

Офицер по охране судна

УДК341.225 STCW

Степаненко А. Г, Трубачев Ю. В., под общей редакцией Пипченко А. Н.

Офицер по охране судна: Учебное пособие / Перевод с английского языка Кириченко М. Ю. - Одесса, 2003. -218с.

Учебное пособие разработано в соответствии с программой курса «Офицер по охране судна» и содержит в качестве основного материала руководство, изложенное в части В ISPS Кодекса, касающееся защиты судна, когда оно находится в зоне портовых сооружений, а также требования части А ISPS Кодекса и основные Положения главы Х1-2 Международной Конвенции 501_А3 74 с поправками.

В учебном пособии рассмотрен ряд практических вопросов относительно способов обнаружения опасных веществ и устройств, проведения досмотров и обысков. Освещены психологические аспекты терроризма и методы защиты от пиратов.

Рассмотрено и одобрено Ученым Советом ОНМА протокол №8 от 24 апреля 2003 года и Ученым Советом ОМТЦ протокол №8 от 22 апреля 2003 года.

Рецензент доцент Пономаренко В. В.

Технический редактор Кириченко М. Ю.

Оглавление

Предисловие.....	6
1. Введение.....	8
2. Структура документа и содержание поправок к Конвенции SOLAS в главах XI-1 и XI-2.....	9
2.1. Глава XI-1.....	9
2.2. Глава XI-2.....	11
3. Международный Кодекс по охране судов и портовых сооружений (International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code).....	14
3.1. Обзор части А Кодекса ISPS.....	14
3.2. Дополнения к Конвенции ПДНВ согласно требованиям главы XI-2 SOLAS.....	16
3.3. Обзор части В Кодекса ISPS.....	18
4. Досмотры, обыски и методы обнаружения опасных веществ и устройств.....	18
4.1. Понятие об обыске и его сущность.....	18
4.2. Объекты и виды обыска.....	19
4.3. Обусловленность ситуации обыска.....	25
4.4. Системы тактических приемов обыска.....	27
4.5. Особенности выемки.....	29
4.6. Документирование результатов обыска и выемки.....	29
4.7. Инспектирование (персонала, багажа, груза).....	29
4.8. Распознавание оружия, опасных веществ и устройств.....	30
4.9. Признаки наличия огнестрельного оружия на человеке.....	31
4.10. Общие характеристики взрывчатых устройств и веществ.....	32
4.11. Самодельные и стандартные ВУ.....	34
4.12. Ловушки и сюрпризы взрывчатых устройств, их признаки.....	35
4.13. Способы обнаружения ВУ.....	37
4.14. Зажигательные вещества.....	38
5. Психологические аспекты терроризма.....	40
5.1. Предпосылки становления террориста как личности.....	40
5.2. Психологическая модель личности террориста.....	43
5.3. Участие женщин в террорах.....	46
5.4. Группы лиц, требующих особого внимания офицера по охране.....	48
5.5. Методы управления толпой.....	50
6. Защитные меры от пиратства.....	52
6.1. Общие сведения.....	52
6.2. Способы предотвращения пиратских нападений.....	54
6.3. Обычные меры предосторожности.....	55
6.4. Меры предосторожности на судне, в порту, на якорной стоянке.....	56
6.5. Порядок действий при обнаружении пиратов.....	57
6.6. Порядок действий при вторжении пиратов.....	58
6.7. Порядок действий после нападения и ухода пиратов с судна.....	58
7. Квалификационные требования и вопросы для самопроверки.....	59
7.1. Квалификационные требования.....	59
7.2. Вопросы для самопроверки.....	61
Заключение.....	66
8. приложения.....	67
8.1. Приложение 1.....	67
8.2. Приложение 2.....	81
8.3. Приложение 3. Часть В ISPS Кодекса Руководство в отношении Положений главы XI-2 Конвенции SOLAS и части А этого Кодекса.....	110
Оглавление приложения 3	
1. Введение.....	110
2. Определения.....	116
3. Применение.....	116
4. Ответственность Договаривающихся Правительств.....	117
5. Декларация об охране.....	131

6. Обязанности Компании.....	132
7. Охрана судна.....	133
8. Оценка по охране судна.....	133
9. План охраны судна.....	138
10. Записи.....	152
11. Офицер Компании по охране.....	152
12. Офицер судовой охраны.....	152
13. Подготовка, тревоги, и упражнения по охране судна.....	152
14. Охрана портового оборудования.....	155
15. Оценка охраны портовых средств.....	155
16. План охраны портовых средств.....	160
17. Офицер по охране портовых средств.....	178
18. Тренировки, учения, и упражнения для портовых средств.....	179
19. Проверка и сертификация судов.....	181
8.4. Приложение 4.	

Предисловие

В декабре 2002 года ИМО ратифицирован пакет изменений и дополнений к SOLAS в виде новой Главы XI-2 и Кодекса, состоящего из двух (А и В) частей - International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

Главной задачей этих документов является создание, в ответ на терроризм и пиратство, новой международной системы мер для повышения качества морской безопасности, благодаря которым суда и портовые сооружения смогут взаимодействовать для обнаружения и предотвращения действий, угрожающих безопасности в области морского транспорта.

Учитывая важность и неотложность проблемы, ИМО установило сжатые сроки - до 1 июля 2004 года все судоходные компании, суда и соответственно их персонал должны быть полностью подготовлены к выполнению международных требований; эта задача не может быть недооценена. Администрации флага сегодня активизируют и поощряют те компании и организации, которые осуществляют эффективные меры в отношении требований по охране судна и подготовки судовых офицеров в этом направлении.

В ряде стран разработаны и изданы руководства по охране судов и портовых сооружений, способствующих решению этой задачи. В настоящее время ИМО опубликован полностью ISPS Кодекс. Норвежской Ассоциацией судовладельцев опубликован Guide for performing Ship Security Assessment, а Международной палатой судоходства Guide to the ISPS Code, нацеленный на уровень судоходных компаний.

Европейским парламентом и Советом Европейского Союза разработан ряд предложений по усилению охраны судов и портовых сооружений, Brussels, 2. 5. 2003 COM (2003) 229 final, 2003/0089 (COD).

В США специальным циркуляром NVIC (Navigational and Vessel Inspection Circular) опубликовано руководство по проведению оценки и применению мер по охране судов, предназначенное в первую очередь для судовладельческих и судоходных компаний. В общем подходе руководство можно назвать универсальным, однако оно не учитывает специфические особенности каждого судна в отдельности (конструкция, маршрут, эксплуатация и т. д.). Тем не менее, приведенные в Приложении 4 материалы руководства будут полезны Ship Security Officer в решении ряда задач по охране судна.

Вышеуказанные и другие материалы положены в основу данного учебного пособия для подготовки судовых офицеров по одноименной программе Ship Security Officer.

Квалификационные требования, приведенные в разделе 7, одобрены 34-й Сессией подкомитета STCW при рассмотрении структуры и содержания ИМО - модели курса, который будет разработан в сентябре 2003 года и издан в июле 2004 года.

Авторскому коллективу пришлось приложить изрядные усилия по подбору материалов, комплектации и переводу ряда нормативных документов.

Большую благодарность за помощь в подборе материалов, полезные советы в процессе рецензирования авторы выражают профессору В. К. Голубеву, доцентам В. В. Пономаренко, Л. А. Позолотину и кдп А. А. Пономаренко. Особую признательность авторы выражают тренинг-офицеру компании «Кристалл Марина» Олегу Шеремету, постоянно оказывавшему помощь при постановке курса.

Следует отметить, что качество изложения не было бы достигнуто, если бы авторы не воспользовались помощью талантливого переводчика - Марии Кириченко и квалифицированных специалистов в области превентивных антитеррористических мер - капитану второго ранга Д. Д. Осадчуку и майору А. В. Осипчуку, написавших соответственно разделы 4 и 5 учебного пособия.

Книга выходит без претензий в отношении полноты изложения и ряда методологических аспектов. Она является первой в нашей стране по предмету Ship Security Officer и, вполне вероятно, будет переиздаваться авторами по мере необходимости.

Тем не менее, располагая в себе базисными нормативными документами ИМО по данной проблеме, а также рядом практических рекомендаций относительно обнаружения опасностей и защитных мер от пиратства, книга будет служить как учебным пособием на курсах, так и справочником на судне.

1. Введение

Организация Объединенных Наций (UNO) и Международная Морская Организация (ММО), начиная с 1947 года, постоянно уделяют внимание вопросам безопасности морского судоходства, в частности угрозам пиратства, терроризма, контрабанды наркотиков и оружия. Эти преступления продолжают оставаться и в наши дни серьезным злом, попирающим общепринятый принцип свободы морей и часто представляют угрозу миру в разных районах земного шара.

Начиная с Конвенции 1958 года об открытом море, в которой были даны определения терминов и рекомендаций по борьбе с пиратством, ООН и ММО уделяют все больше внимания созданию системы противодействия этим опасным явлениям.

Римская Конвенция ММО 1988 года «По борьбе с пиратством, терроризмом и другими противоправными актами на море» была ратифицирована Украиной в 1993 году.

Уже в 1996 году Центр Подготовки и Аттестации Плавсостава ОНМА по поручению Государственного Департамента Морского и Речного флота Украины включил в учебный план Курсов повышения квалификации командных кадров плавсостава специальный курс для подготовки специалистов по общей безопасности.

Римская Конвенция 1998 года была разработана и принята после ряда инцидентов с морскими судами, самым резонансным из которых был инцидент с Итальянским пассажирским судном «Achille Lauro» в 1983 году. В 1984 году 14-ая ассамблея ММО приняла резолюцию A.584(14) «О мерах по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов и безопасности их пассажиров и экипажей». В декабре 1985 года Генеральная Ассамблея ООН призвала ММО «изучить проблему терроризма на борту или против судов с целью выработки рекомендаций по соответствующим мерам».

В свете трагических событий 11 сентября 2001 года в США Генеральный секретарь ММО Вильям О'Нейл собрал совещание по вопросу пересмотра мер, уже принятых ММО для борьбы с актами насилия и преступности на море.

Результатом этой работы явилось утверждение на Дипломатической Конференции ММО (9-13 декабря 2002 года) поправок к Конвенции SOLAS и нового Кодекса по охране судов и портовых сооружений: "International Code for the security of ships and the port facilities" -(ISPS Code).

Этот Кодекс, также как и изменения Конвенции SOLAS, вступает в силу с 1 июля 2004 года.

Внесение поправок в SOLAS вызвало необходимость в изменении нумерации глав: Глава XI - "Special measures to enhance maritime safety" перенумерована в главу XI -1 с тем же названием; введена новая глава XI-2 под названием " Special measures to enhance maritime security " - (Специальные меры по усилению охраны на море) и приложение к ней в виде Кодекса ISPS.

Таким образом, морская безопасность стала официально подразделяться на две области - "Maritime safety", связанной с предотвращением аварий и ликвидацией их последствий и "Maritime security", - связанная с предотвращением незаконных актов, угрожающих безопасности судов.

В системе повышения квалификации морских офицеров по запросу судовладельцев в ответ на требования Кодекса ISM организован специальный курс подготовки под названием "ship safety Officer" (SSO) офицер по безопасности судна и, аналогично, в ответ на требования Кодекса ISPS - курс " Ship Security Officer " (SSO) - офицер по охране судна.

2. Структура документа и содержание поправок к Конвенции SOLAS в главах XI-1 и XI-2

2.1.ГлаваXI-1

Как отмечалось выше, Глава XI - «Специальные меры по повышению безопасности на море» перенумерована в одноименную главу XI-1 с внесением поправок к правилу 3 и добавлением нового правила 5.

В правиле 3 - Опознавательный номер судов - введено требование, обязывающее нанесение идентификационного номера на видных местах несмываемыми красками либо другим методом, обеспечивающим постоянное сохранение. Оговорен также размер надписи: цифры должны быть высотой не менее 200 мм.

Новое правило 5 – Continuous Synopsis Record (Непрерывная запись сведений) требует наличия на судне документа, издаваемого Администрацией флага судна, который должен содержать, как минимум, следующую информацию:

1. Название государства, чей флаг носит судно;
2. Дата регистрации судна этим государством;
3. Судовой опознавательный номер согласно правилу 3;
4. Название судна;
5. Порт приписки судна;
6. Имя зарегистрированного судовладельца и его адрес;
7. Имя зарегистрированного бербоутного фрахтователя и его адрес (если имеется);
8. Название компании, как определено в правиле IX/1, ее официальный адрес и адрес(а), откуда проводится управление безопасностью;
9. Наименования всех Классификационных обществ, под классом которых находится судно;
10. Наименование Администрации, или Договаривающегося правительства, или Признанной организации, которая выдала документ о соответствии ("Document of Compliance"), оговоренный в ISM-Code, компании-оператору судна, и название организации, проводившей аудиторскую проверку, на базе которой был выдан документ о соответствии, если это не одна и та же организация.

11. Наименование Администрации, Правительства или Признанной Организации, выдавшей судну "Safety Management Certificate", оговоренный в ISM-Code и название организации, проводившей аудит, на базе которого был выдан сертификат, если это не одна и та же организация.

12. Название Администрации, или правительства, или Признанной Организации по охране, которая выдала International Ship security Certificate - Международный Сертификат Охраняемости Судна - оговоренный в части А Кодекса ISPS, как определено правилами главы XI-2, судну и название организации, проводившей проверку на базе которой был выдан сертификат, если это не одна и та же организация.

13. Дата, указывающая срок истечения регистрации судна в данном государстве.

Все изменения в сведениях, касающихся вышеизложенных параграфов, должны вноситься в документ Continuous Synopsis Record так, чтобы обеспечить сохранность текущей информации и историю изменений. При наличии любых изменений Администрация должна вносить их в записи так быстро, как это практически возможно, но не позднее 3-х месяцев с момента даты изменения. Если Администрация не имеет возможности внести эти изменения в срок, она должна уполномочить Компанию или капитана внести эти изменения и без задержки информировать об этом Администрацию.

Записи в документе Continuous Synopsis Record должны быть на Английском, Французском или Испанском языках. Может быть проведен дополнительный перевод на язык Администрации флага судна.

Continuous Synopsis Record должен быть в форме, разработанной Организацией (ММО), и вестись согласно наставлений ММО. Любые записи в этом документе не должны быть изменены, стерты или уничтожены любым способом.

При смене государственного флага, судовладельца или оператора судна записи должны оставаться на борту.

При смене флага Администрация должна передать новой Администрации Государства копию записей, сделанных за время нахождения судна под флагом ее страны.

При переходе под флаг другого государства Администрация страны, принявшей судно, добавляет записи предыдущих стран к документу, выдаваемому судну, чтобы обеспечить непрерывную запись истории судна, предусмотренную этим правилом.

Документ Continuous Synopsis Record должен всегда быть на борту и предъявляться для инспекции в любое время.

2.2. Глава XI-2

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY - специальные меры по усилению охраны на море

Полное содержание этой главы, включающей 13 правил на английском языке, приводится в Приложении1 Ниже даются комментарии и перевод некоторых из них:

Правило -1 - Определения.

Содержит всего 16 определений, из которых 7 (bulk carrier, chemical tanker, gas carrier, high speed craft, oil tanker, company, mobile offshore drilling unit) являются общеизвестными, а следующие 9 - специфичными:

8 SHIP/PORT INTERFACE (взаимодействие судна с портом) - означает взаимные действия, когда судно прямо и непосредственно вовлечено в операции, включающие движение людей, грузов или продуктов с помощью портовых средств на судно или с судна.

9 PORT FACILITY (портовые сооружения) - это территория, определенная Правительством или назначенными властями, где имеют место взаимные действия между судном и портом (ship/port interface). Это включает районы такие, как якорные стоянки, причалы ожидания (отстоя) и подходы с моря, если это применимо.

10 SHIP TO SHIP ACTIVITY (действия между судами) - означает любые действия, не относящиеся к портовым средствам, которые включают передвижение грузов или персонала с одного судна на другое.

11 DESIGNATION AUTHORITYS (назначенный орган власти) - означает организацию или администрацию, определенную договаривающимся правительством, как ответственную за обеспечение применения положений этой главы в отношении безопасности сооружений и взаимодействий судно/порт со стороны портовых сооружений.

12 INTERANTIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) Code - означает Международный Кодекс по охране судов и портовых сооружений, состоящий из части А (положения которой должны рассматриваться как обязательные) и части В (положения которой должны рассматриваться как рекомендательные).

13 SECURITY INCIDENT (опасный инцидент) - означает любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающее безопасности судна, включая морские мобильные бурильные установки и высокоскоростные плавучие средства, или портовым сооружениям, или любым операциям судно/порт или судно/судно.

14 SECURITY LEVEL (уровень безопасности) - означает характеристику степени риска того, что может быть предпринята попытка опасного инцидента или он произойдет.

15 DECLARATION OF SECURITY (Декларация об охране) - означает соглашение, достигнутое между судном и либо портовым районом либо другим судном, в котором оговариваются какие меры охраны каждый из них будет применять и их взаимодействие.

16 RECOGNIZED SECURITY ORGANIZATION (Признанная организация по охране) - означает организацию с соответствующей компетентностью в области охраны и обладающую соответствующими знаниями судовых и портовых операций, уполномоченную проводить действия по оценке, или проверке, или утверждению, или сертифицированию, требуемые этой главой или частью А Кодекса 15P3.

Правило - 2 - Применение.

В этом правиле рассматриваются вопросы по применению Главы X1-2 к конкретным типам судов и к портовым сооружениям, занятым в международных перевозках, а также в параграфах 2,3,4 дается разъяснение о применении правительствами стран этих требований к портам на их территориях. Полный текст изложен в Приложении 1, на английском языке.

В правилах 3,4 и 5 излагаются соответственно: - Обязанности правительств Договаривающихся стран по отношению к охране (3), -Требования к Компаниям и Судам (4), - Специфическая ответственность компаний (5).

Правило 6 - Судовая система охранной сигнализации. ("Ship Security Alert System").

1 Все суда должны быть оснащены судовой системой охранной сигнализации как указано ниже:

1 Суда построенные 1 июля 2004 года или после этой даты;

2 Пассажирские суда, построенные до 1.07.2004, - не позднее первой проверки радиооборудования после 1.07.2004;

3 Танкера, химовозы, газовозы, балкеры и быстроходные суда свыше 500 БРТ, построенные до 01.07.2004, - не позднее первой инспекции радиооборудования после 01.07.2004; и

4 Другие грузовые суда 500 и более БРТ и подвижные буровые установки, построенные до 01.07.2004, - не позднее первой инспекции радиооборудования после 01.07.2006.

2 Судовая Система Охранной Сигнализации при включении должна:

1 Запустить и передать на берег сигнал опасности, содержащий наименование судна, его координаты и указание, что безопасность судна под угрозой или уже нарушена, в адрес компетентных властей, назначенных Администрацией, в число которых в этих обстоятельствах может включаться Компания;

2 Не подавать сигнал тревоги другим судам;

3 Не подавать сигнал тревоги на судне;

4 Продолжать передачу сигнала пока не будет выключена или остановлена.

3 Судовая Система Охранной Сигнализации должна:

1 Иметь возможность запуска с мостика и, по крайней мере, еще с одного места на судне; и

2 Соответствовать стандартам работы не ниже тех, которые установлены Организацией (ММО).

4 Места запуска Судовой Системы Охранной Сигнализации должны быть расположены таким образом, чтобы исключить запуск Системы по неосторожности.

Далее в правиле 6 в параграфах 5,6 и 7 излагаются требования к техническим параметрам и обязательным действиям стороны получившей информацию (Приложение 1).

Правило 7 - Угрозы судам.

Излагается обязанность правительств устанавливать уровень безопасности и передавать соответствующую информацию судам, обязанность правительств по установке пунктов для связи по вопросам безопасности и охраны, а также действия правительства при обнаружении нападения (Приложение 1).

Правило 8 - Полномочия капитана по вопросам безопасности и охраны.

В этом правиле (подобно 15М Кодексу) подчеркивается, что ни Компания, ни фрахтователь или другие лица не могут препятствовать капитану в принятии решения, которое по его профессиональному мнению необходимо для безопасности судна. Это включает отказ в допуске на судно лиц, либо приемке груза или личных вещей, включая контейнеры или транспортные средства.

Правило 9 - Контроль и меры соответствия.

Приводятся положения по организации контроля и применении возможных мер, которые могут приниматься к судам в случае несоответствия их требованиям Конвенции.

В правилах 10,11,12 и 13 приводятся, соответственно, требования к портовым сооружениям, положения об альтернативных соглашениях об охране, положения об эквивалентных мерах безопасности и требования к связи и информации (Приложение 1).

3. Международный Кодекс по охране судов и портовых сооружений (International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code)

Как уже отмечалось в Главе XI-2 (правило 1 п.12) ISPS Code содержит часть А - обязательные требования и часть В - рекомендации. Полное содержание части А приводится в Приложении 2 на английском языке, а содержание части В - в Приложении 3 на русском языке.

Обзор некоторых разделов части А Кодекса, касающихся требований к судовому офицеру по охране, а также дополнения к Кодексу STCW'95 в отношении несения вахты и требований к подготовке судового офицера по охране приводится ниже.

3.1. Обзор части А Кодекса ISPS

Эта часть Кодекса содержит 19 разделов. В первом разделе излагаются цели Кодекса.

Раздел 2 - «Определения» - содержит 11 определений, из которых три (такие как: .1 - Convention, . 2 - Regulation, . 3 - Chapter) являются общеизвестными, а остальные 8 приводятся ниже:

4 Ship Security Plan (План охраны судна) - означает план, составленный для обеспечения применения на борту судна мер, предназначенных для защиты персонала, груза, грузового транспорта и судовых запасов от риска опасного инцидента.

5 Port facility Security Plan (План охраны портовых сооружений) - означает план, составленный для обеспечения применения мер для защиты портовых сооружений и судов, персонала, грузов, грузового транспорта и судового снабжения, находящегося в порту при риске опасного инцидента.

6 Ship Security Officer (офицер по охране судна) - означает лицо на борту судна, подотчетное капитану, назначенное Компанией, как ответственное за охрану судна, включая применение и поддержание судового плана охраны и за связь с офицером охраны компании и офицерами охраны порта.

7 Company Security Officer (офицер Компании по охране) - означает лицо, назначенное компанией для обеспечения действий по проведению оценки безопасности судна, составлению судового плана охраны, представлению его на утверждение и дальнейшее применение и поддержание, а также для связи с офицерами охраны портов и офицерами по охране судов.

8 Port facility security Officer (офицер по охране портовых сооружений) - означает лицо, назначенное ответственным за создание, применение, пересмотр и поддержание плана по охране портовых сооружений и для связи с офицерами по охране судов и компаний.

9 Security Level 1 (Уровень охраны 1) - означает уровень, при котором минимальные соответствующие защитные и охранные меры поддерживаются все время, как нормальное эксплуатационное состояние.

10 Security Level 2 (Уровень охраны 2) - означает уровень, при котором соответствующие дополнительные меры защиты и охраны должны поддерживаться на период времени существования повышенного риска инцидента.

11 Security Level 3 (Уровень охраны 3) - означает уровень, при котором дальнейшие специфические защитные и охранные меры должны поддерживаться в течение ограниченного отрезка времени, когда имеется большая вероятность или угроза инцидента, хотя цель нападения может быть неизвестна.

Раздел 3 - Применение (повторяет положения правила 2, параграф 1 главы XI-2 SOLAS).

Раздел 4 Ответственность договаривающихся правительств.

В этом разделе, в частности излагается ответственность правительства за установление уровней безопасности (Security Level 1,2,3).

Разделы 5,6,7,8,9,10 и 11 содержат положения и требования соответственно: декларация об охране (5), обязанности компаний (6), охрана судна (7), оценка безопасности судна (8), судового плана охраны (9), ведение записей (10), офицер компании по охране (11). Полный текст разделов - в Приложении 2.

Раздел 12 - Офицер по охране судна.

Согласно требованию раздела 12 части А Кодекса ISPS офицер по охране (Ship Security Officer – SSO) должен быть назначен на каждом судне.

Обязанности и ответственность SSO должны включать, но не ограничиваются:

1.Проведение регулярных инспекций судна по безопасности для обеспечения поддержания соответствующих мер охраны;

2.Поддержание и внедрение судового плана охраны, включая изменения плана;

3.Координация вопросов охраны при обработке грузов и судового снабжения с судовым персоналом и офицерами по охране портовых сооружений;

4.Предложения по модификации судового плана охраны;

5.Доклады офицеру Компании по охране о любых недостатках и несоответствиях, обнаруженных во время внутреннего аудита, периодических осмотров, инспекции и проверок и применение корректирующих действий;

6. Усиление сознания безопасности и бдительности на борту судна;

7. Обеспечение проведения адекватных тренировок судового персонала согласно требований;

8. Доклады об опасных инцидентах;

9.Координация применения судового плана охраны с офицером Компании по охране и соответствующим офицером по охране портовых сооружений;

10. Обеспечение надлежащей работы оборудования по охране, его тестирование, калибровка, уход, если таковое имеется.

Офицер по охране судна должен иметь знания и пройти обучение с учетом руководства, изложенного в части В этого Кодекса.

Разделы с 13 по 19 излагают положения и требования в отношении:

13.Обучение, проведение учений и упражнений по охране судна;

1. Охрана портовых сооружений;
 2. Оценка безопасности портовых сооружений; -*
 3. План охраны портовых сооружений;
 4. Офицер по охране портовых сооружений;
 5. Обучение, проведение учений и упражнений по охране портовых сооружений;
 6. Освидетельствование и сертификация судов.
- Полный текст этих разделов - в Приложении 2.

3.2. Дополнения к Конвенции ПДНВ согласно требованиям главы XI-2 ЗОІ.А8

На 75 сессии Комитета по безопасности ИМО были приняты требования к квалификации SSO и на 76 сессии КБМ соответствующие изменения и добавления были внесены в Конвенцию STCW (по подготовке и сертификации моряков и несению вахты).

В частности, в статью о несении вахты при стоянке судна на якоре внесено требование несения вахты на мостике квалифицированным персоналом.

Предложен проект требований к компетенции судового офицера по охране, которые включают:

1. Развитие и поддержание судового плана охраны и соответствующих процедур по действиям в чрезвычайных ситуациях;
2. Оценка риска, угроз и уязвимости;
3. Методы физического обыска;
4. Привитие сознания безопасности и бдительности.

По этим четырем основным требованиям к компетентности предложено внести в Кодекс STCW требования к знаниям, пониманию и умению для судового офицера по охране:

1. • Знание обязанностей по охране - офицера Компании по охране (CSO), капитана, судового офицера по охране (SSO), экипажа и офицера по охране портовых сооружений;
 - Знание законов и правил регулирующих безопасность на мо-ре и на судне и соответствующих органов флага судна и страны порта для информирования в случае нарушения безопасности;
 - Знание элементов, которые составляют судовой план охраны и соответствующих процедур;
 - Знание непредвиденных обстоятельств по безопасности и ответных мер;
 - Методы управления толпой;
 - Знание уровней охраны и соответствующих готовностей и защитных мер для каждого уровня;
 - Знание мер безопасности и охраны по судну; ш Умение проводить регулярные инспекции судна по безопасности и внутренние аудиты;
 - Знание управления техническими средствами охраны;
 - Знание мер безопасности и охраны в порту и во время судовых операций;
2. • Знание методологии оценки риска, угроз и уязвимости;
 - Знание приемов обхода (обмана) применяемых мер охраны;
 - Распознавание по внешним признакам и особенностям поведения лиц, которые могут потенциально угрожать безопасности;
 - Распознавание и определение наличия оружия, опасных веществ и устройств;
 - Знание приемов обращения с конфиденциальной информацией по безопасности и соответствующих способов связи;
3. • Знание различных приемов, используемых для проведения физических обысков (персонала, багажа, груза и т.д.) и неконтактные методы проверок;
 - Проведение и координация досмотров;
 - Умение использовать оборудование и системы по безопасности и охране;
 - Проверка, калибровка и уход в море за оборудованием и системами;
4. • Знание приемов и техники инструктажа и обучения экипажа.

3.3. Обзор части В Кодекса ISPS

Часть В Кодекса ISPS представляет собой рекомендации по выполнению положений Главы XI-2 и требований части А этого Кодекса. Она имеет также как и глава XI-2 19 одноименных разделов, но в отличие от сжатых формулировок обязательной части, содержит развернутое

толкование и разъяснение каждого раздела, дает наставления по проведению оценки охраны судна и порта и составлению планов охраны для судна и для порта, а также по применению возможных мер охраны для каждого уровня охраны, устанавливаемого Правительством.

Полный текст части В на русском языке приведен в Приложении 3.

4. Досмотры, обыски и методы обнаружения опасных веществ и устройств

4.1. Понятие об обыске и его сущность

Главной целью обыска, как поисковой деятельности, является выявление источников доказательной и ориентировочной информации. Обыск имеет целью обнаружение наличия опасных веществ, устройств, оружия и наркотиков. Целью обыска может быть также поиск лиц, незаконно находящихся на борту судна, а также комплекс превентивных мер при изменении уровня безопасности на судах или портовых сооружениях. Дополнительной целью обыска может быть выявление и изъятие вещей и предметов исключённых из гражданского оборота, а также поиск имущества, обеспечения компенсации нанесённого ущерба в целях возможной конфискации. Обыск необходимо отличать от близких к нему административно-процессуальных или иных действий. Так, в соответствии со ст.30-32 Таможенного кодекса Украины, предусмотрен порядок проведения таможенного досмотра. При наличии достаточных оснований полагать, что гражданин перемещает через таможенную границу Украины предметы, перемещение которых через границу запрещено или ограничено, таможня имеет право произвести досмотр, а также передосмотр вещей со вскрытием багажа этого гражданина. Обыск отличается от других следственных действий, прежде всего своим поисковым характером.

Обыск - следственное действие, содержанием которого является принудительное обследование помещений, сооружений, отдельных граждан с целью отыскания и изъятия незаконно хранящегося оружия, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов, наркотических веществ и др. предметов, изъятых законом из обращения.

Обыск является составной частью дознавательного процесса на суде. В соответствии с действующим законодательством Украины (КТМ) функции органа дознания возлагаются на капитана. В своих действиях при совершении обыска, капитан либо лицо, назначенное им для проведения дознания, строго руководствуются Уголовно-процессуальным кодексом Украины. Составными частями дознания, проводимыми на судах являются: осмотр, выемка, освидетельствование, задержание и допрос подозреваемых, принятие необходимых оперативно-розыскных мер, в том числе с использованием видеозаписи, кино-фото съемки и звукозаписи в целях обнаружения предметов и лиц, угрожающих безопасности судна.

При обыске существует элемент принуждения, который заключается в том, что обследование помещений или др. объектов может быть осуществлено без согласия лица, в распоряжении которого эти объекты находятся.

Обыск обладает следующими особенностями:

- 1) конкретизированностью объектов поиска,
- 2) принадлежностью объектов поиска определённым лицам,
- 3) принудительным характером обследования в процессе поиска.

4.2. Объекты и виды обыска

Понятие обыска включает в себя две составляющие " объекты поиска" и "объекты обыска".

Объект поиска - это то, что необходимо отыскать, обнаружить. В ходе обыска такими объектами являются: холодное и огнестрельное оружие, взрывчатые вещества, зажигательные вещества, сильные яды, отравляющие вещества, радиоактивные вещества, наркотики и т.д.

Объекты обыска - это то, в отношении чего или кого осуществляется обследование.

Наиболее распространёнными объектами обыска являются:

1) определённые помещения

- а) специальные помещения (грузовые трюмы);
- б) служебные помещения (главных и вспомогательных механизмов, помещения для размещения палубных механизмов и механизмов судовых систем - румпельное отделение, станции углекислотного пожаротушения, рулевая рубка, радиорубка и т.д.);

- в) жилые помещения (каюты ком. состава, команды, обслуживающего персонала, пассажиров);
- г) общественные помещения (каюткампания, столовые комсостава и команды, спортзал, библиотека и т.д.);
- д) помещения бытового обслуживания;
- е) помещения пищеблока (камбузные);
- ж) санитарные помещения (прачечная, сушильня, гладильня и т.д.);
- з) помещения медицинского назначения;
- и) помещения судовых запасов и снабжения (провизионные кладовые, хозяйственные кладовые, шкиперские кладовые, штурманская и навигационные кладовые);

2) лица

- а) одежда, обувь и др. носильные вещи;
- б) тело живого человека;

В зависимости от характера объектов обыска различают: обыск помещений, обыск участков, обыск транспортных средств, личный обыск.

В зависимости от характера объектов поиска выделяют обыск, направленный на обнаружение людей, оружия, взрывчатых и зажигательных веществ, радиоактивных веществ, химических веществ, наркотических средств.

Обыск можно различать в зависимости от принципов повторности (первичный и повторный), и принципа одновременности (одиночный, групповой).

Обыск помещений предполагает принудительное обследование всех помещений, находящихся в ведении юридический или физических лиц, если там могут находиться объекты поиска. Обыск помещений предполагает изучение и анализ конструктивных узлов судов и портовых сооружений, жилых подсобных помещений. Рекомендуются начинать обыск с наиболее трудных участков помещения, производить поиски вначале в нежилых, а затем в жилых помещениях, осуществлять обыск от входа в любое помещение. На судах с носовой части к корме, от верхних палуб к трюмам. При обыске жилых помещений необходимо обследовать предметы обстановки. Проверяя предметы мебели, следует вначале подвергать обследованию содержащиеся в них предметы, а за тем и сами предметы обстановки. Необходимо осмотреть: вентиляционные отверстия, фальшпотолки, естественные пустоты в переборках прикрытые картинами, календарями и другими навесными предметами участки стен, все пазы, щели, днища, измерить и сравнить все внутренние и внешние габариты осматриваемых предметов.

При обыске служебных помещений, поисковые действия необходимо начинать с рабочего места обыскиваемого. В первую очередь осматривается рабочий стол, сейфы, шкафы. Тайников в служебных помещениях как правило не делают, но предметы маскируют, закладывают книгами, папками, инвентарём и т.д. Такая маскировка создаёт труднодоступность предмета поиска. При обыске портовых сооружений существует необходимость в обследовании отдельных узлов зданий или сооружений. К последним относятся: подвалы, чердаки, лестницы, междуэтажные перекрытия, стены и перегородки, санитарно-технические узлы и коммуникации. При обследовании конструктивных узлов здания, необходимо обращать внимание на предметы, не предусмотренные проектом, отсутствие отдельных деталей, повреждения паутины, отсутствие пыли в каком-либо месте при общей запыленности помещения, наличие скученности следов в каком-либо месте.

Обследование судов отличается трудоёмкостью поисков. Обследование необходимо осуществлять планомерно и в определенной последовательности, на верхней палубе тщательно осматривают спасательные средства, вспомогательные механизмы и т.д., в грузовых отсеках конструктивные элементы, перекрытия, обращая внимание на отдельно лежащие предметы: в обёртках, кулках, обрезки труб, куски изоляционной ленты и проводов, металлические шарики, гвозди, металлические осколки, струны. При личных досмотрах обращать внимание на: продукты в жестяных банках, дезодоранты (возможно наличие как взрывных устройств (ВУ) так и газов), прямоугольные куски мыла (жёлтого и коричневого цвета), хлебобулочные изделия, косметички, аудио и видео аппаратуру (просить продемонстрировать их функционирование). Вас должно насторожить, если во время обработки груза на причале, либо на борту судна происходит словесная перепалка, драка, возгорание и т.д., (все, что может отвлечь Ваше внимание). Скорей всего, в данный момент возможен пронос на судно запрещенных предметов или подготавливается акт захвата либо хищения, причем акция будет проводится на плохо просматриваемом Вами участке). В данном

случае, не утрачивая бдительности и не ослабляя внимания, принять меры к ликвидации источника опасности на борту судна.

Личный обыск - это принудительное обследование тела живого человека, его одежды, обуви и др. предметов. Личный обыск производится в соответствии с требованиями ст.117 УПК. При личном обыске необходимо предусмотреть возможность оказания обыскиваемым сопротивления, поэтому необходимо соблюдать определённые правила, обеспечивающие безопасность. В частности, существует ряд признаков, по которым можно определить наличие у человека запрещенных предметов:

а) внутреннее напряжение, зажатость в позах и движениях, стремление опереться или прислониться к чему-либо, скрещенные лодыжки у сидящего, предельно сцепленные между собой руки, излишне частое сбивание пепла с горячей сигареты;

б) изменение тембра голоса, форсирование звука, внезапные спазмы гортани, скрип зубами, заикание, несоответствующий моменту хохот, постоянное перебивание других;

в) увеличение числа шаблонных фраз, высказываемых быстрее, чем обычно, пренебрежение речевыми паузами, использование в речи с ласкательными и уменьшительными суффиксами.

Обыскиваемого нужно поставить лицом к стене или под углом 45° с широко раздвинутыми ногами и руками. Такое положение уменьшает устойчивость обыскиваемого.

Личный обыск рекомендуется проводить в определенной последовательности - "сверху вниз". Вначале обследуют головной убор, затем одежду (пальто, платье пиджак, брюки, и т.п.), обувь. Отдельные предметы одежды снимаются с целью обследования нательного белья и других принадлежностей. Особое внимание должно обращать на содержимое карманов, швы одежды, подкладку пальто или пиджака, каблуки обуви. Обследование тела обыскиваемого целесообразно проводить в присутствии врача или фельдшера. Обыск производится однополыми лицами в специально отведенных для этого помещениях. Обращать особое внимание на естественные отверстия в человеческом теле (ротовая полость - к зубам могут крепиться нитки, а сам предмет находится в желудке, анальное отверстие). Непосредственно обыск должны проводить как минимум два лица, причём один обыскивает, другой наблюдает за поведением обыскиваемого, предохраняя от акта внезапной агрессии. Обыскиваемый склонен к агрессивным действиям, если наличествуют следующие признаки поведения: отодвигание от партнера, сжимание кулаков при скрещенных руках, отклонение своей головы назад и обрывание чужой речи, пристальный или настойчивый взгляд в глаза с резко уменьшенными зрачками, в возможном варианте смотрят искоса при опущенных бровях, лоб нахмурен, уголки губ опущены.

Повторный обыск имеет место в тех случаях, когда первичный обыск был проведён в неблагоприятных условиях или когда остались необследованными (недостаточно тщательно обследованными) отдельные участки помещений.

Групповой обыск - это несколько одновременных обысков, которые осуществляются по одной ориентировке у разных лиц, в разных местах. Производство группового обыска отличается следующей спецификой:

- 1) одновременно работает несколько представителей службы охраны;
- 2) реально существует несколько объектов обыска;
- 3) имеет место единое руководство по производству обыска нескольких объектов;
- 4) существует единство времени начала обысков на всех объектах;
- 5) предложен единый план производства обыска;
- 6) определены средства связи между участниками обыска и порядок обмена информации между ними.

В процессе группового обыска могут составляться различные схемы, в частности схемы преступных связей, схемы взаимодействия, схемы родственных связей подозреваемых лиц.

Краткая инструкция поисковой команде по обнаружению ВУ на объекте (судно, портовые сооружения):

1) При поиске ВУ команда должна пользоваться разработанным на такой случай планом. Следует попытаться определить могло ли ВУ быть заложено одним из посетителей или могло бы быть доставлено вместе с последней поставкой.

2) Передвигаться по палубе и по помещениям медленно, опасаясь ловушек. Они могут срабатывать от натянутой проволоки или вибро-выключателей при нажатии или могут быть установлены в двери. Никто не должен ничего трогать, если что-то похожее лежит не на своём обычном месте, а наоборот необходимо просто отметить это место для группы обезвреживания. Поисковая команда должна быть очень внимательна ко всему, что было недавно сдвинуто с места.

По возможности открыть все люки, окна, иллюминаторы для уменьшения разрушений в случае взрыва.

3) Не кучковаться, члены поисковой команды должны рассредоточиться для того, чтобы свести к минимуму поражение людей в случае детонации ВУ одним из членов команды. Они должны работать в разных комнатах не более 2-х человек в одной комнате.

4) Прислушивайтесь, как правило, взрывные механизмы имеют часовой механизм. Для поисковиков очень важным является слух. Они должны стараться отсеивать все посторонние шумы и пытаться уловить тиканье часов.

5) Начинайте с периметра. Поисковые команды должны начинать поиск от стен и двигаться к центру комнаты. Они должны начинать с противоположных концов комнаты и двигаться в направлении друг друга.

6) Проверяйте под столами. Ищите бомбы под столами и стульями, где они могут быть приклеены скотчем с обратной стороны. Проверьте все стулья на предмет надрывов и бугры на мягких подкладках.

7) Все ключи от шкафов, столов и ящиков должны быть в наличии.

8) Проверьте подвесные потолки. Если в комнате имеется подвесной потолок, возможно, вам придется проверить пространство над ним. Особое внимание уделяйте признакам, указывающим на перемещение панелей и звукоизоляционных плиток, которые лежат не плотно. Проверьте проводку и трубопроводы. Ищите следы инструмента на воздухопроводах, электрораспределительных щитах. Они могут оказаться признаками вскрытия этих коммуникаций.

9) Проверьте лифтовые шахты. Лифтовые шахты оканчиваются под самым нижним этажом. Они должны быть проверены. Для этого один из сотрудников охраны должен залезть на кабину лифта и продвигаясь каждый раз на один этаж, проверить все этажи, освещая все фонарем. Он также должен проверить противовесы при их движении вниз и лебедку лифта.

10) Предполагайте самое худшее. Никогда не думайте, что установлено только одно взрывное устройство. Если вы обнаружили одно устройство, не останавливайте поиски до тех пор, пока не будет проверен полностью весь объект.

11) Помечайте проверенные участки. Это предупредит повторное прохождение по одному и тому же месту.

12) Делайте частые передышки. Поисковые группы должны делать передышки в работе. Поиск бомбы - это утомительная и напряженная работа и требует постоянного напряжения. Если поиск продолжается долго и без остановок для отдыха, вполне возможно, что они пропустят или просто не распознают взрывное устройство, когда увидят его.

13) Выключите портативные радиостанции. Это предотвратит срабатывание взрывного устройства от радиосигнала.

14) Взрывоподавляющее покрывало. Если вы обнаружите бомбу или подозрительный предмет, очень осторожно накройте его взрывоподавляющим покрывалом, изготовленным из специального защитного материала. В таком положении оно должно оставаться до тех пор, пока не придет команда обезвреживания. Если бомба взорвется, это покрывало сократит разлет осколков и значительно уменьшит эффект взрыва, если только это не будет взрывное устройство большой мощности. Вы можете защитить ценное оборудование, находящееся рядом мешками с песком и противопожарной пеной. Тем не менее, никогда не забывайте, что любой твердый предмет, лежащий рядом со взрывным устройством в случае взрыва превратится в снаряд или, еще хуже, если он разлетится на мелкие осколки.

15) Двигайте бомбу только в случае крайней необходимости. Если по какой то чрезвычайной необходимости вы посчитаете, что бомбу нужно передвинуть, например, от двери или подальше от незаменимого оборудования, делайте это правильно. Не поднимайте взрывное устройство. Прикрепите веревку или твердый нейлоновый шнур к предмету при помощи клейкой ленты. Затем отойдите как можно дальше от бомбы, и осторожно оттащите ее от критической зоны, все время, сохраняя безопасное расстояние между вами и взрывоопасным предметом.

4.3. Обусловленность ситуации обыска

Тактика обыска рассматривается по пяти основным вопросам:

- 1) что или кого искать;
- 2) у кого искать;

- 3) где искать;
- 4) когда искать;
- 5) как искать

Реализация тактических приёмов обыска требует рассмотрения их ситуационной обусловленности, изучения повторяемости и типичности ситуаций. Знание типовых ситуаций позволяет не только предусмотреть их возникновение в соответствующих условиях, но и выбрать оптимальную тактику.

Обыск, как правило, происходит в конфликтной ситуации. Однако проведение обыска может характеризоваться и бесконфликтностью ситуации, например производство обыска в отсутствие обыскиваемого или при добровольной выдаче предмета поиска.

Разделение ситуаций обыска на конфликтные и бесконфликтные имеет слишком широкий диапазон направленности. Избрание же соответствующей тактики обыска, оптимальное использование тактических приёмов предполагает дифференцированный подход к ситуативности обыска.

В зависимости от присутствия или отсутствия обыскиваемого могут быть выделены две ситуации:

- 1) осуществление обыска в ситуации присутствия обыскиваемого;
- 2) осуществление обыска в ситуации его отсутствия.

В зависимости от отношения обыскиваемого к предложению выдать искомые предметы, возможно выделить:

- 1) ситуацию обыска при добровольной выдаче;
- 2) ситуацию обыска при отказе от добровольной выдачи.

Ситуация добровольной выдачи ещё не означает того, что обыск этим может быть завершён. Добровольная выдача иногда связана со стремлением: а) выдачей части компрометирующих материалов воспрепятствовать обнаружению основной, более важной части; б) выдачей требуемых предметов или документов предотвратить изъятие значительных сумм денег, наркотиков и т.п.

В зависимости от отношения обыскиваемого к производимому обыску могут быть выделены:

- 1) ситуация активного противодействия (обыскиваемый своими действиями пытается помешать производству обыска, проявляет истерические реакции, высказывает оскорбления);
- 2) ситуация нейтрального поведения обыскиваемого и его отказ от общения (когда обыскиваемый показывает своё безразличие или пренебрежение к происходящему, демонстрирует явный отказ от диалога с ним, не желает разговаривать, отвечать на вопросы);
- 3) ситуация оказания помощи при осуществлении поисковых действий (когда обыскиваемый пытается содействовать в поисках или имитирует активную помощь).

Ситуации обыска могут быть дифференцированы в зависимости от предполагаемого способа хранения предмета поиска:

- 1) предмет хранится без специальной маскировки (находится в ящике письменного стола или сейфе);
- 2) видоизменен (разобран на трудно узнаваемые составляющие и элементы);
- 3) сокрыт в специальных тайниках или иных субъективно недоступных местах (выбор способа сокрытия не является полностью свободным, он детерминирован рядом факторов, обстоятельств, в том числе и обстановкой помещения).

При отказе от добровольной выдачи искомых объектов имеет место переход в два блока ситуаций:

- 1) блок ситуаций, отражающий отношения обыскиваемого к производимому обыску (ситуация активного противодействия; ситуация нейтрального поведения; ситуация оказания помощи);
- 2) блок ситуаций, отражающий предполагаемый способ хранения предмета поиска (предмет хранится без специальной маскировки; предмет поиска видоизменён; предмет поиска сокрыт в специальных тайниках или иных субъективно недоступных местах).

Применительно к каждому блоку ситуаций предполагаются и два рода систем **тактических приёмов**:

- 1) связанные со взаимодействием с обыскиваемым (система тактических приёмов, направленная на устранение активного противодействия обыскиваемого; система тактических приёмов, направленная на стимулирование его общения с представителем службы безопасности;

система тактических приемов, направленная на получение поисковой информации от обыскиваемого);

2) связанные со взаимодействием с материальными объектами (система тактических приемов, направленная на поиск объектов, хранящихся без специальной маскировки, направленная на поиск видеоизмененных предметов, направленная на поиск предметов сокрытых в специальных тайниках или иных субъективно недоступных местах).

4.4. Системы тактических приемов обыска

Системы тактических приемов обыска выполняют разнообразные функции (диагностические, познавательные, психологического воздействия), они позволяют определить необходимость поисков, оказать воздействие на обыскиваемое лицо, получить от него необходимую информацию, избрать направление поисков и обнаружить искомые объекты. Системы тактических приемов предполагают их определенное содержание и структуру, целесообразность элементов, логическую последовательность действий. Существует несколько систем тактических приемов:

Система тактических приемов, направленная на стимулирование общения с представителем службы безопасности, включает:

- 1) разъяснение цели и необходимости обыска;
- 2) постановку нейтральных вопросов;
- 3) вовлечение обыскиваемого в деятельность офицера по охране судна;
- 4) словесную разведку.

Тактический прием системы, заключающийся в разъяснении цели и необходимости обыска, предполагает раскрытие причин визита, важности обнаружения искомых объектов, связи обыскиваемого с предметом поиска. Указанный прием оказывает воздействие на обыскиваемого, побуждает его к аргументации отсутствия у него искомого.

Преодолению отказа от общения способствует и постановка нейтральных вопросов, не связанных с предметом обыска. Ответы на такие вопросы ни к чему не обязывают респондента и вместе с тем способствуют его включению в общение.

Эффективным способом устранения конфликтных отношений является вовлечение обыскиваемого в деятельность представителей службы безопасности. Такой прием состоит в предложении оказать техническую помощь. (Открыть ящик, сейф, чемодан и т.д.)

Функцию преодоления отказа от общения в процессе обыска выполняет также тактический прием, именуемый словесной разведкой. Такой прием имеет силу косвенного внушения. Обращение идет не к обыскиваемому, а к иным участникам обыска (специалистам, понятым) с определенными указаниями и предложениями: о целесообразности поисков в том или ином месте, о возможностях использования технических средств. Использование словесной разведки позволяет не только диагностировать отношение обыскиваемого к происходящему, но и возбуждать интерес к общению. Обыскиваемый может отказаться от занятой нейтральной позиции и предпринять попытки вербального взаимодействия.

Важное значение имеют системы тактических приемов обыска, связанные со взаимодействием с материальными объектами. Характер их направленности основан на вероятностном суждении о способе хранения предмета поиска.

Так, система тактических приемов, направленная на поиск объектов, хранящихся без специальной маскировки включает:

- 1) анализ обстановки места обыска с целью определения мест естественного хранения предметов поиска;
- 2) анализ обнаруженных объектов в местах их естественного хранения;
- 3) сопоставление обнаруженного объекта с признаками искомого.

Особый интерес представляет поиск объектов сокрытых в специальных тайниках. Нужно иметь ввиду, что преступники часто прибегают к изощренным способам сокрытия уличающих предметов, стремятся их тщательно замаскировать и затруднить доступ к ним.

Система тактических приемов, направленная на поиск объектов, сокрытых в специальных тайниках или иных субъективно недоступных местах, включает:

- 1) анализ признаков предмета поиска;
- 2) сопоставление предметов поиска с различными объектами места обыска;
- 3) ориентация на профессиональные или иные навыки обыскиваемого при определении места сокрытия;

- 4) использование возможностей типовых аналогов;
- 5) анализ отдельных участков помещений, мебели и др. объектов с целью установления демаскирующих признаков;
- 6) сопоставление одинаковых предметов между собой.

Предложенные приемы предусматривают необходимость их краткой интерпретации. Анализ предмета поиска состоит в том, чтобы определить (или предположить) возможные его свойства и другие особенности (размер, вес, объем). Важное значение имеет и уяснение такой особенности предмета, как его делимость или неделимость.

Следующим приемом системы выступает сопоставление предмета поиска с различными объектами места обыска. Такой прием позволяет установить наиболее вероятные места хранения искомого и исключить неподходящие. Характер тайника зависит от свойств скрываемых объектов, склонностей прячущего.

Важное место занимает и такой тактический прием системы, как анализ отдельных участков помещения, мебели, и т.п. объектов с целью установления демаскирующих признаков. Их характер зависит от конкретных условий, в которых действовал прячущий, от особенностей укрытия.

В закрытых помещениях место укрытия выдает различие в окраске предметов, не состыковке перекрытий, характерные пометки и др. Тактическим приемом является также сопоставление одинаковых предметов между собой. Сопоставление позволяет выявить различия между однородными предметами.

4.5. Особенности выемки

Выемка - это самостоятельное следственное действие, которое проводится в случаях необходимости изъятия только определенных предметов (ВВ, наркотических веществ, оружия и т.п.), когда точно известно где, и у кого они находятся.

Выемка производится в присутствии двух понятых. О проведении выемки составляется протокол, копия вручается лицу, у которого произведена выемка.

Выемка может производиться в принудительном порядке. В соответствии со ст. 183 УПК, в случае отказа выполнить требования ОпоОС, выемка производится в принудительном порядке.

4.6. Документирование результатов обыска и выемки

О проведении обыска или выемки составляется протокол, являющийся источником доказательств. Он состоит из 3 частей (вводной, описательной, заключительной).

Во вводной отмечается, когда, где, кем, на каком основании, у кого и в присутствии кого проведен обыск или выемка.

Описательная часть содержит сведения об объектах поиска, условиях их хранения и способах маскировки. В случае обнаружения тайника подробно описывается его внешний вид. Указываются общие и частные признаки предметов (название, размер, форма и т.п.)

В протоколе указывается в каком именно месте и при каких обстоятельствах обнаружены те или иные предметы, описываются условия их хранения.

В заключительной части отмечается, какие предметы изъяты, как они упакованы и опечатаны, кому и что передано на хранение. При наличии заявлений присутствующих их заносят в эту часть.

Протокол составляется в 2-х экземплярах. Второй экземпляр вручается лицу, у которого были произведены выемка или обыск. Протокол подписывается ОпоОС или капитаном и лицом, у которого производилась выемка и присутствовавшими приглашенными лицами.

4.7. Инспектирование (персонала, багажа, груза)

В практике досмотров и проверок персонала, багажа, грузов, при любых уровнях безопасности на судах и портовых сооружениях, применяется бесконтактный способ инспектирования данных объектов.

К ним относятся все технические средства обеспечения безопасности. Это: устройства фото-видео-аудио наблюдения, металлоискатели, детекторы ВВ, металлодетекторы, инфракрасные датчики, системы контроля доступа.

Видео наблюдение может обнаружить источник опасности, находящийся ещё на достаточно большом расстоянии от объекта охраны, например, с помощью высококачественных интегрированных систем видеонаблюдения фирмы Panasonic WV-BS500 ч/б, WV-CS600 цветная.

Инфракрасные датчики подадут сигнал тревоги при нарушении охраняемого контура. Например, детектор инфракрасный с многоуровневой фильтрацией (IR 130 Plus Alarmcom, Швейцария).

Существуют различные детекторные устройства для обнаружения взрывчатых веществ. Приборы для поиска взрывных устройств, которые могут определить следы оксида азота, - это наиболее современные приспособления. Металлоискатели также удобны, потому что взрывное устройство практически невозможно сделать без какого-нибудь металлического элемента. Детонаторы обычно имеют металлический корпус, а электрозапалы и ударники также сделаны из металла. Металлоискатели, однако, очень часто дают ложные сигналы. Пакеты, содержащие бумаги, скрепленные скрепками или документы с металлическими застёжками, почти всегда провоцируют срабатывание металлоискателя. Поэтому их требуется проверять. В настоящее время некоторые компании производят достаточно надежные настольные детекторы взрывных устройств, которые могут использоваться для проверки поступающей корреспонденции.

Портативные металлоискатели, металлодетекторы обнаруживают металлические предметы, проносимые людьми или в багаже, в посылках, в бандеролях.

Детекторы ВВ обеспечивают поиск следов ВВ, их паров, поиск наркотических средств без нарушения целостности багажа, почты, машин, контейнеров.

4.8. Распознавание оружия, опасных веществ и устройств

Вряд ли какое судно - будь то сухогруз, пассажирский лайнер или танкер чувствует себя в безопасности, бороздя морские просторы Юго-Восточной Азии (Малакский пролив, Индонезия, Филиппины); Южно-Китайского моря; западной Африки (Нигерия, Сенегал, Ангола, Гана); Индийского океана, восточной Африки (Индия Шри-Ланка, Бангладеш, Сомали, Танзания); Южной Америки и Карибского моря (Бразилия, Колумбия, Венесуэла, Эквадор, Никарагуа, Гайана). И на это есть все основания. На оживленных морских трассах, в поисках богатых трофеев постоянно рыщут лодки-фантомы без определенного места прописки. Так называют корабли, на которых промышляют современные пираты. В последнее время не только увеличилось количество ограблений судов, но и резко возросло число человеческих жертв. "Раньше в погоне за лёгкой наживой пираты редко убивали членов экипажа", - говорит представитель ММБ - "теперь же бандиты не довольствуются одними кражами и грабежами, они жестоко расправляются с моряками". Если в 1999 году корсары убили 3-х человек, то в 2000 году - уже 72-х. Еще 99 человек получили ранения, а 26 до сих пор числятся пропавшими без вести. И сопротивляться им, как утверждают пострадавшие, бесполезно. Нынешние роджеры вооружены не только острыми, как бритва огромными тесаками-мачете, но и пистолетами, автоматами, гранатометами. На их вооружении состоят современные быстроходные катера с малокалиберными орудиями, подводные лодки "малютки", взрывчатые и химические вещества промышленного и самодельного изготовления.

Распознавание и обнаружение ВВ и оружия - это более чем просто физический акт извлечения пакета, содержащего ВВ. Это ответственная программа предупредительных мер и чрезвычайных процедур, направленных на обеспечение безопасности судов и портовых сооружений. Предупредительные меры, предпринимаемые службой безопасности, могут ограничить уязвимость объекта охраны от возможного взрыва, захвата как судна так и заложников, что в свою очередь может привести к тому, что террористические и пиратские группировки будут искать себе цель полегче. Предупредительные меры помогут СБ определить возможное ВУ до того как оно взорвётся, предупредить попадание на борт судна и к портовым сооружениям лиц как с огнестрельным, так и с холодным оружием, ВВ, ВУ, хим. веществами и т.д.

4.9. Признаки наличия огнестрельного оружия на человеке

Без металлодетектора и металлоискателя трудно обнаружить визуально наличие на теле человека огнестрельного и холодного оружия. Однако на практике не просто спрятать оружие под одеждой так, чтобы не было бы видно ни малейших следов.

Косвенными признаками определения наличия скрытого оружия являются:

- явная, недвусмысленная округлость застегнутого пиджака.
- неестественно высоко вздернутые штанины.
- наличие на человеке одежды, не соответствующей времени года (наличие плаща в солнечную и безоблачную погоду).

Косвенными, но не столь явными, могут быть незначительные рефлекторные движения, стремление не поднимать рук вверх, мимика лица (напряженность, человек прячет глаза, уводит взгляд).

В данном случае следует, соблюдая все меры безопасности, спровоцировать движение, которое проявит скрываемый предмет (попросить наклониться и что-то подписать, если оружие находится за спиной, достать что-либо находящееся выше головы, если оружие находится на животе или подмышками).

4.10. Общие характеристики взрывчатых устройств и веществ

Взрывные устройства являются одним из видов оружия террористов. Современные взрывчатые вещества стали не только мощнее и разнообразнее, они еще и позволяют террористам уйти далеко от того места, где может произойти взрыв.

Взрывное устройство может иметь разнообразные формы и размеры. Если вы обнаружили что-нибудь такое, что выглядит необычно или лежит не на своем месте, необходимо срочно доложить об этом в установленном порядке.

Взрывные устройства классифицируются:

- 1) по внешнему виду;
- 2) по принципу действия;
- 3) самодельные ВУ;
- 4) промышленные (стандартные) ВУ.

ВУ могут быть самыми разнообразными как по внешнему виду, так и по принципу действия.

Например, ВУ - ловушки в виде сумки, кейса, чемодана могут взорваться при попытке сдвинуть их с места, поднять, открыть.

Взрыв может произойти в результате срабатывания какого-либо механического или электромеханического взрывателя замедленного действия, без непосредственного воздействия на предмет, по истечении заданного времени замедления.

Если ВУ имеет радиовзрыватель, то взрыв также может произойти без контакта со взрывным устройством в любой момент времени по команде, переданной по радио.

Взрыв может быть осуществлен по проводам электровзрывной цепи путем подключения какого-либо источника тока.

Распространены ВУ, срабатывающие при включении радиоприемника, телевизора или других предметов бытовой техники, работающих от электрической сети. Включением этих приборов замыкается электровзрывная цепь, в результате чего срабатывает электродетонатор или электрозапал и происходит взрыв заряда ВВ.

Могут использоваться также взрывные устройства с часовым механизмом. Часы бывают механические, электромеханические и электронные. Такие ВУ в состоянии срабатывать в любое, установленное заранее время.

Кроме того, во взрывном устройстве могут находиться ещё взрыватели, срабатывающие от изменения магнитного поля Земли, акустического сигнала в определенном диапазоне частот, характерного запаха человека или другого животного, а также все типы взрывателей замедленного действия.

Источники питания. Любое ВУ требует какого-либо источника питания для срабатывания детонатора или другого инициирующего устройства. Электрические батарейки - часто встречающийся вид источника электропитания.

Детонаторы. Это приспособления, необходимые для пуска взрывного устройства. Существует три основных типа таких устройств: с задержкой по времени, физического действия и по изменению состояния окружающей среды. Примером детонатора со срабатыванием с задержкой по времени являются химические карандаши, запальные шнуры или что-то вроде двух проводов, присоединённых к стрелкам будильника, когда стрелки встречаются и контакт замыкается, происходит взрыв. Детонатор может представлять две химические жидкости, которые воспламеняются при смешивании через какое-то время, Другим типом является кислотный

детонатор, где кислота медленно проедает металл или проводку, после чего цепь замыкается и происходит взрыв.

Детонаторы физического действия - это устройства, срабатывание которых вызывается надавливанием.

Детонаторы, срабатывающие от изменения окружающей среды - это детонаторы, для срабатывания которых требуется изменение температуры, высоты, света или атмосферного давления.

ВУ, как правило, детонируют от срабатывания небольшого взрыва, вызванного срабатыванием детонатора или капсюля-детонатора. Капсюли-детонаторы, которые обычно изготавливаются из слоев различных ВВ, могут иметь различную мощность.

Капсюли-детонаторы могут быть электрическими и неэлектрическими. Электрические капсюли-детонаторы, как правило, подключаются к источнику питания, например, стандартной батарейке, при помощи двух медных проводов. Электрические капсюли-детонаторы обычно представляют из себя металлические цилиндры из меди или алюминия, диаметром с карандаш и длиной около шести дюймов. Неэлектрические капсюли-детонаторы (пиропатроны и запалы) имеют предохранительный запальный шнур на конце. При зажигании шнура, он будет гореть до тех пор, пока не достигнет капсюля-детонатора, вызывая срабатывание более чувствительного ВВ.

4.11. Самодельные и стандартные ВУ

Самодельными считаются ВУ, для приведения которых в действие применяются нестандартные (изготовленные самостоятельно) детали, вещества и приспособления.

Все ВУ подразделяются на:

- а) ВУ расцепного типа;
- б) ВУ разгрузочного типа;
- в) ВУ нажимного типа.

В последнее время, при проведении диверсий террористические организации применяют как правило стандартные ВУ, которые сводят к минимуму риск преждевременного самопроизвольного срабатывания механизма.

Для увеличения поражающей силы ВУ в него насыпают металлические шарики, гвозди, шурупы, нарубленные куски проволоки.

Как выглядит ВВ. "Нитроглицерин". Нитроглицерин представляет собой маслянистую бесцветную жидкость. Не надейтесь встретить ее достаточно часто потому, что она довольно нестабильна и может детонировать при ударе. Не так много террористов пользуются этим видом взрывчатого вещества.

"Динамит". Динамит представляет собой абсорбирующий материал, вымоченный в нитроглицерине. После этого он оборачивается в вощеную бумагу. Со временем капли жидкого нитроглицерина появляются на его поверхности и он становится менее устойчивым. Когда нитроглицерин начинает выделяться из него, бруски превращаются в жирное месиво и становятся очень опасными в обращении. Большинство других взрывчатых веществ также "потеют" и мокрые пятна на пакете являются хорошим признаком того, что и нем может быть взрывчатое вещество.

"Фосфорные взрывные устройства". Фосфор, который выглядит как желтоватый воск, используется во многих зажигательных устройствах. Он является идеальным зажигательным веществом, потому что мгновенно воспламеняется при соприкосновении с воздухом. Он может быть смешан с сероуглеродом, который обеспечивает инертность фосфора, а затем рассыпан на поверхности горючего вещества. После испарения сероуглерода фосфор воспламенится. Поскольку в этом случае не требуется ни часовой механизм, ни детонатор, взрывное устройство обнаружить исключительно сложно.

"Черный порох". При производстве с коммерческой целью, черный порох изготавливается в форме маленьких плоских блестящих или серых частиц или хлопьев. В импровизированной форме это могут быть кристаллы или порошок черного, желтого или белого цвета. Черный порох часто используется в трубчатых бомбах. Бездымный порох мощнее черного пороха. Примечание: Срабатывание фотовспышки AG1-B достаточно для детонации черного пороха.

"ТНТ". Тринитротолуол обычно имеет форму брусков желтоватого цвета.

"Пластиковая взрывчатка". Пластиковая взрывчатка - это самый распространенный вид взрывчатого вещества, используемого террористами. Главным образом, благодаря его стабильности, мощности и возможности придать ему любую форму. Семтекс, производимый на

химическом заводе в Восточной Богемии (Чехия), использовался арабскими террористами в почтовых конвертах и легко распознавался благодаря своему ярко-оранжевому цвету. Для взрыва большой разрушительной силы требуется очень мало пластиковой взрывчатки. На испытаниях в Куантико, Вирджиния, пол-унции пластиковой взрывчатки С4 американского производства оказалось достаточно, чтобы разрушить огромный вертикальный холодильник. То же количество можно легко раскатать в тонкий лист и запечатать его в конверт.

4.12. Ловушки и сюрпризы взрывчатых устройств, их признаки

ВУ - ловушкой считается:

1) ВУ, находящееся внутри какого-либо (якобы) потерянного (забытого) предмета (кейс, транзисторный приемник, гитара и т.п.), и срабатывающее либо сразу же при прикосновении к нему, либо при попытке воспользоваться им по прямому назначению (открыть кейс, включить приемник и т.д.);

2) Замаскированный заряд ВВ, связанный с находящимся на виду предметом, способным привлечь внимание (портсигар, кошелек, авторучка, наручные часы и т.п.), которые якобы потеряны и бесхозно валяются на земле. Срабатывают при перемещении предмета с места.

ВУ - сюрпризом называется ВУ, устанавливаемое в (на) каком-либо предмете (ящике письменного стола, дверце шкафа), которыми обычно пользуются. ВУ - сюрпризы могут быть в книгах (срабатывают при снятии книги с полки), авторучке (срабатывает при нажатии), а также, бутылке, бильярдных шарах, свистках, курительных трубках.

Распространенным способом доставки ВУ к объекту взрыва являются почтовые отправления: посылки, бандероли, письма, пакеты. Получение бандероли или посылки, перевязанных кое-как, с небрежным оформлением может насторожить получателя, поэтому чтобы притупить бдительность адресата их обычно красочно упаковывают и фигурно перевязывают, стараясь избегать демаскирующих признаков о наличии ВУ.

Виды почтовых ВУ.

ВУ в почтовых отправлениях обычно имеют взрывной заряд, источник питания (как правило батарейки), детонатор, а также выключатели и спусковой механизм, соединённые между собой проволокой. Срабатывают при вскрытии, либо при изъятии содержимого из бандероли. В последнее время самым распространенным видом ВВ для писем - ВУ, является пластиковая взрывчатка различных марок ("Самтекс", "С-4", "Дета", "Пластид"). К её достоинствам относятся: стабильность, мощность, практическое отсутствие запаха, возможность придать ей любую форму.

Способы доставки ВУ.

Помимо почты иногда привлекаются несовершеннолетние посыльные. На судно может быть доставлено случайным человеком, не подозревающим о содержимом (оставлено посетителем).

К демаскирующим признакам ВУ - писем, бандеролей относятся:

- отсутствует обратный адрес;
- указан адрес незнакомого лица или фирмы на конверте;
- адрес и название нанесены при помощи наклеенных букв из газет и журналов;
- стоит почтовый штамп местности, известной своими проблемами (как правило это Ближний восток);
- есть ощущение, что в посылке или конверте есть что-то мягкое, похожее на глину или оконную замазку, а не скрепки для бумаги и сама бумага, которая легко сгибается;
- посылка или письмо кривое или слишком тяжелое для своих размеров;
- посылка или письмо имеет грязные пятна или выглядит так, как будто из него что-то сочится. (Взрывчатое вещество имеет тенденцию мокнуть);
- от письма или посылки исходит запах марципана или миндаля (признак некоторых взрывчатых веществ);
- посылка имеет необычный вид, например, когда похоже, что содержимое укладывалось в посылку сбоку для того, чтобы при вскрытии сверху произошел взрыв;
- на посылке или письме просматриваются очертания детонирующего механизма, состоящего из тонкой пружины и имеющего очертания монеты. Помните, что большинство современных писем-бомб гораздо тоньше и более компактно, чем обычно и поэтому у них может не быть тех признаков, о которых мы упомянули выше. Единственным способом определения таких писем и посылок может быть их сканирование на рентгеновской установке или детекторе определения взрывчатых веществ.

4.13. Способы обнаружения ВУ

Демаскирующие признаки ВУ обусловлены главным образом следующими факторами:

- наличием ВВ в конструкции взрывного устройства;
- наличием антенны с радиоприемным устройством у радиоуправляемого ВУ;
- наличием часового механизма или электронного таймера (временного взрывателя);
- наличием проводной линии управления;
- наличием локально расположенной массы металла;
- неоднородностями вмещающей среды (нарушение поверхности грунта, дорожного покрытия, стены здания и т.п.);
- наличием теплового контраста между местом установки и окружающим фоном;
- характерной формой ВУ.

Взрывное устройство содержит, как правило, от нескольких десятков граммов до нескольких килограммов ВВ. Регистрация может осуществляться с помощью химического, масс-спектрометрического и других способов.

Химический способ обнаружения ВВ реализуется в аэрозольных тестах. Например, комплекс аэрозолей "Expray" (ОСТ-731) позволяет обнаружить практически все виды ВВ (тротил, тетрил, динамит, нитроглицерин и т.п.) Наличие того или иного цвета, который проявляется на тестовой бумаге, позволяет доказать, что в проверяемом объекте находится ВВ. Проведение полного теста занимает не более минуты.

Следует отметить, что в настоящее время лучшим детектором ВВ является нюх собак. Специально обученные собаки минно-розыскной службы способны избирательно обнаруживать весьма малые количества ВВ. При этом заряд ВВ может быть в багаже пассажиров, кейсе и т.д. К сожалению, эффективность поиска зависит от психофизиологического состояния собаки. Собаки должны постоянно тренироваться. Пропуски в работе или тренировках более 1-2 месяцев недопустимы. При высокой температуре (выше +25-30°C) собаки способны работать не более 30-40 минут, а затем необходим отдых в тени как минимум в течении 1-2 часов.

Обнаружение радиоуправляемых ВУ может осуществляться путем использования метода нелинейной радиолокации. Существующие переносные приборы "Октава", "Обь", "Онега" и др. предназначены для обнаружения устройств, содержащих полупроводниковые элементы (диоды, микросхемы). Электронная схема объекта поиска (ВУ) может находиться как во включенном, так и в выключенном состоянии. С помощью этих приборов также возможно обнаружение ВУ, содержащих электронные таймеры.

Металлические элементы ВУ могут обнаруживаться с помощью переносных и стационарных ("ворота") металлоискателей. В них используются два метода обнаружения - индукционный и магнитометрический. Первый обеспечивает обнаружение как цветных, так и черных металлов. Второй - только черных (сталь и ее сплавы), но он более чувствителен, чем первый метод.

Весьма удобны и надежны в эксплуатации феррозондовые металлоискатели фирмы ФЕРСТЕР (Германия), использующие магнитометрический метод обнаружения. Очень удобными для ручного досмотра являются портативные детекторы определения ВВ и наркотиков "Exfinder 152", "Viper", "Model 97HS". Из наиболее миниатюрных зарубежных индукционных металлоискателей следует отметить Sphinx VN-311 (США), предназначенный для быстрого осмотра людей, багажа, офисной мебели и т.п.

ВУ с часовым механизмом могут быть обнаружены путём использования портативных контактных микрофонов. Эти приборы позволяют снимать акустическую информацию через стены, потолки и т.п. Для снижения уровня внешних шумов датчик необходимо зафиксировать на герметике в тех местах, где они тоньше всего и не очень плотны.

Характерные признаки формы взрывных устройств и оружия, находящихся в багаже, можно выявить, используя стационарную рентгеновскую аппаратуру, работающую на "проход".

Необходимо отметить, что ни один из рассмотренных методов обнаружения не может в полной мере обеспечить надежность обнаружения ВУ. Целесообразно комплексно использовать методы и поисковую аппаратуру. Наибольшая безопасность обеспечивается при этом за счет применения телеуправляемой роботизированной техники.

Помните, что нетренированный человек никогда не должен пытаться деактивировать взрывное устройство, независимо от его типа. Устройство может иметь ловушку. Если вы обнаружили взрывное устройство, освободите помещения от людей и ждите прибытия группы

обезвреживания. Если возможно, уберите от этого места все горючие материалы или предметы, которые могут превратиться в снаряды при взрыве.

4.14. Зажигательные вещества

Зажигательные вещества - применяют для диверсионных актов. Основными поражающими факторами зажигательных веществ являются: выделение при его применении тепловой энергии, токсичные для человека продукты горения. Зажигательное вещество или зажигательная смесь - это специально подобранное вещество или смесь веществ, способных воспламеняться, устойчиво гореть с выделением большого количества тепловой энергии. Зажигательные вещества и смеси делятся на следующие **группы**:

- 1) зажигательные смеси на основе нефтепродуктов (НАПАЛМЫ);
- 2) самовоспламеняющиеся смеси;
- 3) металлизированные смеси (ПИРОГЕЛИ);
- 4) термиты и термитные составы;
- 5) обычный и пластифицированный белый фосфор;

По условиям горения зажигательные вещества и смеси можно разделить на две основные группы:

- 1) горящие в присутствии кислорода воздуха (напалмы, белый фосфор);
- 2) горящие без доступа кислорода воздуха (термит, термитные составы).

Зажигательные вещества на основе нефтепродуктов могут быть:

- незагущенные;
- загущенные (вязкие).

Это наиболее распространенный вид смесей, способный поражать живую силу и поджигать горючие материалы. Незагущенные смеси - готовятся из бензина, дизельного топлива и смазочных масел. Они обладают легкой воспламеняемостью. Загущенные смеси (напалмы) - это вязкие студнеобразные, липкие массы, состоящие из бензина или другого жидкого углеводородного горючего (керосина, бензола и их смеси) смешанного в определенном соотношении с различными загустителями. Загустители - вещества, придающие при растворении в горючей основе определенную вязкость смесям. В качестве загустителей применяются алюминиевые соли органических кислот, синтетический каучук, полистирол и другие полимерные вещества. Для загущения бензина при низких температурах к смеси добавляют специальные вещества (пептизаторы), которые повышают стабильность смеси, а также ускоряют ее "вызревание". В зависимости от характера горючей основы, вида и количества загустителя и пептизатора зажигательные смеси имеют розовый или коричневый цвет. Самовоспламеняющаяся зажигательная смесь представляет собой загущенный полиизобутиленом триэтилалюминий. Внешний вид смеси напоминает напалм. Смесь обладает способностью воспламеняться

на воздухе. Смесь также способна воспламеняться на влажных поверхностях и на снегу за счет добавок натрия, калия, магния или фосфора. Металлизированные зажигательные смеси состоят из нефтепродуктов с добавками порошкообразного или в виде стружки магния или алюминия, окислителей, жидкого асфальта и тяжелых масел. Представляет собой тестообразную липкую массу серого цвета, легко воспламеняется и трудно поддается удалению и тушению, при горении образует густой черный дым. Введение в состав пирогелей горючих материалов обеспечивает повышение температуры горения и придает этим смесям прожигающую способность. В отличие от обычных напалмов пирогели тяжелее воды, горят 1-3 минуты. Температура горения 1600-2000 С. НАПАЛМЫ, самовоспламеняющиеся зажигательные смеси и пирогели хорошо прилипают к различным поверхностям, одежде и телу человека. Они легко воспламеняются и трудно поддаются удалению и тушению. При горении напалмы развивают температуру порядка 1000-1200 С. Напалм Б считается наиболее эффективной зажигательной смесью. Он отличается хорошей воспламеняемостью и повышенной прилипаемостью. Пирогели в своем составе имеют четыре основных компонента: - углеводородное горючее; - загуститель; - металлическое горючее; - окислитель.

В ходе анализа проведенного Центром регистрации пиратских действий 1МВ (в столице Малайзии Куала-Лумпур) в минувшем году в регионе Юго-Восточной Азии было зарегистрировано 355 преступных акций против торговых судов. Все акции проводились с применением огнестрельного оружия разного калибра и разных образцов. Наиболее часто встречающимся автоматическим оружием были автоматы АК-47, АК-74, пистолеты-пулеметы

УЗИ. Применялись ручные гранаты наступательного действия, как Российского, так и Американского производства. (российские РГД-42 и американские М-39).

Автоматы таких моделей применяются в связи с тем, что они очень удобны в применении: неприхотливы, практически безотказны доступны при приобретении, обладают хорошей скорострельностью кучностью и убойной силой, существует множество укороченных модификаций.

Гранаты вышеуказанных систем при применении наносят урон только живой силе, не причиняя вреда перевозимому грузу, находящемуся в контейнерах.

5. Психологические аспекты терроризма

5.1. Предпосылки становления террориста как личности

Личность террориста всегда привлекала и привлекает к себе внимание, как отдельных исследователей, так и многих государств в целом. Считалось, что стоит изучить это сложноорганизованное целое, как все сразу же станет понятным как в личности, так и в психологии самого террориста, и проблема борьбы с ним получит надлежащую основу и базу. Однако именно это оказалось самой сложной и до сих пор неразрешимой задачей.

Самое опасное - недооценить врага. Один американский генерал, которого в свое время похитили террористы из итальянских « КРАСНЫХ БРИГАД », сказал после освобождения, что террористы - это группа преданных своему делу людей, которые верят в то, что они делают, и относятся к этому очень серьезно.

К людям, которые так или иначе готовы на насилие, убийство, тоже надо относиться серьезно. Специалисты знают, откуда берутся люди, способные с легким сердцем убивать женщин, детей, захватывать ради призрачных, а порой даже химерных идей больницы, торговые суда, самолеты...

Каждый второй европейский террорист происходит из вполне благополучной семьи. Уровень образования - выше среднего. Каждый второй закончил школу и поступил в университет. Но работы не нашел.

Каждый четвертый террорист вырос в семье, где родители разошлись, причем в тот момент, когда ребенок был подростком, то есть находился в самом уязвим с точки зрения современной возрастной психологии моменте развития.

Недостаток внимания к ребенку в семье, конфликты с родителями - это часто встречающийся фактор в становлении будущего террориста. Лишь один из пятнадцати террористов испытывает чувство любви к своим родителям.

Разумеется, это не означает, что неблагополучие в семье обязательно приводит молодого человека в террористическую организацию, но, во всяком случае, это делает его уязвимым со стороны разного рода теорий, обещающих путем насилия привести народ к полнейшему счастью.

Будущие террористы не бросаются, сломя голову, в подпольную деятельность. Это постепенный процесс, включающий разрыв связей с семьей, родителями, домом, отказ от работы и привычек, т.е. от всего, что составляло его прежнюю жизнь. Этот разрыв воспринимается первоначально как желание освободиться от всех надоевших проблем и забот.

В террористическую организацию новичка часто приводят друзья, родственники, соседи. Зачастую это носит случайный характер. Одиноким, чаще всего молодой человек, вдруг встречает человека с оружием, который кажется таким уверенным в себе, бесстрашным и жизнерадостным, избавленным от всех житейских неурядиц.

Новичка просят о невинной услуге, потом о более серьезной и т.д.

Террористические группы могут существовать только потому, что их поддерживают люди, не привлекающие внимания правоохранительных органов. Люди готовые помочь - крайне важны. Без них террористические группировки просто не продержались бы. Это возможное их будущее кадровое пополнение, они помогают готовить операцию, крадут и подделывают документы, покупают оружие и взрывчатку, служат курьерами и даже грабят банки, если нужны деньги. Они содержат сеть надежных квартир в крупных, особенно в портовых городах, готовые достичь любой точки земного шара и обеспечить боевиков транспортом и надежным укрытием. Некоторые из них могут сами затем влиться в террористические группировки.

Время, которое человек проводит в роли способствующего и помогающего, позволяет ему подготовиться к нелегальной жизни. Но это еще и своеобразная проверка. Тот, кто ее выдержал,

совершил преступление, первое убийство - может войти в состав группы. Достаточной проверкой считается также участие в вооруженном ограблении банка.

Жизнь террориста имеет свою специфику. В ней исчезает грань между личной жизнью и политической борьбой. Личные потребности вытекают из общей политической цели. Террористы, отрезанные от родных и знакомых, замыкаются в своем крохотном мирке. Они могут полагаться только на самих себя.

Происходит незаметная самоизоляция от остального мира. Террористы живут как бы в маленьком гетто. Они разговаривают между собой только на понятном им языке. Находясь постоянно вместе, они привыкают иметь дело только со своими. Весь мир, которым эти люди дорожат, сжимается до размеров группы; если их группа одобряет какое-либо действие, значит это правильно.

Каждая успешная операция укрепляет союз террористически: групп. Знаменитые боевики становятся моделью для начинающих. Особенно сильно такие идола воздействуют на не очень образованных и эмоционально не стойких молодых людей, на тех, кто страдает комплексом неполноценности. Они с восхищением разглядывают по телевидению дело рук своих старших товарищей, проникаясь желанием им подражать.

Вообще средства массовой информации всегда принимаются террористами в расчет: телевидение словно занимается пропагандой в их пользу. Беспомощность правительства создает ощущение, то что террористы - несокрушимая сила, что их требования справедливы, что им нельзя противостоять...

В какой - то степени боевая группа заменяет молодым террористам семью. Она дает тепло человеческого общения, чувство безопасности, и многое другое, чего эти юноши и девушки были лишены себя дома. Группа одновременно и источник определенного материального благополучия. Не искать работу, не думать о пропитании и т.д. Среди террористов нет недостатка в молодых женщинах свободных взглядов.

Будущие террористы находят то, чего им так не хватало: надежность, цели, уверенность. Они находят в группе настоящую дружбу, солидарность, сплоченность, даже любовь и преданность друг другу. Поскольку, то возникаю любовные пары.

5.2. Психологическая модель личности террориста

Можно определить основные базовые виды или модели личности тех людей, которые волей случая становятся на путь террора.

Первая модель - модель психопата - фанатика, она расшифровывается следующим образом: это человек, который руководствуется своими убеждениями неважно какими - религиозными, идеологическими или политическими и искренне считает, что его действия, независимо от их конечных результатов, полезны для общества. Это человек, у которого сфера сознания крайне сужена теми или иными доктринами. На политическом языке - это фанатик, на психологическом - психопат.

Вторая модель - модель фрустрированного человека, базирующаяся на невозможности или неспособности человека по каким-либо причинам достичь нормальным путем важных для него целей, и эти аспекты неизбежно порождают у него тенденцию к агрессивным действиям.

Третья модель - модель человека из ущербной семьи. Жестокое обращение родителей с ребенком, его социальная изоляция, дефицит добрых отношений могут привести к формированию озлобленной личности с антисоциальными наклонностями.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что в основе формирования личности террориста могут лежать абстрактные идеи, великие мотивы, абсолютная вера в свою правоту, внутреннее отрицание или достаточно частые сомнения, скучная, рутинная работа при определенном складе психики.

Психология террориста характеризуется неустойчивой самооценкой, постоянное непрерывное психологическое движение.

Психология террориста в группе имеет свои особенности. Решение о теракте представляет собой совокупность решений нескольких лиц относительно цели, объекта, средств, времени и месте акта, а также побочных обстоятельствах, способных содействовать или воспрепятствовать задуманному. Поэтому успех в выработке общего решения будет определяться базовыми качествами каждого террориста, к которым обычно относят следующие шесть качеств: 1. Преданность своему делу террору и своей организации., 2. Готовность к самопожертвованию., 3.

Выдержанность, дисциплинированность., 4. Конспиративность., 5. Повиновение., 6. Коллективизм - способность поддерживать хорошие отношения со всеми членами своей группы.

Современный терроризм так или иначе является групповым действием и для личности террориста весь мир замыкается на своей группе, своей организации, на целях своей деятельности. Вступая в организацию, человек перестает принадлежать себе, своей семье, своим родителям - он принадлежит только группе, только организации и весь жизненный смысл для него сосредоточен только на терроре и террористической деятельности.

На этапах становления своей террористической деятельности он ставит перед собой мотивы, которые будут двигать им и придавать смысл его существованию

Мотивировки могут быть более или менее развернутыми, носить программный, стратегический или конкретно - ситуативный или чисто тактический характер.

Для террориста-революционера очень важны идейно - риторические компоненты. Он совершает безличностное убийство - в том смысле, что не знает и ни как не относится лично к своей жертве. В отличие от простого уголовника террорист совершает идейное преступление. Он не имеет личных интересов, дел, чувств, привязанностей собственности, даже имени. Все в нем захвачено одним исключительно интересом, одной мыслью, одной страстью: РЕВОЛЮЦИЕЙ, которая всегда видится в виде террора. Такой человек живет в мире для того, чтоб его уничтожить.

Можно выделить восемь базовых мотивов, которые и движут террористом в процессе его деятельности.

1.МЕРКАНТИЛЬНЫЙ МОТИВ: Этот мотив имеет наибольшее распространение в современном мире от Чечни до Афганистана. Террор как и другие сферы человеческой деятельности, может рассматриваться как оплачиваемый труд. Для определенного числа людей занятие терроризмом - просто способ заработать. И таких людей в современном мире немало.

2.ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ МОТИВ: Это более устойчивый мотив, основанный на совпадении собственных идейных позиций с идеологическими ценностями группы, организации, политической партии или любой иной политической силы. Такой мотив возникает как результат общения с организацией, либо формируется самостоятельно и, возникнув, ведет человека в ту общность, которая соответствует имеющейся у него мотивации. В таких случаях террор становится для нег< не просто средством реализации некоторой идеи, а еще и своего рода ЗАДАНИЕМ , ПОРУЧЕНИЕМ, МИССИЕЙ со стороны данной общности. Множество существующих идеологических мотивов подразделяются на мотивы идейно - политические, чисто политические, религиозные социальные, социокультурные и.т.д.

3.МОТИВЫ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ И АКТИВНОГО ИЗМЕНЕНИЯ МИРА: Это очень сильные мотивы, связанные с пониманием несовершенства и несправедливости существующего мира и настойчивым стремлением улучшить и преобразовать его. Террористов захватывает сам процесс преобразования мира силовыми методами и сам террор для таких людей является инструментом для преобразования мира.

4.МОТИВ СВОЕЙ ВЛАСТИ НАД ЛЮДЬМИ: Это один из самых древних, так называемый, глубинный мотив человечества. У наших первобытных предков, насилие применялось для утверждения личной власти одной особы над другой. И в некотором плане это сохраняется в психике террориста. Чем бы он не прикрывался, какие бы иные мотивы или мотивировки не приводил, данный мотив в той или иной степени всегда имеет место. Именно через насилие террорист утверждает себя и как личность, обретая власть над людьми. Вселяя страх, он усиливает власть.

5.МОТИВ ИНТЕРЕСА И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТЕРРОРА КАК СФЕРЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: Для определенного круга лиц, особенно из числа обеспеченных, которых не побуждают меркантильные мотивы, достаточно образованных не заикленных идеологически, террор бывает интересен, как новая, необычная сфера занятий. Их занимают связанные с террором риск, разработка планов, всевозможные детали подготовки к террористическому акту, нюансы его осуществления.

6.ТОВАРИЩЕСКИЕ МОТИВЫ: Формируются на базе мести за вред, нанесенный товарищам по борьбе, единоверцам, соплеменникам, родственникам, соратникам по политической борьбе на традиционных основах, например, потому что террором занимался кто-то из близких друзей, когда в террор идут, что называется, за компанию. Эта группа мотивов основана на сугубо эмоциональных факторах и обычно не имеет никаких рациональных мотивировок.

Руководствующиеся такими мотивами люди совсем не задумываются о том, для чего и зачем они это делают. Ими движут эмоции. Им кажется, что все ясно.

7.МОТИВ САМОРЕАЛИЗАЦИИ: Это парадоксальный мотив. С одной стороны самореализация - удел сильных духом людей, наиболее полное осуществление личности, ее полная самоотдача, растворение человека в террористическом акте, вплоть до самопожертвования. Однако с другой стороны, такая самореализация - признание ограниченности возможностей и констатация несостоятельности человека, не находящего иных способов воздействия на мир, кроме насилия и деструкции.

8. МОТИВ СОБСТВЕННОЙ ГИБЕЛИ: Это психопатологический мотив - непреодолимое желание собственной смерти на виду у всех, либо просто желание уйти таким образом из жизни. Люди, одержимые таким мотивом, являются готовыми смертниками и зачастую те, кто планируют такие акты пользуются этим мотивом. События 11 сентября в Америке наглядно продемонстрировали данный мотив.

Следует также заметить, что в «чистом виде» вышеперечисленные мотивы встречаются редко. Обычно мотивы, переплетаясь, дополняют друг друга, образуя так называемую «деформированную потребность».

Специалисты в этой области считают, что деформируются в первую очередь социогенные потребности в части общения, товарищества, уважения, признания, самоутверждения. В некоторых случаях эти нормальные человеческие потребности, искажаясь и извращаясь, переходят к стремлению своего превосходства над окружающими, навязыванию своей воли, насилию над другими людьми.

5.3. Участие женщин в террорах

Знаменитый судебный психиатр и антрополог ЧЕЗАРЕ ЛОМБРОЗО считал, что женщины недостаточно умны, чтобы совершать преступления. Однако среди самых известных террористов последних десятилетий женщины заняли видное место, опровергнув Ч. Ламброзо в том, что террор это мужское дело.

Женщины становятся не просто исполнителями - бомбистами, стрелками и угонщиками самолетов, - в Европе, Японии, Латинской Америке, они в ряде случаев возглавляли террор. Не всякий рискнет назвать их преступницами. Умные, образованные, убежденные в своей правоте, женщины приказывали своим товарищам умирать не во имя денег, а во имя идеи. И они сами всегда готовы были умереть.

Женщины участвовали во всех известных террористических организациях в том числе и в России еще с конца 19 века, но наибольшую роль они сыграли на Ближнем Востоке, в Соединенных Штатах и - особенно - в Германии.

Почему же женщины так активно участвуют в терроре?

Существует целый ряд объяснений, связанных с меняющейся ролью женщины в современном мире. Участие в террористически: организациях в 60 - 70 годах 20 в. совпало со стремлением женщины выйти из привычной роли послушной жены, любящей матери, домохозяйки без собственных интеллектуальных, профессиональных и политических амбиций, разрушить эти стереотипы, доказать свою само ценность, освободиться от мужского господства в семье и обществе.

Эмансипация женщины, освобождение от домашних обязанностей, новые возможности в профессиональной сфере, предоставленные научно - техническим прогрессом, сформировали тип женщин намеренных участвовать во всем, включая террор.

Феминизм. Желание доказать свое право на гомосексуальные и бисексуальные отношения тоже играет роль, подталкивая некоторых женщин к участию в террористических группировках, где утверждалось полнейшее равноправие полов и сексуальная свобода.

Психологи полагают, что в сознании женщины должен произойти какой - то радикальный сдвиг, прежде чем она перейдет к насилию. Зато, если этот переворот произошел, женщины становятся хладнокровными и безжалостными убийцами. Но убийцы всегда утверждают, что они всего лишь жертвы.

Многие немецкие террористки - в прошлом были медицинскими сестрами, воспитательницами детских садов, учителями, специалистами в области социологии и психологии, журналистами и т.п.

Уходя в подполье, эти женщины оставляли детей и родителей, порывали со своей прежней жизнью. Они находили в террористических группировках и любовь и заботу, которых им прежде не хватало. К новичку в группе относятся как к товарищу, и он этим гордится. Группа особенно притягательна для молодых людей со слабым характером, для тех, кто испытывает трудности в общении с другими, кто нуждается в компании, понимании и просто поддержке. Недостаток уверенности в себе компенсируется чувством - вместе мы сила, наконец, есть какое-то увлекающее дело. Им даже начинает нравиться дисциплина, необходимость подчиняться приказам - все то, что еще недавно они отвергали.

Вступая в боевую группу, пройдя определенные степени подготовки и получая в руки настоящее оружие молодая террористка становится хозяйкой жизни и смерти. Отныне она определяет, что есть добро и что зло. Она начинает брать себе все что хочет. Она судья диктатор и Бог в одном лице, правда всего лишь на очень короткое время.

В этом крохотном мирке у женщины - террористки появляется ощущение собственного величия, что делает ее крайне агрессивной и опасной. Тем более, что, не взирая на сплоченность, в группе также в свою очередь существует своеобразная конкуренция и просто нельзя показаться трусом или получить статус ненадежной. И они доказывают друг другу свою храбрость и презрение к врагу.

Фантастическая энергия, настойчивость и изобретательность, с которыми женщины проводят и планируют свои акции, сбивая зачастую с толку представителей спец - служб, рождены твердым убеждением в том, что все это необходимо во имя высшей цели.

Смерть случайных людей тоже получает оправдание. Для террористок это не убийство, а просто - военная необходимость. Зачастую они ставят на карту собственную жизнь и считают оправданным лишать жизни других.

Вот почему не приходится удивляться жестокости и варварству людей, взрывающих самолеты и жилые дома, грабящих и топящих грузовые и пассажирские суда, убивающих женщин и детей.

Как пример: одна палестинская террористка положила бомбу в багаж своего возлюбленного и преспокойно посадила его на самолет, чтобы взорвать.

5.4. Группы лиц, требующих особого внимания офицера по охране

Любой захват или попытка проникновения на борт судна стоящего в порту или под погрузкой может происходить как явно так и скрыто разумеется с привлечением всех возможных уловок и хитростей.

Офицеру, которому перед нанявшей его компанией предстоит отвечать за безопасность судна, груза и экипажа, в первую очередь необходимо обращать внимание на следующих лиц:

1. Так называемые РАБОТНИКИ ПО КОНТРАКТУ - люди, нанятые на договорный срок, количество и квалификация которых определяется объемом и содержанием предстоящих в ближайшее время работ. Особое внимание необходимо обращать на лиц некоторых национальностей, характерной чертой которых является излишнее любопытство и стремление всюду проникнуть. При найме на временную работу лиц следует перед допуском на судно визуально осмотреть их определить заявленное количество рабочих, срок и рабочее место постоянно контактировать с их бригадиром, пресекать любые попытки удаления от назначенного рабочего места.

2. ТОРГОВЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ; допуск на судно которых разрешен, могут вести разговоры и задавать не относящиеся к сфере деятельности вопросы, как бы невзначай интересоваться судовыми делами, характером груза и т.п. Поэтому необходим не допускать или по возможности контролировать беседы таких представителей с персоналом судна, ибо увлекаясь разговорами, можно легко выдать конфиденциальную информацию, которая по цепочке от одного представителя к другому поступит к тому, кто пытается ее собрать.

3. КОНСУЛЬТАНТЫ: Прежде чем допустить на борт какого-либо консультанта, следует точно знать нужен ли он на борту, к кому и к какому вопросу он прибыл, был ли он вызван или проявил самостоятельную инициативу, существует ли такой консультант в той или иной фирме, или порту и т.д.

4. ЖУРНАЛИСТЫ И РЕПОРТЕРЫ: Данная категория лиц является одной из апробированных и надежных прикрытий для террористических группировок, представляя определенную опасность. Под видом журналистской аппаратуры на судно можно пронести довольно таки внушительное

количество оружия. Никто лучше этой категории лиц не сможет собрать нужную террористам информацию, распустить слухи и т.д. и т.п.

Общаясь с такими людьми, следует обращать внимание на их поведение, соответствует ли оно официальной теме визита, или в нем что-то не так, искренне он разговаривает, или скрывает свои мысли, какова его моторика движения - размеренные, или, наоборот, неуравновешенные, прерывистые, заторможенные. Особое внимание надо обратить на мимику лица, глаза могут много сказать, особенно взгляд человека чем-то заинтересованного.

Офицер по охране судна должен наблюдать за экипажем судна, обращая особое внимание на:

- **ПОВЫШЕННО КОНФЛИКТНЫЕ ПЕРСОНАЖИ.** Серьезную опасность в рассматриваемом аспекте представляют конфликты, влекущие за собой чувство обиды как на коллектив в целом, так и на отдельных лиц. Обиженный человек, неважно справедливо его обидели или нет, способен продать любую информацию, которая в той или иной степени дошла к нему. Следует отметить, что речь здесь идет о повышенной конфликтности, а не об обычных спорах, имеющих место на судне повседневно.

- **СКЛОННЫЕ К УПОТРЕБЛЕНИЮ СТИМУЛЯТОРОВ, АЛКОГОЛЯ, НАРКОТИКОВ:** Когда человек занят ответственным делом, он испытывает психологическое напряжение, которое нередко влечет за собой стресс и психологические срывы. Другими словами нужно как-то расслабиться. Однако человека, систематически принимающего стимуляторы, можно довольно легко шантажировать и заставить пойти на опрометчивый шаг.

- **НЕДОВОЛЬНЫЕ СВОИМ ПОЛОЖЕНИЕМ:** это люди с амбициями, но не имеющие возможности их воплотить в жизнь. Тут обычно встречаются два варианта: 1. Человек вырос из рамок своей должности или профессии, но увы его не пускают дальше; 2. Человек не способен к дальнейшему росту, но жаждет всеобщего признания.

В первом случае дело чаще всего кончается тем, что такой матрос или командир младшего ранга уходит в другую компанию, на другое судно и этим дело и заканчивается.

Во втором случае индивидуум использует любой случай, чтобы как-то показать себя. Естественное, что его попытки не получают желаемой оценки.

- **КАРЬЕРИСТЫ:** Есть немало людей, считающих целью своей жизни достижение какого-то статуса. Главное для них - карьера. У них нет устойчивых принципов, а для достижения своих целей они используют любые методы. Поэтому, чтобы добиться своего, они могут подставить кого угодно, в том числе и свой экипаж. Такие люди должны постоянно находиться под наблюдением.

- **ЛЮБИТЕЛИ КРАСИВО ЖИТЬ:** Таким людям свойственно хвастовство, они могут клеветать на приятных женщин, которые в свою очередь могут представлять любую террористическую организацию. Таким людям всегда нужны деньги, причем много денег. Отсюда пол шага до предательства.

- **ЛОДЫРИ:** Этих людей отличает безразличное отношение ко всему, что связано с их профессиональной деятельностью. Если человек постоянно отлынивает от работы, выполняет ее кое-как, то приходится постоянно его контролировать и заставлять. Обычная реакция такой личности - злоба и зависть, а также желание отомстить при первой возможности. Подобных людей необходимо безжалостно увольнять.

5.5. Методы управления толпой

Под словом " **ТОЛПА** " обычно подразумевается собрание индивидуумов, какова бы ни была их национальность, профессия или пол > каковы бы ни были случайности, вызвавшие это собрание.

С одной стороны нам понятно, что под словом толпа мы пони маем просто определенную группу лиц, связанную одинаковой целью к тому же группу лиц различной принадлежности полов и возрастов Самый поразительный факт, наблюдавшийся в такой, образовавшейся толпе, следующий: каковы бы ни были индивидуумы, составляющие ее, каков бы ни был образ жизни, занятий, их характер или ум одного их превращения в толпу достаточно для того, чтобы у них образовалась своего рода душа, заставляющая их чувствовать, думать действовать совершенно иначе, чем думал бы, действовал и чувствовал каждый из них в отдельности. Сформировавшаяся таким путем толпа представляет собой временный организм, образовавшийся из разнородных элементов, на одно мгновение в виде единого организма. Отсюда вытекают такие характерные черты, которые присущи любому мыслящему организму: импульсивность, изменчивость и

раздражительность толпы; податливость внушению и легковерие; преувеличение и односторонность чувств, впадение в крайности; нетерпимость, авторитетность и своеобразный консерватизм.

Следует отметить, что все вышеперечисленные качества присущи в какой-то мере каждому индивидууму, но в массе они возрастают многократно. Лидеры, которые знакомы с психологией толпы, умело играя на ее чувствах, амбициях и настроении, а также, используя момент времени, могут руководить толпой, направлять ее и использовать в своих целях. При этом подготовленный лидер знает, что основными факторами, которые необходимо учитывать при воздействии толпу являются:

- РАСА: данный фактор должен стоять в первом ряду, так как своим значением он превосходит все другие.

- ТРАДИЦИИ: в традициях выражаются идеи, потребности и чувства прошлого расы, в них заключается синтез расы.

- ЭПОХА: исторически обусловлено то, что период времени способствует возникновению, развитию и уничтожению верований; время дает силу и могущество и время же лишает того и другого. Время подготавливает мнения и верования толпы или, по крайней мере, почву, на которой они могут развиваться. Вот почему некоторые идеи могли быть осуществимы только в известные эпохи.

- ПОЛИТИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ: Учреждения и правительства - это продукты расы, и не они создают эпоху, эпоха создает их. Народы управляются не так, как того требует их характер. Нужны целые века для образования какого-нибудь политического режима, и точно также нужны века для его изменения. Учреждения сами по себе не могут быть ни хороши, ни плохи для какого-нибудь народа в данную минуту времени, могут быть совсем не пригодны для него в другую.

- ОБРАЗОВАНИЕ И ВОСПИТАНИЕ: Этот фактор определяет цивилизованный, культурный и интеллектуальный уровень толпы. Чем выше образование и воспитание, тем больше вероятность взаимопонимания между лидером и толпой. Необходимо помнить, что толпа несколько напоминает сфинкса из античной сказки: надо либо научиться разрешать загадки, предлагаемые нам ее психологией, или же безропотно покориться тому, что толпа нас поглотит.

В заключение приводятся некоторые способы воздействия на толпу с целью управления ею:

1. ОБРАЗЫ, СЛОВА И ФОРМУЛЫ - Изучая психологию толпы, можно видеть, что на нее удается действовать с помощью образов. Такие образы не всегда имеются в нашем распоряжении, но их можно вызвать посредством умелого применения слов и формул. Искусно обработанные формулы получают действительно ту магическую силу, которая им приписывалась некогда адептами магии. Они могут возбудить в толпе самые грозные бури, но смогут также и успокаивать ее.

2. ИЛЛЮЗИИ - Толпа сама по себе никогда не стремилась к правде; она отворачивается от очевидности, не нравящейся ей и предпочитает поклоняться заблуждению, если только заблуждение это прельщает ее. Кто умеет вводить толпу в заблуждение, тот легко становится ее повелителем.

3. ОПЫТ - Опыт является единственным действительным средством для прочного укрепления какой-нибудь истины в душе толпы. Однако нужно помнить, что опыт должен быть совершенен в широких размерах и апробирован несколько раз.

4. РАССУДОК - На толпу нельзя влиять рассуждениями, так как ей доступны только грубые ассоциации идей. Чтобы убедить толпу, надо сначала хорошо ознакомиться с воодушевляющими ее чувствами, притвориться, что разделяешь их, затем попытаться их изменить, вызывая посредством первоначальных ассоциаций какие-нибудь прельщающие толпу образы. Надо также уметь вернуться назад в случае нужды и, главное, уметь угадывать те чувства, которые порождаешь в толпе.

6. Защитные меры от пиратства

6.1. Общие сведения

Особенно повышена активность пиратов в Малакском и Сингапурском проливах, у побережья Индонезии, Филиппин, Таиланда, Малайзии, побережья юго-западной Африки и Сомали. Группы, нападающие на суда, можно условно разделить на три категории:

Высокопрофессиональные, отлично экипированные и хорошо вооруженные, обладающие достоверной и своевременной информацией об объекте нападения. Такая категория имеет в своем распоряжении самые современные средства связи и доставки. Они прекрасно знают схему противодействия их нападениям и действуют по принципу целесообразности и достаточности, т.е. не производя лишнего шума и жертв. Эти нападения хорошо спланированы и если налет не удался, то группа быстро отходит, помня о том, что с судна уже ушло сообщение в адрес ближайшего антипиратского центра. К примеру Сингапурский и Малакский проливы с ближайшим антитеррористическим центром в Куала-Лумпуре, где постоянно дежурит вертолет со спецподразделением, в задачу которого входит физическое уничтожение террористов и пиратов.

Другая категория пиратов отличается непредсказуемостью их действий в силу таких причин, как отсутствие необходимой дисциплины, подготовленности к подобным действиям, а также зачастую пребывания членов этих групп под сильным воздействием наркотиков и алкоголя. Как правило, такие группы слабо экипированы и вооружены (большая часть - только холодным оружием), но несколько единиц такого оружия присутствуют. В качестве средств доставки чаще всего используют „большие рыбацкие суда, в которых помещается до 12 человек. Иногда эти суда имеют мощные двигатели и скорость до 15 - 20 узлов. Такие нападения приводят к большому количеству жертв со стороны экипажей судов. Бывали случаи даже паяного уничтожения экипажа судна в районах Юго-Восточной Азии. Особенно часто такие группы действуют в районах Конакри, портов Нигерии, побережья Сомали.

Последняя категория, которая доставляет много забот и неприятностей мореплавателям — это даже не пираты, а морские воры, цель которых — воровство судового имущества и снабжения, начиная со швартовых концов и кончая имуществом членов экипажа и антикоррозионными протекторами, которые срезают с корпусов судов, когда они находятся в балласте на стоянке в порту или на рейде. Как правило вооружены ножами и проявляют агрессию только при попытке их задержать. Работают с малых шлюпок, достаточных для того, чтобы доставить несколько человек к борту и увезти, например, один - два швартовых конца.

Также необходимо отметить, что последнее время участились случаи захвата заложников с целью получения за них выкупа или превращения их в рабов, особенно у побережья Сомали и Малайзии. Этим занимаются первые две категории пиратов. В регионе Юго-Восточной Азии также не редкость полного захвата судов с целью продажи самого судна и его груза, особенно если этот груз ценный. Бывают также целевые нападения на суда для изъятия точно известного груза. Чаще всего это контейнеры с очень ценными товарами.

При длительных ожиданиях причала на рейдах Юго-Западной Африки (особенно Конакри и Нигерии), нужно учитывать, что информация о местонахождении судов попадает к пиратам, и они планируют свои нападения, исходя из этих координат. Поэтому ожидать причала нужно как можно дальше от установленных штатных якорных стоянок (не ближе 30 миль от входа в порт) и ни в коем случае не сообщать властям порта свои координаты, т.к. эти власти коррумпированы и дают наводку. Если позволяет обстановка, лучше лежать в дрейфе подальше от берега и выходить на связь с портом через агента, также, не сообщая своих достоверных координат. Машину держать в достаточной готовности, чтобы при обнаружении подозрительных объектов дать ход и отойти дальше от берега, т.к. в этих районах пираты не рискуют уходить далеко в море в силу слабой мореходности их судов и неумению ориентироваться вдали от берега. Нужно также учитывать, что пираты часто стараются изображать из себя рыбаков, хотя для пиратских целей могут использовать и суда другого назначения.

По рекомендации Международной морской организации борьба с пиратами распределена между Администрациями государств флага, под которым работает судно, и Администрациями государств портов, в которых обрабатываются суда.

Администрация государств флага и судоходные компании разработали процедуры, предназначенные для экипажей судов. В них предусмотрено тщательное наблюдение за поверхностью моря, несение дополнительных вахт на главной палубе и их надежная связь с навигационной вахтой на мостике, герметизация контура жилой надстройки, освещение подходов к судну прожекторами, радиолокационное наблюдение за приближающимися судами, готовность к отражению пиратов водой из пожарных шлангов и др. меры. О каждом случае нападения пиратов или попытки такого нападения капитаны судов должны сообщать по радио местным властям, а также ближайшему региональному международному центру борьбы с пиратами. Экипажи судов заинтересованы в организации обороны против пиратов и добросовестно выполняют предписанные процедуры.

6.2. Способы предотвращения пиратских нападений

Самым простым способом предотвращения нападения на судно является усиление мер бдительности и предосторожности, демонстрации которых при наблюдении за судном - объектом нападения будет достаточно, чтобы охладить воинственный пыл пиратов и заставить их призадуматься о целесообразности налета. Для этого необходимо при входе в пиратоопасный район ввести в действие заранее разработанное и утвержденное положение с четко расписанными действиями экипажа по:

- выявлению и идентификации на максимальном удалении от судна подозрительных лиц, плавсредств с последующим визуальным сопровождением таковых, использованию средств освещения и оповещения, как то: сигнальных ракет, звуковых сигналов, давая тем самым понять явность факта выявления и принятия необходимых превентивных мер, готовности судна к обороне;
- воспрепятствованию приближения плавсредств пиратов и проникновению абордажной команды на борт судна; ,
- в случае, когда высадка на борт судна все же состоялась, минимизации возможности похищения чего-либо с судна путем лишения доступа к судовым складам и личным вещам экипажа;
- принятию мер к личной безопасности членов экипажа и пассажира;

По значимости самой приоритетной должна быть последняя задача, что одновременно наделяет капитана правами и ответственностью при оценке степени реального риска применения крайних мер в отношении налетчиков, исходя, как из степени их опасности, так возможных последствий применения оружия. В целом, не рекомендуется вооружение членов экипажа огнестрельным оружием, это может вызвать негативную реакцию, обиды властей и населения портов захода с учетом национальных традиций страны. Наличие оружия на борту может быть допущено только с разрешения Администрации флага. Кроме того, на его наличие должно быть официальное разрешение властей, как флага судна, так и порта захода. Помните, что применение оружия экипажем для защиты следует избегать, так как это может вызвать ненужные жертвы. Даже скептики в оценке эффективности применения сигнальных ракет и воды, остальных "мирных" средств признают, что приказ на подготовку их "к бою" подействует на команду ободряюще с одной стороны, а с другой - послужит хороши предупреждением нападающим и заставит их задуматься о свои шансах при виде решимости, готовности экипажа к бою - как правило пираты предпочитают легкую добычу.

На сегодняшний день уже есть широкий выбор в предлагаемых как частными, так и иными охранными фирмами средств обнаружения отпугивания налетчиков, среди которых возможно и доступно приобретение приборов с инфракрасными лучами, ночного видения и оповещения, емкостей с распылением слезоточивого газа, колючей проволоки с сигнализацией. Все это окажет действенную помощь морякам в обеспечении охраны и обороны судов в пиратоопасных районах Мирового Океана.

6.3. Обычные меры предосторожности

1. Усиление бдительности.

Большинство нападений можно избежать демонстрацией нападающим того, что их планы раскрыты, фактор внезапности потерян и судно готово к отражению нападения. Пираты должны видеть меры, осуществляемые для подготовки к "бою". Патрулирование судна должно осуществляться в произвольном порядке, чтобы лишить, нападающих возможности установить систему и периодичность чередования маршрутов обхода и смен вахт бдительности.

2. Организация круглосуточного визуального наблюдения и вахт бдительности.

Эти меры включают в себя и обеспечение постоянной работы радарной станции с коротким радиусом действия для выявления и идентификации плавающих предметов. При этом необходимо помнить, что используемые пиратами шаланды и небольшие лодки трудноуловимы и порой неотражаемы на экранах радаров, а постоянное визуальное наблюдение с мостика, надстроек должно компенсировать недостатки, погрешности технических средств слежения. В пиратоопасных районах нужно избегать торговых контактов с населением, особенно в лодках, что может быть ширмой готовящейся акции.

3. Усиление ночных вахт, организация наблюдения ночью.

Особое внимание уделяется корме и пространству за кормой в часы между 01.00-06.00, тогда же организуется непрерывное патрулирование судна с устойчивой связью с мостиком посредством мобильных средств связи. Для контроля и координации действий расчетов радаров, патрулей целесообразно назначение дополнительного вахтенного офицера.

4. Задраивание люков и ходов сообщения.

Люки, двери в помещения и т.п. должны быть заперты, ключи закрыты, но с учетом ситуации, когда аварийный выход понадобится самому экипажу для ухода в укрытие или в случае пожара, крушения и т.п. То есть, все меры предосторожности должны предприниматься не в ущерб требованиям безопасности мореплавания. Каюты экипажа и иллюминаторы должны быть постоянно задраены, предельно важно блокирование проходов к жилым помещениям судна.

5. Устойчивая ВЧ радиосвязь.

Устойчивая радиосвязь должна поддерживаться с находящимися поблизости судами, береговыми властями. Радиостанция должна размещаться не в каюте капитана и вне радиорубки, как первоочередных объектов нападения.

6. Освещение.

Для наблюдения за баком, ютом, прилегающими участками акватории, обнаружения и ослепления налетчиков в темное время, на крыльях мостика устанавливаются прожекторы, а дежурные силы обеспечиваются фонарями. Следует помнить, о том, что при этом не должна страдать безопасность мореплавания и огни вахт бдительности яркостью не должны превосходить навигационные или сливаться с ними.

7. Использование шлангов и др. оборудования.

Вышеупомянутое оборудование должно содержаться в полной готовности к быстрому использованию с постоянной подачей воды в шланги и к моечной помпе, в готовности полива зоны возможного нападения на юте.

8. Профилактика хищений

С палубы необходимо убрать все переносимые части оборудования и разместить в надежном месте. Контейнеры опечатать и поставить плотно, дверями к дверям, во избежание хищения содержимого, задраить все переходы к хранилищам и грузовым помещениям, но не в ущерб плану эвакуации.

9. Оборудование безопасных помещений.

При проникновении на судно большой группы пиратов возникает необходимость временного укрытия. Роль убежища в зависимости от конструкции судна, планировки помещений, блокируемости ходов между ними, может сыграть блок, часть блока любых помещений. Основные критерии - изолированность и возможность быстрого вскрытия размещения экипажа, закрытия, а в случае пожара, затопления - быстрой эвакуации.

10. Доведение до экипажа плана обеспечения безопасности.

Экипаж должен быть ознакомлен с планом мероприятий и порядком взаимодействия. Предварительно, с ним /экипажем/ должно быть отработаны действия по сигналам тревог.

6.4. Меры предосторожности на судне, в порту, на якорной стоянке

1. Избегать ставящих судно в уязвимое положение якорных стоянок.

2. Осуществлять постоянное визуальное и радарное слежение за малыми плавсредствами.

3. Держаться в отдалении от фарватера на якорной стоянке вблизи берега.

4. На якорной стоянке и в порту обеспечивать освещение всей палубы, прилегающих к баку и юту пространств с постоянным присутствием на них членов экипажа, подводя возможных налетчиков к мысли о готовности судна к действиям по тревоге и невозможности тайного проникновения. При этом средства освещения переключаются на разные яркости, имитируя связь сигналами. Водное пространство ощупывается лучами прожекторов, проводится проверка шлангов и помп с отработкой действий экипажа

5. Держать в постоянной готовности к забору воды пожарные рукава и шланги.

6. Запрещение торговли, контактов с местным населением на борту судна. Проход на борт судна только в одном контролируемом месте.

6.5. Порядок действий при обнаружении пиратов

1. Немедленное оповещение всех задействованных на вахте членов экипажа и, насколько возможно, неукоснительное выполнение, предписанных планом безопасности действий, мероприятий.

2. Возможно обнаружение пиратов радаром, сигналы которого и могут быть предупреждением при прохождении опасной зоны еще до визуального обнаружения. Зачастую разница между пиратским и обычным рыбацким судном выражается в нормальном освещении последнего. Для пиратского судна также является характерным движение галсами, с частыми сменами курса. В регионе Юго-Восточной Азии пираты на начальной фазе практикуют параллельное курсу объекта нападения движение на удалении 4-5 кабельтовых в целях маскировки, или следуют за „кормой“ потенциальной жертвы, ведя визуальное наблюдение за системой охраны и обороны. Приняв решение о нападении, пираты увеличивают скорость хода до предельной. Поэтому при радарном обнаружении подозрительного объекта, необходимо, как можно быстрее, пропеленговать его с максимально точным определением курса, и направить на него лучи прожектора.

3. Следующим шагом должно быть немедленное объявление общей тревоги и выполнение запланированных мероприятий всеми членами экипажа.

4. Отход в открытое море на предельной скорости.

5. Для ослепления и ослабления пространственной ориентации необходимо направить в сторону нападающих прожекторы и все средства освещения.

6. Передача сигнала бедствия береговым властям и судам в регионе.

7. Использование сигнальных ракет по прямому назначению и вместе с водометными шлангами в качестве оборонительного оружия.

8. При приближении нападающих и использовании ими абордажных крюков необходимо предпринять максимум усилий, чтобы отрезать прикрепленные к ним концы.

6.6. Порядок действий при вторжении пиратов

1. Отход всем экипажем в заранее подготовленное убежище.

2. Передача сигнала бедствия по радио, радиопоиск возможной помощи.

3. Целесообразно воздержаться от актов героизма в интересах сохранности жизни людей - пираты могут быть вооружены или пребывать в состоянии возбуждения /опьянения/.

6.7. Порядок действий после нападения и ухода пиратов с судна

Капитан подвергшегося нападению судна в срочном порядке письменно информирует органы власти государства, в водах или порту которого произошло нападение, даже в случае, если оно не имел успеха. При нападении в международных водах - информируются органы ближайшего в географическом отношении государства. После срочного и формализованного сообщения капитан готовит детальный рапорт с подробнейшим описанием количества, внешности, национальности нападавших, используемых ими плавсредств, времени, места нападения /с указанием координат/, национальной принадлежности вод, удаленности от берега. Следует указать также характер реакции местных органов власти на сигнал судна о нападении.

Такие формализованные и детализированные сообщения должны быть срочно подготовлены и разосланы в адрес органов власти или правоохранительных органов ближайшего государства, посольства /консульства/ государства флага судна, судовладельца и оператор /если это не одно и то же лицо/.

Судоходная компания в свою очередь принимает все меры для Доведения информации о случившемся до сведения администрации государства флага судна, а также Международной Морской Организации, ведущей и обрабатывающей статистику пиратских нападений для выработки мер и рекомендаций на межправительственном уровне.

Подготовка и доведение подобных сообщений до местных органов власти и правопорядка необходимо, с одной стороны для информационной помощи в планировании мероприятий по борьбе с пиратством, с другой, чтобы исключить возможную ссылку на незнание проблемы и занижение статистики, сокрытия пиратоопасности своих территориальных вод. Такая, подготовленная и размноженная международными морскими организациями, информация будет полезной для капитанов судов как консультативное пособие в организации безопасности вверенных им судов и экипажей.

Все вышеизложенное позволяет сделать следующие выводы:

- пиратство как один из видов преступлений на море продолжает оставаться в наши дни серьезным препятствием для международной торговли мореплавания;
- самым опасным, с точки зрения возможного пиратского нападения на судно остается регион Юго-Восточной Азии. По сравнению с 2001 г. общее число зарегистрированных в мире нападений на суда возросло с 335 до 370 (на 10, 45%). В 136 случаях пираты были вооружены ножами, в 68 случаях - огнестрельным оружием и в 49 случаях пираты - иными видами оружия. Нападению преимущественно подвергались суда, стоящие на якоре. Отмечен значительный рост числа похищений судов, с 16 до 25 случаев. В основном, это буксиры, баржи и рыболовецкие суда, работающие в водах Индонезии и Малаккского пролива. Официальное число убитых членов экипажей сократилось до 10 в 2002г. в сравнении с 21 в 2001.
- пиратские нападения, особенно это касается региона Южной Америки, тщательно планируются и организовываются. Зачастую пираты знают о находящемся на судне грузе, что говорит об их сращивании с мафиозными структурами.

7. Квалификационные требования и вопросы для самопроверки

7.1. Квалификационные требования

Компетентность 1:

Вести и наблюдать за применением плана охраны судна

Знание мер по предотвращению использования оружия, опасных веществ и приборов против людей, судов или портового оборудования, а также попадания их на борт судна.

Знание по опознанию и устранению оружия, опасных веществ и приборов.

Знание мер по предотвращению незаконного доступа на судно и ограниченные районы на борту.

Знание процедур по реагированию на угрозы охране или нарушение охраны, включая постановления по проведению критической работы по взаимодействию судно/порт.

Знание случайностей по охране и реакции на них.

Знание мер охраны по портовому оборудованию и во время судовых операций.

Знание ответственности по охране офицера охраны судна, капитана, судового персонала, офицера Компании по охране и офицера охраны портового оборудования.

Знание соответствующих международных требований в отношении охраны судна и портового оборудования.

Знание соответствующих властей, которых необходимо уведомить в случае нарушения охраны.

[Знание требований в отношении подтверждения и сертификации согласованности с требованиями ISPS Кодекса]

[Знание требований в отношении контроля и согласованность мер, оговоренных в правиле XI-2/9 SOLAS 74 с поправками]

Знание элементов, которые составляют план охраны судна и соответствующие меры и процедуры.

Знание значения и важности требований разных уровней охраны.

Знание процедур по проведению внутренних аудитов, инспекций, контроля и проверок деятельности по охране, определенных в плане охраны судна.

Знание различных методик, используемых для проведения физических обысков и инспекций не вторжения.

Знание по применению и координированию обысков.

Знание в отношении ведения записей, относительно подготовки, учений и упражнений, опасных инцидентов, сообщений о нарушениях по охране и изменений уровня охраны.

Знание процедур для начала, рассмотрения и составления Декларации об охране.

Компетентность 2:

Оценивать риск, угрозу и уязвимость охраны

[Руководство-примечание: Эта компетентность устанавливается в отношении ежедневных операций судна и в отношении осведомленности об охране и уязвимости. Установление

соответствующего уровня охраны является и остается вопросом, который должен рассматриваться и решаться имеющими к нему отношение Договаривающимися правительствами.]

Знание методологий по оценке риска, угрозы, и уязвимости охраны.

Знание методик, используемых для обхода мер охраны.

Знание характеристик и моделей поведения людей, которые, вероятно, могут угрожать охране, на неизбежной основе.

Знание по обработке секретной информации в отношении охраны и коммуникаций по охране.

Компетентность 3:

Предпринимать регулярные инспекции судна, чтобы гарантировать, что применяются и проводятся соответствующие меры охраны

Знание механизмов контроля доступа на судно, включая системы проходов.

Знание аспектов по охране, связанных с обработкой груза и распределением судовых запасов и знание по координированию этих аспектов с другим персоналом и соответствующими офицерами охраны торгового оборудования.

Компетентность 4:

Гарантирование того, что оборудование и системы охраны, если такие есть, должным образом эксплуатируются, проверяются и калибруются

Знание оборудования и систем охраны, а также их эксплуатационных ограничений.

Знание процедур по обеспечению инспекций, проверки, калибровки и обслуживанию в море оборудования и систем по охране.

Компетентность 5:

Поощрять осведомленность об охране и уязвимости

Подготовка, упражнения и учения, обусловленные планом охраны судна.

Обеспечение того, что судовой персонал понимает свою ответственность по охране для того, чтобы выполнять назначенные обязанности.

7.2. Вопросы для самопроверки

Принятые сокращения:

SSO – Ship Security Officer

CSO – Company Security Officer

PFSO – Port facility Security Officer

RSO – Recognized Security Organization

PFSP – Port Facility Security Plan

DoS – Declaration of Security

SSA – Ship Security Assessment

SSP – Ship Security Plan

УО 1, 2, 3 – Уровень охраны 1, 2, 3

1. Какова сущность резолюции А. 584 (14) ММО, принятой в 1984 и Римской Конвенции 1988?

2. Каковы структурные изменения Главы XI SOLAS в связи с поправками, принятыми в 2002 году в отношении охраны судов и портовых сооружений?

3. Основные Положения нового правила 5 Главы XI SOLAS.

4. Поясните сущность терминов Ship/Port Interface, Port Facility, Ship to Ship Activity, Designated Authorities, Security Incident, Security Level, Declaration of Security, Recognized Security Organization.

5. Каковы требования Главы XI SOLAS в отношении судовой системы охранной сигнализации.

6. Каковы требования Главы XI SOLAS в отношении судовой системы охранной сигнализации.

7. Контроль и меры, которые могут приниматься к судам в случае несоответствия их требованиям Конвенции согласно Правилу 9 Главы XI-2.

8. Сущность Положений об эквивалентных мерах безопасности и требований к связи и информации согласно Правил 12 и 13 Главы XI-2?

9. Какова структура Кодекса ISPS?

10. Раскрыть определения следующих терминов части А Кодекса ISPS: Ship Security Plan (План охраны судна), Port facility Security Plan (План охраны портовых сооружений), Ship Security Officer (офицер по охране судна), Company Security Plan (офицер Компании по охране), Port facility Security Officer (офицер по охране портовых сооружений), Security Level 1 (Уровень охраны 1), Security Level 2 (Уровень охраны 2), Security Level 3 (Уровень охраны 3).

11. Каким положениям посвящены разделы 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 части А Кодекса ISPS?

12. Каковы ответственность и обязанности офицера по охране судна согласно разделу 12 части А Кодекса ISPS?

13. Сущность дополнений к Конвенции ПДНВ, вызванных требованиями ISPS Кодекса.

Часть В Кодекса ISPS.

14. Какова ответственность Договаривающихся Правительств (ДП) в отношении безопасности оценок и планов.

15. Какие полномочия могут быть переданы признанной организации по охране (RSO)?

16. Какова особенность установления третьего уровня охраны?

17. Кто несет окончательную ответственность за охраняемость судна?

18. Какова схема действий между компанией (CSO), судном (SSO) и портовыми сооружениями (PFSO) в отношении установления уровня охраны?

19. Может ли судно работать при более повышенном уровне охраны, чем портовые сооружения? Каковы взаимодействия в этом случае между CSO, SSO и PFSO.

20. Может ли быть засекреченной информация о скрытой угрозе?

21. Кто должен иметь информацию о плане охраны портовых сооружений (PFSP)? Как устанавливаются пункты и детали для связи и информации по PFSP?

22. Как организуются меры охраны в портах, не имеющих Плана охраны?

23. Каковы рекомендации ISPS Кодекса в отношении идентификационных документов?

24. Относительно каких судов Договаривающиеся Правительства (ДП) должны устанавливать контакты для связи? Где указывается информация о канале связи, и каковы требования к нему?

25. Какие сведения должны представлять Договаривающиеся Правительства судам, работающим в их территориальных водах?

26. Каковы требования и рекомендации ISPS Кодекса к Альтернативным соглашениям по охране?

27. Каковы требования и рекомендации Кодекса в отношении установления минимального безопасного экипажа судна?

28. Как классифицированы меры контроля и соответствия применительно к судам?

29. Какова должна быть система текущего контроля судов в порту?

30. От кого может исходить надежная информация о том, что судно не отвечает требованиям Главы XI-2 или части А Кодекса?

31. Приведите примеры возможных веских оснований считать судно несоответствующим требованиям Главы XI-2 и ISPS Кодекса?

32. Какую сводку записей считается отклонением от нормы требовать от судов, намеривающихся войти в порт других Договаривающихся Правительств.

33. Приведите примеры другой практической информации относительно охраны, которая может потребоваться как одно из условий входа в порт?

34. Может ли капитан отказаться от намерения войти в порт?

35. Из каких пунктов должно состоять сообщение властям государства флага в случаях, когда судну отказано во входе в порт или, когда судно выдворяется из порта? В чем сущность других дополнительных положений?

36. Как должны относиться Договаривающиеся Правительства к судам, не принадлежащим ни одной из сторон договора и судам водоизмещением меньше конвенционного?

37. В каких случаях составляется Декларация об охране (DoS) и какова ее главная цель?

38. На каком языке составляется DoS и кем подписывается?

39. Какие пункты должны включать информация от компании для капитана судна. На каком языке? Порядок корректировки.

40. В каких случаях не требуется оставлять информацию от компании на борту судна?
41. Кто является ответственным за обеспечение Оценки охраны судна (SSA)?
42. На какие основные элементы на борту судна должна быть направлена SSA.
43. В отношении каких элементов оценки охраны должны быть привлечены эксперты?
44. Какую информацию CSO должен получать и записывать при проведении оценки охраны судна?
45. Какие элементы защиты и руководства по охране судна следует определить во время SSA?
46. Что входит при ЗЗА в качестве объектов изучения людей, деятельности, услуг и действий, защита которых является важной?
47. Какие возможные угрозы и инциденты следует рассмотреть при SSA?
48. Какие возможные незащищенные точки следует учесть во время SSA?
49. Что должен предпринять SSO в отношении экипажа для поддержания трудоспособности на протяжении длительного периода?
50. Каковы должны быть содержание доклада при завершении SSA и доступ к докладу?
51. Какова сущность прямого инспектирования по охране?
52. Кто несет ответственность за подтверждение того, что план охраны судна (SSP) готовится? Кем должен быть одобрен SSP?
53. Какие детали должны быть подробно изложены в SSP?
54. Какие процедуры и с кем должен разработать SSO в отношении SSP?
55. Какие дополнительные пункты должен устанавливать SSP на всех уровнях охраны?
56. Какие пункты SSP относятся непосредственно к мерам охраны?
57. Какие виды доступа к судну должны быть учтены в SSP? Что необходимо определить в отношении каждого из этих видов доступа?
58. Каковы рекомендации в отношении средств идентификации для выделения доступов к судну?
59. Что необходимо осуществить для определения мер охраны и контроля доступа на судно при уровне охраны 1?
60. Каковы меры охраны для осуществления защиты, предотвращающей инциденты повышенного риска при уровне охраны 2?
61. Каковы меры охраны при третьем уровне охраны в отношении доступа к судну?
62. Какова цель ограниченных зон на судне?
63. Что включают меры охраны, применяемые к ограниченным зонам на уровне охраны (УО) 1?
64. Каковы дополнительные меры охраны на УО 2 и УО 3 в отношении ограниченных зон?
65. В чем сущность мер охраны, касающихся операций по обработке груза?
66. Каково содержание мер охраны, применяемых во время обработки груза при УО 1?
67. Каковы дополнительные меры охраны, применяемые во время обработки груза при УО 2?
68. Каковы особенности мер охраны, касающиеся доставки судовых запасов на УО 1? На УО 2? На УО 3?
69. Каковы особенности мер охраны, предпринимаемых при обработке несопровождаемого багажа на УО 1? На УО 2? На УО 3?
70. Какие возможности наблюдения за судном должны иметь представители судна, и каковы требования к ним?
71. Каковы требования к освещению во время движения судна и проведения работ судно/порт на УО 1?
72. Каковы дополнительные меры охраны, предпринимаемые для улучшения проверки и возможности наблюдения на УО 2? На УО 3?
73. Чем устанавливается, как SSO будет проводить проверки эффективности SSP?
74. По каким направлениям должен быть подготовлен SSO?
75. Какими знаниями и способностями должен обладать судовой персонал, выполняющий особые обязанности по охране судна?
76. Какова цель тревог и упражнений по охране судна? Их периодичность?
77. Каковы требования к учебно-материальной базе обработки упражнений по охране судна?
78. Цель обыска и его сущность и особенности.
79. Наиболее распространенные обыски и виды обыска.
80. Особенности обыска служебных помещений.
81. Особенности личного и группового обыска, рекомендации.

82. Основные вопросы тактики обыска.
83. Элементы системы тактических приемов обыска.
84. Поиск объектов без специальной маскировки и сокрытых в тайниках.
85. Выемка, определение, правовые аспекты выемки.
86. Особенности документирования обыска и выемки.
87. Наблюдение и инспектирование персонала, багажа, груза.
88. Распознавание оружия, опасных веществ, устройств.
89. Возможные признаки наличия огнестрельного оружия.
90. Классификация взрывных устройств, их источники питания и детонаторы.
91. Признаки «нитроглицерина», «динамита».
92. Характеристика фосфорных ВУ, «тринитротолуола», «пластиковой взрывчатки».
93. «Ловушки», «сюрпризы», их признаки.
94. Способы обнаружения ВУ.
95. Особенности применения зажигательных веществ.
96. Причины становления террориста как личности.
97. Базовые мотивы, движущие терроризм.

Заключение

Кроме рассмотренных в учебном пособии документов рекомендуется пользоваться наставлениями для практической работы, разработанными судоходными компаниями и другими официальными организациями.

Таковыми Документами, в частности, являются: Циркуляр Американской береговой охраны 10-02 – NAVIGATION AND VESSEL INSPECTION CURCULAR № 10 : 02 (NVIC 10-02) от 21.10 2002г., который составлен в помощь судовым операторам и судовладельцам и носит название SECURITY GUIDELINES FOR VESSELS (наставление по охране судов). В этом наставлении даны рекомендации по проведению оценки охраны судна, составлению судового плана охраны и применению процедур и мер по охране.

Другим методическим документом является GUIDELINE FOR PERFORMING SHIP SECURITY ASSESSMENT - (Наставление по проведению оценки охраны судна), изданное Ассоциацией Норвежских судовладельцев, которое детально рассматривает последовательность действий по оценке охраны судна и дает основу для составления судового плана охраны (Ship Security Plan).

Глубокая проработка этих документов нужна для выработки, со-ставления судового плана охраны и его выполнения.

8.3. Приложение 3

Часть В ISPS Кодекса

Руководство в отношении Положений главы XI-2 Конвенции. SOLAS и части А этого кодекса

1. Введение Общие сведения

1.1 В преамбуле к Кодексу ISPS указано то, что глава XI-2 Конвенции и часть А Кодекса устанавливает новую международную систему мер для повышения качества морской безопасности, благодаря которым суда и портовые сооружения смогут взаимодействовать для обнаружения и предотвращения действий, угрожающих безопасности в области морского транспорта.

1.2 В данном введении в сжатом виде рассматриваются процессы по установлению и применению мер и соглашений, необходимых для достижения и поддержания в соответствии с положениями Главы XI-2 и частью А этого Кодекса основных элементов, по которым предлагается Руководство.

Руководство изложено в параграфах 2-19 части В этого Кодекса. Оно также содержит важные рекомендации, которые должны быть приняты во внимание, когда рассматривается применение Руководства в отношении судов и портовых сооружений.

1.3 Если интерес читателя относится только к судам, то в таком случае настоятельно рекомендуется прочитать эту часть Кодекса, как целое, особенно разделы, касающиеся портовых сооружений. Аналогично это касается и тех, чей главный интерес относится только к портовым сооружениям, им также следует прочитать разделы, касающиеся судов.

1.4 Руководство, представленное в следующих разделах, в первую очередь касается защиты судна, когда оно находится в зоне портовых сооружений. Однако при этом возможны ситуации, когда судно представляет собой угрозу портовым сооружениям, находясь в порту и может быть использовано как база, с которой начинается нападение. При рассмотрении соответствующих мер защиты в ответ на угрозы со стороны судов, те, кто составляют Оценку Охраны Портовых Сооружений или готовят План Охраны Портовых Сооружений, должны учесть также приемлемые дополнения к руководству, изложенному в следующих разделах.

1.5 Читателю следует помнить, что ничто в этой части данного Кодекса не должно противоречить каким-либо положениям главы XI-2 и части А этого Кодекса, поскольку последние всегда преобладают и перевешивают любую непреднамеренную несовместимость, которая могла бы быть косвенно выражена в этой части Кодекса. Руководство, представленное в этой части Кодекса, должно всегда читаться, интерпретироваться и применяться таким образом, чтобы оно было совместимо с целями, задачами и принципами, установленными в главе XI-2 или части А этого Кодекса.

Ответственность Договаривающихся Правительств

1.6 Договаривающиеся Правительства имеют, согласно положениям главы XI-2 и части А этого Кодекса, разнообразные обязанности, которые, помимо прочих, включают:

- установление приемлемого уровня охраны;
- утверждение Плана Охраны Судна и соответствующих изменений к ранее утверждённому плану;
- подтверждение соответствия судов положениям главы XI-2 и части А этого Кодекса и выдачу судам Международного Сертификата Охраны Судна;
- определение того, какие портовые сооружения, расположенные в пределах его территории, требуют назначения Офицера по Охране Портовых Сооружений, который будет ответственным за подготовку Плана Охраны Портовых Сооружений;
- обеспечение выполнения и одобрения Оценки Охраны Портовых Сооружений и любых последующих поправок к ранее одобренной оценке;
- утверждение Плана Охраны Портовых Сооружений и любых последующих поправок к ранее одобренному плану, а также
- осуществление проверок и мер соответствия;
- тестирование одобренных планов; и
- предоставление информации Международной Морской Организации, а также представителям судоходной и портовой индустрии.

1.7 Договаривающиеся Правительства могут назначать или устанавливать Уполномоченных Представителей Власти в рамках Правительства для выполнения, в отношении портовых сооружений, их обязанностей по безопасности относительно главы XI-2 и части А этого Кодекса и позволяет Признанным Организациям по Охране выполнять определенную работу в отношении портовых сооружений, но окончательное решение по принятию и одобрению этой работы должно оставаться за Договаривающимися Правительствами или Уполномоченными Представителями Власти. Администрации могут также поручать Признанным Организациям по Охране выполнение определенных обязанностей по охране судов. Следующие ниже перечисленные обязанности или действия не могут поручаться для выполнения Признанной Организацией по Охране:

- установление соответствующего уровня охраны;
- определение того, какие портовые сооружения, расположенные в пределах территории Договаривающихся Правительств, требуют назначения Офицера по Охране Портовых Сооружений и подготовки Плана Охраны Портовых Сооружений;

- одобрение Оценки Охраны Портовых Сооружений и любых последующих поправок к ранее подтвержденной оценке;
- утверждение Плана Охраны Портовых Сооружений и любых последующих поправок к ранее одобренному плану;
- осуществление проверки и мер соответствия; и
- установление требований к Декларации об охране.

Назначение уровня охраны

1.8 Назначение уровня охраны, устанавливаемого в любое определенное время, является ответственностью Договаривающихся Правительств, применительно к судам и портовым сооружениям. Часть А этого Кодекса определяет три уровня охраны для международного использования. Это:

- Уровень охраны 1, обычный; уровень, при котором суда и портовые сооружения работают в обычном режиме;
- Уровень охраны 2, повышенный; уровень, применяемый, пока существует повышенный риск возникновения инцидента; и
- Уровень охраны 3, исключительный: уровень, применяемый в период полагаемой или неизбежной угрозы возникновения инцидента.

Компания и Судно

1.9 Любая компания, управляющая судами, к которым применима глава XI-2 и часть А этого Кодекса должна назначать Офицера Компании по Охране и Офицера Судовой Охраны для каждого из своих судов. Обязанности, ответственности и требования к подготовке этих офицеров, а также требования по проведению тренировок и занятий определяются в части А Кодекса.

1.10 В обязанность Офицера Компании по Охране, кроме всего прочего, входит обеспечение должным образом выполнения мероприятий по Оценке Охраны Судна и подготовка и представление к утверждению Администрации или уполномоченному органу Плана охраны судна. После этого План охраны судна направляется на борт каждого судна, к которому применима часть А Кодекса 15РЗ, а также по отношению к которому назначено это лицо в должности Офицера Компании по Охране.

1.11 План Охраны Судна должен указывать оперативные и физические меры безопасности, которые судно должно непосредственно предпринять, чтобы подтвердить, что оно всегда работает в соответствии с уровнем охраны 1.

План должен также указывать дополнительные или усиленные меры охраны с расчётом того, что судно само может перейти и работать в соответствии с уровнем охраны 2, когда получены указания к переходу на этот уровень.

Более того, в плане должны указываться возможные подготовительные действия, которые может предпринять судно для принятия немедленного ответа на указания, которые могут быть предъявлены судну службами, отвечающими за уровень охраны 3 при возникновении инцидента или угрозы вследствие этого.

1.12 Судам, к которым выдвигаются требования главы XI-2 и части А этого Кодекса, требуется иметь и действовать в соответствии с Планом Охраны Судна, одобренным или разработанным по поручению Администрации. Офицер Компании и Офицер по охране судна должны следить за постоянным соответствием и эффективностью плана, включая проведение внутреннего аудита. Поправки к любому из элементов одобренного плана, которому, по мнению Администрации необходимо подтверждение, должны быть представлены к рассмотрению и одобрению до их включения в утвержденный план и их реализации на судне.

1.13 На судне должен быть Международный Сертификат Охраны Судна, указывающий на то, что оно соответствует требованиям главы XI-2 и части А этого Кодекса. Часть А этого кодекса включает положения, касающиеся подтверждения и сертификации соответствия судна требованиям на основе начального, обновлённого и промежуточного подтверждения.

1.14 Когда судно находится в порту или направляется в порт Договаривающегося Правительства, то Договаривающееся Правительство имеет право согласно положений правила XI-2/9, проводить различные проверки и меры соответствия по отношению к этому судну.

Если осуществляется инспекция судна Государственным Портовым Контролем, то такие инспекции обычно не распространяются на проверку самого Плана Охраны Судна, за исключением особых обстоятельств.

Судно может быть подвергнуто дополнительным проверочным мероприятиям, если у Договаривающегося Правительства, при выполнении контроля и проведения необходимых мероприятий, есть основания полагать, что безопасность судна или портовых сооружений, где обслуживается судно, была поставлена под угрозу.

1.15 Также необходимо, чтобы на борту судна была информация по требованию, доступная Договаривающимся Правительствам, указывающая на то, кто является ответственным за принятие решения по трудоустройству команды судна и за принятие решения по различным аспектам, касающимся занятости судна.

Портовые средства

1.16 Каждое договаривающееся Правительство должно обеспечить завершение оценки охраны портовых средств, расположенных на его территории и заняты обслуживанием судов в международных рейсах. Договаривающееся правительство, назначенные власти или признанная Организация по охране могут произвести эту оценку. Законченная оценка охраны портовых средств должна быть утверждена Договаривающимся Правительством или соответствующими назначенными властями. Это утверждение не может быть делегировано. Оценка охраны портовых средств должна периодически пересматриваться.

1.17 Оценка охраны портовых средств - это в основном анализы риска всех аспектов работы портовых средств для определения какая часть или части их наиболее чувствительны и/или более вероятно подвержены нападению. Риск безопасности - функция от угрозы нападения соединенной с уязвимостью цели и последствиями нападения.

Оценка должна включать следующие компоненты:

- ясная (понятная) угроза портовым устройствам и инфраструктуре
- должна быть определена.
- потенциальная уязвимость идентифицирована.
- последствия инцидента просчитаны.

По окончании анализа будет можно выработать общую оценку уровня риска. Оценка охраны портовых средств поможет определить какие из средств нуждаются в назначении офицера по охране и подготовке плана по охране портовых средств.

1.18 Портовые средства, которые должны соответствовать требованиям Главы XI-2 и части А этого Кодекса нуждаются в назначении офицера по охране портовых средств. Обязанности, ответственность и требования к тренировке этих офицеров, а также требования к учениям и упражнениям определены в части А этого Кодекса.

1.19 План по охране портовых средств должен указывать эксплуатационные и физические меры охраны, которые необходимо принять, чтобы портовые средства всегда работали на уровне охраны 1. План также должен указывать дополнительные или усиленные меры, которые должны быть приняты, чтобы портовые средства могли работать на уровне охраны 2, когда поступит команда.

Более того, план должен указывать возможные подготовительные действия, которые могут принять портовые средства, позволяющие быстро реагировать на приказы, которые могут быть поданы теми, кто отвечает за уровень охраны 3 при инциденте или угрозе такого.

1.20 Портовые средства, которые должны соответствовать требованиям Главы XI-2 и части А Кодекса должны иметь и работать в соответствии с Планом Охраны Портовых Средств (Port Facility Security Plan), утвержденным договаривающимся правительством или соответствующими назначенными властями. Офицер по Охране Портовых Средств должен проводить в жизнь статьи этого плана и следить за постоянной эффективностью и соответствием плана, включая комиссионный внутренний аудит применения плана.

Изменения любых элементов утвержденного плана, для которых требуется утверждение договаривающегося правительства или назначенных властей, должны быть представлены

для рассмотрения и утверждения до их включения в утвержденный план и их применения в портовых средствах.

Договаривающиеся Правительства или назначенные власти могут проводить испытания эффективности плана. Оценка Охраны Портовых Средств, охватывающая портовое оборудование, на котором базировался план, должна регулярно пересматриваться. Все эти действия должны вести к улучшению плана. Любые изменения в отдельные элементы утвержденного плана должны быть представлены на утверждение Договаривающемуся Правительству или соответствующей Назначенной Администрации.

1.21 Суда, использующие портовые средства, могут быть подвергнуты инспекциям Портового Государственного Контроля и дополнительным контрольным мерам, изложенным в Правиле XI-2/9. Соответствующие власти могут потребовать предоставления информации о судне, грузе, пассажирах и судовом персонале до входа судна в порт. Могут возникнуть обстоятельства, при которых будет отказано войти в порт.

Информация и Связь

1.22 Глава XI-2, части А этого Кодекса требует от Договаривающихся Правительств, предоставления определённой информации Международной Морской Организации и предоставления доступной информации для достижения эффективной связи между Договаривающимися Правительствами и Офицерами Компании/охраны судна, а также Офицерами по охране портовых сооружений ответственными за портовые сооружения, которые посещают их суда.

2. Определения

2.1 По отношению к определениям, применяемым в главе XI-2 и части А этого Кодекса, не представлено никакого руководства.

2.2 В содержании этой Части Кодекса:

.1 «section» означает раздел части А Кодекса и обозначается как «раздел А/ <за словом раздел следует его номер>»;

.2 «paragraph» означает параграф этой части Кодекса и обозначается, как «параграф < за словом параграф следует его номер>»; и

.3 «Contracting Government», когда используется в параграфах с 14 по 18, означает «Договаривающееся Правительство в пределах той территории, где расположено портовое сооружение» и включает ссылку на «Уполномоченного Представителя Власти».

3. Применение

Общие сведения

3.1 Руководство, представленное в этой части Кодекса, должно быть принято во внимание в случае применения требований главы XI-2 и части А этого Кодекса.

3.2 Однако следует признать, что меры, по которым применяется руководство, будут зависеть от типа судна, его грузов и/или пассажиров, его коммерческого характера и характеристики портового сооружения, посещаемого судном.

3.3 Таким же образом, в отношении руководства по портовым сооружениям, применяемые меры, будут зависеть от портового оборудования, типов судов, использующих портовое сооружение, типа груза и/или пассажиров и коммерческого характера, посещающих порт судов.

3.4 Положения главы XI-2 и части А этого Кодекса не подлежат к применению по отношению к портовому оборудованию, сконструированному и используемому в военных целях.

4. Ответственность Договаривающихся Правительств Безопасность оценок и планов

4.1 Договаривающиеся Правительства должны обеспечить введение соответствующих мер во избежание неразрешенного раскрытия или доступа к секретным материалам по безопасности при оценке судовой безопасности, составлении судовых планов безопасности, оценок безопасности Портовых средств и Планов по охране Портов и индивидуальных оценок или планов.

Назначенные Власти

4.2 Договаривающиеся Правительства могут определять органы Власти в Правительстве, принимающие на себя обязанности по охране портовых средств, как изложено в Главе XI-2 или части А этого Кодекса.

Признанная Организация по Охране

4.3 Договаривающиеся Правительства могут уполномочить Признанную Организацию по Охране (recognized Security Organization – RSO) выполнять определенные действия, относящиеся к безопасности, включающие:

- .1 утверждение Судовых планов охраны, или их изменения от имени администрации;
- .2 проверку и сертификацию судов на соответствие требованиям главы XI-2 или части А этого Кодекса от имени администрации;
- .3 проведение оценки охраны Портовых средств по требованию Правительства.

4.4 RSO может также давать советы или оказывать помощь компаниям или Портовым отделам по вопросам безопасности, включая оценку судовой безопасности, Судовые планы охраны, Оценку охраны портовых средств и Портовые планы охраны. Это может включать проведение оценки охраны судна или Судовой план или оценку охраны Портовых средств или План порта. Если RSO выполняет это в отношении оценки охраны судна или судового плана, то KSO не должно быть уполномочено утверждать такой судовой план.

4.5 При назначении RSO, договаривающееся правительство должно обратить внимание на компетентность таковой Организации. RSO должна быть способной продемонстрировать:

- .1 знания и опыт в соответствующих аспектах охраны;
- .2 соответствующие знания судовых и портовых операций, включая знания устройства и конструкции судна, если обслуживает суда, а также структуру и конструкцию портовых средств, если обслуживает порты;
- .3 их способность определить возможные риски охраны, которые могут возникнуть при эксплуатации судна и портов, включая взаимосвязь судна и порта, а так же, как минимизировать такие риски;
- .4 их способность поддерживать и увеличивать знания и опыт их персонала;
- .5 их способность следить за надежностью своего персонала;
- .6 их способность поддерживать соответствующие меры для избежания неразрешенного раскрытия или доступа к чувствительным для безопасности материалам;
- .7 их знание требований главы XI-2 или части А этого Кодекса и соответствующих национального и международного законодательств и требований по охране;
- .8 их знание текущих угроз и примеров;
- .9 их знания в опознавании и определении оружия, опасных веществ и устройств;
- .10 их знания в опознавании, без дискриминации, характеристик и стиля поведения лиц, которые возможно угрожают безопасности;
- .11 их знания в технике средств, используемых в обмане мер охраны;
- .12 их знания по оборудованию и системам охраны с эксплуатационными ограничениями.

При делегировании специфических обязанностей RSO договаривающееся Правительство, включая Администрации, должно убедиться, что RSO имеет компетенцию для выполнения поставленной задачи.

4.6 Признанная Организация, как определено в правиле I/6 и выполняющая требования правила XI-1/1, может быть назначена, как RSO при условии, что она имеет соответствующие опыт и знания в отношении охраны, как изложено в параграфе 4.5.

4.7 Портовые Власти или Руководство Порта могут быть назначены, как RSO при условии, что они имеют соответствующие опыт и знания в отношении охраны, как изложено в параграфе 4.5.

4.8 При установлении уровня охраны, Договаривающиеся Правительства должны учитывать информацию об общей и специфической угрозе. Договаривающиеся Правительства должны установить один из трёх уровней охраны, применяемый к судам или портовым сооружениям:

- Уровень охраны 1, нормальный; уровень, при котором суда и портовые сооружения нормально эксплуатируются;
- Уровень охраны 2, повышенный; уровень, длящийся, пока существует повышенный риск возникновения инцидента; и
- Уровень охраны 3, исключительный; уровень, устанавливаемый в период полагаемого или неизбежного возникновения инцидента.

4.9 Установление третьего уровня охраны должно быть исключительной мерой, предпринимаемой только тогда, когда появляется достоверная информация о том, что возможна угроза или риск нарушения безопасности.

Третий уровень охраны следует устанавливать только на протяжении наличия определённой угрозы безопасности или возникновения инцидента.

Хотя уровни охраны могут переходить с первого уровня охраны на второй, а затем на третий, также возможно и то, что уровень охраны может сразу перейти с первого на третий уровень охраны.

4.10 В любое время Капитан судна несёт окончательную ответственность за безопасность судна. Даже на третьем уровне охраны Капитан может потребовать разъяснения или поправок к инструкциям, изданным лицами ответственными за ликвидацию инцидента или угрозы, если существуют основания полагать, что следование инструкциям может угрожать безопасности судна.

4.11 Офицер Компании по охране (CSO) или Офицер охраны судна (SSO) должен связаться при первой же возможности с Офицером по охране портовых сооружений (PFSO) того портового сооружения, которое судно намерено посетить, чтобы установить уровень охраны, применяемый к судну, находящемуся в порту. Установив связь с судном, Офицеру по охране портового сооружения необходимо сообщить на судно о любом последующем изменении уровня охраны портовых сооружений и должен предоставить судну любую соответствующую информацию.

4.12 В то время как могут быть обстоятельства, когда отдельно взятое судно может работать при более повышенном уровне охраны, чем портовые сооружения, территорию которого оно посещает, но нет таких обстоятельств, при которых у судна может быть уровень охраны ниже, чем у портовых сооружений, на территории которого находится это судно. Если у судна уровень охраны выше, чем у портовых сооружений, на территории которого будет работать судно, CSO или SSO должен без промедления сообщить об этом PFSO. PFSO должен осуществить оценку ситуации совместно с CSO или SSO и достигнуть соглашения по применению необходимых мер охраны в отношении данного судна, которое может включать составление и подписание Декларации Безопасности.

4.13 Договаривающиеся Правительства должны рассмотреть вопрос о том, насколько быстро необходимо сообщать информацию об изменениях уровней охраны. Администрация может изъявить желание использовать сообщения NAVREX или Извещения Мореплавателям, как метод уведомления CSO и SSO об изменениях уровней охраны судна. Или, они могут пожелать рассмотреть другие методы связи, которые обеспечивают равнозначную или лучшую скорость передачи информации и покрытия. Договаривающиеся Правительства должны устанавливать способы сообщения PFSO об изменениях уровней охраны.

Договаривающиеся Правительства должны составить и поддерживать список, содержащий контактные сведения о тех, кого необходимо проинформировать об изменениях уровней безопасности. Несмотря на то, что уровень безопасности не должен восприниматься как особо засекреченный, информация о скрытой угрозе может быть засекреченной на высоком уровне. Договаривающиеся Правительства должны тщательно рассмотреть тип и подробности сообщаемой информации, а также метод её передачи CSO, SSO и PFSO.

Пункты для связи и информация по Планам охраны Портовых средств (PFSP)

4.14 О наличии в портах PFSP (Port Facility Security Plan) должно быть сообщение Организации (ИМО) и эта информация также должна быть доступной для компаний и Судовых Офицеров по охране. Никаких деталей плана не должно публиковаться, кроме того, что он имеется. Правительство должно предусмотреть создание центрального или регионального пунктов связи или других средств для передачи современной информации о местах, где имеются PFSP, вместе с деталями по связи с соответствующим PFSP. Наличие таких пунктов для связи должно

быть опубликовано. Они могут также давать информацию по Признанным Организациям Охраны, назначенным действовать от имени Правительства, вместе с деталями специфической ответственности и условий и полномочий делегированных таким RSO.

4.15 В случае если порт не имеет Плана охраны (PFSP) и, следовательно, не имеет Офицера охраны (PFSO) центральный или региональный пункты связи должны быть способны определить достаточно квалифицированное лицо на берегу, которое может организовать соответствующие меры охраны на месте, если необходимо на период стоянки судна в порту.

4.16 Договаривающееся Правительство должно также определить детали для связи с Правительственными служащими, которым офицеры по охране судна (SSO), офицеры по охране Компаний (CSO) и офицеры по охране портовых средств (PFSO) могут обращаться по вопросам, касающимся безопасности. Эти правительственные служащие должны оценить такие доклады (обращения) прежде, чем предпринять соответствующие действия. Такие доклады могут иметь отношение к мерам охраны, подпадающим под юрисдикцию другого договаривающегося государства. В этом случае Правительство должно связаться с другой стороной для обсуждения применения корректирующих акций. С этой целью детали для контакта с Правительственными офицерами должны быть переданы в ИМО.

4.17 Правительства должны также сделать информацию, указанную в параграфах 4.14 - 4.16, доступной для других Договаривающихся Правительств по требованию.

Идентификационные документы

4.18 Договаривающиеся Правительства призываются издать соответствующие идентификационные документы для Государственных чиновников, имеющих право доступа на суда или входа в Портовые учреждения для выполнения их официальных обязанностей и установить процедуры, при которых аутентичность таких документов может быть проверена.

Стационарные и Плавающие Платформы и подвижные буровые установки на местах

4.19 Правительства должны предусмотреть установку соответствующих мер охраны для стационарных и плавучих платформ и передвижных буровых установок на стоянках, позволяющих взаимодействовать с судами, которые требуются согласно правил Главы XI-2 и части А этого Кодекса.

Суда, которым не нужно отвечать требованиям Части А это-го Кодекса

4.20 Договаривающиеся Правительства должны рассмотреть установление соответствующих мер охраны для улучшения охраны судов, к которым не применима глава XI-2 и часть А этого Кодекса, и для подтверждения того, что любые положения относительно охраны, применяемые к таким судам, не мешают осуществлять взаимодействие с судами, к которым применима часть А этого Кодекса.

Угрозы судам и другие инциденты на море

4.21 Договаривающиеся Правительства должны предоставлять общее руководство по соответствующим мерам для того, чтобы снизить риск безопасности судов, находящихся в море под их флагом. Они должны предоставить рекомендацию о том, какие действия необходимо выполнить в соответствии с тремя уровнями охраны, если:

.1 имеются изменения в уровне охраны, применяемом в отношении судна в море, например, из-за географического района его работы или связанное с самим судном; и

.2 есть наличие опасного инцидента или угрозы для судна, находящегося в море.

Договаривающиеся Правительства должны устанавливать самые лучшие методы и способы действий для этих целей. В случае неизбежного нападения судну следует немедленно установить прямую связь с ответственными представителями Государства его флага для реагирования на опасные инциденты.

4.22 Договаривающиеся Правительства должны также установить контакты для связи и передачи информации относительно охраны любого судна:

.1 уполномоченного ходить под его флагом; или

.2 работающего в их территориальных водах или сообщившего о желании войти в их территориальные воды.

4.23 Договаривающиеся Правительства должны предоставлять информацию судам, работающим в их территориальных водах или сообщившим о намерении войти в их территориальные воды, которые могут включать следующие сведения:

- .1 об изменении или задержке их намеренного прохода;
- .2 о плавании по определённому курсу или о следовании в специальное местоположение;
- .3 о пригодности в какой-то мере персонала или оборудования, которые могут быть размещены на судне;
- .4 о координатах прохода, прибытия в порт или отхода из порта, о предоставлении сопровождения патрульным самолетом или летательным аппаратом (с закреплёнными крыльями или вертолётom).

Договаривающиеся Правительства должны напоминать судам, находящимся в их территориальных водах или сообщившим о намерении войти в их территориальные воды, о любых временно ограниченных участках, которые они обозначили.

4.24 Договаривающиеся Правительства должны информировать суда, работающие в их территориальных водах или сообщившие о намерении войти в их территориальные воды о том, какие меры они должны немедленно предпринять, для защиты судна, а также для защиты судов находящихся поблизости.

4.25 Планы, подготовленные Договаривающимися Правительствами согласно целям, изложенным в параграфе 4.22, должны включать информацию о соответствующем канале связи, доступном в течение 24 часов, в том числе о доступе к Договаривающимся Правительствам, включая Администрацию. Эти планы должны также включать информацию об обстоятельствах, при которых Администрация считает, что помощь должна быть затребована от ближайших береговых Государств, а также процедуру связи между Офицерами охраны портового сооружения и Офицерами по охране судна.

Альтернативные соглашения по охране

4.26 Правительства при рассмотрении вопросов применения Главы XI-2 и части А этого Кодекса, могут заключать одно или более соглашений с одним или более договаривающимся Правительствами. Рамки соглашения ограничиваются короткими международными рейсами на фиксированных путях между портовыми сооружениями на территориях сторон соглашения.

При заключении соглашения и после Правительства должны консультироваться с другими правительствами и Администрациями в интересах эффективности соглашения.

Судну под флагом страны, которая не является одной из сторон соглашения, должно быть разрешено работать на постоянных рейсах покрытых соглашением, только если Администрация флага согласна на то, что судно будет соответствовать условиям соглашения и потребует этого от судна. Ни в коем случае такое соглашение не должно подвергать риску уровень охраны других судов и портовых районов, не покрытых им, и характерно, что все суда, покрытые таким соглашением не могут проводить взаимодействие с судами не покрытыми им. Любые эксплуатационные взаимосвязи, предпринимаемые судами, входящими в соглашение должны быть также покрыты им.

Выполнение каждого соглашения должно постоянно отслеживаться и улучшаться, когда возникает необходимость, и в любом случае должно подтверждаться каждые 5 лет.

Эквивалентные меры для портовых средств

4.27 Для определенных портовых средств с ограниченными или узкоспециальными операциями, но с более чем случайным трафиком, могут быть применены меры безопасности эквивалентные тем, что предписаны главой XI-2 и частью А этого Кодекса. Это может, в частности, быть характерным для терминалов, приданных заводам или причалов с редкими операциями.

Уровень обеспечения персоналом

4.28 При установлении минимального безопасного экипажа судна Администрация должна принимать во внимание, что требования минимального безопасного экипажа, предусмотренного правилом V/14 адресованы только безопасному плаванию судна. Администрация также должна учесть дополнительную рабочую нагрузку в результате введения судового плана охраны и обеспечить, чтобы судно было обеспечено экипажем достаточно и эффективно.

При выполнении этого Администрация должна убедиться, что судно способно внедрить часы отдыха и другие меры для предотвращения усталости, которые провозглашены национальным законодательством, в контексте распределения всех судовых обязанностей между различными членами команды.

Контроль и меры соответствия

Общие положения

4.29 Правило XI-2/9 описывает меры контроля и соответствия применительно к судам согласно главы XI-2. Они разделены на три различных секции: контроль судов уже находящихся в порту, контроль судов, намеревающихся войти в порт другого договаривающегося государства и дополнительные положения, применимые для обоих случаев.

4.30 Правило XI-2/9.1 - Контроль судов в порту, обеспечивает выполнение системы контроля судов во время их стоянки в порту иностранного государства, где должным образом уполномоченные офицеры Правительства (*duly authorized officers*) имеют право прибыть на борт судна для проверки того, что все требуемые сертификаты находятся в надлежащем порядке. Затем, если имеются ясные основания считать, что судно не соответствует, могут быть предприняты контрольные меры, такие, как дополнительная инспекция или задержка судна. Это отображает систему текущего контроля.

Правило XI-2/9.1 распространяется на такую систему и позволяет применить дополнительные меры (включая вывод судна из порта в качестве контрольной меры) когда уполномоченные офицеры имеют веские основания считать, что судно не соответствует требованиям Главы XI-2 или части А этого Кодекса.

Правило XI-2/9.3 включает положения, которые способствуют справедливому и пропорциональному применению этих дополнительных мер.

4.31 Правило XI-2/9.2 относится к мерам контроля, обеспечивающим соответствие судна намеревающегося войти в порт иностранного государства и вводит совершенно другое понятие контроля в главе XI-2, применяемое только к охране.

По этому правилу меры могут быть предприняты до входа судна в порт для обеспечения лучшей безопасности. Также, как и в Правиле XI-2/9.1 эта дополнительная система контроля базируется на концепции наличия ясных оснований считать судно не соответствующим Главе XI-2 или части А этого Кодекса и включает значительные меры защиты в правилах XI-2/9.2.2 и XI-2/9.2.5, а также в правиле XI-2/9.3.

4.32 Ясные основания считать судно не соответствующим означает очевидность или надежную информацию о том, что судно не отвечает требованиям Главы XI-2 или части А этого Кодекса, принимая во внимание указания, данные в этой части Кодекса. Такое свидетельство или надежная информация могут исходить от профессионального суждения уполномоченного офицера или его наблюдений, полученных в процессе проверки судового Международного Сертификата безопасности, Временного Международного сертификата по охране, выданного в соответствии с частью А этого Кодекса или из других источников. Даже если действующий сертификат имеется на борту, уполномоченный офицер все же может при веских основаниях считать судно не соответствующим на базе своего профессионального суждения.

4.33 Примеры возможных веских оснований согласно правилам XI-2/9.1 и XI-2/9.2 могут включать, если применимы:

.1 очевидность при обследовании сертификата того, что он недействителен или его срок истек;

.2 очевидность или надежная информация о том, что серьезные отклонения имеются в оборудовании охраны, документации или приспособлениях, требуемых Главой XI-2 и частью А этого Кодекса;

.3 получение донесения или жалобы, которые по профессиональному заключению уполномоченного офицера содержат надежную информацию о том, что судно не соответствует требованиям Главы XI-2 или части А этого Кодекса;

.4 улики или показания от уполномоченного офицера о том, что капитан или судовой персонал не знакомы с основными судовыми процедурами охраны или не могут провести учения по охране судна или такие процедуры и учения не проводились;

.5 улики или показания уполномоченного офицера о том, что ключевые члены судового персонала не способны установить связь с другими ключевыми членами команды, ответственными за охрану на борту судна;

.6 улики или надежная информация о том, что на борт судна приняты лица или погружены грузы портовыми средствами или с другого судна, причем либо портовые средства или другое судно нарушили правило Главы XI-2 или части А этого Кодекса либо это другое судно не заполнило Декларацию об охране, не предприняло соответствующих специальных дополнительных мер охраны или не поддерживает соответствующие процедуры по охране судна;

.7 улики или надежная информация о том, что судно приняло людей или погрузило грузы портовыми средствами или другими способами (т.е. с другого судна или вертолета), и портовые средства, либо другие способы не подпадают под соответствие Главы XI-2 или части А этого Кодекса и судно не предприняло соответствующих дополнительных мер или не выполняет соответствующие процедуры по охране;

.8 если судно имеет повторно выданный обновляющийся временный международный сертификат по охране, выданный, как описано в секции А/19.4 и если по профессиональному заключению уполномоченного офицера одной из целей приобретения такого сертификата является прикрытие несоответствия Главе XI-2 или части А этого Кодекса на период времени действия сертификата, как описано в секции А/19.4.4.

4.34 Учет международного законодательства при применении Правила XI-2/9 особенно важен и правило должно применяться вместе с Правилем XI-2/2.4, так как потенциально существуют ситуации, когда-либо предпринимаемые меры выходят за рамки Главы XI-2 или когда права судна, к которому они применяются, должны быть учтены за пределами Главы XI-2. Хотя Правило XI-2/9 не запрещает Правительству принимать меры, базирующиеся на / или содержащиеся в международном законодательстве, для гарантии безопасности и охраны людей, судов, портовых средств и другой собственности в случаях, когда судно, хотя и соответствующее Главе XI-2 или части А этого Кодекса, все же рассматривается, как представляющее определенный риск для безопасности.

4.35 Когда Договаривающееся Правительство налагает на судно меры контроля, администрация должна быть без задержки информирована в достаточной степени, чтобы установить для Администрации полное взаимодействие с Договаривающимся правительством.

Контроль судов в порту

4.36 Когда несоответствие из-за неисправности какого-то оборудования либо из-за документации приводит к задержке судна, и это несоответствие не может быть устранено в порту, где проводилась инспекция, Договаривающиеся Правительства могут позволить судну перейти в другой порт, если достигнута договорённость между Государством порта и Администрацией или капитаном.

Суда, намеревающиеся войти в порт других Договаривающихся Правительств

4.37 В правиле XI-2/9.2.1 перечисляется информация, которую Договаривающиеся Правительства могут потребовать от судна, как условие для входа в порт. Один из перечисленных пунктов информации - подтверждение о любых специальных или дополнительных мероприятиях, предпринимаемых судном во время его последних десяти заходов на территорию порта. Так, например:

.1 записи мероприятий, проведенных при посещении зоны портового сооружения на территории Государства, которое не является Договаривающимся Правительством особенно те мероприятия, проведение которых обычно обеспечивается портовым сооружением, расположенным на территории Договаривающихся Правительств; и

.2 любые Декларации об охране, которые были введены в портовых сооружениях.

4.38 Другой пункт представленной информации, которая может потребоваться как одно из условий входа в порт, это подтверждение того, что соответствующие работы относительно судовой охраны были соблюдены во время проведения работ между судами в течение периода десяти последних заходов на территорию портового сооружения на протяжении 120 календарных дней. Считается отклонением от нормы требовать сводку записей о пересадке лоцманов, о таможенниках, пограничниках, официальных представителях безопасности; а также о бункеровке, лихтеровке, погрузке грузов и сдаче мусора судном в пределах портовых сооружений, как это необходимо выполнять в соответствии с представленными пунктами в Плане Охраны Портовых Сооружений. Примеры сведений, которые могут предоставляться, включают:

.1 записи о проводимых мероприятиях во время работы судна с судном, работающим под флагом Государства, власти которого не являются Договаривающимся Правительством, особенно о тех мероприятиях, которые обычно проводятся судами, работающими под флагом Договаривающихся Правительств;

.2 записи о проводимых мероприятиях во время взаимодействия судна с судном, работающим под флагом Договаривающегося Правительства, но которому не требуется соответствовать положениям главы XI-2 и части А этого Кодекса, такие сведения как копия любого сертификата по охране, выдаваемого этому судну в соответствии с другими положениями; и

.3 в случае, если люди или грузы, спасённые в море, находятся на борту, всю известную информацию об этих людях или грузах, включая их данные, если они известны, и результаты любых проверок, проводившихся по поручению судна с целью обеспечения безопасности для спасённых людей или грузов. Однако целью главы XI-2 и части А этого Кодекса не является отсрочить или препятствовать доставке пострадавших в море в безопасное место. Единственной целью главы XI-2 и части А этого Кодекса является обеспечение государства необходимой информацией в достаточном количестве для сохранения охраны.

4.39 Примеры другой практической информации относительно охраны, которая может потребоваться как одно из условий входа в порт с тем, чтобы обеспечить безопасность и защищённость людей, портовых сооружений, судов и другой собственности включают:

.1 информацию, содержащуюся в непрерывно пополняющейся книге отчетов;

.2 местоположение судна во время осуществления отчета;

.3 полагаемое время прихода судна в порт;

.4 судовая роль;

.5 общее описание груза на борту судна;

.6 список пассажиров; и

.7 информация, требуемая в соответствии с Правилom XI-2/10.

4.40 Правило XI-2/9.2.5 позволяет капитану судна, как только ему станет известно о том, что прибрежное или портовое Государство предпримет мероприятия по контролю в соответствии с положением XI-2/9.2.5, отказаться от намерения войти в порт. Если капитан отказывается от этого намерения, положение XI-2/9 больше не действует, и любые дальнейшие шаги должны предприниматься на основании и в соответствии с международным правом.

Дополнительные положения

4.41 Во всех случаях, когда судну отказано во входе в порт или, когда судно выдворяется из порта, все известные факты должны сообщаться властям соответствующих государств. Это сообщение должно состоять из следующих пунктов, если известно:

.1 название судна, его флаг, идентификационный номер судна, позывные, тип судна и груза;

.2 причина отказа во входе или причина выдворения судна из порта или портовых районов;

.3 если имеет место, то указание любой причины возникновения несоответствий безопасности;

.4 если имеется, то указание подробностей любых попыток исправить несоответствие, включая любые условия навязанные судну во время рейса;

.5 прошлый порт(-ы) захода и последний заявленный порт захода;

.6 время отплытия и время прибытия в эти порты;

.7 любые инструкции, даваемые судну, например, сведения по маршруту;

.8 имеющаяся информация относительно уровня охраны, на котором в данное время работает судно;

.9 информация относительно любых видов связи, которые Государство порта устанавливало с Администрацией;

.10 узел связи на территории Государства порта, осуществляющего доклады с целью получения дальнейшей информации;

.11 судовая роль; и

.12 любая другая соответствующая информация.

4.42 В список соответствующих Государств, с которыми необходимо установить связь, должны входить и те, которые находятся на пути предстоящего перехода в следующий порт, особенно, если судно намеревается войти в территориальные воды берегового государства. Другие соответствующие Государства, в число которых могут входить предыдущие порты захода для того, чтобы можно было получить дальнейшую информацию и действия по охране, относящиеся к предыдущим портам.

4.43 При выполнении проверок и мер соответствия, должным образом уполномоченные офицеры должны подтвердить то, что любые мероприятия и предпринимаемые шаги соразмерены. Такие меры или шаги должны быть обоснованными, минимально необходимой суровости и продолжительности для того, чтобы исправить или уменьшить возникшее несоответствие.

4.44 Слово "delay" (задержка) в положении XI-2/9.3.3.1 также относится к ситуациям, когда в соответствии с предпринятыми действиями согласно данному постановлению, судно незаконно отказано войти в порт или судно незаконно выдворяется из порта.

Суда, не принадлежащие ни одной из сторон, заключающих договор и суда водоизмещением меньше конвенционного

4.45 В отношении судов, работающих под флагом государства, которое не является Договаривающимся Правительством по Конвенции и не является стороной, входящей в протокол «SOLAS» 1988, Договаривающиеся Правительства должны относиться благоприятно к таким судам. Следовательно, требования правила XI-2/9 и руководства представленного в этой части Кодекса должны быть применимы к этим судам.

4.46 Суда меньше Конвенционного водоизмещения являются объектами проведения мероприятий самими государствами для обеспечения безопасности. Такие мероприятия должны осуществляться в соответствии с требованиями главы XI-2 и руководства, представленного в этой части Кодекса.

5. Декларация об охране

Общие сведения

5.1 Декларация об охране (DoS) должна быть составлена, когда Договаривающиеся Правительство портового сооружения считает, что это необходимо, а также, когда судно считает это необходимым.

5.1.1 Необходимость в DoS может быть указана при Оценке Охраны Портового Сооружения (PFSA), а причины и обстоятельства, при которых требуется DoS, должны быть определены в Плане Охраны Портового Сооружения (PFSP).

5.1.2 Необходимость в DoS может быть указана Администрацией для судов, работающих под её флагом или в результате оценки охраны судна, и должна быть определена в плане охраны судна.

5.2 Возможно, что DoS потребуется на более высоких уровнях охраны, когда у судна более высокий уровень охраны, чем у портового сооружения, или у другого судна, с которым оно устанавливает связь. А также при установлении связи судна с портом или в результате взаимодействия судна с судном, которое может представлять повышенный риск для людей, имущества или окружающей среды по особым причинам для этого судна, включая его груз, пассажиров, обстоятельства, сложившиеся на территории портового сооружения или совокупность этих факторов.

5.2.1 В случае, если судно или Администрация, по поручению которой суда работают под её флагом, запрашивает составление DoS, Офицер Охраны Портового Сооружения (PFSO) или Офицер охраны судна должен уведомить о запросе и обсудить соответствующие меры безопасности.

5.3 РРЗО может также ввести DoS до взаимодействий судна с портом, которые определены в результате проведения Оценки Охраны Портового Сооружения как имеющие особую важность. Примеры могут быть такими как посадка или высадка пассажиров, а также перемещение, погрузка или разгрузка опасных грузов или веществ.

PFSO может также определять сооружение, находящееся у или рядом с густонаселёнными районами, или определять экономически значимые действия, которые предусматривают DoS.

5.4 Главной целью DoS является подтверждение того, что, соглашение достигнуто между судном и портовым оборудованием, а что касается мер охраны, то каждая из них должна быть предпринята в соответствии с положениями относительно них в одобренных планах охраны.

5.4.1 Установленная Оо5 должна быть подписана и датирована как представителями портового сооружения так и судна(-ов), как это необходимо, указывая при этом на соответствия с главой XI-2, частью А этого Кодекса, а также должна включать ее срок действия, должный уровень охраны, или уровни и узлы связи.

5.4.2 Переход с одного уровня охраны на другой может потребовать того, чтобы была принята новая или откорректированная DoS.

5.5 DoS должна составляться на английском, французском или испанском языках, или на языке, являющемся общим, как для властей портового сооружения, так и для властей судна или судов.

5.6 Образец DoS включен в Приложение 1 этой части Кодекса.

6. Обязанности Компании

6.1 Правило XI-2/5 требует от компании предоставления информации капитану судна, соответствующей требованиям компании согласно с постановлениями этого правила. Эта информация должна включать такие пункты как:

.1 стороны ответственные за назначение судового персонала, таких как, компании управления судном, агенты по укомплектованию личного состава, посредники, концессионеры, например, в розничной торговле, торговых точках, казино и т.д.;

.2 стороны, ответственные за занятость судна, включая фрахтователя (-ей) или любые другие лица с такими полномочиями; и

.3 в случаях, когда судно задействовано согласно условиям Договора Перевозки, контактные данные этих сторон, включая фрахтователей.

6.2 В соответствии с правилом XI-2/5 компания обязуется обновлять и сохранять информацию во время осуществления изменения, а также, когда происходят изменения.

6.3 Эта информация должна быть на английском, французском или испанском языках.

6.4 По отношению к судам, построенным до 1 июля 2004 года, эта информация должна отражать фактическое состояние.

6.5 По отношению к судам построенным 1 июля 2004 года или после этой даты, и для судов построенных до 1 июля 2004 года и введенных в эксплуатацию после 1 июля 2004 года, информация должна предоставляться, начиная с даты начала эксплуатации судна и должна отражать подлинное состояние к этой дате.

6.6 После 1 июля 2004 года, если судно было выведено из эксплуатации, информация должна вновь предоставляться, начиная с даты возобновления работы судна и должна отражать подлинное состояние с этой даты.

6.7 Ранее предоставляемая информация, которая не касается подлинного состояния с этой даты, не должна оставаться на борту.

6.8 Когда ответственность за управление судном принимает на себя другая компания, информацию, касающуюся компании, которая управляла судном, не требуется оставлять на борту.

В дополнение к этому в разделах 8, 9 и 13 предоставлено другое соответствующее руководство.

7. Охрана судна

Соответствующее руководство представлено в разделах 8, 9 и 13.

8. Оценка охраны Судна Оценка охраны

8.1 Офицер Компании по охране (CSO) является ответственным за обеспечение того, что Оценка Охраны Судна (SSA) проводится на каждом судне флота компании и соответствует положениям главы XI-2 и части А этого Кодекса, за что также отвечает CSO. Хотя CSO не должен лично принимать на себя все обязанности, обусловленные процессом оценки, за ним остается ответственность по обеспечению того, что все выполнялось должным образом.

8.2 До начала SSA, CSO должен подтвердить, что из доступной информации получена польза при оценке угрозы для порта, с которым судно будет устанавливать связь или в котором будут садиться или высаживаться пассажиры, а также по портовым сооружениям и их защитных мероприятиях. CSO должен изучить предыдущие доклады относительно одновременных потребностей в безопасности.

Там где возможно, CSO должен встретиться с соответствующими лицами на судне и на территории портового сооружения для того, чтобы обсудить цель и методы оценки.

CSO должен следовать любому специальному руководству, предложенному Договаривающимися Правительствами.

8.3 55А должна быть направлена на следующие элементы, на борту или внутри судна:

- .1 физическую безопасность;
- .2 структурную целостность;
- .3 системы защиты служащих;
- .4 способ проведения мероприятий;
- .5 системы радио и телекоммуникации, включая компьютерную систему и сеть;
- .6 другие места, которые могут, при повреждении или посещении, вызвать риск для людей, имущества, или работы на борту судна или на территории портового оборудования.

8.4 Все лица, принимающие участие в 55А, должны быть в состоянии привлечь в помощь эксперта по отношению к:

- .1 знанию текущих угроз безопасности и их форм;
- .2 распознаванию и устранению оружия, опасных веществ и приборов;
- .3 распознаванию, не на базе дискриминации, характеристик и манер поведения лиц, которые могут представлять угрозу безопасности;
- .4 способам, применяемым для обхода мер охраны;
- .5 методам, применяемым для организации инцидента;
- .6 результатам воздействия взрывчатых веществ на судовые структуры и оборудование;
- .7 безопасности судна;
- .8 деловой практике взаимодействий судно/порт;
- .9 планированию реагирования на аварийные ситуации, подготовке к аварии и реакции на неё;
- .10 физической безопасности;
- .11 системам радио и телекоммуникаций, включая компьютерную систему и сетевые системы;
- .12 морской инженерии; и
- .13 работе судна и порта.

8.5 CSO должен получать и записывать информацию, требуемую для проведения оценки, включая:

- .1 общий проект судна;
- .2 расположение зон, которые должны иметь ограниченный доступ, таких как навигационный мостик, машинные помещения категории А и другие посты управления, как определено в главе 11-2, и т.д.;
- .3 расположение и функционирование каждого действительного и потенциального места доступа к судну;
- .4 изменения приливов, которые могут повлиять на защищенность и охрану судна;
- .5 грузовые помещения и устройства укладки;
- .6 места, где расположены судовые запасы и оборудование для обслуживания;
- .7 места, где расположен несопровождаемый багаж;
- .8 аварийное и запасное оборудование, имеющееся для поддержания важнейшего обслуживания;
- .9 количество судового персонала, выполняющего любые предписанные обязанности по охране, а также любые предписанные требования по практике подготовки компании;
- .10 существующую безопасность и охранное оборудование для защиты пассажиров и судового персонала;

.11 пути эвакуации и места сбора, которые должны быть поддержаны для обеспечения соответствующей и охранной аварийной эвакуации судна;

.12 существующие соглашения с частными компаниями по охране, обеспечивающие судовую/береговую службу охраны; и

.13 существующие меры охраны и выполняемые действия, включая проверку и, контрольные мероприятия системы идентификации, оборудование по наблюдению и слежению, удостоверяющие документы персонала, а также связь, сигналы тревог, освещение, контроль доступа и другие соответствующие системы.

8.6 Во время SSA следует проверить каждое выявленное место доступа, включая открытые палубы, и проверить их потенциальные возможности быть использованными лицами, которые намереваются нарушить охрану. Это включает доступные места для лиц, имеющих законный доступ также как и для тех, кто намеревается осуществить незаконный доступ.

8.7 Во время SSA необходимо рассмотреть непрерывное соответствие существующих мер охраны и руководства, процедур и действий при обычных и аварийных условиях, а также следует определить руководство по охране, включая:

- .1 ограниченные зоны;
- .2 действия по борьбе с пожаром или с другими аварийными ситуациями;
- .3 уровень контроля судового персонала, пассажиров, посетителей, поставщиков, мастеров по ремонту, работников дока, и т.д.;
- .4 частоту и эффективность обходов по охране;
- .5 системы контроля доступа, включая идентификационные системы;
- .6 системы и процедуры связи по безопасности;
- .7 защитные двери, преграды и освещение; и
- .8 если есть, системы и оборудование по охране и слежения.

8.8 Во время SSA следует изучить людей, деятельность, услуги и действия, защита которых является важной. Сюда входит:

- .1 судовой персонал;
- .2 пассажиры, посетители, поставщики, мастера по ремонту, персонал портовых сооружений и т.д.;
- .3 способность поддерживать безопасность мореплавания и реагирование на аварию;
- .4 груз, особенно опасные грузы и вещества;
- .5 судовые запасы;
- .6 если есть, системы и оборудование связи по охране судна; и
- .7 если есть, системы и оборудование по слежению за охраной.

8.9 Во время SSA следует рассмотреть все возможные угрозы, которые могут включать следующие типы инцидентов на уровне охраны:

- .1 нанесение повреждения, разрушения судну или портовому сооружению, например, взрывчатыми устройствами, поджогами, диверсией или варварством;
- .2 захват людей на борту или остановка судна;
- .3 порча грузов, основных судовых систем и оборудования, а также судовых запасов;
- .4 незаконный доступ или использование, включая присутствие безбилетных пассажиров;
- .5 контрабанду оружия или оборудования, включая оружие массового поражения;
- .6 использование судна для перемещения лиц, намеревающихся провести инцидент, угрожающий охране и оборудованию;
- .7 использование самого судна в качестве оружия или средства нанесения вреда или разрушения;
- .8 нападения на судно со стороны моря, во время его стоянки у причала или на якоре; и
- .9 нападения на судно в море.

8.10 Во время SSA следует учитывать все возможные незащищенные точки, которые могут включать:

- .1 противоречия между мерами по защите и мерами охраны;
- .2 противоречия между судовыми обязанностями и предписаниями по охране;
- .3 обязанности по несению вахты, количество судового персонала, принимая во внимание его усталость, бдительность и исполнительность;
- .4 любые выявленные недостатки в подготовке по охране; и
- .5 любые системы и оборудование охраны, включая системы связи.

8.11 CSO и SSO должны всегда принимать во внимание воздействие, которое могут произвести меры безопасности на судовой персонал, находящийся на судне продолжительный период. При разработке мер безопасности, особое внимание следует уделять удобству, комфорту и местам личного отдыха судового персонала, а также их способности быть трудоспособными на протяжении длительного периода.

8.12 При завершении SSA, должен быть подготовлен доклад, состоящий из краткого изложения того, как проводилась оценка, описание каждого незащищенного места, найденной в течение проведения оценки и описания контр мер, которые могут быть использованы для направления на каждое незащищенное место. Доклад должен быть защищён от незаконного доступа и раскрытия.

8.13 Если SSA не была проведена компанией, доклад об SSA должен быть пересмотрен и допущен CSO.

Прямое инспектирование по охране

8.14 Прямое инспектирование по безопасности является неотъемлемой частью любой SSA. Во время прямого инспектирования по охране следует изучить и оценить осуществляющиеся на борту судна мероприятия, действия и работы по защите для:

- .1 обеспечения выполнения всех обязанностей по судовой охране;
- .2 контроля ограниченных районов с тем, чтобы подтвердить, что доступ к ним есть только у уполномоченных лиц;
- .3 контроля доступа к судну, включая любые системы идентификации;
- .4 контроля районов палубы и районов, окружающих судно;
- .5 контроля посадки людей и их имущества (сопровождаемый и несопровождаемый багаж, и личное воздействие судового персонала);
- .6 наблюдения за обращением груза и обслуживанием судовых складов; и
- .7 обеспечения того, чтобы оборудование, информация и средства связи судовой охраны были доступны в любое время.

9. План охраны судна

Общие сведения

9.1 Офицер Компании по охране (CSO) несёт ответственность за подтверждение того, что План охраны судна (SSP) готовится и представляется на одобрение. Содержание каждого отдельного SSP должно варьироваться в зависимости от особенностей судна, которое этот план описывает. Оценка Охраны Судна (SSA) определит особые свойства судна, а также потенциальные угрозы и незащищенные места. Подготовка SSP потребует детализации этих характеристик. Администрации могут подготовить рекомендации по подготовке и содержанию SSP.

9.2 Во всех SSP следует:

- .1 подробно излагать организационную структуру охраны для судна;
- .2 подробно описывать отношения команды судна с компанией, портовыми сооружениям, другими судами и соответствующими уполномоченными лицами, несущими ответственность за безопасность;
- .3 детализировать системы коммуникаций для того, чтобы обеспечить эффективную продолжительную связь на судне и между суд-ном и другими, включая портовое оборудование;
- .4 детализировать основные меры охраны для первого уровня охраны, как оперативных мер, так и физических мер, которые будут всегда указаны;
- .5 детализировать дополнительные меры охраны, которые позволят судну переходить без промедления на второй уровень охраны и, когда необходимо на третий уровень охраны;
- .6 предоставлять регулярный обзор, или аудит, SSP и его поправок в ответ на опыт или изменяющиеся обстоятельства; и
- .7 процедуры доклада в узлы связи соответствующих Договаривающихся Правительств.

9.3 Подготовка эффективного SSP должна основываться на тщательной оценке всех вопросов, которые касаются безопасности судна, включая особенно тщательную оценку физических и оперативных характеристик, обращая внимание на район плавания отдельно взятого судна.

9.4 Все SSP должны быть одобрены, или разработаны по поручению Администрации. Если Администрация использует Признанную Организацию по Охране (RSO) для пересмотра или одобрения SSP, RSO не должна ассоциироваться с другими RSO, которые готовят или помогают в подготовке этого плана.

9.5 CSO и Офицеры судовой охраны (SSO) должны разработать процедуры по:

- .1 оценке продолжительной эффективности SSP; и
- .2 подготовке поправок к плану с их последующим утверждением.

9.6 Меры охраны, включённые в SSP, должны быть уместны, когда будет проводиться первоначальное подтверждение соответствия требованиям главы XI-2 и части А этого Кодекса. В противном случае не может производиться процесс выдачи судну требуемого Международного Сертификата Судовой Охраны.

Если появляется какая-нибудь последующая неполадка в системах или оборудовании по охране, или приостановка в мерах охраны по какой-либо причине, то должны быть предприняты равнозначные временные меры охраны, которые должны быть приняты, извещены и согласованы с Администрацией.

Организация и исполнение обязанностей по охране судна

9.7 В дополнение к руководству, предоставленному в разделе 9.2, SSP должен устанавливать следующие пункты, которые относятся ко всем уровням охраны:

- .1 обязанности и ответственности всего судового персонала с действиями по обеспечению охраны;
- .2 процедуры или меры по охране, необходимые для поддержания продолжительной связи в любое время;
- .3 необходимые процедуры для оценки продолжительной эффективности мер охраны и любых систем и оборудования по охране и наблюдению, включая действия по выявлению и реакции на неполадки в системах, оборудовании или неисправной работы;
- .4 процедуры и практику по защите важной информации по охране, содержащейся на бумаге или в электронной форме;
- .5 если есть, тип обслуживания и требования по обслуживанию систем и оборудования охраны и наблюдения;
- .6 работы по обеспечению своевременного утверждения и оценки докладов, касающихся возможных нарушений охраны и всего, что касается охраны; и
- .7 действия по установлению, поддержанию и обновлению списка любых опасных грузов или опасных веществ, находящихся на борту, включая их размещение.

9.8 Остальные пункты этого раздела относятся непосредственно к мерам охраны, которые могут быть предприняты на каждом уровне охраны, относящиеся к:

- .1 доступу на судно судовым персоналом, пассажирами и посетителями;
- .2 ограниченными зонами на судне;
- .3 обработке груза;
- .4 доставке судового снабжения;
- .5 обработке несопровождаемого багажа; и
- .6 слежению за охраной судна.

Доступ к судну

9.9 SSP должен устанавливать меры охраны, касающихся всех средств доступа к судну, определённых SSA. Он должен включать любой:

- .1 доступ по трапам;
- .2 доступ по парадным трапам;
- .3 доступ по рампам;
- .4 доступ через двери, бортовые порты и иллюминаторы;
- .5 швартовные концы и якорные цепи; и
- .6 краны и подъёмные устройства.

9.10 Для каждого из выше перечисленного пункта, SSP должен определять соответствующие точки расположения, где необходимо применить ограничения в доступе или запрете на каждом

уровне охраны. Для каждого уровня безопасности, SSP должен установить тип ограничения или запрета для применения и средств их усиления.

9.11 SSP должен устанавливать для каждого уровня охраны средства идентификации для выделения доступов к судну и обеспечения мест безопасного пребывания людей на судне. Для этого, возможно, понадобится применить соответствующую систему идентификации, позволяющей осуществлять постоянную или временную идентификацию, как для судового персонала, так и для посетителей.

Любая система судовой идентификации должна, когда это реально возможно, быть согласована с той, которая применима к портовому оборудованию.

Пассажиры должны быть способными удостоверить свою личность посадочными пропусками, билетами и т.д., доступ к ограниченным зонам не должен позволяться, а если есть доступ то, он должен осуществляться только под надзором.

SSP должен устанавливать положения для обеспечения того, чтобы системы идентификации регулярно обновлялись. Невыполнение этих действий должно быть подвергнуто дисциплинарным воздействиям.

9.12 Тем лицам, которые не желают или не способны удостоверить свою личность и/или подтвердить цель своего визита, когда появляется в этом надобность, не должны быть допущены на судно, а об их попытках проникнуть на судно следует сообщить, при необходимости, SSO, CSO и Офицеру Охраны Портового Сооружения (PFSO), а также национальным или местным властям, несущим ответственность за охрану.

9.13 SSP должен установить частоту применения любого контрольного доступа особенно, если он применяется случайно или время от времени.

Уровень охраны 1

9.14 При первом уровне охраны SSP должен определить меры охраны для осуществления контроля доступа на судно, при этом необходимо осуществить следующее:

.1 проверку личности всех тех людей, которые намереваются осуществить посадку на борт судна и документальное подтверждение этого, например, указаний по посадке, пассажирских билетов, судовых пропусков, рабочих заказов и т.д.;

.2 при взаимодействии с портовым сооружением судно должно подтвердить то, что отведены специальные безопасные зоны, в которых проверки и поиск людей, багажа (включая его маркеры), личных вещей, транспортных средств и их содержимого может иметь место;

.3 при взаимодействии с портовым сооружением, судно должно убедиться в том, что транспортные средства, предназначенные для погрузки на борт автомобилей, автобусов, Ро-Ро, и других пассажирских судов, которые должны подвергаться осмотру до погрузки так часто, как это требуется в SSP;

.4 разделение проверенных людей и их личных вещей от непроверенных людей и их личных вещей;

.5 разделение пассажиров, идущих на посадку, от высаживающихся пассажиров;

.6 выявление мест доступа, которые должны быть защищены или охраняемы для того, чтобы предотвратить незаконный доступ;

.7 обезопасить при помощи замков или других средств доступ к неохраемым участкам, прилегающим к зонам, к которым пассажиры и посетители имеют доступ; и

.8 проведение инструктажа по охране для всего судового персонала по возможным угрозам, процедурам, по докладу о подозрительных личностях, целях или действиях, а также о необходимости в бдительности.

9.15 При первом уровне охраны все, пытающиеся проникнуть на борт, должны быть подвергнуты досмотру. Частота таких досмотров, включая случайные досмотры, должна быть указана в одобренном SSP и обязательно должна быть утверждена Администрацией. Такие досмотры лучше всего должны выполняться Офицерами Охраны Портового Сооружения в тесном сотрудничестве с представителями судна и прилегающих районов. Если для выполнения этих действий отсутствуют обоснованные мотивы, от членов судового персонала не требуется проводить досмотр своих коллег или обыск их личных вещей.

Каждый такой досмотр должен осуществляться, таким способом, при котором полностью учтены права человека и сохранена основа человеческого достоинства.

Уровень охраны 2

9.16 При втором уровне охраны SSP должен определять меры охраны, применимые для осуществления защиты, предотвращающей возникновение инцидента повышенного риска, а также для обеспечения повышенной бдительности и более строгого контроля, который может включать:

- .1 назначение дополнительного лица для патрулирования палубных зон во время рабочих перерывов с тем, чтоб предотвратить незаконное проникновение на судно;
- .2 ограничение количества мест доступа на судно с выявлением тех, которые должны быть закрыты и средств, которые защищали бы их соответствующим образом;
- .3 предотвращение доступа на судно с морской стороны, включая, например, связь с портовым сооружением, обеспечение осмотра со шлюпок;
- .4 установление ограниченных зон с береговой стороны судна в тесном сотрудничестве с Офицерами Охраны Портового Сооружения;
- .5 увеличение частоты и тщательности досмотров людей, их личных вещей и транспортных средств, принимаемых или загружаемых на судно;
- .6 охрану посетителей на судне;
- .7 обеспечение проведения дополнительных специфических инструктажей для всего судового персонала относительно любых установленных угроз, каждый раз подчёркивая значение действий по сообщению о подозрительных личностях; и
- .8 проведение полного или частичного обыска судна.

Уровень охраны 3

9.17 При третьем уровне охраны представители судна должны следовать инструкциям, выдаваемых лицами, отвечающими за инциденты или угрозы охране. SSP должен подробно описывать меры охраны, которые могли бы быть предприняты судном, в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и работниками портового оборудования, которые могут включать:

- .1 ограничение доступа к единичному, контролируемому месту доступа;
- .2 предоставление доступа только лицам, реагирующим на инцидент или угрозу безопасности;
- .3 руководство лицами на борту;
- .4 отсрочку посадки или высадки;
- .5 отсрочку проведения погрузочных операций, доставок и т.д.;
- .6 эвакуацию судна;
- .7 движение судна; и
- .8 подготовку полного или частичного обыска судна.

Ограниченные зоны на судне

9.18 В SSP должны определяться ограниченные зоны, которые необходимо установить на судне, обозначить их протяженность, время осуществления, меры безопасности, которые необходимо предпринять для осуществления контроля доступа к этим зонам, а также те меры, которые необходимо предпринять для осуществления контроля территории. Целью ограниченных зон является:

- .1 предотвращение незаконного доступа;
- .2 защита пассажиров, судового персонала, а также персонала порта или других представителей, уполномоченных пребывать на борту судна;
- .3 защита чувствительных зон на территории судна; и
- .4 защита груза и снабжения судна от повреждений.

9.19 SSP должен подтверждать, что существуют точно установленный порядок и схема действий по контролю доступа ко всем ограниченным зонам.

9.20 SSP должен обеспечить информацию о том, что все ограниченные зоны должны быть чётко обозначены, указывая при этом, что доступ к зонам ограничен и, что незаконное пребывание лиц на территории этой зоны представляет собой нарушение охраны.

9.21 Ограниченные зоны могут включать:

- .1 навигационный мостик, машинные помещения категории А и другие посты управления, указанные в главе II-2;

- .2 помещения, содержащие системы и оборудование по охране и их управление и системы управления освещением;
- .3 системы вентиляции и кондиционирования, а также другие подобные помещения;
- .4 помещения с доступом к резервуарам, емкостям и накопителям с питьевой водой;
- .5 помещения, содержащие опасные грузы или опасные вещества;
- .6 помещения, содержащие грузовые насосы и приборы для их контроля;
- .7 грузовые помещения и помещения, содержащие судовые запасы;
- .8 места проживания экипажа; и
- .9 любые другие зоны, определённые CSO, посредством SSA, доступ к которым должен быть ограничен в целях поддержания безопасности судна.

Уровень охраны 1

9.22 При первом уровне охраны SSP должен установить меры безопасности, применяемые к ограниченным зонам, которые могут включать:

- .1 закрытие или защиту мест доступа;
- .2 использование оборудования по слежению и контролю зон;
- .3 использование охраны или патруля; и
- .4 использование приборов для предотвращения проникновения, предупреждающих судовой персонал об осуществлении незаконного доступа.

Уровень охраны 2

9.23 При втором уровне охраны частота и интенсивность обследования и контроля доступа к ограниченным зонам должны быть увеличены для подтверждения того, что только у уполномоченных лиц есть доступ. SSP должен установить дополнительные меры охраны, которые могут включать:

- .1 установление ограниченных зон, примыкающих к местам доступа;
- .2 постоянное контролирование оборудования по наблюдению; и
- .3 назначение дополнительного персонала для охраны и патрулирования ограниченных зон.

Уровень охраны 3

9.24 При третьем уровне охраны судно должно следовать инструкциям, выдаваемым лицами, отвечающими за инциденты или угрозу охране. SSP должен подробно излагать меры охраны, которые могут быть предприняты представителями судна, в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и работниками портового сооружения, которые могут включать:

- .1 установление дополнительных ограниченных с закрытым доступом зон на судне, находящемся на грани инцидента, или на грани предполагаемой местной угрозы безопасности; и
- .2 досмотр ограниченных зон как часть досмотра судна.

Обработка груза

9.25 Меры охраны, касающиеся операций по обработке груза, должны:

- .1 предотвращать повреждения, и
- .2 предотвращать допуск и размещение на борту судна груза, который не предназначен к перевозке.

9.26 Меры охраны, часть из которых может быть предпринята только в отношении к портовому сооружению, должны включать предусмотренные действия по контролю в местах доступа к судну. Но, если груз попадает на борт судна, этот груз должен быть представлен как груз, допущенный к погрузке на судно. Кроме этого, меры охраны должны быть разработаны таким образом, чтобы удостовериться, что груз, попавший на борт, не испорчен.

Уровень охраны 1

9.27 При первом уровне охраны SSP должен определять меры охраны, применяемые во время обработки груза, которые могут включать:

- .1 обычную проверку груза, средств транспортировки грузов и грузовых помещений до и во время грузовых операций;
- .2 проверок для подтверждения того, что погруженный груз соответствует документации по грузу;
- .3 подтверждение, при сотрудничестве с работниками портового сооружения того, что транспортные средства, подлежащие погрузке на борт автомобилевоза, Ро-Ро и пассажирских судов подвергаются досмотру до погрузки в соответствии с частотой требуемой в SSP; и
- .4 проверку пломб или другие методы, применяемые для обнаружения нарушений сохранности.

9.28 Проверка груза может совершаться при помощи следующих средств:

- .1 визуального и физического осмотра; и
- .2 применение сканирующего/обнаруживающего оборудования, механических приборов, а также использование собак.

9.29 Когда есть регулярные или повторяющиеся перемещения груза, CSO или SSO может, по согласованности с работниками портового оборудования, достичь договоренности с грузоотправителями или другими ответственными лицами за такой груз, включая проверки в другом месте, пломбирование, расписание, сопроводительную документацию и т.д. О таких мероприятиях необходимо сообщать PFSO, а также согласовывать их с ним.

Уровень охраны 2

9.30 При втором уровне охраны SSP должен определять дополнительные меры охраны, применяемые во время обработки груза, которые могут включать:

- .1 тщательную проверку груза, транспортируемых единиц и грузовых помещений;
- .2 усиленные проверки с тем, чтобы подтвердить, что погружен только предназначенный груз;
- .3 усиленный досмотр транспортных средств, которые должны быть погружены на автомобилевозы, Ро-Ро и пассажирские суда; и
- .4 увеличенную частоту и тщательность в проверке пломб и другие методы, используемые для предотвращения нарушений сохранности.

9.31 Тщательная проверка груза может проводиться при помощи следующих средств:

- .1 увеличения частоты и тщательности визуального и вещественного осмотра;
- .2 увеличение частоты использования сканирующего/обнаруживающего оборудования, механических приборов, а также использование собак; и
- .3 координирование улучшенных мер охраны с грузоотправителем или другой ответственной стороной в соответствии с принятым соглашением и процедурами.

Уровень охраны 3

9.32 При третьем уровне охраны судно должно следовать инструкциям, изданным ответственными лицами за реагирование на инциденты или угрозы охране. SSP должен подробно изложить меры охраны, которые могут быть предприняты представителями судна, в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и представителями портового оборудования, которые могут включить:

- .1 отсрочку погрузки или выгрузки грузов; и
- .2 подтверждение описания опасных грузов и опасных веществ, транспортируемых на борту, если они есть, а также их расположение.

Доставка судовых запасов

9.33 Меры охраны, касающиеся доставки судовых запасов должны:

- .1 обеспечивать проверку судовых запасов и целостность упаковки;
- .2 предотвращать принятие судовых запасов без проверки;
- .3 предотвращать повреждения; и
- .4 предотвращать принятие судовых запасов, если они не были заказаны.

9.34 Для судов, регулярно использующих портовое сооружение, может быть удобным применить действия, включающие судно, его поставщиков и портовые сооружения, учитывая при этом извещение и время доставки запасов, а также документацию. Всегда должен быть какой-то

способ подтверждения того, что запасы, представленные для доставки, сопровождаются свидетельством о том, что они были заказаны судном.

Уровень охраны 1

9.35 При первом уровне охраны SSP должен устанавливать меры охраны применяемые во время доставки судовых запасов, которые могут включать:

- .1 проверку того, что запасы соответствуют заказу до того, как они погружены на борт; и
- .2 обеспечение немедленной безопасной укладки судовых запасов.

Уровень охраны 2

9.36 При втором уровне охраны SSP должен определить дополнительные меры охраны, предпринимаемые во время доставки судовых запасов, выполняя проверки до принятия запасов на борт судна.

Уровень охраны 3

9.37 При третьем уровне охраны судно должно следовать инструкциям, изданным ответственными лицами за инцидент или угрозу безопасности. SSP должен подробно описать меры охраны, которые могли бы быть предприняты судном в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и представителями портового сооружения, которые могут включать:

- .1 усиленную проверку судовых запасов;
- .2 подготовку к ограничению или отсрочке погрузки судовых запасов; и
- .3 отказ в принятии судовых запасов на борт судна.

Обработка несопровождаемого багажа

9.38 SSP должен определять меры охраны, предпринимаемые для подтверждения того, что багаж, следующий без сопровождения (т.е. любой багаж, включая личные вещи, которые следуют без пассажира или члена судового экипажа в пункте проведения инспекции или досмотра) удостоверен и подвергнут соответствующему экранированию, включая досмотр, перед тем, как принимается на борт судна.

Предусмотрено также то, что такой багаж будет подвергнут экранированию как на судне так на территории портового сооружения, и в случае, если и те и те оснащены должным образом, ответственность за экранирование должна ложиться на персонал, работающий на территории портового сооружения.

Тесное сотрудничество с персоналом, работающим на территории портового сооружения, является самым существенным и следующие этапы должны предприниматься таким образом, чтобы багаж, следующий без сопровождения, после экранирования обрабатывался в охраняемом месте.

Уровень охраны 1

9.39 При первом уровне охраны SSP должен определять меры охраны, предпринимаемые при обработке багажа, следующего без сопровождения и которые подтверждают то, что несопровождаемый багаж экранируется или досматривается на 100%, при этом также может входить экранирование с использованием рентгена.

Уровень охраны 2

9.40 При втором уровне охраны SSP должен определять дополнительные меры охраны, предпринимаемые при обработке багажа, следующего без сопровождения, которые должны включать 100% рентгеновское экранирование всего багажа, следующего без сопровождения.

Уровень охраны 3

9.41 При третьем уровне охраны судно должно выполнять инструкции, изданные ответственными лицами по инциденту или угрозе безопасности. SSP должен подробно описать меры охраны, которые могли бы быть предприняты судном в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и работниками портового сооружения:

- .1 подвергая такой багаж более обширному экранированию, например, подвергая его рентгену, по крайней мере, под двумя разными углами;
- .2 готовя к ограничениям или отсрочке обработки багажа, следующего без сопровождения; и
- .3 отказ в принятии несопровождаемого багажа на борт судна.

Наблюдение для охраны судна

9.42 Представители судна должны иметь возможность наблюдения за судном, его ограниченными зонами на борту и зонами, прилегающими к судну. Такие возможности могут включать использование:

- .1 освещения;
- .2 вахтенных, службу охраны и палубных вахтенных, включая патрули, и
- .3 автоматические приборы и оборудование для обнаружения и слежения.

9.43 При использовании автоматических приборов обнаружения и слежения, последние должны вызывать звуковую и/или визуальную тревогу в зоне, которая постоянно посещается или проверяется.

9.44 SSP должен определять процедуры и необходимое оборудование на каждом уровне безопасности и средства, подтверждающие то, что проверку оборудования можно будет проводить постоянно, включая рассмотрение возможных воздействий погодных условий или условий обрыва напряжения.

Уровень охраны 1

9.45 При первом уровне охраны SSP должен определять предпринимаемые меры охраны, которые могут представлять сочетание освещения, вахтенных, службу охраны или использование оборудования по безопасности и слежению, что позволило бы судовому персоналу охраны проводить наблюдение за судном, и особенно за границами судна и на ограниченных зонах.

9.46 Палуба судна и места доступа к судну должны освещаться в тёмное время суток и в периоды плохой видимости, во время проведения работ судно/порт или на территории портового сооружения, а если необходимо, то и при швартовке.

Во время движения, когда необходимо, судно должно использовать максимальные возможности освещения для обеспечения безопасной навигации, соответствуя, таким образом, действующим положениям Международных Правил по Предотвращению Столкновений в Море.

Необходимо учитывать следующие требования при установке освещения должного уровня в должном месте:

- .1 судовой персонал должен уметь обнаруживать всё, что происходит за пределами судна, как со стороны береговой зоны, так и со стороны моря;
- .2 в освещаемую территорию должна входить зона судна и вокруг него;
- .3 охват освещаемой территории должен облегчить идентификацию персонала в местах доступа; и
- .4 охват территории освещением может обеспечиваться в сочетании с портовыми устройствами освещения.

Уровень охраны 2

9.47 При втором уровне охраны SSP должен определять дополнительные меры охраны, предпринимаемые для улучшения проверки и возможностей наблюдения, которые могут включать:

- .1 увеличение частоты и тщательности патрульной охраны;
- .2 увеличение охвата и интенсивности освещения или использование оборудования по наблюдению и охране;
- .3 назначение дополнительного персонала в качестве наблюдателя по контролю охраны; и

.4 обеспечение согласованности в работе водного шлюпочного патруля, наземного патруля или автомобильного патруля береговой линии, если такое предусмотрено.

9.48 Дополнительное освещение может быть необходимо для защиты от инцидентов повышенного риска. Если необходимо, требования по дополнительному освещению могут выполняться при помощи согласованной работы с представителями портового сооружения для обеспечения дополнительного освещения вдоль береговой линии.

Уровень охраны 3

9.49 При третьем уровне охраны судно должно работать в соответствии с инструкциями, выдаваемыми ответственными лицами по инциденту или угрозе безопасности. SSP должен подробно описать меры охраны, которые могли бы быть предприняты представителями судна в тесном сотрудничестве с ответственными лицами и работниками портового сооружения, которые могут включать

- .1 включение всего освещения или полное освещение окружающих судно районов;
- .2 включение всего находящегося на борту оборудования по наблюдению, способного записывать в память действия на судне или в окружающих районах судна;
- .3 максимизацию продолжительности времени осуществления записи на такое оборудование по наблюдению;
- .4 подготовку к подводному осмотру корпуса судна; и
- .5 начало применения мер, включая проворачивание судовых пропеллеров на малых оборотах, если это возможно, чтобы обнаружить подводный доступ к корпусу судна.

Различие уровней охраны

9.50 SSP должен описывать подробности процедур и мер охраны, которые судно могло бы предпринять, если судно работает на повышенном уровне охраны, по сравнению с уровнем, применимым к портовому сооружению.

Действия, не предусмотренные Кодексом

9.51 SSP должен описывать подробно действия и меры охраны, которые судно может предпринять когда:

- .1 оно находится в порту Государства, которое не является Договаривающимся Правительством;
- .2 оно работает с судном, к которому не применим этот Кодекс;
- .3 оно работает с установленными или плавающими платформами или перемещающимся буровым устройством; или
- .4 оно работает в порту или на территории портового сооружения, которому не требуется работать в соответствии с главой XI-2 части А этого Кодекса.

Декларация об охране

9.52 SSP должен подробно описывать, какие требования Oo5 по портовому сооружению будут распределены и обстоятельства, в связи с которыми судно должно само запросить DoS.

Аудит и пересмотр

9.53 SSP (Ship's Security Plans) Судовой план охраны должен устанавливать, как офицер по охране Компании (CSO) и офицер по охране судна (SSO) намерены проводить проверки постоянной эффективности Судового плана охраны (SSP) и процедуры, ведущие к пересмотру, обновлению или улучшению SSP.

10. Записи

10.1 Записи должны быть доступны для уполномоченного офицера договаривающегося правительства для проверки, что все статьи Судового плана по охране выполняются.

10.2 Записи могут выполняться в любом виде, но они должны быть защищены от нежелательного доступа или разглашения.

11. Офицер Компании по охране

Соответствующее руководство представлено в разделах 8, 9 и 13.

12. Офицер по охране судна

Соответствующее руководство представлено в разделах 8, 9 и 13.

13. Подготовка, тревоги и упражнения по судовой охране

13.1 Офицер Компании по охране (CSO) и соответствующий персонал компании, работающий на берегу и Офицер судовой охраны (SSO), должны быть осведомлены, и должны получить подготовку по нескольким или всем следующим направлениям:

- .1 администрация охраны;
- .2 соответствующие международные конвенции, кодексы и рекомендации;
- .3 соответствующие правительственные законодательства и правила;
- .4 ответственности и функции других организаций охраны;
- .5 методы оценки судовой охраны;
- .6 методы проведения осмотров и проверок судовой охраны;
- .7 условия и работа судна и порта;
- .8 меры охраны судна и портового сооружения;
- .9 готовность к аварии, реагирование на неожиданные происшествия и планирование случайностей;
- .10 способы инструктажа в подготовке по охране и необходимое образование, включая осведомленность о действиях и мерах безопасности;
- .11 обработка важной информации по охране и связи, касающейся безопасности;
- .12 знание текущих угроз безопасности и форм;
- .13 распознавание и устранение оружия, опасных веществ и приборов;
- .14 распознавание, не на дискриминационной основе, характеристик и образа поведения людей, которые могут представлять угрозу безопасности;
- .15 способы, применяемые для обхода мер охраны;
- .16 системы и оборудование охраны, и их рабочие ограничения;
- .17 методы проведения аудита, инспекций, контроля и проверок;
- .18 методы физического досмотра и не вторгающегося инспектирования;
- .19 тревоги и упражнения по охране, включая тревоги и упражнения на территории портового сооружения; и
- .20 оценка тревог и упражнений по охране.

13.2 Кроме этого, SSO должен владеть соответствующими знаниями и получить подготовку по некоторым или всем ниже перечисленным направлениям:

- .1 схема судна;
- .2 план судовой охраны и соответствующих действий (включая подготовку по реагированию, основанную на сценарии);
- .3 управление неорганизованными группами и способы контроля;
- .4 работа оборудования и систем охраны; и
- .5 проверка, калибровка и, во время нахождения судна в море, сохранение оборудования и систем безопасности.

13.3 Судовой персонал, выполняющий особые обязанности по безопасности, должен обладать достаточными знаниями и способностями для выполнения указанных обязанностей в следующем:

- .1 знание текущих угроз безопасности и их форм;
- .2 распознавание и устранение оружия, опасных веществ и приборов;
- .3 распознавание характеристик и образа поведения людей, которые могут представлять угрозу безопасности;
- .4 способы, применяемые при сбое мер охраны;
- .5 управление неорганизованными группами и способы контроля;

.6 сообщения, касающиеся охраны;
.7 знание аварийных процедур и планирование случайностей;
.8 работа оборудования и систем охраны;
.9 проверка, калибровка и, во время нахождения судна в море, сохранение оборудования и систем охраны;

.10 способы инспектирования, контроля и проверки; и

.11 методы физического досмотра людей, их личных вещей, багажа, груза и судовых запасов.

13.4 Остальной судовой персонал должен обладать достаточными знаниями и быть ознакомлен с соответствующими постановлениями SSP, включая:

.1 значение разных уровней безопасности и вытекающие требования из разных уровней охраны;

.2 знание аварийных действий и планирование случайностей;

.3 распознавание и устранение оружия, опасных веществ и приборов;

.4 распознавание, не на дискриминационной основе, характеристик и образа поведения людей, которые могут представлять угрозу безопасности; и

.5 способы, применяемые при сбое мер охраны.

13.5 Целью тревог и упражнений является подтверждение того, что судовой персонал обладает достаточным опытом по всем назначенным обязанностям по охране на всех уровнях и определение любого уровня связано с недостатками, на которые необходимо обратить внимание.

13.6 Для того, чтобы подтвердить эффективность выполнения положений плана судовой охраны, тревоги должны проводиться по крайней мере раз в три месяца. Кроме этого, в случае если более 25% судового персонала сменилось, каждый раз её необходимо проводить с персоналом, который до этого не принимал участия ни в каких тренировках на данном судне в течение последних трёх месяцев и в этом случае тревога должна проводиться в пределах одной недели. Эти тревоги должны быть направлены на проверку таких отдельно взятых элементов плана как угрозы, перечисленные в параграфе 8.9.

13.7 Различные типы упражнений, которые могут включать участие офицеров компании по охране, офицеров охраны портового сооружения, соответствующих представителей властей Договаривающихся Правительств также как офицеры по охране судна, если возможно, должны проводиться, по крайней мере, один раз каждый календарный год с перерывом между комплексом упражнений не более чем 18 месяцев. Эти упражнения должны проверять навыки связи, координации, доступности к ресурсам и реагирования. Эти упражнения могут:

.1 быть полномасштабными или приближенными к реальности;

.2 проводиться при помощи настольного тренажёра или в виде семинара; или

.3 сочетаться с другими проводимыми упражнениями, такими как поиск или спасение, или с упражнениями по реагированию на аварию.

13.8 Участие компании в проведении упражнений с другими властями, заключающими договор, должно быть одобрено Администрацией.

14. Охрана портового оборудования

Соответствующие наставления приведены в секциях 15,16 и 18.

15. Оценка охраны портовых средств Общие положения

15.1 Оценка охраны портового оборудования (портовых средств) (PFSA – Port Facility Security Assessment) может проводиться Признанной Организацией по Охране - RSO (Recognized Security Organization).

Однако утверждение законченной оценки (PFSA) может быть проведено только соответствующим Договаривающимся Правительством.

15.2 Если правительство использует Признанную Организацию по Охране (RSO) для проверки или пересмотра соответствия оценки, то эта Признанная Организация не должна быть связана с любой другой Признанной Организацией, которая подготавливала или помогала в подготовке этой оценки.

15.3 PFSA (оценка безопасности портовых средств) должна быть обращена на следующие элементы портовых средств:

.1 физическую безопасность;

- .2 структурную целостность;
- .3 системы защиты персонала;
- .4 процедурная политика;
- .5 радио- и теле- коммуникационные системы, включая компьютерные системы и сети;
- .6 соответствующую транспортную инфраструктуру;
- .7 здания (установки);
- .8 другие районы, которые если будут повреждены или использованы для тайного наблюдения, то могут представлять риск для людей, собственности или операций с портовыми средствами.

15.4 Те, кто занят оценкой безопасности портовых средств (PFSA) должны иметь возможность получить помощь экспертов в отношении:

- .1 знания текущих угроз безопасности и примеров;
- .2 обнаружение и определение видов оружия, опасных веществ и устройств;
- .3 опознавание, на условиях, исключающих дискриминацию, характеристик и особенностей поведения лиц, которые возможно угрожают безопасности;
- .4 технику, используемую для обхода мер охраны;
- .5 методы, используемые для создания инцидентов;
- .6 эффекты взрывов на портовых конструкциях и служебных зданиях;
- .7 охрана портовых средств;
- .8 приемы ведения портового бизнеса;
- .9 планирование непредвиденных ситуаций, аварий, готовность и ответные меры;
- .10 физические меры охраны, например, заборы, ограждения;
- .11 радио и телекоммуникационные системы, включая компьютерные системы и сети;
- .12 транспорт и строительство;
- .13 судовые и портовые операции.

Идентификация и оценка важного имущества и инфраструктуры, которые важно защитить

15.5 Идентификация и оценка важного имущества - это процесс, в результате которого может быть установлена относительная важность конструкций и установок для функционирования портового хозяйства. Эта идентификация и оценка являются важными, поскольку дают базис для фокусирования стратегии охраны на те активы и конструкции, которые наиболее требуется защитить от инцидентов. Этот процесс должен также учитывать потенциальную возможность потери жизни, экологическое значение порта, символическую стоимость и наличие государственных установок.

15.6 Идентификация и оценка имущества и инфраструктуры должны использоваться для определения их относительной важности по приоритету защиты. Первейшей заботой должно быть избежание смертей и увечья. Также важно принять во внимание, могут ли портовые устройства, конструкции или установки продолжать функционирование без этих активов и насколько возможно быстрое восстановление нормального функционирования.

15.7 Имущество и инфраструктуры, которые должны рассматриваться важными для защиты, могут включать:

- .1 подходы, входы, подъезды и районы якорной стоянки, маневрирования и швартовки;
- .2 грузовые устройства, терминалы, складские районы и оборудование для переработки грузов;
- .3 системы, такие, как электрораспределительные, радио- и телекоммуникационные системы и компьютерные системы и сети;
- .4 системы управления движением в порту и средства навигации;
- .5 силовые станции (электростанции), трубопроводы для перекачки груза и снабжения водой;
- .6 мосты, железные дороги и дороги для транспорта;
- .7 портовые вспомогательные суда, включая лоцманские катера, буксиры, и т.д.;
- .8 оборудование наблюдения и безопасности и системы;
- .9 прилегающая к порту акватория.

15.8 Четкая идентификация имущества и инфраструктуры необходима для оценки требований к безопасности портовых средств, определения приоритетов мер защиты и решения относительно размещения ресурсов для лучшей защиты портовых средств. Процесс может включать консультации с соответствующими властями, касающиеся сооружений, прилегающих к

территории порта, которые могут служить для целей повреждения портовых средств или для скрытного наблюдения за портовыми средствами или использованы для отвлечения внимания.

Установление возможных угроз имуществу и инфраструктуре и вероятность их появления для определения приоритетности мер безопасности

15.9 Возможные акты, которые могут создать угрозу безопасности имущества и инфраструктуры и методы проведения этих актов должны быть определены для оценки уязвимости данного имущества или района при инциденте и установления требований охраны и порядка их очередности для обеспечения планирования и размещения ресурсов.

Идентификация и оценка каждого потенциального акта и его метода должны базироваться на различных факторах, включая оценки от Государственных агентов.

При определении и оценке угрозы, кто проводит оценку не должны исходить из наихудшего сценария развития событий для проведения планирования и размещения ресурсов.

15.10 PFSA - должна включать оценку, предпринятую в консультации с соответствующими национальными организациями по охране для определения:

.1 любых специфических аспектов портовых средств, включая движение судов, использующих эти средства, которые могут быть вероятной мишенью нападения;

.2 вероятных последствий в пределах потери жизней, ущерба собственности, экономических нарушений. Включая нарушения транспортной системы от нападения на данное портовое средство;

.3 возможностей и намерений тех, кто, вероятно, готовит нападение;

.4 возможный тип или типы нападений и выработки общей оценки степени риска, против которого должны быть выработаны меры безопасности.

15.11 PP5A - должна предусматривать все возможные угрозы, которые могут включать следующие типы опасных инцидентов:

.1 повреждение или разрушение портовых устройств или судна, например, взрывными устройствами, поджогом, саботажем или вандализмом;

.2 захват или задержание судового персонала на борту;

.3 порча груза, важного судового оборудования или систем или судовых запасов;

.4 неразрешенный доступ или использование, включая наличие «зайцев» (Stowaways);

.5 контрабанда оружия или оборудования, включая оружие массового поражения;

.6 использование судна для перевозки тех, кто намеревается осуществить опасный инцидент и их оборудования;

.7 использование судна, как орудия разрушения или причинения ущерба;

.8 блокирование портовых входов, шлюзов, подходов и т.д.;

.9 ядерное, биологическое или химическое нападение.

15.12 Процесс должен включать консультации с соответствующими властями, имеющими отношение к сооружениям, прилегающим к порту, которым может быть причинен ущерб при инциденте в порту или они могут быть использованы для причинения ущерба портовым сооружениям или скрытого наблюдения или, как средство для отвлечения внимания.

Установление, отбор, и приоритетность контрмер и процедурных актов и степень их эффективности для уменьшения уязвимости

15.13 Установление и определение приоритетности контрмер (мер противодействия) предназначены обеспечить применение наиболее эффективных мер охраны для уменьшения уязвимости портовых средств или взаимодействия судно/порт перед возможными угрозами.

15.14 Меры охраны должны быть отработаны на основании факторов таких, как уменьшают ли они вероятность нападения и должны оцениваться с использованием информации, которая включает:

.1 исследование безопасности, инспекции и аудиторские проверки;

.2 консультации с владельцами и операторами портовых средств, а также владельцами/операторами прилегающих сооружений, если таковые имеются;

.3 историческую информацию по случаям нарушения охраны (опасных инцидентов);

.4 операции с портовыми средствами.

Идентификация уязвимости

15.15 Идентификация уязвимости физических конструкций, систем защиты персонала, процессов или других районов, которые могут привести к опасному инциденту может быть использовано для определения возможности устранения или уменьшения такой уязвимости. Например, анализ может вскрыть уязвимость портовых систем безопасности или незащищенной инфраструктуры, такой как водоснабжение, мосты и т.д., что может быть разрешено физическими мерами, например, установкой ограждений, сигнализации, оборудования для наблюдения и т.д.

15.16 Определение уязвимости должно включать учет:

- .1 подходов со стороны воды и берега к портовым средствам и судам, ошвартованным у этих средств;
- .2 конструктивной целостности причалов, приспособлений и присоединенных конструкций;
- .3 существующих мер охраны и процедур, включая системы идентификации;
- .4 существующих мер безопасности и процедур относящихся к обслуживающим системам порта;
- .5 мер защиты радио- и телекоммуникационного оборудования, портовых служб и зданий, включая компьютерные системы и цепи;
- .6 прилегающих районов, которые могут быть использованы во время или для нападения;
- .7 существующих соглашений с частными охранными компаниями, обеспечивающими службу охраны со стороны воды и берега;
- .8 любых рассогласований между мерами безопасности, охраны и процедурами;
- .9 любых разногласий в обязанностях охраны портовых средств;
- .10 любого давления или принуждения персонала;
- .11 любых недостатков, выявленных при учениях и тренировках;
- .12 любых недостатков, обнаруженных в течение ежедневных операций, разбора инцидентов и тревог, донесений, касающихся безопасности, применения мер контроля, аудиторных проверок и т.д.

16. План охраны портовых средств

Общие положения

16.1 Подготовка плана охраны портовых средств - обязанность портового офицера по охране - PFSO - (Port Facility Security Officer).

Несмотря на то, что PFSO не обязательно должен выполнять все обязанности, связанные с должностью, окончательная ответственность за обеспечение их надлежащего выполнения, возлагается персонально на офицера по безопасности.

16.2 Содержание каждого индивидуального Плана (PFSP) может варьироваться в зависимости от конкретных деталей портового оборудования или средств, которые он покрывает.

Оценка охраны портовых средств (PFSA) определяет конкретные особенности портового оборудования и потенциальные риски для безопасности, что ведет к необходимости назначения офицера по охране (PFSO) и подготовке плана по охране (PFSP).

Подготовки Плана (PFSP) потребует учета этих особенностей и других местных и национальных аспектов охраны, которые обращены к Плану Охраны Портовых Средств, для установки соответствующих мер охраны так, чтобы уменьшить вероятность нарушения охраны и последствий потенциальных рисков.

Договаривающиеся Правительства могут подготовить рекомендации по подготовке и содержанию Планов (PFSP).

16.3 Все Планы (PFSP) должны включать:

- .1 подробное изложение организации охраны портовых средств;
- .2 организационные связи с другими соответствующими властями и необходимые системы связи для возможности эффективного непрерывного оперирования организации и ее связи с другими, включая суда в порту;
- .3 подробное изложение мер охраны на базисном уровне 1, как эксплуатационных, так и физических, которые будут иметь место;
- .4 подробное изложение дополнительных мер охраны, которые позволят портовым средствам перейти без задержки на уровень охраны 2 и, когда это необходимо, на уровень охраны 3;
- .5 обеспечение регулярного пересмотра или аудита PFSP и его улучшения в ответ на приобретенный опыт или изменившиеся обстоятельства;

.6 донесения о действиях через соответствующие точки связи Правительству.

16.4. Подготовка эффективного Плана (PFSP) основывается на тщательном изучении всех изданий, относящихся к охране портовых средств, включающих в частности тщательную оценку физических и эксплуатационных характеристик отдельных портовых средств.

16.5 Правительства должны утверждать Планы по охране (PFSP) портов своей юрисдикцией.

Правительства должны разработать процедуры оценки постоянной эффективности каждого плана и могут потребовать улучшения плана до его начального утверждения или после утверждения.

План (PFSP) должен предусматривать сохранение записей по опасным инцидентам и угрозам, пересмотрам, аудиторским проверкам, тренировкам, учениям и упражнениям, как доказательства соответствия этим требованиям

16.6 Меры охраны, включенные в План (PFSP) должны быть выполнены в разумный период утверждения Плана и План должен быть введен, когда каждая мера выполнена. Если имеются вероятные задержки в их введении, это должно быть оговорено с Правительством, ответственным за утверждение Плана и удовлетворяющие альтернативные временные меры охраны должны быть согласованы на этот промежуточный период для обеспечения адекватного уровня охраны.

16.7 Использование огнестрельного оружия на/или возле судов и портовых сооружений может вызвать особый и значительный риск безопасности, в особенности в связи с определенными опасными и вредными веществами, и поэтому должно рассматриваться с особой осторожностью. В случае если Правительство решит, что необходимо использование вооруженного персонала в данном районе, Правительство должно обеспечить, чтобы персонал был надлежащим образом уполномочен и тренирован в использовании своего оружия и сознавать специфические риски безопасности, которые характерны для этих районов.

Если правительство разрешает использование огнестрельного оружия, оно должно издать специальные наставления по безопасности его использования.

План (PFSP) должен содержать специальные наставления по этому вопросу, особенно в отношении применения к судам, перевозящим опасные грузы.

Организация и выполнение обязанностей по охране портовых средств

16.8 В дополнение к указаниям данным в секции 16.3, План (PFSP) должен устанавливать следующее, что относится ко всем уровням охраны:

- .1 роль и структуру организации по охране портовых средств;
- .2 обязанности, ответственность и требования к тренированности персонала всех портовых устройств, с их ролью в охране и выполняемых мерах, позволяющих определить индивидуальную эффективность;
- .3 связи Организации охраны портовых средств с другими национальными или местными властями, ответственными за охрану;
- .4 коммуникационные системы, позволяющие обеспечить постоянную эффективную связь между персоналом по охране порта, суда-ми в порту и, когда применимо, с национальными или местными властями, ответственными за охрану;
- .5 процедуры или защитные меры, необходимые, чтобы такая связь постоянно поддерживалась все время;
- .6 процедуры и приемы для защиты деликатной информации, хранимой в бумажном или электронном формате;
- .7 процедуры для оценки постоянной эффективности мер безопасности, действий и оборудования, включая идентификацию и ответные меры при сбое или поломке оборудования;
- .8 процедуры, позволяющие подавать и оценивать донесения относительно возможных нарушений охраны или озабоченности угрозой;
- .9 процедуры, относящиеся к переработке грузов;
- .10 процедуры, покрывающие доставку судовых запасов;
- .11 процедуры поддержания и обновления списков опасных грузов и веществ и их размещение в портовых районах;
- .12 средства оповещения и получения услуг от водных патрулей, специалистов поисковых команд, включая поиск бомб и подводные обследования;
- .13 процедуры для помощи судовым офицерам по безопасности в подтверждении идентичности тех, кто пытается подняться на борт, когда это требуется;

.14 процедуры для облегчения схода на берег судового персонала или смены персонала, так же, как и доступа посетителей на судно, включая представителей организаций бытового обслуживания моряков и профсоюзных организаций.

16.9 Напоминание этой секции относится специально к мерам охраны, которые могут быть приняты на каждом уровне безопасности:

- .1 доступ на территорию порта;
- .2 запретные районы в портовых средствах;
- .3 обработка грузов;
- .4 доставка судовых запасов;
- .5 обработка несопровождаемого багажа; .6 мониторинг охраны портовых средств.

Доступ к портовым средствам

16.10 План (PFSP) должен устанавливать меры охраны, покрывающие все средства доступа к портовым устройствам, определенные в PFSA (оценка портовых средств по безопасности).

16.11 Для каждого из них План (PFSP) должен указывать соответствующие места, где ограничения или запрещения доступа должны быть применены для каждого уровня охраны. Для каждого уровня охраны План должен указать тип ограничения или запрещения, который будет применен и меры его введения.

16.12 План (PFSP) должен устанавливать для каждого уровня охраны средства идентификации, требуемые для разрешения входа на территорию порта и для лиц, остающихся на территории и в портовых зданиях без препятствий, что может потребовать создания подходящей идентификационной системы, позволяющей постоянную и временную идентификацию для персонала порта и посетителей, соответственно. Любая система идентификации для порта должна настолько это практически возможно, быть скоординированной с той, которая применяется для судов, регулярно использующих портовые сооружения.

Пассажиры должны иметь идентифицирующие документы - посадочные талоны, билеты и т.д., но не должны допускаться в запретные районы без досмотра.

План (PFSP) должен устанавливать условия, обеспечивающие обновления идентификационных систем, и нарушители этих процедур должны нести дисциплинарные взыскания.

16.13 Тем, кто не желает или не может назвать свою личность и/или подтвердить цель своего визита по требованию, должен быть запрещен проход в порт и их попытка получить доступ докладывается Офицеру по охране порта (PFSO) и национальным или местным властям, отвечающим за безопасность.

16.14 План (PFSP) должен указать места, где люди, личные вещи и средства передвижения должны подвергаться досмотру. Эти места должны быть укрыты для обеспечения постоянной работы независимо от погодных условий.

Подлежащие досмотру люди, личные вещи и средства передвижения должны направляться в огражденные места сбора (накопители), к местам посадки или погрузки автомобилей.

16.15 План должен предусматривать отдельное размещение для проверенных и непроверенных лиц и их вещей и насколько это возможно разделять районы посадки/высадки пассажиров, судового персонала и их вещей для обеспечения исключения контакта досмотренных лиц с недосмотренными.

16.16 План должен устанавливать частоту применения любого контроля доступа, особенно если он применяется на выборочной основе или от случая к случаю.

Уровень охраны 1

16.17 На уровне охраны 1 План должен устанавливать пункты контроля, где могут быть применены следующие контрольные меры:

- .1 районы ограниченного доступа должны быть ограждены забором или барьерами в соответствии со стандартами, которые должны быть утверждены Правительством;
- .2 проверка личности всех лиц, желающих пройти в порт, на судно, включая пассажиров, судовой персонал и посетителей и подтверждение достаточных оснований к этому путем проверки, например, направления на судно, пассажирских билетов, посадочных талонов, ордеров на работу и т.д.;

- .3 проверка средств передвижения, используемых теми, кто пытается пройти в порт на судно;
- .4 проверку личности персонала порта и тех, кто работает в порту и их средств передвижения;
- .5 ограничение доступа с целью исключения тех, кто не работает в порту или в портовых зданиях, если они не способны подтвердить свою идентичность;
- .6 обязательный досмотр людей, личных вещей, средств передвижения и их содержимого;
- .7 определение любых мест прохода, которые не используются регулярно и должны быть постоянно закрыты или замкнуты.

16.18 На уровне охраны 1 все, кто пытается пройти к портовым сооружениям должны подвергаться досмотру. Частота таких досмотров, включая выборочные досмотры, должны быть оговорены в утвержденном Плане (PFSP) и должны быть специально утверждены Правительством. Если нет ясных оснований для безопасности, члены судового персонала не должны принуждаться к досмотру своих коллег или их личных вещей. Любой такой досмотр должен проводиться в такой манере, которая полностью учитывает человеческие права индивидуумов и охраняет их человеческое достоинство.

Уровень охраны 2

16.19 На уровне охраны 2 План (PFSP) должен устанавливать дополнительные меры охраны, которые должны применяться и которые могут включать:

- .1 назначение дополнительного персонала для охраны входов и патрулирование по периметру ограждений;
- .2 ограничение числа мест прохода в порт и определение таких, которые должны быть закрыты и средств их адекватной охраны;
- .3 установку средств препятствия движению через оставшиеся проходы, например, барьеры безопасности;
- .4 увеличение частоты досмотров лиц, вещей и средств передвижения;
- .5 отказ доступа посетителям, которые не могут предоставить легко проверяемые законные основания своей попытки прохода в порт;
- .6 использование патрульных судов для усиления охраны водного фронта.

Уровень охраны 3

16.20 На уровне охраны 3 портовые средства должны следовать инструкциям, издаваемым теми, кто выступает ответчиком на опасный инцидент или угрозу такового. План (PFSP) должен детально описывать меры охраны, которые могут быть предприняты портовыми средствами в тесной кооперации с теми, кто отвечает за отражение нападения и судами в порту, которые могут включать:

- .1 прекращение доступа в порт целиком или к части портовых средств;
- .2 гарантирование доступа только для тех, кто отвечает за опасный инцидент или его угрозу;
- .3 прекращение пешеходного или автомобильного передвижения в порту или его части;
- .4 увеличение патрулей безопасности в пределах порта, если это применимо;
- .5 прекращение портовых операций в порту или его части;
- .6 указания по движению судов относительно всего порта или его части;
- .7 эвакуация всех или части портовых средств.

Районы ограниченного доступа в портах

16.21 План (PFSP) должен определять установление районов ограниченного доступа в пределах портовых средств, оговаривать их протяженность, время применения, меры охраны, которые должны быть предприняты для контроля доступа туда и тех, кто контролирует деятельность внутри этих районов. Это должно также включать, при определенных обстоятельствах, меры для обеспечения, чтобы временные районы ограниченного доступа были безопасно очищены до и после их установления.

Назначение установления районов ограниченного доступа:

- .1 защитить пассажиров, судового персонал, персонал порта и посетителей, включая тех, которые посещают порт по делам судна;
- .2 защитить портовые средства и оборудование;

- .3 защитить суда, использующие порт и обслуживающие порт;
- .4 защитить чувствительные в отношении безопасности места и районы порта;
- .5 защитить оборудование и системы безопасности и наблюдения;
- .6 защитить грузы и судовые запасы от порчи.

16.22 План (PFSP) должен гарантировать, что все районы ограниченного доступа имеют четко установленные меры безопасности для контроля:

- .1 доступа отдельных лиц;
- .2 въезда, паркования, погрузки и разгрузки автомашин;
- .3 движения и складирования грузов и судовых запасов и;
- .4 несопровождаемого багажа или личных вещей.

16.23 План (PFSP) должен обеспечивать, чтобы все районы ограниченного доступа были ясно маркированы с указанием, что доступ в район ограничен и нахождение в нем без разрешения является нарушением безопасности.

16.24 Когда установлены автоматические устройства для обнаружения проникновения, они должны подавать сигнал в контрольный центр, который может ответить на сигнал тревоги.

16.25 Районы ограниченного доступа могут включать:

- .1 береговые и водные районы, прилегающие непосредственно к судну;
- .2 районы посадки и высадки, районов накопления и обработки пассажиров и судового персонала, районы, включающие места досмотра;
- .3 районы, где проводится погрузка, выгрузка и складирование грузов и запасов;
- .4 районы, где содержится чувствительная для безопасности информация, включая грузовую документацию;
- .5 районы хранения опасных грузов и вредных веществ;
- .6 помещения систем управления движением судна, средства навигации, здания управления порта, включая помещения управления безопасностью и наблюдения;
- .7 районы, где расположено оборудование охраны или наблюдения;
- .8 важные электрические, радио- и телекоммуникационные, водоснабжающие и другие обслуживающие установки;
- .9 другие места в пределах порта, куда доступ судов, автомашин, отдельных лиц должен быть ограничен.

16.26 Меры охраны могут распространяться по соглашению с соответствующими властями на ограничение неразрешенного доступа в сооружения, с которых могут наблюдаться портовые сооружения.

Уровень охраны 1

16.27 На уровне охраны 1 План (PFSP) должен устанавливать меры охраны, применяемые к районам ограниченного доступа, которые могут включать:

- .1 установку постоянных или временных барьеров, окружающих район ограниченного доступа, стандарты которых должны быть утверждены правительством;
- .2 создание пунктов пропуска, где проход может контролироваться часовыми во время работы и, которые могут быть надежно закрыты или загорожены, когда не используются;
- .3 введение пропусков, которые должны быть видимы для идентификации лиц, которым разрешено находиться внутри района ограниченного доступа;
- .4 четкую и ясную маркировку автомобилей, которым разрешен доступ в район;
- .5 установку охраны и патрулирования;
- .6 установку автоматических детекторов проникновения или оборудования наблюдения или систем для обнаружения незаконного входа или передвижения внутри районов ограниченного доступа;
- .7 контроль за движением плавсредств в районах стоянки судов, использующих портовые средства.

Уровень охраны 2

16.28 На уровне охраны 2 План (PFSP) должен устанавливать увеличение частоты и интенсивности наблюдения и контроля доступа в районы ограниченного доступа. План (PFSP) должен установить дополнительные меры охраны, которые могут включать:

- .1 увеличение эффективности барьеров или заборов, ограждающих районов ограниченного доступа, включая использование патрулирования или автоматических детекторов прохода;
- .2 уменьшение количества входов в районы ограниченного доступа и усиление контроля на оставшихся входах;
- .3 ограничение паркинга возле ошвартованных судов;
- .4 дальнейшие ограничения доступа в районы и ограничение движения и складирования грузов внутри них;
- .5 использование оборудования для постоянного наблюдения и записи (видео);
- .6 увеличение количества и частоты патрулей, включая патрулирование со стороны воды, предпринятых по границам районов ограниченного доступа и внутри районов;
- .7 установку ограничения доступа в районах, прилегающих к районам ограниченного доступа;
- .8 введение ограничений по доступу неправомочным плавсредствам в воды, прилегающие к судам, использующим портовые средства.

Уровень охраны 3

16.29 На уровне охраны 3 портовые средства должны следовать инструкциям, издаваемым теми, кто отвечает непосредственно за опасный инцидент или угрозу его возникновения.

План (PFSP) должен детально излагать меры охраны, которые могут быть предприняты портовыми средствами в тесном взаимодействии с ответственными лицами и судами в порту и которые могут включать:

- .1 установление дополнительных районов ограниченного доступа в пределах порта в непосредственной близости от места опасного инцидента или предполагаемого места угрозы безопасности, вход в которые вообще прекращается;
- .2 подготовка к досмотру района ограниченного доступа, как части досмотра всего порта или его части.

Переработка грузов

16.30 Меры охраны, относящиеся к переработке груза должны:

- .1 предупреждать порчу груза;
- .2 не допускать, чтобы грузы, которые не предназначены для перевозки, принимались и складировались в пределах порта.

16.31 Меры охраны должны включать процедуры учета и контроля грузов в местах входа в портовые районы. Грузы, уже находящиеся в порту, должны быть идентифицируемы, как прошедшие проверку и предназначенные для погрузки на судно или для временного хранения в районе ограниченного доступа в ожидании погрузки. Подходящей мерой может быть ограничение ввоза в порт груза, который не имеет подтвержденных данных для погрузки.

Уровень охраны 1

16.32 На уровне охраны 1 План (PFSP) должен устанавливать меры охраны, применяемые в процессе переработки грузов, которые могут включать:

- .1 рутинную проверку грузов, единиц грузового транспорта и районов складирования грузов в порту до начала, и в процессе грузовых операций;
- .2 проверку, гарантирующую, что грузы, ввозимые в пределы порта, соответствуют накладным или эквивалентной грузовой документации;
- .3 досмотр транспортных средств;
- .4 проверку пломб или другие методы, используемые для предотвращения хищения или порчи при ввозе в пределы порта и при хранении в порту.

16.33 Проверка грузов может сопровождаться (дополняться) некоторыми или всеми из перечисленных средств:

- .1 визуальная и физическая проверка;
- .2 использование оборудования сканнеров (детекторов), механических устройств или собак.

16.34 Когда имеется регулярное или повторяющееся движение грузов, Офицер по охране Компании (CSO) или офицер по охране судна (SSO) могут по консультации с портом согласовать мероприятия с отправителями или другими ответственными за погрузку этого груза, включающие

проверку на стороне, пломбировку, расписание подачи, сопровождающую документацию и т.д. Такие мероприятия должны быть сообщены и согласованы с офицером по безопасности порта, которого это касается (PFSP).

Уровень охраны 2

16.35 На уровне охраны 2 План (PFSP) должен устанавливать дополнительные меры охраны, применяемые при переработке груза для усиления контроля, которые могут включать:

.1 детальную проверку груза, грузовых транспортных средств и районов складирования груза в пределах порта;

.2 усиленные проверки, необходимые для гарантирования того, что только документированный груз попадает на территорию порта, временно складывается и затем грузится на судно;

.3 усиленные досмотры транспорта;

.4 увеличение частоты и детальности в проверке пломб и другие методы, применяемые для предупреждения порчи.

16.36 Детальный осмотр груза может включать некоторые из перечисленных или все следующие меры:

.1 увеличение частоты и детализации осмотра грузов, грузового транспорта и районов складирования грузов в пределах порта (визуальное и физическое обследование);

.2 увеличение частоты использования сканирующего детекторного оборудования, механических приспособлений или собак;

.3 скоординированные с отправителями или другими ответственными сторонами усиленные меры охраны в дополнение к установленным, согласованным мерам и процедурам.

Уровень охраны 3

16.37 На уровне охраны 3 портовые средства должны согласовываться с инструкциями, издаваемыми теми, кто отвечает за ликвидацию опасного инцидента или угрозы такового. План (PFSP) должен детально излагать меры охраны, которые предпринимаются в порту в тесном сотрудничестве с ответственными за порт и суда в пределах порта. Которые могут включать:

.1 ограничение или прекращение движения грузов и операций во всем порту либо части портовых средств, или отдельных судах;

.2 проверку учета опасных грузов и вредных веществ, содержащихся в пределах порта и мест их размещения.

Доставка судовых запасов

16.38 Меры охраны, касающиеся доставки судовых запасов должны:

.1 гарантировать проверку судовых запасов и целостность упаковки;

.2 не допускать приемки судовых запасов без инспектирования;

.3 предупреждать порчу;

.4 не допускать приема судовых запасов, если они не были заказаны;

.5 обеспечивать досмотр доставляющих средств транспорта;

.6 обеспечивать сопровождение доставляющих транспортных средств в пределах порта.

16.39 Для судов, регулярно использующих портовые средства, может быть удобным установление процедур включающих судно, поставщиков и портовые средства, обеспеченных извещением о составе груза, расписанием поставки и необходимой документацией. Всегда необходимо предусмотреть какой-либо способ подтверждения, чтобы запасы, привезенные для доставки, имели свидетельство, что они были заказаны судном.

Уровень охраны 1

16.40 На уровне охраны 1 План (PFSP) должен устанавливать меры охраны, которые должны применяться для контроля доставки судовых запасов и которые могут включать:

.1 проверку судовых запасов;

.2 предварительное извещение о составе груза;

.3 досмотр доставляющего транспортного средства.

16.41 Проверка судовых запасов может сопровождаться некоторыми или всеми из следующих средств:

- .1 визуальное и физическое обследование;
- .2 использование сканирующего/детекторного оборудования, механических приспособлений или собак.

Уровень охраны 2

16.42 На уровне охраны 2 План (PFSP) должен устанавливать дополнительные меры охраны, применяемые для усиления контроля доставки судовых запасов, которые могут включать:

- .1 детальную проверку судовых запасов;
- .2 детальный досмотр транспортных средств, доставляющих запасы;
- .3 координацию с судовым персоналом для проверки заказа и доставочных накладных до въезда в пределы порта;
- .4 сопровождение доставочных транспортных средств внутри порта.

16.43 Детальная проверка судовых запасов может сопровождаться некоторыми или всеми из следующих мер:

- .1 увеличение частоты и детальности досмотров, доставляемых транспортных средств;
- .2 усиление использования сканирующего/детекторного оборудования, механических приспособлений или собак;
- .3 ограничение или отказ ввоза запасов, которые будут находиться на территории порта дольше оговоренного периода.

Уровень охраны 3

16.44 На уровне охраны 3 портовые средства должны выполнять инструкции тех, кто отвечает за ликвидацию опасного инцидента или угрозы такового. План (PFSP) должен детально излагать меры охраны, которые могут быть предприняты портовыми средствами в тесном сотрудничестве с теми, кто отвечает за суда в порту и которые могут включать подготовку к ограничению или остановке доставки судовых запасов во всем порту или его части.

Обработка несопровождаемого багажа

16.45 План (PFSP) должен устанавливать применение мер охраны для гарантирования того, чтобы несопровождаемый багаж (т.е. любой багаж, включая личные вещи, который не находится вместе с пассажиром или членом судовой команды в пункте пропуска или досмотра) был идентифицирован, подвергнут проверке соответствующими средствами (на экране), включая досмотр до того, как он будет допущен на территорию порта и в зависимости от организации складирования, до того, как он будет перемещен из порта на судно. Не имеется ввиду, чтобы такой багаж был подвергнут просвечиванию, как в порту, так и на судне и в случаях, если обе стороны соответственно экипированы, обязанность просвечивания должна лежать на портовых средствах. Тесное сотрудничество с судном важно и должны быть предприняты шаги для обеспечения безопасного обращения с несопровождаемым багажом после его просвечивания.

Уровень охраны 1

16.46 На уровне охраны 1 План (PFSP) должен устанавливать меры охраны, которые должны применяться при обработке несопровождаемого багажа и обеспечивать, чтобы несопровождаемый багаж был просвечен и досмотрен на 100%, что может включать использование рентгеновского просвечивания.

Уровень охраны 2

16.47 На уровне безопасности 2 План (PFSP) должен устанавливать дополнительные меры охраны, обязательно применяемые при обработке несопровождаемого багажа, которые должны включать 100% рентгеновское обследование всего несопровождаемого багажа.

Уровень охраны 3

16.48 На уровне охраны 3 портовые средства должны подчиняться инструкциям, издаваемым теми, кто отвечает за ликвидацию опасного инцидента или угрозы такового. План (PFSP) должен детально описывать меры охраны, которые могут быть предприняты портовыми средствами в тесном взаимодействии с теми, кто ответственен за суда в порту и которые могут включать:

- .1 подверженность такого багажа более интенсивному просвечиванию, например, рентгеновское просвечивание, по крайней мере, под двумя разными углами;
- .2 подготовка к ограничению или приостановке обработки несопровождаемого багажа;
- .3 отказ в приемке несопровождаемого багажа в порт.

Контроль охраны портовых средств

16.49 Организация портовой охраны должна обладать возможностью слежения за портовыми средствами и ближайшими подходами на суше и на воде. В любое время, включая ночные часы и периоды ограниченной (пониженной) видимости, районами ограниченного доступа в пределах порта, судами в порту и районами вокруг судов. Такое наблюдение (слежение) может включать использование:

- .1 освещения;
- .2 охранников, включая пешие, автомобильные и водные патрули;
- .3 устройств автоматической детекции проникновения и оборудования для наблюдения.

16.50 Когда используются автоматические устройства индикации проникновения, должны давать звуковой или визуальный сигнал в места постоянного присутствия или наблюдения.

16.51 План (PFSP) должен устанавливать процедуры и необходимое оборудование на каждом уровне безопасности и меры, гарантирующие способность постоянной работы оборудования слежения, включая учет возможных эффектов погоды и перерыва в энергоснабжении.

Уровень охраны 1

16.52 На уровне охраны 1 План (PFSP) должен устанавливать применение мер охраны, которые могут быть комбинацией освещения, охранников или использования оборудования для безопасности и наблюдения и позволяющие персоналу порта:

- .1 наблюдать всю территорию порта, включая подходы к нему со стороны берега и воды;
- .2 наблюдать пункты прохода, ограждения и районы ограниченного доступа;
- .3 давать возможность персоналу порта наблюдать за районами, прилегающими к судам, использующим портовые средства и движением в них с учетом усиления освещения, обеспечиваемого собственно судном.

Уровень охраны 2

16.53 На уровне охраны 2 План (PFSP) должен устанавливать дополнительные меры охраны для усиления возможностей наблюдения и слежения, которые могут включать:

- .1 увеличение покрытия и интенсивности освещения и оборудования наблюдения, включая установку дополнительного освещения и увеличение площади, покрываемой наблюдением;
- .2 увеличение частоты пеших, автомобильных и водных патрулей;
- .3 назначение дополнительного персонала безопасности для наблюдения и патрулирования.

Уровень охраны 3

16.54 На уровне охраны 3 портовые средства должны подчиняться инструкциям, издаваемым теми, кто отвечает за ликвидацию опасного инцидента или угрозы такового. План (PFSP) должен детально излагать меры охраны, которые могут быть предприняты портовыми средствами в тесном взаимодействии с теми, кто отвечает за суда в порту и которые могут включать:

- .1 включение всего освещения в порту или освещение окрестностей порта;
- .2 включение всего оборудования наблюдения, способного проводить запись действий запись действий на территории порта или прилегающих к порту районах;
- .3 максимальное использование времени, в течение которого оборудование может производить запись.

Различие уровней охраны

16.55 План (PFSP) должен устанавливать детали процедур и меры охраны портовых средств, которые можно принять, если порт находится на уровне охраны ниже такового, который применяется к судну.

Действия, не покрываемые Кодексом

16.56 План (PFSP) должен устанавливать детали процедур и меры охраны портовых средств, которые необходимо применять когда:

- .1 связано с судном, находящимся в порту государства, которое не является договаривающимся;
- .2 связано с судном, к которому данный кодекс не применяется;
- .3 связано с фиксированными плавучими платформами или подвижными буровыми установками на месте бурения.

Декларация об охране

16.57 План (PFSP) должен устанавливать процедуры, которым необходимо следовать, когда по инструкции договаривающегося Правительства Офицер по охране портовых сооружений требует DoS или когда DoS требует судно.

Аудиторская проверка. Пересмотр и внесение поправок

16.58 План (PFSP) должен устанавливать, каким образом офицер по охране Порта намеревается проверять постоянную эффективность Плана и процедуры, которым необходимо следовать для пересмотра, обновления или исправления Плана (PFSP).

16.59 План (PFSP) должен пересматриваться по решению Офицера по безопасности порта. В дополнение к этому он должен быть пересмотрен:

- .1 если оценка охраны портовых средств вызывает состояние тревоги;
- .2 если независимая аудиторская проверка плана (PFSP) или тестирование правительством организации охраны портовых средств обнаруживают упущения в организации или ставят под сомнение уместность значительного элемента утвержденного плана (PFSP);
- .3 после опасного инцидента или угрозы такового, затрагивающего портовые средства;
- .4 после изменения владельца или оператора, распоряжающихся портовыми средствами.

16.60 Офицер по охране Порта (PFSP) может рекомендовать соответствующие изменения утвержденного Плана после любого пересмотра Плана. Изменения плана относящиеся к:

- .1 предложенным изменениям, которые могут фундаментально изменить подход, принятый для поддержания безопасности портовых средств;
- .2 снятию, изменению или замене постоянных барьеров, оборудования и систем безопасности и наблюдения и т.д., ранее рассматривавшихся, как важные для поддержания охраны портовых средств должны быть представлены правительству, которое утверждало Оригинальный План для рассмотрения и утверждения. Такое утверждение может быть дано самим Правительством или от его имени с включением или без предложенных изменений.

При утверждении Плана (PFSP) Правительство должно указать, какие процедурные или физические изменения должны быть представлены ему на утверждение.

Утверждение Плана Охраны Портовых Средств

16.61 Планы (PFSPs) должны быть утверждены соответствующим договаривающимся Правительством, которое устанавливает соответствующие процедуры, предусматривающие:

- .1 представление ему Планов (PFSPs);
- .2 рассмотрение Планов (PFSPs);
- .3 утверждение Планов с изменениями или без них;
- .4 рассмотрение изменений, представленных после утверждения;

.5 процедуры для инспекции или аудита постоянного соответствия утвержденного плана (PFSP).

На всех этапах должны быть предприняты шаги для обеспечения того, чтобы содержание Плана (PFSP) сохранялось в тайне.

Заявление о Соответствии Портовых Средств

16.62 Договаривающееся Правительство, на чьей территории располагается порт, может выдавать соответствующее Заявление о Соответствии Портовых Средств (SoCPF), включая:

- .1 портовые средства;
- .2 что Портовые Средства соответствуют условиям главы: XI-2 и части А этого Кодекса;
- .3 период действия SoCPF, который должен быть оговорен Правительством, но не может превышать пяти лет;
- .4 последующие проверки выполнения мероприятий, установленных правительством и подтверждения того, что они выполняются.

16.63 Заявление и Соответствие Портовых Средств должно быть в форме, приведенной в приложении к этой части Кодекса. Если используются не Испанский, Французский или Английский языки, то Правительство, если считает это подходящим, может также включить перевод на один из этих языков.

17. Офицер по охране портовых средств

17.1 В тех исключительных случаях, когда судовой офицер по охране судна имеет вопросы по поводу действительности удостоверения личности тех, кто хочет пройти на борт судна с официальными целями, офицер по охране портовых средств должен прийти на помощь.

17.2 Офицер по охране портовых средств не должен нести ответственности за подлинность документов, подтверждающих личности тех, кто хочет пройти на борт судна.

В дополнение соответствующие указания приведены в секциях 15,16 и 18.

18. Тренировки, учения и упражнения для портовых средств

18.1 Офицер по охране Портовых средств должен иметь знание и получить подготовку по некоторым или всем ниже следующим вопросам, если это применимо:

- .1 управление охраной;
- .2 соответствующие международные Конвенции, кодексы и рекомендации;
- .3 соответствующие Правительственные законы и Правила;
- .4 ответственность и функции других организаций по охране;
- .5 методология оценки охраны портовых средств;
- .6 методы обследования и инспекций охраны судна и портовых средств;
- .7 условия работы судна и порта;
- .8 меры по охране судна и портовых средств;
- .9 подготовка к аварийной ситуации и ее ликвидация и планирование непредвиденных случаев;
- .10 техника инструктажа и тренировок по охране, обучения, включая меры охраны и процедуры;
- .11 обращение с секретной информацией, относящейся к охране и средствами связи;
- .12 знание текущих угроз безопасности и примеров;
- .13 определение и распознавание оружия, опасных веществ и устройств;
- .14 опознавание без дискриминации характерных особенностей поведения лиц, которые могут угрожать безопасности;
- .15 технические приемы обмана средств охраны;
- .16 оборудование и системы охраны и их эксплуатационные ограничения;
- .17 методы проведения аудиторских проверок, инспекций, контроля и мониторинга;
- .18 методы физического обыска и ненавязчивого обследования;
- .19 учения и упражнения по охране, включая учения и упражнения вместе с судами;
- .20 оценка учений и упражнений по охране.

18.2 Персонал порта, имеющий специфические обязанности по охране, должен иметь знания и получить тренировку по некоторым или всем следующим вопросам, насколько это применимо:

- .1 знание текущих угроз безопасности и образцов;
- .2 распознавание и определение оружия, опасных веществ и устройств,
- .3 распознавание характерных и поведенческих особенностей лиц, которые возможно угрожают охране;
- .4 приемы, используемые для обхода мер охраны;
- .5 приемы контроля и управления толпой;
- .6 связь, относящаяся к охране;
- .7 работа с оборудованием и системами охраны;
- .8 испытание, калибровка и уход за оборудованием и системами охраны;
- .9 приемы инспекции, контроля и мониторинга;
- .10 методы физического обыска лиц, личных вещей, багажа, груза и судовых запасов.

18.3 Весь остальной персонал порта должен иметь знания и быть знакомым с соответствующими статьями Плана (PFSP) по некоторым или всем из следующих вопросов; насколько это применимо:

- .1 значение и последующие требования по разным уровням охраны;
- .2 распознавание и определение оружия, опасных веществ и предметов;
- .3 распознавание характерных черт и особенностей поведения лиц, которые могут, вероятно, угрожать безопасности;
- .4 приемы, используемые для обхода мер охраны.

18.4 Целью учений и тренировок является обеспечить, чтобы весь персонал порта был умелым при исполнении возложенных обязанностей по охране на всех уровнях охраны и определить любые недостатки, относящиеся к охране, на которые необходимо обратить внимание.

18.5 Для обеспечения эффективности применения положений плана по охране порта учения должны проводиться, по крайней мере, один раз в три месяца, если особые обстоятельства не потребуют другого. Эти учения должны тестировать отдельные элементы плана, такие, как угрозы безопасности, изложенные в параграфе 15.11.

18.6 Различные типы упражнений, которые могут включать участие офицеров по охране порта вместе с соответствующими властями Правительства, офицерами по охране компаний или офицерами по охране судов, если имеются, должны проводиться, по крайней мере, один раз в календарный год и не реже, чем через 18 месяцев между упражнениями. Предложения для участия офицеров по охране компаний или судовых офицеров по охране должно быть сделано, имея в виду их безопасность и рабочее применение для судна. Эти упражнения должны испытывать связь, координацию, наличие ресурсов и ответные действия. Эти упражнения могут быть:

- .1 полномасштабными или реальными;
- .2 настольными или в форме семинара;
- .3 комбинированными с другими проводимыми упражнениями, такими, как действия при аварийных ситуациях или другими упражнениями, проводимыми портовым контролем.

19. Проверка и сертификация судов

Нет дополнительных наставлений.