристанище или когато се намира в пристанищно съоръжение или на котвена стоянка, когато е необходимо. Когато плават, корабите използват, когато се окаже необходимо, максимално осветление, съвместимо със сигурността на плаването, с оглед действащите разпоредби на Международния регламент от 1972 г. за предотвратяване на абордажите в открито море. При установяването на пригодната интензивност и местоположението на осветлението, следва да се взема предвид следното:

.1 персоналът на кораба следва да може да открива дейности, провеждащи се във вътрешността на кораба както откъм сушата, така и откъм морето;

.2 осветлението следва да обхваща зоната на кораба и тази около кораба;

.3 осветлението следва да улеснява идентификацията на лицата на точките за достъп, и

.4 осветлението може да се предостави при съгласуване с пристанищното съоръжение.

#### Първо ниво на сигурност

9.47 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на кораба (SSP) определя допълнителните мерки за сигурност, които ще се прилагат за засилване на средствата за контрол и на наблюдение. Тези мерки могат да се състоят в:

.1 извършване на по-чести и по-задълбочени обходи за безопасност;

.2 увеличаване на периметъра и интензивността на осветлението или използването на оборудване за безопасност и наблюдение;

.3 предвиждане на допълнителен персонал за гарантиране на безопасността, и

.4 осигуряване на координацията с обходите, осъществявани от патрулни кораби по вода и с пеши или моторизирани обходи откъм сушата, ако са предвидени.

9.48 Допълнително осветление може да е необходимо за защита от повишен риск от произшествие свързано със сигурността. В такъв случай, това осветление може да се осигури при съгласуване с пристанищното съоръжение, за да предостави последното допълнително осветление откъм сушата.

#### Трето ниво на сигурност

9.49 При трето ниво на сигурност корабът следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени да действат при инцидент или при заплаха от произшествие

свързано със сигурността. Планът за сигурност на кораба (SSP) описва подробно мерките за сигурност, които могат да се вземат на кораба в тясно сътрудничество с отговорните лица и с пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да се състоят в:

- .1 включване на цялото осветление на борда на кораба или осветяване на зоната около кораба;
- .2 включване на цялото оборудване за наблюдение на борда, което е в състояние да отчете дейности на борда или в близост до кораба;
- .3 продължаване до максимум на времето, през което оборудването за наблюдение може да продължи да отчита;
- .4 подготовка за подводна инспекция на корпуса на кораба, и
- .5 предприемане на мерки, включително и бавното завъртане на винтовете на кораба, ако това е възможно на практика, за да се предотврати подводния достъп до корабния корпус.

#### Разлики в нивата на сигурност

9.50 Планът за сигурност на кораба (SSP) определя процедурите и мерките за сигурност, които могат да бъдат въведени на кораба, ако корабът прилага ниво на сигурност, по-високо от прилаганото на пристанищно съоръжение.

#### Дейности, които не са предвидени в кодекса

9.51 Планът за сигурност на кораба (SSP) следва да уточнява процедурите и мерките за сигурност, които следва да се приложат на кораба, когато:

- .1 се намира в пристанище на държава, която не е договарящо правителство;
- .2 извършва взаимодействие с кораб, за който не се прилага настоящият кодекс;
- .3 извършва взаимодействие със закотвени или плаващи платформи или стационарна сондажна платформа, или
- .4 извършва взаимодействие с пристанище или пристанищно съоръжение, което не е задължено да отговаря на разпоредбите на глава XI-2 и на част А от настоящия кодекс.

#### Декларации за сигурност

9.52 Планът за сигурност на кораба (SSP) описва в подробности как да се обработват декларациите за сигурност (DoS), искани от дадено пристанищно съоръжение, и обстоятелствата, при които самият кораб следва да поиска декларация за сигурност (DoS).

#### Проверка и ревизия

9.53 Планът за сигурност на кораба (SSP) посочва как офицерът по сигурността на компанията (CSO) и офицерът по сигурността на кораба (SSO) имат намерение да проверяват поддръжката на ефикасността на плана за сигурност на кораба (SSP) и на процедурите, които се следват при ревизия, актуализиране или изменение на плана за сигурност на кораба (SSP).

## 10. РЕГИСТРИ

### Общи положения

10.1 Регистрите следва да бъдат на разположение на надлежно упълномощените служители на договарящите правителства, за да могат последните да проверяват дали разпоредбите на плановете за безопасност на корабите се прилагат на практика.

10.2 Регистрите могат да бъдат съхранявани под каквато и да е форма, но следва да бъдат защитени срещу всякакъв неразрешен достъп или разпространение.

## 11. ОФИЦЕР ПО СИГУРНОСТТА НА КОМПАНИЯТА

Съответните препоръки са изброени в раздели 8, 9 и 13.

## 12. ОФИЦЕР ПО СИГУРНОСТТА НА КОРАБА

Съответните препоръки са изброени в раздели 8, 9 и 13.

## 13. ОБУЧЕНИЕ, УПРАЖНЕНИЯ И ТРЕНИРОВКИ В ОБЛАСТТА НА СИГУРНОСТТА НА КОРАБИТЕ

### Обучение

13.1 Офицерът по сигурността на компанията (CSO) и компетентният персонал на компанията, който е на сушата, и офицерът по сигурността на кораба (SSO) следва да имат познания и да бъдат обучавани в някои или във всички следващи области, според целесъобразността:

- .1 администриране на сигурността;
- .2 съответни международни конвенции, препоръки, сборници с правила и кодекси;
- .3 съответно национално законодателство и нормативна уредба;
- .4 отговорност и функции на другите органи по сигурност;
- .5 методология за оценяване на сигурността на кораба;
- .6 методи за посещение и инспектиране във връзка със сигурността на кораба;

- .7 операции на корабите и на пристанищата и условия за тези операции;
- .8 мерки за сигурност, прилагани се на борда на кораба и в пристанищното съоръжение;
- .9 подготовка, намеса и планиране на тревогата;
- .10 техники на обучение за обучение в областта на сигурността, включително мерките и процедурите за сигурност;
- .11 обработване на поверителни сведения във връзка със сигурността и съобщения, свързани със сигурността;
- .12 познаване на актуалните заплахи за сигурността и различните им форми;
- .13 идентификация и откриване на оръжия и на опасни вещества и устройства;
- .14 разпознаване на недискриминационна основа на характеристиките и поведенческите шаблони на лица, които има опасност да съставляват заплаха за сигурността;
- .15 похвати, използвани за заобикаляне на мерките за сигурност;
- .16 оборудване и системи за сигурност и ограниченията в ползването им;
- .17 методите за проверки, за инспекции, за контрол и наблюдение;
- .18 методи на физическо претърсване и инспекция без натрапване;
- .19 упражнения и тренировки в областта на безопасността, включително упражненията и тренировките с пристанищните съоръжения, и
- .20 оценка на упражненията и тренировките в областта на безопасността.

13.2 Освен това, офицерът по сигурността на кораба (SSO) следва да има адекватни познания и да получи подготовка в някои или във всички следващи области, според целесъобразността:

- .1 план на кораба;
- .2 план за сигурност на кораба и съответстващите му процедури (включително подготовка за начина на реагиране при инцидент, базиран на сценарий);
- .3 подготовка на пътниците и техниката за контрол;
- .4 функциониране на оборудването и системите за сигурност, и
- .5 подлагане на изпитване, калибриране и, когато корабът е в открито море, поддържане на оборудването и системите за сигурност.

13.3 Персоналът на борда, натоварен със специфични задачи в областта на сигурността, трябва да има достатъчни познания и да е в състояние да поеме поверените задачи, а именно, ако е целесъобразно:

- .1 познания на актуалните заплахи за безопасността и различните им форми;
- .2 откриване и разпознаване на оръжия и на опасни вещества и устройства;
- .3 идентифициране на характеристиките и поведението на лицата, които има риск да застрашат сигурността;
- .4 похвати, използвани за заобикаляне на мерките за сигурност;
- .5 подготовка на пътниците и на техниката за контрол;
- .6 комуникации, свързани със сигурността;
- .7 познаване на процедурите и плана за обща тревога;
- .8 функциониране на оборудването и системите за сигурност;
- .9 поставяне на изпитание, калибриране и когато корабът е в открито море, поддържането на оборудването и системите за сигурност;
- .10 техники на инспекция, на контрол и на наблюдение и
- .11 методи на физическо претърсване на хората, на личните багажи, на багажите, на товара и на провизиите на борда.

13.4 Всички други членове на персонала на борда следва да имат достатъчни познания за съответните разпоредби на плана за сигурност на кораба (SSP) и да не срещат затруднения с тях, а именно:

- .1 обозначение и приложения на различните нива на сигурност;
- .2 познания за процедурите и плановете за обща тревога;
- .3 идентификация и откриване на оръжия и опасни вещества и устройства;
- .4 разпознаване на недискриминационна основа на характеристиките и поведенческите шаблони на лица, които има опасност да съставляват заплаха за сигурността.
- .5 използвани похвати за заобикаляне на мерките за сигурност.

#### Упражнения и тренировки

13.5 Упражненията и тренировките имат за цел да гарантират, че персоналът на борда е компетентен, за се заеме с всички възложени задачи в областта на



безопасността на всички нива на сигурност и за идентифициране на всякаква нередност на системата за безопасност, която е необходимо да се отстрани.

13.6 За гарантиране на ефикасността на изпълнението на разпоредбите на плана за сигурност на кораба, упражненията следва да се провеждат поне веднъж на три месеца. Освен това, в случай, когато повече от 25% от персонала на кораба е бил заменен, в който и да е момент, от персонал, който преди това не е участвал в упражнение на борда на този кораб през последните три месеца, следва да се извърши упражнение в седмицата след смяната на персонала. Тези упражнения следва да обхващат индивидуалните елементи на плана, каквито са заплахите за безопасността, изброени в параграф 8.9.

13.7 Различни типове упражнения, които могат да включват участие на офицери по сигурността на компанията, офицери по сигурността на пристанищното съоръжение, съответните власти на договарящите правителства, както и офицери по сигурността на кораба, ако са налице, се извършват поне веднъж на календарна година, като интервалът между упражненията не надвишава 18 месеца. Тези упражнения следва да тестват комуникациите, координацията, наличността на ресурсите и отговора на заплахата. Тези упражнения могат:

- .1 да бъдат провеждани в действителни мащаби или в реални условия;
- .2 да се състоят в теоретична симулация или семинар, или
- .3 да бъдат комбинирани с други упражнения, като упражнения за издирване и за спасяване или за намеса при тревога.

13.8 Участието на компанията в упражнение с друго договарящо правителство се признава от администрацията.

## 14. СИГУРНОСТ НА ПРИСТАНИЩНОТО СЪОРЪЖЕНИЕ

Съответните препоръки са изброени в раздели 15, 16 и 18.

## 15. ОЦЕНКА НА СИГУРНОСТТА НА ПРИСТАНИЩНОТО СЪОРЪЖЕНИЕ

15.1 Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) може да се извърши от призната организация по сигурността (RSO). Във всеки случай, извършената оценка на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP) може да се одобри само от съответното договарящо правителство.

15.2 Ако договарящо правителство ползва услугите на призната организация по сигурността за изучаване и проверка на съобразността на оценка на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA), тази призната организация по сигурността (RSO) не следва да има никаква връзка с призната организация за сигурност (RSO), която е извършила или подпомогнала извършването на тази оценка.

15.3 Оценка на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) обхваща следните елементи на пристанищното съоръжение:

- .1 физическа безопасност;
- .2 структурна цялост;
- .3 системи за индивидуална защита;
- .4 общи процедури;
- .5 системи за радио и телекомуникации, включително компютърни системи и мрежи;
- .6 инфраструктура на съответните транспортни системи;
- .7 колективни услуги, и
- .8 други зони, на които, ако се нанесат щети или се използват за непозволено наблюдение, представляват риск за хората, за имуществото или за операциите във вътрешността на пристанищното съоръжение.

15.4 Лицата, участващи в оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA), могат да получават помощ от експерти относно:

- .1 опознаването на актуалните заплахи за сигурността и на различните им форми;
- .2 откриване и идентификация на оръжия и опасни вещества и устройства;
- .3 разпознаване на недискриминационна основа на характеристиките и поведенческите шаблони на лица, които има опасност да съставляват заплаха за сигурността;
- .4 техниките, използвани за заобикалянето на мерките за сигурност;
- .5 методите, използвани за причиняване на произшествие свързано със сигурността;
- .6 въздействието на експлозивите върху структурите и услугите на пристанищното съоръжение;
- .7 сигурността на пристанищното съоръжение;
- .8 търговските практики в пристанището;
- .9 планирането на непредвидени ситуации, подготовката на ситуациите на тревога и мерките, които се вземат за противодействие;
- .10 физическите мерки за сигурност, например оградите;

.11 радио и телекомуникациите системи, включително компютърните системи и мрежи;

.12 транспорт и строително инженерство, и

.13 операциите на корабите и на пристанищата.

Идентификация и оценка на важното имущество и инфраструктура, които е важно да бъдат опазени

15.5 Идентификацията и оценката на имуществото и на инфраструктурните елементи са процес, позволяващ определянето на важноста на структурите и на благоустройството за функционирането на пристанищното съоръжение. Този процес на идентификация и на оценка е от основна важност, защото предоставя база, позволяваща определянето на стратегията за смекчаване на насоченото въздействие върху имуществото и структурите, което е от особена важност да бъдат опазвани срещу произшествие свързано със сигурността. Този процес следва да отчита потенциалните загуби на човешки животи, икономическата важност на пристанището, символичната му стойност и наличието на съоръжения на държавата.

15.6 Идентификацията и оценката на имуществото и инфраструктурите позволява тяхното йерархическо подреждане в зависимост от относителната важност на изискването да бъдат опазвани. От първостепенно значение е да не се допуска смърт или нараняване. Важно е също да се определи дали пристанищното съоръжение, структурата или съоръжението може да продължи да функционира без съответното имущество и в каква степен е възможно да се възстанови бързо нормалното функциониране.

15.7 Имуществото и инфраструктурите, които следва да бъдат оценени като важни за опазване, могат да включват:

.1 достъпа, входовете, заобикалящата вода и котвените стоянки, зоните за маневриране и за акостиране;

.2 съоръженията, терминалите, зоните за поставяне на товара и на средствата за поддръжка на товарите;

.3 системите като електрозахранващите мрежи, радио и телекомуникационните системи за и компютърните системи и мрежи;

.4 електроцентралите, кръговете за преместване на товарите и водоснабдяването;

.6 пристанищата, железопътните линии, пътищата;

.7 корабите, обслужващи пристанищата, включително пилотските кораби, влекачите, плоскодънните товарно-разтоварни кораби и др.;

.8 оборудването и системите за сигурност и за наблюдение, и

.9 прилежащите на пристанищното съоръжение води.

15.8 От първостепенна важност е да се идентифицират ясно имуществата и инфраструктурите с оглед оценката на нормите за сигурност на пристанищното съоръжение, подреждане по приоритет на мерките за защита и решенията относно предоставянето на ресурси за по-добра защита на пристанищното съоръжение. Този процес може да включва задължителни консултации със съответните власти, които отговарят за прилежащите на пристанищното съоръжение структури, за които е налице риск да увредят съоръжението или да бъдат използвани за причиняване на вреди на съоръжението, за незаконно наблюдение на съоръжението или за отклоняване на вниманието.

Идентифициране на възможните заплахи срещу имуществото и инфраструктурите и на вероятността те да се реализират, с оглед установяването на мерки за сигурност, подредени по приоритет.

15.9 Следва да се идентифицират актовете, при които е налице риск да се застраши сигурността на имуществото и на инфраструктурите, както и на методите за изпълнение на тези актове, с оглед оценка на уязвимостта на дадено имущество или място от произшествие свързано със сигурността и за въвеждането след подреждане по приоритет на мерки за сигурност, изисквани за планирането и предоставянето на ресурси. За идентифицирането и оценката на всеки потенциален акт и методиката му на противодействие, се вземат предвид различни фактори, сред които оценките от публични органи на заплахата. Отговорните лица за оценката, които идентифицират и оценяват заплахите, не трябва да се опират на най-лошите сценарии, за да дават съвети за планирането и разпределението на ресурси.

15.10 Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) включва оценка, извършена в сътрудничество със съответните органи за сигурността, за определяне на:

.1 всички особености на пристанищното съоръжение, включително морския превоз, използващ съоръжението, които създават условия то да стане цел на нападение;

.2 вероятните последици от нападение над или в пристанищно съоръжение в смисъл на загуби на човешки живот, вреди на имущество, затруднения за икономическите дейности, включително обръкване на транспортните системи;

.3 намеренията и ресурсите на тези, които биха организирали такова нападение, и

4 възможният вид или видове нападение;

за да се получи глобална оценка на степента на риска, като се вземе предвид до каква степен мерките за сигурност трябва да се осъвременяват.

15.11 Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) отчита всички възможни заплахи, които могат да включат следните видове инциденти по сигурността:

- .1 увреждане или разрушаване на пристанищното съоръжение или на кораба например от експлозивни материали, палеж, саботаж или вандализъм;
- .2 отклоняване или отвличане на кораба или на хората на борда;
- .3 престъпно посегателство срещу товара, срещу основните материали или системи на кораба или провизиите на борда;
- .4 неразрешен достъп или използване, включително наличието на нелегални пътници;
- .5 контрабанда на оръжие или на материали, включително на оръжия за масово поразяване;
- .6 използването на кораба за превоз на хора и на оборудването им, имащи намерението да предизвикат произшествие свързано със сигурността;
- .7 използването на самия кораб като оръжие или като средство за причиняване на вреди или на разрушение;
- .8 блокиране на входовете на пристанището, шлюзовете, местата за слизване на брега и др., и
- .9 ядрено, биологично или химическо нападение.

15.12 Този процес следва да поражда задължението да бъдат консултирани съответните отговорни власти на структурите, прилежащи на пристанищното съоръжение, за които е налице рискът да причинят щети на съоръжението, да бъдат използвани за причиняване на щети на съоръжението, за незаконно наблюдение на съоръжението или за отклоняване на вниманието.

Идентификация, селекция и класиране според приоритета на насрещните мерки и на промените в процедурите и ефикасност, с която те могат да намалят уязвимостта.

15.13 Идентификацията и класирането според приоритета на насрещните мерки имат за цел да гарантират че са използвани най-ефикасните мерки за сигурност за намаляване на уязвимостта на пристанищно съоръжение или на взаимодействие кораб/пристанище от възможни заплахи.

15.14 Мерките за сигурност следва да бъдат подбирани в контекста на факторите, като тяхната способност да намаляват вероятността за извършване на нападение и следва да бъдат оценявани, като се вземат предвид сведенията, които включват:

- .1 анкети, инспекции и проверки за сигурност;

.2 разговори със собственици и ползватели на пристанищно съоръжение и със собственици/ползватели на прилежащи структури, ако е уместно;

.3 историята на инцидентите по сигурността, и

.4 операциите, водени в рамките на пристанищното съоръжение.

#### Идентификация на уязвимите точки

15.15 Идентификацията на уязвимите точки на физическите структури, на системите за защита на персонала, на процедурите и другите елементи, които могат да доведат до произшествие свързано със сигурността, може да послужи за определяне на възможности за отстраняване или за намаляването на уязвимите точки. Например, чрез анализ може да се открият уязвимите точки в системите за сигурност или незащитените инфраструктури на дадено пристанищно съоръжение, като водоснабдителната система, палубите и др. Въпросът с тях може да се реши с физически мерки, като например постоянни прегради, аларми, техника за наблюдение и др.

15.16 Идентификацията на уязвимите точки следва да включва проучване на следното:

.1 достъпа откъм морето и откъм сушата до пристанищното съоръжение и към корабите на котва в съоръжението;

.2 целостта на структурата на кейовете, съоръженията и другите свързани с тях структури;

.3 действащите мерки и процедури за сигурност, включително системите за идентифициране;

.4 действащите мерки и процедури за сигурност за пристанищните услуги и колективните услуги;

.5 мерките за защита на радио и телекомуникационните средства, пристанищните услуги и колективните услуги, включително компютърните системи и мрежи;

.6 прилежащите зони, които могат да бъдат използвани по време на нападение или за нападение;

.7 съществуващите споразумения с частните дружества, предлагащи услуги по сигурността, обхващащи страната откъм сушата/страната откъм морето;

.8 всички противоречащи принципи в рамките на мерките и процедурите за безопасност и сигурност;

.9 всякакъв конфликт между задачите, възложени на пристанищното съоръжение и техните задачи, свързани със сигурността;

.10 всяко ограничение в областта на изпълнението и всякакво ограничение по отношение на персонала;

.11 всяка слабост, идентифицирана по време на подготовка и на упражнения, и

.12 всяка слабост, идентифицирана по време на рутинни операции след инциденти или тревога в уведомлението за проблеми, свързани със сигурността, в изпълнението на мерките за контрол, проверките и др.

## 16. ПЛАН ЗА СИГУРНОСТ НА ПРИСТАНИЩНОТО СЪОРЪЖЕНИЕ

### Общи положения

16.1 Отговорност за установяването на план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) носи офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP). Въпреки че офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP) не трябва непременно да изпълнява лично всички задачи, свързани с неговите функции, той е последната отговорна инстанция за правилното изпълнение на тези задачи.

16.2 Всеки един от плановете за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) има различно съдържание според особеностите на пристанищното съоръжение или съоръжения, за които е създаден. Оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP) позволява да се идентифицират специфичните характеристики на пристанищното съоръжение, както и потенциалните рискове в областта на сигурността, които са задължили офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP) да установи план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP). Тези характеристики, както и други национални или местни елементи, свързани със сигурността, се вземат под внимание в плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) при подготвянето му. Въвеждат се и подходящи мерки за сигурност за свеждане до минимум на риска от нарушение на мерките за сигурност и последиците от потенциалните рискове. Договарящите правителства могат да предоставят съвети за подготовката на план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) и за неговото съдържание.

16.3 Всеки план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) трябва:

.1 да описва в подробности организацията на сигурността на пристанищното съоръжение;

.2 да описва подробно връзките на тази организация с компетентните власти и със системите за комуникация за осигуряването на постоянно ефикасно действие на тази организация, както и връзките на тази организация по-специално с корабите, намиращи се в пристанището;

.3 да описва подробно както оперативните, така и физическите елементарни мерки за сигурност, които ще се въведат при първо ниво на сигурност;

.4 да описва подробно допълнителните мерки за сигурност, които ще позволяват на пристанищното съоръжение да премине без загуба на време на второ ниво на сигурност и ако е необходимо на трето ниво на сигурност;

.5 да предвиждат процедури за редовно проучване или на проверка на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) и на измененията му, като се вземат предвид опита или промените в обстоятелствата, и

.6 да описва процедурите за уведомяване на точките за контакт към съответните договарящи правителства.

16.4 Изработването на ефикасен план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) ще се основава на задълбочена оценка на всички въпроси, имащи отражение върху сигурността на пристанищното съоръжение, и по-специално ще се основава на задълбочено познаване на физическите и оперативни характеристики на всяко пристанищно съоръжение.

16.5 Договарящите правителства одобряват плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) на пристанищните съоръжения под тяхна юрисдикция. Договарящите правителства приемат процедури, позволяващи да се определи дали всеки план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) остава ефикасен и дали могат да изискват планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) да се изменя, преди да се одобрен или след като е бил одобрен. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да посочва, че отчетите за инциденти и за заплахи за инциденти по сигурността, за изпитания, за проверки, за подготовка и упражнения следва да се съхраняват като доказателства, че планът отговаря на предписанията.

16.6 Мерките за сигурност, предвидени в плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP), следва да се въведат в разумен срок след одобрението на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP). Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да посочи датата, на която всяка от мерките ще бъде въведена. Ако съществува риск въвеждането на тези мерки да закъснее, следва да се уведоми договарящото правителство, отговорно за одобрението на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP), за да се обсъди с него и за да се реши да се изработят други временни удовлетворяващи мерки, които осигуряват еквивалентна степен на сигурност през преходния период.

16.7 Използването на огнестрелни оръжия на борда или в близост до корабите и в пристанищните съоръжения може да породи особени и значими рискове за сигурността, по-специално за някои опасни или потенциално опасни вещества, и следва да се предвиди използването им с голяма предпазливост. В случай, че дадено договарящо правителство реши, че е необходимо да се използва въоръжен персонал в тези зони, това договарящо правителство следи този персонал да е надлежно упълномощен и подготвен за използването на тези оръжия и да познава специфичните рискове, съществуващи в тези зони в областта на безопасността. Ако договарящото правителство разрешава използването на огнестрелни оръжия, то следва да даде специфични инструкции



за сигурност. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да съдържа специфични препоръки в областта, особено относно неговото прилагане за корабите, превозващи опасни или потенциално опасни товари.

Организация и изпълнение на задачите, свързани със сигурността на пристанищното съоръжение

16.8 Освен препоръките, изложени в параграф 16.3, планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да посочи следните елементи, отнасящи се до всички нива на сигурност:

.1 ролята и структурата на организацията за сигурност на пристанищното съоръжение;

.2 задачите и отговорностите на целия персонал на пристанищното съоръжение, осъществяващ функции, свързани със сигурността, и подготовката, която те трябва да получат, както и необходимите мерки за осъществяване на оценка на ефикасността на всеки член от персонала;

.3 връзките на организацията на сигурността на пристанищното съоръжение с други национални или местни власти, имащи отговорности в областта на сигурността;

.4 системите за комуникация, предвидени за осигуряването на ефикасна и непрекъсната комуникация между персонала на пристанищното съоръжение, отговорен за сигурността, корабите, намиращи се в пристанището, и когато е уместно, и местните или национални власти, имащи отговорности в областта на сигурността;

.5 процедурите или мерките за защита, необходими за осигуряването на непрекъснати комуникации;

.6 процедурите и практиките, позволяващи защитата на поверителните сведения относно сигурността, които се са на разположение в печатна или електронна форма;

.7 необходимите процедури за оценка дали мерките и процедурите за сигурност и средствата за сигурност остават ефикасни, включително процедурите, позволяващи идентифицирането и отстраняването на нередности или пропуски в действието на тези средства;

.8 процедурите, чрез които се гарантира подлагането и оценяването на докладите относно евентуалното неспазване на мерките за сигурност или на проблемите, свързани със сигурността;

.9 процедурите, свързани с обработката на товара;

.10 процедурите за доставка на провизии на борда;

.11 процедурите, позволяващи да се поддържа и актуализира инвентарът на опасните товари и на потенциално опасните вещества, намиращи се в пристанищното съоръжение, включително тяхното местонахождение;

.12 средствата за алармиране на обходите откъм морето и на екипите, специализирани в претърсването, и средствата за получаване на техните услуги, включително за издирване на взривни вещества и на подводни инспекции;

.13 процедурите, позволяващи да се подпомагат офицерите по сигурността на кораба за потвърждаване на самоличността на хората, желаещи да се качат на борда, ако искат, и

.14 процедурите, позволяващи да се улеснят отпуските на суша на персонала на кораба или смените на персонала, както и достъпът до кораба на посетители, включително представители на органите, натоварени със следенето на здравословните условия на работа на моряците.

16.9 Останалата част от параграф 16 изрично обхваща мерките за сигурност, които могат да се вземат при всяко ниво на сигурност относно:

.1 достъпа до пристанищното съоръжение;

.2 зоните за ограничен достъп във вътрешността на пристанищното съоръжение;

.3 обработката на товара;

.4 доставката на провизии на борда;

.5 обработката на непридружените багажи, и

.6 контрола на сигурността на пристанищното съоръжение.

Достъп до пристанищното съоръжение

16.10 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да посочва мерките за сигурност, позволяващи защитата на всички начини за достъп до пристанищното съоръжение, посочени в плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP).

16.11 За всеки от тези начини за достъп, планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да идентифицира пригодното местонахождение или ограниченията, или забраните за достъп, които ще се прилагат на всяко ниво на сигурност. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да уточнява типа ограничение или забрана, която ще се прилага, и начините за това прилагане.

16.12 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да определя за всяко ниво на сигурност искания начин за идентификация на лицата, които ще бъдат упълномощени да имат достъп до пристанищното съоръжение, или да останат във вътрешността на пристанищното съоръжение,

без да бъдат разпитвани. За тази цел може да е необходимо да се уточни пригодна система за постоянна и за временна идентификация съответно за персонала на пристанищното съоръжение и за посетителите. Всяка система за идентификация трябва, когато това е практически възможно, да бъде съобразена с прилагачата се за корабите, използващи редовно пристанищното съоръжение. Пътниците следва да са в състояние да докажат своята самоличност чрез бордни карти, билети и т.н., но не следва да им се разрешава да навлизат в зоните с ограничен достъп без надзор. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да предвижда разпоредби, така че системата за идентификация да се актуализира и неспазването на процедурите да подлежи на дисциплинарни мерки.

16.13 Лицата, които отказват или не са в състояние да докажат при поискване своята идентичност и/или да потвърдят целта на своето посещение, получават отказ за достъп до пристанищното съоръжение и за опита им да получат достъп до пристанищното съоръжение се уведомява офицера по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) и националните или местни власти, отговорни за сигурността.

16.14 Планът за сигурността на пристанищното съоръжение (PFSP) уточнява мястото, където следва да се извърши претърсването на хората и на техните лични багажи, както и на превозните средства. Тези места следва да са прикрити така, че претърсването да може да се извърши без прекъсване, каквито и да са метеорологичните условия, според честотата, уточнена в плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP). След като бъдат претърсени, хората, личните багажи и превозните средства следва да се отправят направо към зоните за натоварване и качване на борда, за изчакване и за качване на борда на регламентираните превозни средства.

16.15 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да уточнява отделни места, лицата и техните лични багажи, които са били проверени, и лицата и техните лични багажи, които не са проверени и ако е възможно, зоните, отделени за пътници, качващи се на борда, и за пътници, които слизат, за корабния персонал и техните лични багажи, за да се гарантира, че хората, които не са били проверени, няма да влязат в контакт с хората, които са били проверени.

16.16 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да определя честотата на проверка на достъпа в пристанищното съоръжение и по-специално дали те следва да се извършват на случаен или произволен принцип.

#### Първо ниво на сигурност

16.17 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) посочва точките на контрол, където могат да бъдат прилагани следните мерки за сигурност:

.1 зоните на ограничен достъп, които следва да се отделят чрез ограда или прегради от тип, одобрен от договарящото правителство;

.2 контрол на самоличността на всички лица, желаещи да влязат в пристанищното съоръжение, имащи връзка с даден кораб, и по-специално пътниците, корабният персонал и посетителите, както и техните мотиви, като се проверяват например инструкциите за качване на борда, пътническите билети, бордните карти, служебните карти и др.;

.3 инспектиране на превозните средства, използвани от лицата, желаещи да влязат в пристанищното съоръжение, имащи връзка с даден кораб;

.4 проверка на самоличността на персонала на пристанищното съоръжение и на лицата, работещи вътре в пристанищното съоръжение, както и техните превозни средства;

.5 да се ограничи достъпът с оглед изключване на лицата, които не са работници или служители в пристанищното съоръжение или във вътрешността му, ако тези лица не могат да докажат самоличността си;

.6 да се извършва претърсване на хората, на личните багажи, на превозните средства и на тяхното съдържание, и

.7 да се идентифицират всички точки на достъп, които, ако не се използват редовно, следва да бъдат постоянно затворени и заключени.

16.18 При първо ниво на сигурност трябва да е възможно да бъдат претърсвани всички лица, желаещи да влязат в пристанищното съоръжение. Честотата на тези претърсвания, включително произволните претърсвания, се уточнява в одобрения план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) и следва изрично да се одобри от договарящото правителство. Не следва да се поставя задачата на членовете на персонала на кораба да претърсват свои колеги или техните лични багажи, освен ако не са налице сериозни основания, свързани със сигурността, те да извършват това. Такава инспекция следва да се води при пълното спазване на човешките права и спазване на човешкото достойнство.

#### Второ ниво на сигурност

16.19 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя допълнителните мерки за сигурност, които ще се прилагат, които могат да се състоят в следното:

.1 определяне на допълнителен персонал за пазене на точките за достъп и преградите в периметъра на обхода;

.2 ограничаване на броя точки за достъп до пристанищното съоръжение, като се посочват тези, които следва да бъдат затворени и начините за тяхното добро охраняване;

.3 предвиждане на начини за възпрепятстване на всякакво преминаване през останалите точки за достъп, например охранителните бариери;

.4 по-чести претърсвания на хората, на личните багажи и на превозните средства;

.5 отказ за достъп до посетителите, които не могат да предоставят достоверно оправдание, което да обяснява защо желаят да влязат в пристанищното съоръжение, и

.6 използване на патрулни кораби за засилване на сигурността откъм морето.

Трето ниво на сигурност

16.20 При трето ниво на сигурност пристанищното съоръжение следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени с действия при инцидент или при заплахата от произшествие свързано със сигурността. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да описва подробно мерките за сигурност, които могат да бъдат взети в пристанищното съоръжение в тясно сътрудничество с отговорните лица и с корабите, намиращи се в пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да се състоят в:

.1 временна забрана на достъпа до цялото или част от пристанищното съоръжение;

.2 предоставяне на достъп единствено на лицата, натоварени да действат при инцидент или при заплахата за произшествие свързано със сигурността;

.3 временна отмяна на движението на пешеходци или на превозни средства в цялото или част от пристанищното съоръжение;

.4 увеличаване на честотата на обходите за сигурност във вътрешността на пристанищното съоръжение, ако е уместно;

.5 временна отмяна на пристанищните операции във вътрешността на цялото или част от пристанищното съоръжение;

.6 ръководене на движението на корабите по отношение на част или на цялото пристанищно съоръжение, и

.7 евакуиране на част или на цялото пристанищно съоръжение.

Зони за ограничен достъп във вътрешността на пристанищното съоръжение

16.21 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя зоните за ограничен достъп, които се установяват във вътрешността на пристанищното съоръжение, уточняват тяхната площ, периодите, през които те се прилагат, мерките за сигурност за контрол на достъпа до тези зони, както и дейностите вътре в тези зони. Следва да се предвидят също така при подходящи обстоятелства мерки за осигуряване на разчистването за сигурност на временните зони за ограничен достъп преди и след установяването на такива зони. Зоните за ограничен достъп имат за цел:

.1 защита на пътниците, на корабния персонал, на персонала на пристанищното съоръжение и на посетителите, включително на посетителите, имащи връзка с кораба;

.2 защита на пристанищното съоръжение;

.3 защита на корабите, използващи пристанищното съоръжение или обслужващи го;

.4 защита на зоните, чувствителни от гледна точка на сигурността във вътрешността на пристанищното съоръжение;

.5 защита на оборудването и системите за сигурност и за наблюдение, и

.6 защита на товарите и на провизиите на борда срещу всякакво престъпно посегателство.

16.22 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да гарантира прилагането на всички ясно определени мерки за сигурност във всички зони на ограничен достъп за контрол на:

.1 достъпа на хората;

.2 влизането, паркирането, натоварването и разтоварването на превозните средства;

.3 движението и поставянето на товарите и на провизиите на борда, и

.4 непридружените багажи или лични вещи.

16.23 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да предвижда всички зони за ограничен достъп да бъдат ясно обозначени така, че да е отбелязан ограниченият достъп и че присъствието на лица без разрешение в тези зони представлява нарушение на мерките за сигурност.

16.24 Когато има инсталирани автоматични устройства за откриване на проникване в зоната, те следва да уведомяват център за контрол, който да може да реагира при задействането на системата за тревога.

16.25 Зоните за ограничен достъп могат да включват:

.1 зоните от страната на кея и от страната на морето в съседство с кораба;

.2 зоните за качване и за слизане от борда, зоните за изчакване и за контрол на пътниците и на корабния персонал, включително точките за претърсване;

.3 зоните, където се провеждат товарно-разтоварни операции или операции за поставяне на товарите и на провизиите на борда;

.4 местата, където се съхраняват сведенията, чувствителни от гледна точка на сигурността, включително документите за товарите;

.5 зоните, където са складирани опасните товари и потенциално опасните вещества;

.6 контролните постове на системата за управление на превоза по море, центровете за подпомагане на навигацията и на пристанището, включително контролните зали на системите за наблюдение и за сигурност;

.7 зоните, в които се намират оборудването за наблюдение и за сигурност;

.8 радио и телекомуникационните инсталации, електрозахранването, водоснабдяването и други общи услуги, и

.9 всяко друго място в пристанищното съоръжение, където е ограничен достъпа на кораби, на превозни средства и на хора.

16.26 Прилагането на мерките за сигурност може да се разшири със съгласието на компетентните власти така, че да се ограничи неразрешеният достъп до структури, от които може да се наблюдава пристанищното съоръжение.

#### Първо ниво на сигурност

16.27 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да посочва мерките за сигурност, които ще се прилагат за зоните с ограничен достъп, които могат да включват:

.1 инсталирането на постоянни или временни заграждения около зоната за ограничен достъп, които да бъдат от тип, посочен като приемлив от договарящото правителство;

.2 предвиждане на точки за достъп, където достъпът да може да се контролира от охрана по време на ползването им, и които да могат да бъдат ефикасно заключвани или преграждани, когато не се използват;

.3 предоставяне на пропуски, които хората да бъдат задължавани да показват, за да докажат, че имат право да се намират в зоната за ограничен достъп;

.4 да се обозначават ясно превозните средства, които имат разрешение да влизат в зоните с ограничен достъп;

.5 предвиждане на охрана и обходи;

.6 инсталиране на автоматични устройства за откриване на проникване в зоната или оборудване, или системи за наблюдение за откриване на всяко проникване без разрешение до зоната с ограничен достъп или всяко движение във вътрешността на такава зона, и

.7 контролиране на движението на корабите в съседство с корабите, които използват пристанищното съоръжение.

#### Второ ниво на сигурност

16.28 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да предвиди увеличаване на честотата и степента на наблюдението на зоните с ограничен достъп и засилването на контрола на достъпа до тези зони. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да определя допълнителните мерки за сигурност, които ще се прилагат. Те могат да се състоят в:

.1 засилване на ефикасността на загражденията или оградите, обграждащи зоните с ограничен достъп, и по-специално прибягването до обходи или използването на автоматични устройства за откриване на проникване в зоната;

.2 намаляване на броя на точките за достъп до зоните с ограничен достъп и засилване на контрола, прилаган за другите точки на достъп;

.3 ограничаване на паркирането до корабите на кея;

.4 допълнително ограничаване на достъпа до зоните с ограничен достъп, както и движението и складирането във вътрешността на тези зони.

.5 използването на непрекъснато наблюдавана, записваща техника за наблюдение;

.6 увеличаване на броя и на честотата на обходите, включително на обходите откъм морето по протежение на периметъра, определящи границите на зоните с ограничен достъп, както и вътрешността на тези зони;

.7 ограничаване на достъпа до предварително определени прилежащи зони на зоните с ограничен достъп, и

.8 изискване за спазването на ограниченията за достъп до води, прилежащи на корабите, използващи пристанищното съоръжение, които се налагат на плавателни съдове без разрешение.

#### Трето ниво на сигурност

16.29 При трето ниво на сигурност пристанищното съоръжение следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени с действия при инцидент или при заплаха от произшествие свързано със сигурността. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) описва подробно мерките за сигурност, които могат да бъдат взети в пристанищното съоръжение в тясно сътрудничество с отговорните лица и с корабите, намиращи се в пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да се състоят в:

.1 установяване на допълнителни зони с ограничен достъп във вътрешността на пристанищното съоръжение в близост до мястото на инцидента по сигурността



или до предполагаемото място на заплахата за сигурността, до които достъпът е забранен, и

.2 подготвяне на операции за претърсване на зоните с ограничен достъп в рамките на цялото или на част от пристанищното съоръжение.

Обработка на товара

16.30 Мерките за сигурност, свързани с обработката на товара, позволяват:

.1 да се възпрепятства всяко престъпно посегателство, и

.2 да се възпрепятства товар, чийто превоз не е предвиден, да се приеме и складира във вътрешността на пристанищното съоръжение.

16.31 Мерките за сигурност следва да съдържат процедури за контрол на инвентара в точките за достъп до пристанищното съоръжение. Когато товарът се намира във вътрешността на пристанищното съоръжение, той следва да може да се идентифицира като преминал контрол и приет за натоварване на кораб или за временно складиране в зона с ограничен достъп в изчакване на натоварването. Може да е подходящо да се налагат ограничения за влизането на товари в пристанищното съоръжение, когато датата на натоварването не е потвърдена.

Първо ниво на сигурност

16.32 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да определя мерките за сигурност, които ще се прилагат по време на обработката на товара. Те могат да се състоят в:

.1 пристъпване към редовни инспекции на товара, на транспортната техника и на зоните за складиране на товари във вътрешността на пристанищното съоръжение преди и по време на операции по обработка на товара;

.2 проверка дали влизащите в пристанищното съоръжение товари отговарят на товарителниците или на еквивалентната документация, свързана с товара;

.3 претърсване на превозните средства, и

.4 проверка на пломбите и на другите средства, използвани за възпрепятстване на всякакво престъпно посегателство, при влизането на товара в пристанищното съоръжение или при неговото складиране във вътрешността на съоръжението.

16.33 Инспекцията на товара може да се извърши по един или друг или по всичките долупосочени начини:

.1 физически и визуален преглед, и

.2 използване на оборудване за сканиране/детекция, на механични устройства или на кучета.

16.34 В случай на редовни или повтарящи се придвижвания, офицерът по сигурността на компанията (CSO) или офицерът по сигурността на кораба (SSO) може, след консултация с пристанищното съоръжение, да сключи споразумения с товароизпращачите или други отговорни за този товар лица, обхващащ контрола извън мястото, полагането на печати и пломби, програмирането на придвижванията, документацията по укрепването и др. Тези споразумения следва да се съобщават на заинтересования план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSO) и одобрявани от него.

#### Второ ниво на сигурност

16.35 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя допълнителните мерки за сигурност, които ще се прилагат при обработката на товарите за засилване на контрола; тези мерки могат да включват:

- .1 подробна инспекция на товара, транспортните средства и зоните за складиране на товара във вътрешността на пристанищното съоръжение;
- .2 по-ускорен контрол, според целесъобразността, за уверение, че единствено товар, придружен от изискваните документи, влиза в пристанищното съоръжение, складира се там временно и след това е натоварен на кораба;
- .3 по-ускорено претърсване на превозните средства, и
- .4 по-честа и по-подробна проверка на пломбите или на други средства, използвани за възпрепятстване на всякакво престъпно посегателство.

16.36 Подробната информация на товара може да се извършва по един или друг или по всички долупосочени начини:

- .1 по-чести и по-подробни инспекции на товара, транспортните средства и зоните за складиране на товара във вътрешността на пристанищното съоръжение (визуално и физическо изследване);
- .2 по-често използване на апаратура за сканиране/детекция, на механични устройства или на кучета, и
- .3 координация на засилените мерки за сигурност с изпращача или друга страна, отговорна освен за споразуменията и за установените процедури.

#### Трето ниво на сигурност

16.37 При трето ниво на сигурност пристанищното съоръжение следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени с действия при инцидент или при заплаха от произшествие свързано със сигурността. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да описва подробно мерките за сигурност, които могат да бъдат взети в пристанищното съоръжение в тясно

сътрудничество с отговорните лица и с корабите, намиращи се в пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да включват:

- .1 ограничение или временна отмяна на придвижванията на товара или операциите, свързани с товара, в цялото или в част от пристанищното съоръжение или на борда на дадения кораб, и
- .2 проверка на инвентара на опасните товари и потенциално опасните вещества, намиращи се във вътрешността на пристанищното съоръжение, и тяхното местонахождение.

Доставка на провизиите на борда

16.38 Мерките за сигурност относно доставката на провизиите на борда следва да се състоят в:

- .1 проверка на провизиите на борда и целостта на опаковките;
- .2 възпрепятстване провизиите на борда да бъдат приемани без инспекция;
- .3 възпрепятстване на всяко престъпно посегателство;
- .4 възпрепятстване провизиите на борда да бъдат приемани, ако не са били поръчвани;
- .5 изискване за претърсване на превозното средство за доставка, и
- .6 ескортиране на превозните средства за доставка във вътрешността на пристанищното съоръжение.

16.39 За корабите, използващи редовно пристанищното съоръжение, се смята за подходящо установяването на процедури между кораба, неговите доставчици и пристанищното съоръжение, обхващащи уведомяването и планирането на доставките, както и на тяхната документация. Трябва винаги да има начин да се потвърди, че провизиите на борда, представени с оглед тяхната доставка, са придружени от доказателство, че са били поръчани от кораба.

Първо ниво на сигурност

16.40 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя мерките за сигурност, които ще се прилагат за контрол на доставките на провизиите на борда. Тези мерки могат да включват:

- .1 инспекция на провизиите на борда;
- .2 предварителното уведомяване на състава на доставката, координатите на шофьора и регистрационният номер на превозното средство, и
- .3 претърсване на превозното средство за доставка.

16.41 Инспекцията на провизиите на борда може да се осъществи по един или друг, или по всички долупосочени начини:

.1 физически или визуален преглед, и

2 използването на апаратура за сканиране/детекция, на механични устройства или на кучета.

Второ ниво на сигурност

16.42 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя допълнителните мерки за сигурност, които ще се прилагат за засилване на контрола над доставките на провизии на борда. Тези мерки могат да включват:

.1 подробна инспекция на провизиите на борда;

.2 подробно претърсване на превозните средства за доставка;

.3 координация с персонала на кораба за пристъпване към проверка на поръчката спрямо документа за доставка преди влизането в пристанищното съоръжение, и

.4 ескорт на превозното средства за доставка във вътрешността на пристанищното съоръжение.

16.43 Подробната инспекция на провизиите на борда може да се извърши по един или друг, или по всички долупосочени начини:

.1 по-често и по-подробно претърсване на превозните средства за доставка;

2 по-често използване на апаратура за сканиране/детекция, на механични устройства или на кучета, и

.3 ограничение или забрана, наложена при влизането на провизиите на борда, ако няма да напускат пристанищното съоръжение след определен срок.

Трето ниво на сигурност

16.44 При трето ниво на сигурност пристанищното съоръжение следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени да действат при инцидент или при заплаха от произшествие свързано със сигурността. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) описва подробно мерките за сигурност, които могат да бъдат взети в пристанищното съоръжение в тясно сътрудничество с отговорните лица и с корабите, намиращи се в пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да включват подготовка за ограничаване или временна отмяна на доставките на провизии на борда на кораба в цялото или в част от пристанищното съоръжение.

Обработка на непридружените багажи

16.45 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя мерките за сигурност, които ще се прилагат за проверка дали непридружените багажи (т.е. багажите, включително и личните вещи, които не са придружени от пътника или от член на персонала на кораба в точката на инспекция или на претърсване) са идентифицирани и инспектирани чрез сканиране, включително претърсени, преди да се приемат в пристанищното съоръжение, и в зависимост от разпореденията, предвидени за складиране, преди да бъдат прехвърлени от пристанищното съоръжение към кораба. Не се предвижда тези багажи да бъдат подложени на инспекция чрез скенер и на борда на кораба, и в пристанищното съоръжение. В случай, че и двете са снабдени с пригодно оборудване, отговорно за инспекцията чрез сканиране е пристанищното съоръжение. От съществено значение е тясното сътрудничество с кораба и мерките следва да се вземат, за да се гарантира, че непридружените багажи са опаковани при пълна сигурност след инспекция чрез сканиране.

#### Първо ниво на сигурност

16.46 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да определя мерките за сигурност, които ще се прилагат при обработката на непридружените багажи, за да бъдат подложени на инспекция чрез сканиране или на претърсване до 100% от непридружените багажи, по-специално чрез рентген.

#### Второ ниво на сигурност

16.47 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да определя допълнителни мерки за сигурност, които да се прилагат при обработката на непридружени багажи, 100 % от които следва да преминат през рентгенов контрол.

#### Трето ниво на сигурност

16.48 Пристанищното съоръжение следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени да действат при инцидент или при заплаха от произшествие свързано с безопасността. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да описва подробно мерките за сигурност, които могат да бъдат взети в пристанищното съоръжение в тясно сътрудничество с отговорните лица и с корабите, намиращи се в пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да се състоят в:

- .1 подлагане на непридружените багажи на по-подробна инспекция чрез сканиране, като извършват, например, рентгенов контрол под поне два различни ъгъла;
- .2 подготовка за ограничаване или временна отмяна на операциите за опаковка на непридружените багажи, и
- .3 отказ да бъдат приети непридружените багажи в пристанищното съоръжение.

## Контрол на сигурността на пристанищното съоръжение

16.49 Организацията на сигурността на пристанищното съоръжение следва да предвижда средства за наблюдение на пристанищното съоръжение и неговите прилежащи зони по суша и вода постоянно, включително през нощта и през периоди на понижена видимост, както и зони с ограничен достъп във вътрешността на пристанищното съоръжение, наблюдение на корабите, намиращи се в пристанищното съоръжение, и на зоните около корабите. Тези средства за наблюдение могат да включват използването на:

- .1 осветителни системи;
- .2 охрана на сигурността, включително пеши, моторизирани и морски обходи, и
- .3 автоматични устройства за откриване на проникване и оборудване за наблюдение.

16.50. Когато се използват, автоматичните устройства за откриване на навлизане в зоната следва да се задействат звукова и/или зрителна система за тревога, намираща се на постоянно охранявано или наблюдавано място.

16.51 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) уточнява процедурите и оборудването, необходими при всяко ниво на сигурност, както и средствата за гарантиране, че оборудването за наблюдение може да работи постоянно, като се вземе предвид евентуалното отражение на метеорологичните условия или прекъсването на електрозахранването

### Първо ниво на сигурност

16.52 При първо ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя мерките за сигурност, които ще се прилагат и които могат да се състоят в комбинация от средства за осветяване, охрана по сигурността или оборудване за сигурност и за наблюдение, позволяващи на персонала, натоварен със сигурността на пристанищното съоръжение, да:

- .1 наблюдава сектора на пристанищното съоръжение като цяло, включително достъпа откъм суша и вода;
- .2 наблюдава точките за достъп, загражденията и зоните с ограничен достъп, и
- .3 наблюдава зоните и придвижването около корабите, които използват пристанищното съоръжение, включително и да изискват увеличаване на осветлението от страна на самия кораб.

### Второ ниво на сигурност

16.53 При второ ниво на сигурност планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя допълнителните мерки за сигурност, които се прилагат за засилване на средствата за контрол и наблюдение. Тези мерки могат да се състоят в:

.1 увеличаване на периметъра и интензивността на осветлението или използването на оборудване за наблюдение, включително доставянето на допълнително осветление и наблюдение;

.2 увеличаване на честотата на пешите, моторизирани и морски обходи, и

.3 определяне на допълнителен персонал за сигурност за пристъпване към наблюдение и обходи.

#### Трето ниво на сигурност

16.54 При трето ниво на сигурност пристанищното съоръжение следва да спазва инструкциите на лицата, натоварени да действат при инцидент или при заплахата от произшествие свързано със сигурността. Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) описва подробно мерките за сигурност, които могат да бъдат взети в пристанищното съоръжение в тясно сътрудничество с отговорните лица и с корабите, намиращи се в пристанищното съоръжение. Тези мерки могат да се състоят в:

.1 включване на цялото осветление във вътрешността на пристанищното съоръжение или осветяване на зоната около съоръжението;

.2 включване на цялото оборудване за наблюдение, което може да отчита дейностите във вътрешността или в близост до пристанищното съоръжение, и

.3 продължаване до максимум на периода, през който оборудването за наблюдение може да продължи да отчита.

#### Различия в нивата на сигурност

16.55 Плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) уточнява процедурите и мерките за сигурност, които следва да се изработят в пристанищното съоръжение, ако то прилага ниво на сигурност по-ниско от прилаганото на кораба.

#### Дейности, които не са визирани в кодекса

16.56 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) уточнява процедурите и мерките за сигурност, които следва да бъдат приложени в пристанищното съоръжение в случай на взаимодействие:

.1 с кораб, намиращ се в пристанище на държава, която не е договарящо правителство;

.2 с кораб, за който настоящият кодекс не се прилага, и

.3 със стационарни или плаващи платформи или стационарни или мобилни сондажни офшорни платформи.

## Декларации за сигурност

16.57 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) определя процедурите, които ще се следват, когато, по инструкция на договарящото правителство, планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) поиска декларация за сигурност, или когато е поискана от страна на кораба декларация за сигурност.

## Контрол, ревизия и изменение

16.58 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) посочва как офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) има намерение да провери поддръжката на ефикасността на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) и на процедурата, която ще се следва, за да изпита, да актуализира или да измени плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP).

16.59 Планът за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да се ревизира, ако офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) сметне това за необходимо. Освен това, той следва да се ревизира:

.1 ако оценката на сигурността на пристанищното съоръжение (PFSA) е изменена;

.2 ако в резултат на независим контрол на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) или на проверка от страна на правителство, на организацията по сигурността на пристанищното съоръжение бъдат открити слабости или се постави под въпрос доколко даден важен елемент от плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) е подходящ;

.3 в резултат на инцидент или на заплаха от произшествие свързано със сигурността, поставящ под заплаха пристанищното съоръжение, и

.4 в резултат на смяна на собствеността или на управлението на пристанищното съоръжение.

16.60 Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) може да препоръча подходящите изменения да бъдат внесени в одобрения план, вследствие на цялостна ревизия на плана. Измененията на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) относно:

.1 предложените изменения, които могат да изменят из основи изработените подобрения за гарантиране на сигурността на пристанищното съоръжение, и

.2 премахването, изменението или заменянето на постоянните заграждения, на оборудването и системите за сигурност и за наблюдение и т.н., които преди това са били оценени като основни за гарантиране на сигурността на пристанищното съоръжение;



следва да се предложат на договарящото правителство, одобрило първоначалния план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP), за проучване и одобрение. Това одобрение се дава от договарящото правителство или от негово име, с или без промяна в предложените изменения. По време на одобряването на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP), договарящото правителство посочва какви са процедурните или физически изменения, които следва да му се предоставят за одобрение.

Одобрение на плановете за сигурност на пристанищните съоръжения

16.61 Плановете за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) следва да се одобряват от компетентното договарящо правителство; то следва да предвиди подходящи процедури за:

- .1 предлагане на план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP);
- .2 проучване на плановете за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP);
- .3 одобрение на плановете за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP), с или без изменение;
- .4 проучване на измененията, предложени след одобрението, и
- .5 инспекции или контрол, чрез които се проверява дали одобреният план за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) остава подходящ.

На всички етапи, разпоредбите следва да се спазват, за да се гарантира поверителния характер на съдържанието на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP).

Декларация за съответствие на пристанищното съоръжение

16.62 Договарящото правителство, на територията на което се намира пристанищното съоръжение, може да издаде декларация за съответствие на пристанищното съоръжение (SoCPF), посочваща:

- .1 пристанищното съоръжение;
- .2 че пристанищното съоръжение отговаря на разпоредбите на глава XI-2 и от част А от кодекса;
- .3 периода на валидност на декларация за съответствие на пристанищното съоръжение (SoCPF), който следва да бъде уточнен от договарящите правителства, но не следва да надвишава пет години, и
- .4 разпоредбите, установени впоследствие за проверката от страна на договарящото правителство и потвърждението, че тези разпоредби се прилагат.

16.63 Декларацията за съответствие на пристанищно съоръжение следва да се изготви в съответствие с образаца, посочен в допълнението към настоящата част

на кодекса. Ако използваният език не е нито английски, нито испански, нито френски, договарящото се правителство може, ако сметне това за подходящо, да включи превод на един от тези езици.

## 17. ОФИЦЕР ПО СИГУРНОСТТА НА ПРИСТАНИЩНОТО СЪОРЪЖЕНИЕ

### Общи положения

17.1 В изключителни случаи, когато пред офицера по сигурността на кораба възникват въпроси относно валидността на документите за самоличност на лицата, желаещи да се качат на борда по официални причини, офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение може да му окаже съдействие.

17.2 Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение не следва да се натоварва с рутинно потвърждаване на самоличността на лицата, желаещи да се качват на борда на кораба.

Другите съответни допълнителни препоръки са изложени в параграфи 15, 16 и 18.

## 18. ОБУЧЕНИЕ, УПРАЖНЕНИЯ И ТРЕНИРОВКИ В ОБЛАСТТА НА СИГУРНОСТТА НА ПРИСТАНИЩНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ

### Подготовка

18.1 Офицерът по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) притежава познания и получава подготовка в някои или във всички долупосочени области, според целесъобразността:

- .1 администрирането на сигурността;
- .2 конвенции, препоръки, сборници с правила и съответните международни кодекси;
- .3 съответното национално законодателство и подзаконови уредби;
- .4 отговорност и функции на другите организации по сигурността на пристанищното съоръжение;
- .6 методи на посещение и инспекция на сигурността на кораба и на пристанищното съоръжение;
- .7 операции на кораби и на пристанища и условия за тези операции;
- .8 мерки за сигурност, прилагани на борда на кораба и в пристанищното съоръжение;
- .9 подготовка, провеждане и планиране на тревогата;

- .10 техники на обучение за подготовката в областта на сигурността, включително мерките и процедурите за сигурност;
- .11 обработка на поверителните сведения, свързани със сигурността, и съобщения, свързани със сигурността;
- .12 познаване на актуалните заплахи за сигурността и различните им форми;
- .13 разпознаване и откриване на оръжия и опасни вещества и устройства;
- .14 разпознаване на недискриминационна основа на характеристиките и поведенческите шаблони на лица, които има опасност да съставляват заплахата за сигурността;
- .15 похватите, използвани за заобикаляне на мерките за сигурност;
- .16 оборудване и системи за сигурност и ограниченията при използването им;
- .17 методите, които се спазват за проверките, инспекции, контрол и наблюдение;
- .18 методите на физическо претърсване и на необезпокоителна инспекция;
- .19 упражнения и тренировки в областта на сигурността, включително упражненията и тренировките с корабите, и
- .20 оценка на упражненията и тренировките в областта на сигурността.

18.2 Персоналът на пристанищното съоръжение, натоварен със специфични задачи в областта на сигурността, следва да притежава познания и да получи подготовка в някои или във всички долупосочени области, според целесъобразността:

- .1 познания за актуалните заплахи за сигурността и на различните им форми;
- .2 разпознаване и откриване на оръжия и на опасни вещества и устройства;
- .3 разпознаване на недискриминационна основа на характеристиките и поведенческите шаблони на лица, които има опасност да съставляват заплахата за сигурността;
- .4 похвати, използвани за заобикаляне на мерките за сигурност;
- .5 подготвяне на пътниците и на системите за контрол;
- .6 съобщения, свързани със сигурността;
- .7 функциониране на оборудването и на системите за сигурност;

.8 поставяне на изпитване, на калибриране и на поддръжка на оборудването и системите за сигурност;

.9 техники на инспекция, на контрол и на наблюдение;

.10 методи на физическо претърсване на хората, на личните вещи, на багажите, на товарите и на провизиите на борда.

18.3 Всички други членове на персонала на пристанищното съоръжение трябва да познават разпоредбите на плана за сигурност на пристанищното съоръжение (PFSP) и да познават в подробности някои или всички долупосочени области, според целесъобразността:

.1 обозначение и прилагане на различните нива на сигурност;

.2 идентификация и откриване на оръжия и опасни вещества и устройства;

.3 разпознаване на недискриминационна основа на характеристиките и поведенческите шаблони на лица, които има опасност да съставляват заплаха за сигурността, и

.4 похвати, използвани за заобикаляне на мерките за сигурност.

#### Упражнения и тренировки

18.4 Упражненията и тренировките имат за цел да гарантират, че персоналят на пристанищното съоръжение е компетентен за изпълнение на всички задачи, които са му поверени в областта на сигурността на всички нива на сигурност и за идентифициране на всяка нередност в системата за сигурност, която е необходимо да се отстрани.

18.5 За гарантиране на ефикасността на въвеждането в действие на разпоредбите на плана за сигурност на пристанищното съоръжение, упражненията следва да се осъществяват поне един път на три месеца, освен ако особени обстоятелства не изискват друго. Тези упражнения обхващат индивидуалните елементи на плана, каквито са заплахите за сигурността, изброени в параграф 15.11.

18.6 Различни типове упражнения, които могат да включват участието на офицери по сигурността на пристанищното съоръжение заедно с участието на служители от компетентните власти на договарящите правителства, офицерите по сигурността на компаниите или офицерите по сигурността на корабите, ако са на разположение, се осъществяват най-малко веднъж на всяка календарна година, като интервалът между упражненията не надвишава 18 месеца. Исканията за участие на офицери по сигурността на компаниите или офицери по сигурността на корабите в съвместни упражнения следва да отчитат възможните последици за кораба от гледна точка на сигурността и на работата. Тези упражнения следва да изпитват комуникациите, координацията, наличността на ресурсите и намесата. Тези упражнения могат:

.1 да бъдат провеждани в реални мащаби или при реални условия;

.2 да се състоят в теоретична симулация или семинар, или

.3 да бъдат комбинирани с други упражнения, каквито са упражненията по намеса при тревога или други упражнения от компетентността на държавата на пристанището.

## 19. ПРОВЕРКА НА КОРАБИТЕ И ИЗДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВА

Няма допълнителна препоръка

Допълнение към част Б

ДОПЪЛНЕНИЕ 1

Образец на декларация за сигурност между кораб и пристанищно съоръжение <sup>11</sup>

ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА СИГУРНОСТ

Наименование на кораба:

Пристанище на регистрация:

ММО номер:

Наименование на пристанище:

Тази декларация за сигурност е валидна от ..... до ....., за следните дейности

(да се посочат дейностите и свързаните с тях детайли /

при следните нива на сигурност -

Ниво(а) на сигурност за кораба:

Ниво(а) на сигурност за пристанище:

Пристанището и корабът се договарят за следните мерки за сигурност и отговорности, с цел гарантиране спазването на разпоредбите на част А от международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения.

Дейност	Добавянето на инициалите на офицер по сигурността на компанията (SSO) или офицер по сигурността на пристанищното съоръжение (PFSO) под тези колони показва, че действието ще бъде извършвано в съответствие с подходящ предварително одобрен план от	
	Пристанището:	Кораба:
Осигуряване на извършването на всички задължения по сигурността		

<sup>11</sup> Настоящият образец за декларация може да се използва за изготвяне на декларация за сигурност между кораб и пристанищно съоръжение. Ако декларацията за сигурност трябва да се изготви между два кораба, настоящият модел следва да се коригира.

Мониторинг на забранените за достъп зони с цел предоставяне достъп до тях само на упълномощения персонал		
Контрол на достъпа до пристанищното съоръжение		
Контрол на достъпа до кораба		
Мониторинг на пристанището, включително котвените стоянки и зоните около кораба		
Мониторинг на кораба, включително котвените стоянки и зоните около кораба		
Обработка на товари		
Доставка на корабните припаси		
Обработка на непридружен багаж		
Контрол върху качването на пътници и техни вещи		
Гарантиране на наличието на комуникация по въпросите за сигурността между кораба и пристанището		

Подписите върху настоящото споразумение удостоверяват, че мерките за сигурност и договореностите за кораба и пристанището са в съответствие с изискванията на глава XI-2 и част А от Кодекса, които ще се прилагат в съответствие с разпоредбите, определени в одобрения план или в споразумението към настоящата декларация.

Дата: ..... Място: .....

Подписано за и от името на

Пристанището:

Кораба:

*(Подпис на офицера по сигурността на пристанището)*

*(Подпис на капитана или офицера по сигурността на кораба)*

Име и длъжност на лицето, подписало документа

Име:

Име:

Длъжност:

Длъжност:

Информация за контакти

(да се попълни съобразно нуждите)

(телефонен номер или радио канал или използвани честоти)

За пристанището:	За кораба:
Пристанищното съоръжение	Капитан
Офицер по сигурността на пристанищното съоръжение	Офицер по сигурността на кораба
	Компания
	Офицер по сигурността на компанията



ДОПЪЛНЕНИЕ 2

Образец на декларация за съответствие

**ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРИСТАНИЩНО  
СЪОРЪЖЕНИЕ**

(Официален печат)

(Държава)

Декларация номер .....

Издадена по силата на разпоредбите на част Б от

**МЕЖДУНАРОДНИЯ КОДЕКС ЗА СИГУРНОСТ НА КОРАБИТЕ И  
ПРИСТАНИЩНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ (ISPS CODE)**

Правителство.....

(държава)

Име на пристанищното съоръжение .....

Адрес на пристанищното съоръжение .....

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че съответствието на настоящото пристанищно съоръжение с разпоредбите на глава XI-2 и на част А от Международния кодекс за сигурност на корабите и на пристанищните съоръжения (ISPS Code) е проверено и че настоящото пристанищно съоръжение се експлоатира в съответствие с одобрения план за сигурност на пристанищното съоръжение. Този план е одобрен за <посочват се видовете операции, видовете кораби или дейности или други съответни сведения>, изброени по-долу (ненужното се зачерква):

Пътнически кораб

Високоскоростен пътнически кораб

Високоскоростен товарен кораб

Кораб за насипни товари

Петролен танкер

Химикаловоз

Газовоз

Мобилна офшорна сондажна платформа

Товарен кораб, различен от горепосочените кораби

Настоящата декларация за съответствие е валидна до ....., при извършени проверки (така, както са посочени на обратната страна)

Издадено на .....

*(място на издаване на декларацията)*

Дата на издаване .....

.....  
*(Подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице, което издава декларацията)*

.....  
*(Печат или мокър печат, според случая, на органа, който издава декларацията)*

## УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ИЗВЪРШЕНИ ПРОВЕРКИ

Правителството на <да се посочи името на държавата> установи валидността на настоящата декларация за съответствие при <посочват се съответните подробни доказателства относно проверките (например, задължителни годишни или внезапни проверки)>.

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, ЧЕ по време на проверката, извършена съгласно параграф Б/16.624 на ISPS Code, е констатирано, че пристанищното съоръжение отговаря на съответните разпоредби на глава XI-2 от конвенцията и на част А от ISPS Code.

1-ва ПРОВЕРКА                      Подпис: .....  
(Подпис на упълномощено длъжностно лице )  
Място: .....  
Дата: .....

2-ра ПРОВЕРКА                      Подпис: .....  
(Подпис на упълномощено длъжностно лице )  
Място: .....  
Дата: .....

3-та ПРОВЕРКА                      Подпис: .....  
(Подпис на упълномощено длъжностно лице )  
Място: .....  
Дата: .....

4-та ПРОВЕРКА                      Подпис:.....  
(Подпис на упълномощено длъжностно лице)  
Място: .....  
Дата: .....

