



GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

pentru acceptarea de către România a Amendamentelor la Anexa Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974, amendată și a Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare, adoptate la Conferința Organizației Maritime Internaționale, la Londra, în perioada 9 – 13 decembrie 2002

În temeiul prevederilor art.114 alin. (4) din Constituție,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

Art.1 – Se acceptă amendamentele la Anexa Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974, amendată, adoptate prin Rezoluția nr. 1 a Conferinței Organizației Maritime Internaționale, la Londra, în perioada 9 – 13 decembrie 2002, prevăzute în anexa nr.1.

Art.2 – Se acceptă Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare, denumit în continuare Codul ISPS, adoptat prin Rezoluția nr. 2 a Conferinței Organizației Maritime Internaționale, la Londra, în perioada 9 – 13 decembrie 2002, prevăzut în anexa nr.2.

Art.3 – Se împuternicește Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului să aducă la îndeplinire prevederile amendamentelor la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare – SOLAS 1974 – acceptate prin art.1, și a prevederilor Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare acceptat prin art. 2.

Art.4 – Toate companiile care au în proprietate sau operează nave care arborează pavilionul român sunt obligate să respecte prevederile Codului ISPS, să solicite și să obțină de la Autoritatea Navală Română certificatele impuse prin prevederile Codul ISPS.

Art.5 – Autoritatea Navală Română evaluează și certifică sistemele de securitate organizate de companii la bordul navelor care arborează pavilionul român, în conformitate cu prevederile Codului internațional privind securitatea navei și facilității portuare, folosind în acest scop personalul propriu sau organizații recunoscute care sunt autorizate de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și care au încheiat, în acest sens, cu acesta, un protocol.

Art.6 – Toți agenții economici care operează facilități portuare, din categoria celor care fac obiectul prevederilor Codului ISPS, în porturile și/sau pe căile navigabile interioare din România, sunt obligați să respecte prevederile Codului ISPS, să solicite și să obțină de la administrațiile portuare și/sau de căi navigabile, declarația de conformitate a facilității portuare.

Art.7 – (1) Pentru facilitățile portuare situate în porturile maritime Constanța, Midia și Mangalia, inclusiv Zona Liberă din portul Constanța, evaluarea și certificarea se face de către Compania Națională “Administrația Porturilor Maritime” Constanța S.A.

(2) Pentru facilitățile portuare situate în porturile Dunării Maritime, Brăila, Galați și Tulcea, inclusiv în Zonele Libere situate în vecinătatea acestor porturi, evaluarea și certificarea se face de către Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Maritime” Galați S.A.

(3) Pentru facilitățile portuare situate pe Canalul Dunăre – Marea Neagră, inclusiv din Zona Liberă, evaluarea și certificarea se face de către Compania Națională “Administrația Canalelor Navigabile” Constanța S.A.

(4) Pentru facilitățile portuare situate pe Canalul Sulina inclusiv din portul Sulina și Zona Liberă, evaluarea și certificarea se face de către Regia Autonomă “Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați.

(5) Administrațiile portuare și/sau de căi navigabile prevăzute la alin (1) - (4), evaluează și certifică sistemele de securitate, în conformitate cu prevederile Codului internațional privind securitatea navei și facilității portuare, organizate de agenții economici care operează facilități portuare aflate în porturile și/sau pe căile navigabile stabilite mai sus, folosind în acest scop personalul propriu sau organizații recunoscute care sunt autorizate de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și care au încheiat, în acest sens, cu acesta, un protocol.

Art.8 – (1) Autoritatea Navală Română controlează și verifică respectarea prevederilor Codului ISPS de către toate navele maritime, indiferent de pavilion, care intră și ies în și din porturile și/sau căi navigabile interioare din România.

(2) Navele care nu respectă prevederile Codului ISPS nu sunt admise să intre sau să părăsească porturile și/sau căi navigabile interioare din România, începând cu data de 1 iulie 2004.

Art.9 – Toate comunicațiile referitoare la securitate, desfășurate între nave și porturile românești se derulează prin Compania Națională de Radiocomunicații Navale “Radionav” S.A. Constanța care asigură ascultarea și transmiterea continuă a mesajelor, cu păstrarea caracterului secret al acestora.

Art.10 – Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate stabili, dacă este oportun, prin Ordin al ministrului, aplicarea prevederilor Codului internațional pentru securitatea navei și facilității portuare și pentru alte nave și facilități portuare decât cele prevăzute la art. 2.

Art.11 – În termen de 60 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial a prezentei ordonanțe de urgență, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va elabora normele metodologice de implementare ale prevederilor Codului ISPS acceptat prin art.2. și le va supune spre aprobare Guvernului.



PRIM-MINISTRU
Adrian Năstase

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor,
construcțiilor și turismului


Miron Mitrea

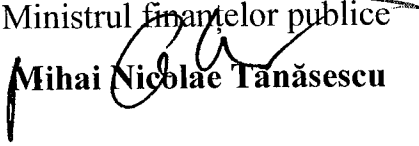
Ministrul afacerilor externe


Mircea Gheorghiu

Ministrul administrației și internelor

Ioan Rus


Ministrul finanțelor publice


Mihai Nicolae Tanăsescu

București, 11 septembrie 2003
Nr. 80

**AMENDAMENTE LA ANEXA CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE
PENTRU OCROTIREA VIETII OMENEȘTI PE MARE, 1974,
AMENDATĂ**

CAPITOLUL V

SIGURANȚA NAVIGAȚIEI

Regula 19

**Cerințele de transport pentru sistemele și echipamentele de navigație
transportate pe nave.**

1. Subparagrafele existente .4, .5 și .6 ale paragrafului 2.4.2 sunt înlocuite de următoarele:

“.4 în cazul navelor, altele decât cele de pasageri și tancuri, cu tonaj brut de 300 tone și mai mare, dar mai mic de 50.000, nu mai târziu de prima inspecție a echipamentelor de siguranță¹ după 1 iulie 2004 sau până la 31 decembrie 2004, oricare dintre ele are loc mai devreme; și”

2. Următoarea propoziție se adaugă la sfârșitul subparagrafului existent .7 al paragrafului 2.4:

“Navele echipate cu AIS vor menține AIS în funcțiune tot timpul, mai puțin acolo unde acordurile, regulile sau standardele internaționale asigură protecția informațiilor de navigație.”

CAPITOLUL XI

MĂSURI SPECIALE PENTRU SPORIREA SIGURANȚEI MARITIME

3. Capitolul XI este renumerotat precum capitolul XI-1.

Regula 3

Numărul de identificare al navei

4. Următorul text este introdus după titlul Reglementării:

¹ Prima inspecție a echipamentelor de siguranță înseamnă prima inspecție anuală, prima inspecție periodică sau prima inspecție de reînnoire a echipamentelor de siguranță, oricare dintre ele este programată prima după 1 iulie 2004 și, în plus, în cazul navelor în curs de construcție, inspecția inițială.

“(Paragrafele 4 și 5 se aplică tuturor navelor cărora se aplică această regulă. Pentru navele construite înainte de [1 iulie 2004], cerințele paragrafelor 4 și 5 vor fi respectate nu mai târziu de prima andocare pe uscat programată a navei, după [1 iulie 2004])”

5. Paragraful existent 4 este eliminat și următorul text nou este introdus:

“4. Numărul de identificare al navei va fi marcat în permanență:

.1 într-un loc vizibil fie pe pupa navei sau pe o parte a corpului navei la jumătatea distanței dintre prova și pupa, deasupra celei mai joase linii de încărcare stabilite sau pe o parte a suprastructurii, prova sau pupa sau pe partea din față a suprastructurii sau, în cazul navelor de pasageri, pe o suprafață orizontală vizibilă din aer; și

.2 într-un loc ușor accesibil fie pe unul dintre pereții transversali de capăt ai compartimentului mașini, cum este definit în Regula II-2/3.30, sau pe una dintre gurile de magazie sau, în cazul tancurilor, în compartimentul pompelor sau, în cazul navelor cu spații pentru autovehicule, cum este definit în Regula II-2/3.41, pe unul dintre pereții transversali de capăt ai spațiului pentru autovehicule.

5.1 Marcajul permanent va fi clar vizibil, fără alte marcaje pe corpul navei și va fi vopsit într-o culoare contrastantă.

5.2 Marcajul permanent la care se face referire în paragraful 4.1 nu va fi mai mic de 200 mm în înălțime. Marcajul permanent la care se face referire în paragraful 4.2 nu va fi mai mic de 100 mm în înălțime. Lățimea marcajelor va fi proporțională cu înălțimea.

5.3 Marcajul permanent poate fi făcut cu litere în relief sau prin gravare sau prin perforare sau prin altă metodă echivalentă de marcarea numărului de identificare al navei prin care să se asigure că marcajul nu va fi îndepărtat prea ușor.

5.4 Pe navele construite din alt material decât oțel sau metal, Administrația va aproba metoda de marcarea numărului de identificare al navei.”

6 Următoarea regulă 5 este adăugată după Regula 4 existentă:

“Regula 5 Registrul Sinoptic Permanent

1 Fiecărei nave, căreia i se aplică capitolul I, i se va emite un Registru Sinoptic Permanent.

2.1 Registrul Sinoptic Permanent are scopul de a furniza un document la bordul navei al istoricului navei cu privire la informațiile înregistrate în acesta.

2.2 Pentru navele construite înainte de 1 iulie 2004, Registrul Sinoptic Permanent va furniza, cel puțin, istoricul navei începând cu 1 iulie 2004.

3 Registrul Sinoptic Permanent va fi emis de către Administrație pentru fiecare navă care are dreptul să arboreze pavilionul ei și va conține cel puțin, următoarele informații:

- .1 numele Statului al cărui pavilion nava are dreptul de a-l arbora;
- .2 data la care nava a fost înregistrată în acel Stat;
- .3 numărul de identificare al navei în conformitate cu Regula 3;
- .4 numele navei;
- .5 portul în care nava a fost înregistrată;
- .6 numele proprietarului/propietarilor înregistrat/i și adresa/ele lui/lor înregistrate;
- .7 numele navlositorului/navlositorilor bareboat înregistrat/i și adresa/ele lor înregistrata/e dacă se poate aplica;
- .8 numele Companiei, cum este definită în Regula IX/1, adresa ei înregistrată și adresa/ele de la care desfășoară activitățile de management al siguranței;
- .9 numele tuturor societăților de clasificare la care este clasificată nava;
- .10 numele Administrației sau al Guvernului Contractant sau al organizației recunoscute care a eliberat Documentul de Conformitate (sau Documentul de Conformitate provizoriu) specificat în Codul ISM, așa cum este definit în Regula IX/1, Companiei care operează nava și numele organismului care a efectuat auditul pe baza căruia a fost eliberat documentul, dacă acesta este altul decât cel care eliberează documentul;
- .11 numele Administrației sau al Guvernului Contractant sau al organizației recunoscute care a eliberat Companiei care operează nava Certificatul de Management al Siguranței (sau Certificatul provizoriu de Management al Siguranței), specificat în Codul ISM cum este definit în Regula IX/1, și numele organismului care a efectuat auditul pe baza căruia a fost eliberat certificatul, dacă acesta este altul decât cel care eliberează certificatul;

.12 numele Administrației sau al Guvernului Contractant sau al organizației recunoscute de securitate care a eliberat navei Certificatul Internațional privind Securitatea Navei (sau un Certificat Internațional provizoriu privind Securitatea Navei), specificat în partea A a Codului ISPS cum este definit în Regula XI-2/1 și numele organismului care a efectuat inspecția pe baza căreia a fost eliberat certificatul, dacă acesta este altul decât cel care eliberează certificatul; și

.13 data la care nava a încetat să mai fie înregistrată în acel Stat.

4.1 Orice modificare privitoare la punctele la care se face referire în paragrafele 3.4 – 3.12 va fi înregistrată în Registrul Sinoptic Permanent pentru a furniza informații actualizate și curente alături de istoricul modificărilor.

4.2 În cazul unei modificări privitoare la punctele la care se face referire în paragraful 4.1,

Administrația va elibera, cât de repede posibil dar nu mai târziu de trei luni de la data modificării, navelor care au dreptul de a arbora pavilionul ei, fie o versiune revăzută și actualizată a Registrului Sinoptic Permanent sau amendamentele corespunzătoare la acesta.

4.3 În cazul unor modificări privitoare la punctele la care se face referire în paragraful 4.1,

Administrația, în așteptarea emiterii unei versiuni actualizate a Registrului Sinoptic Permanent, va autoriza și va solicita fie Companiei cum este definită în Regula IX/1 sau comandantului navei să amendeze Registrul Sinoptic Permanent pentru a evidenția modificările. În cazul unor astfel de modificări, după ce Registrul Sinoptic Permanent a fost amendat, Compania va informa, fără întârziere, Administrația, conform datelor actuale.

5.1 Registrul Sinoptic Permanent va fi redactat în engleză, franceză sau spaniolă. În plus, poate fi furnizată și o traducere a Registrului Sinoptic Permanent în limba sau limbile oficială/e a/le Administrației.

5.2 Registrul Sinoptic Permanent va fi în formatul elaborat de către Organizație și va fi

păstrat conform liniilor directe elaborate de către Organizație. Nici unul dintre punctele anterioare din Registrul Sinoptic Permanent nu va fi modificat, eliminat sau, în vreun fel, șters sau deteriorat.

6 Oricând o nava este transferată sub pavilionul altui Stat sau o nava este vândută altui proprietar (sau este preluată de către alt navlositor bareboat) sau altă Companie își asumă responsabilitatea pentru operarea navei, Registrul Sinoptic Permanent va fi lăsat la bord.

7 Când o navă urmează să fie transferată sub pavilionul altui Stat, Compania va înștiința Administrația asupra numelui Statului sub al cărui pavilion nava urmează să fie transferată astfel încât să permită Administrației să înainteze acelui Stat o copie a Registrului Sinoptic Permanent ce acoperă perioada în care nava a fost sub jurisdicția lor.

8 Când o nava este transferată sub pavilionul altui Stat al cărui Guvern este Guvern

Contractant, Guvernul Contractant al Statului al cărui pavilion îl arborase până atunci nava va transmite Administrației cât de repede posibil, după ce transferul a avut loc, o copie a Registrului Sinoptic Permanent ce acoperă perioada în care nava a fost sub jurisdicția lor alături de toate Registrele Sinoptice Permanente anterior eliberate navei de către alte State.

9 Când o navă este transferată sub pavilionul altui Stat, Administrația va anexa Registrul Sinoptic Permanent anterior la Registrul Sinoptic Permanent pe care Administrația îl va elibera navei astfel încât să furnizeze un raport istoric continuu intenționat prin această regula.

10 Registrul Sinoptic Permanent va fi ținut la bordul navei și va fi pus la dispoziție pentru inspecție în orice moment.

7 Următorul capitol XI -2 este introdus după capitolul XI-1 renumerotat:

“CAPITOLUL XI-2

MĂSURI SPECIALE PENTRU SPORIREA SECURITĂȚII MARITIME

Regula 1

Definiții

1 În scopul acestui capitol, numai dacă nu se prevede în mod expres altfel:

.1 *Vrachier* înseamnă un vrachier așa cum este definit în reglementarea IX/1.6.

.2 *Tanc de produse chimice* înseamnă un tanc de produse chimice așa cum este definit în regula VII/8.2.

.3 *Navă de produse lichefiate* înseamnă o navă de produse lichefiate așa cum este definită în regula VII/11.2.

.4 *Ambarcațiune rapidă* înseamnă o ambarcațiune așa cum este definită în regula X/1.2.

.5 *Unitate mobilă de foraj în larg* înseamnă o unitate mobilă de foraj în larg propulsată mecanic așa cum este definită în regula IX/1, not on location.

.6 *Tanc petrolier* înseamnă un tanc petrolier așa cum este definit în regula II-1/2.12.

.7 *Companie* înseamnă o Companie așa cum este definită în regula IX/1.

.8 *Interfața navă/port* desemnează interacțiunile ce au loc atunci când o navă este în mod direct și imediat afectată de către acțiunile ce implică deplasarea oamenilor, a bunurilor sau a proviziilor din serviciile portuare către sau dinspre navă.

.9 *Instalația portuară* este o locație, așa cum este determinată de către Guvernul Contractant sau Autoritatea Desemnată, unde are loc interfața navă/port. Acestea includ zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, apropieri dinspre mare, după caz.

.10 *Activitatea de la navă la navă* înseamnă activitatea care nu are legătură cu o facilitate portuară care implică transferul de bunuri sau persoane de pe o navă pe alta.

.11 *Autoritatea Desemnată* înseamnă organizația/organizațiile sau administrația/ administrațiile identificate, în cadrul guvernului Contractant, responsabile de asigurarea implementării acestui capitol, în legătura cu securitatea facilității portuare și interfața navă/port, din punctul de vedere al facilității portuare.

.12 *Codul Internațional privind Securitatea Navei și a Facilităților Portuare* desemnează Codul Internațional pentru Securitatea Navelor și a Facilităților Portuare ce conține partea A (ale cărei prevederi vor fi tratate ca obligatorii) și partea B (ale cărei prevederi vor fi tratate ca recomandabile), adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția 2 a Conferinței Guvernelor Contractante la Convenția Internațională privind Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare, 1974, așa cum poate fi amendată de către Organizație cu condiția ca:

.1 amendamentele la partea A a Codului sunt adoptate, intrate în vigoare și aplicate în conformitate cu articolul VIII al prezentei Convenții privind procedurile de amendare aplicabile Anexei, alta decât capitolul I; și

.2 amendamentele la partea B ale Codului sunt adoptate de către Comitetul de Siguranță Maritimă în conformitate cu Regulamentul Interior.

.13 *Incidentul de securitate* înseamnă orice act sau împrejurare suspectă care amenință securitatea unei nave, inclusiv a unei unități mobile de foraj în larg sau a unei ambarcațiuni rapide, sau a unei facilități portuare sau a oricărei conexiuni navă/port sau a unei activități de la navă la navă.

.14 *Gradul de securitate* înseamnă clasificarea gradului de risc pe care îl presupune posibilitatea producerii sau însuși producerea unui incident de securitate.

.15 *Declarația de securitate* înseamnă un acord încheiat între o navă și o facilitate portuară sau o alta navă cu care realizează interfața specificând măsurile de securitate pe care fiecare le va implementa.

.16 *Organizația recunoscută de securitate* înseamnă o organizație cu experiență corespunzătoare în problemele de securitate și cu cunoștințe corespunzătoare în legătură cu operațiunile portuare și de la bordul navei autorizată să efectueze o evaluare, sau o verificare, sau o activitate de aprobare sau certificare cerută de acest capitol sau de partea A din Codul ISPS.

2 Termenul “navă”, când este folosit în Reglementările 3-13, include unitățile mobile de foraj în larg și ambarcațiunile rapide.

3 Termenul “toate navele”, când este folosit în acest capitol, înseamnă orice nava căreia i se aplică acest capitol.

4 Termenul “Guvern Contractant”, când este folosit în Reglementările 3, 4, 7, 10, 11, 12 și 13, include o referire la “Autoritatea Desemnată”.

Regula 2

Aplicarea

1 Acest capitol se aplică:

.1 următoarelor tipuri de nave angajate în voiaj internațional:

.1.1 nave de pasageri, inclusiv ambarcațiuni rapide de pasageri;

.1.2 nave de mărfuri, inclusiv ambarcațiuni rapide cu tonaj brut de 500 tone și mai mult; și

.1.3 unități mobile de foraj în larg; și

.2 facilități portuare ce deservește astfel de nave angajate în voiaj internaționale.

2 Fără a lua în considerare prevederile paragrafului 1.2, Guvernele Contractante vor decide măsura în care se aplică acest capitol și secțiunile relevante ale părții A din Codul ISPS facilităților portuare de pe teritoriul lor, care, deși au fost folosite în special de nave neangajate în voiaj internațional, sunt cerute, ocazional, să deservească nave care vin din sau pleacă într-un voiaj internațional.

2.1 Guvernele Contractante își vor baza deciziile din paragraful 2 pe o evaluare a securității unei facilități portuare efectuată în conformitate cu prevederile părții A din Codul ISPS.

2.2 Orice decizie pe care o ia un Guvern Contractant în paragraful 2 nu va compromite atingerea gradului de securitate stabilit de acest capitol sau de partea A din Codul ISPS.

3 Acest capitol nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare sau altor nave deținute sau operate de către un Guvern Contractant și folosite numai în serviciul non-comercial al Guvernului.

4 Nimic din acest capitol nu va prejudicia drepturile și obligațiile Statelor de sub incidența Dreptului Internațional.

Regula 3

Obligațiile Guvernelor Contractante cu privire la securitate

1 Administrațiile vor stabili niveluri de securitate și vor asigura prevederea de a informa navele care au dreptul de a arbora pavilionul lor asupra gradului de securitate. Atunci când se produc modificări privitoare la gradul de securitate, informațiile asupra gradului de securitate vor fi reactualizate conform împrejurărilor.

2 Guvernele Contractante vor stabili gradele de securitate și vor asigura prevederea de a informa facilitățile portuare de pe teritoriul lor și navele care urmează să intre în port sau care staționează într-un port de pe teritoriul lor asupra gradului de securitate. Atunci când se produc modificări privitoare la gradul de securitate, informațiile asupra gradului de securitate vor fi reactualizate conform împrejurărilor.

Regula 4

Cerințe impuse Companiilor și navelor

- 1 Companiile vor respecta cerințele relevante ale acestui capitol și ale părții A din Codul ISPS luând în considerare ghidul dat în partea B a Codului ISPS.
- 2 Navele vor respecta cerințele relevante ale acestui capitol și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare ghidul dat în partea B a Codului ISPS, și respectarea lor va fi verificată și certificată așa cum se prevede în partea A din Codul ISPS.
- 3 Înainte de a intra în port sau în timpul staționării într-un port de pe teritoriul unui Guvern Contractant, o navă va respecta cerințele presupuse de un anumit grad de securitate stabilit de acel Guvern Contractant, dacă acest grad de securitate este mai mare decât gradul de securitate stabilit de către Administrație pentru acea navă.
- 4 Navele vor răspunde fără întârziere la fiecare schimbare spre un grad mai înalt de securitate.
- 5 Când o navă nu respectă cerințele aplicabile ale acestui capitol sau ale părții A din Codul ISPS sau nu poate respecta cerințele gradului de securitate stabilit de către Administrație sau alt Guvern Contractant, și aplicabile acelei nave, atunci nava va înștiința autoritatea competentă corespunzătoare înainte de efectuarea oricărei interfețe navă/port sau înaintea intrării în port, oricare dintre acestea are loc mai întâi.

Regula 5

Responsabilități specifice companiilor

Compania se va asigura că, Comandantul are în permanență disponibile la bord informații prin care persoanele corespunzător autorizate de către un Guvern Contractant pot stabili:

- .1 cine este responsabil cu numirea membrilor echipajului sau a altor persoane în prezent angajate sau angrenate pe orice post în serviciul acelei nave;
- .2 cine este responsabil cu decizia de angajare a navei; și
- .3 în cazurile în care nava este angajată în termenii unui contract de charter, care sunt părțile unui astfel de contract.

Regula 6

Sistemul de alarmă de securitate al navei

1 Toate navele vor fi prevăzute cu un sistem de alarmă de securitate al navei, după cum urmează:

- .1 navele construite la sau după 1 iulie 2004;
- .2 navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile rapide de pasageri, construite înainte de 1 iulie 2004, nu mai târziu de prima inspecție a echipamentelor radio după 1 iulie 2004;
- .3 petroliere, tancuri de produse chimice, tancuri de produse lichefiate, vrachiere și ambarcațiuni rapide de mărfuri cu tonaj brut de 500 tone și mai mare, construite înainte de 1 iulie 2004, nu mai târziu de prima inspecție a echipamentelor radio după 1 iulie 2004; și
- .4 alte nave de mărfuri cu tonaj brut de 500 tone și mai mare și unități mobile de foraj în larg construite înainte de 1 iulie 2004, nu mai târziu de prima inspecție a echipamentelor radio după 1 iulie 2006.

2 Sistemul de alarmă de securitate al navei, când este activat:

- .1 va iniția și transmite o alarmă de securitate între navă și țărm unei autorități competente desemnate de către Administrație, care, în aceste împrejurări poate să includă Compania, identificând nava, locația acesteia și indicând că securitatea navei este amenințată sau că aceasta a fost compromisă;
- .2 nu va trimite alarma de securitate a navei nici unei alte nave;
- .3 nu va declanșa nici o alarmă de la bordul navei; și
- .4 va continua să transmită alarma de securitate a navei până când aceasta va fi fost dezactivată și/sau anulată.

3 Sistemul de alarmă de securitate al navei:

- .1 va putea fi activată din comanda de navigație și din cel puțin un alt loc; și
 - .2 se va conforma unor standarde de funcționare ce nu vor fi inferioare celor adoptate de către Organizație.
- 4 Punctele de activare a sistemului de alarmă de securitate al navei vor fi astfel proiectate încât să prevină inițierea accidentală a alarmei de securitate a navei.

5 Cerința pentru un sistem de securitate a navei poate fi respectată prin utilizarea facilității radio echipată în conformitate cu cerințele capitolului IV, cu condiția ca toate cerințele acestei reglementări să fie respectate.

6 Când o Administrație primește o înștiințare despre o alarmă de securitate a unei nave, acea Administrație va înștiința imediat Statul/Statele în vecinătatea căruia/căroră operează nava.

7 Când un Guvern Contractant primește o înștiințare despre o alarmă de securitate de la o navă care nu are dreptul să arboreze pavilionul lui, acel Guvern Contractant va înștiința imediat Administrația corespunzătoare și, dacă este cazul, Statul/Statele în vecinătatea căruia/căroră operează nava.

Regula 7

Amenințări aduse navelor

1 Guvernele Contractante vor stabili grade de securitate și vor asigura prevederea de a informa navele care operează în marea lor teritorială sau care au comunicat intenția de a intra în marea lor teritorială asupra gradului de securitate.

2 Guvernele Contractante vor furniza un punct de contact prin care astfel de nave pot solicita consiliere sau asistență și căruia astfel de nave să poată raporta orice problemă privind securitatea altor nave, deplasarea sau comunicațiile.

3 Acolo unde s-a identificat un risc de atac, Guvernul Contractant implicat va informa navele în chestiune și Administrațiile lor cu privire la:

.1 gradul de securitate în vigoare;

.2 orice măsură de securitate care va fi pusă în aplicare de către navele interesate să se protejeze împotriva atacului, în conformitate cu prevederile părții A din Codul ISPS; și

.3 măsurile de securitate pe care Statul de coastă s-a hotărât să le pună în aplicare, în mod corespunzător.

Regula 8

Discreția comandantului în ceea ce privește siguranța și securitatea navei

1 Comandantul nu va fi împiedicat de către Companie, navlositor sau orice altă persoană să ia sau să pună în aplicare o decizie care, în judecata

profesională a comandantului, este necesară pentru menținerea siguranței și securității navei. Aceasta include interzicerea accesului persoanelor (cu excepția celor identificate ca fiind corespunzător autorizate de către Guvernul

Contractant) sau al efectelor acestora și refuzul de a încărca marfa, inclusiv containere sau alte unități închise de transport al mărfii.

2 Dacă, în judecata profesională a comandantului, apare un conflict între cerințele de siguranță și securitate aplicabile unei nave în timpul operării ei, comandantul va pune în aplicare cerințele necesare pentru menținerea siguranței navei. În astfel de cazuri, comandantul poate implementa măsuri temporare de securitate și va informa imediat Administrația și, dacă este cazul, Guvernul Contractant în al cărui port operează nava sau intenționează să intre. Orice astfel de măsură temporară de securitate prevăzută de această regulă va fi, în limita posibilităților, proporțional cu gradul de securitate predominant. Când astfel de cazuri sunt identificate, Administrația se va asigura că astfel de conflicte sunt soluționate și că posibilitatea repetării lor este minimalizată.

Regula 9

Măsuri de control și conformitate

1 Controlul navelor în port

1.1 În scopul acestui capitol, fiecare navă căreia i se aplică acest capitol este supusă controlului când staționează într-un port al altui Guvern Contractant de către ofițerii corespunzător autorizați de acel Guvern, care pot fi tot cei care efectuează funcțiile reglementării I/19. Un astfel de control se va limita la verificarea dacă la bordul navei există un Certificat Internațional de Securitate a Navei valabil sau un Certificat Internațional Provizoriu de Securitate a Navei valabil emis în conformitate cu prevederile părții A din Codul ISPS (Certificat), care dacă este valabil, va fi acceptat, doar dacă există baze reale pentru a se crede că nava nu respectă cerințele acestui capitol sau ale părții A din Codul ISPS.

1.2 Atunci când există astfel de baze reale, sau când nu se prezintă la solicitare un Certificat valabil, ofițerii corespunzător autorizați de către Guvernul Contractant vor impune una sau mai multe măsuri de control legate de acea navă așa cum se prevede în paragraful 1.3. Orice astfel de măsuri impuse trebuie să fie proporționale, luând în considerare ghidul dat în partea B a Codului ISPS.

1.3 Astfel de măsuri de control sunt următoarele: inspecția navei, întârzierea navei, reținerea navei, restricționarea operațiunilor inclusiv deplasarea în interiorul portului sau expulzarea navei din port. Astfel de măsuri de control pot include în plus sau alternativ alte măsuri mai puțin corective sau de sancționare.

2 Nave care intenționează să intre într-un port al altui Guvern Contractant

2.1 În scopul acestui capitol, un Guvern Contractant poate cere ca navele care intenționează să intre în porturile sale să prezinte următoarele informații ofițerilor corespunzător autorizați de către acel Guvern Contractant pentru a se asigura conformitatea cu acest capitol înainte de intrarea în port în scopul evitării necesității de a impune măsuri sau etape de control:

- .1 nava posedă un certificat valabil și numele autorității emitente;
- .2 gradul de securitate la care operează în prezent nava;
- .3 gradul de securitate la care nava a operat în orice alt port precedent unde a efectuat o interfață navă/port în perioada de timp specificată în paragraful 2.3;
- .4 orice măsuri speciale sau adiționale de securitate care au fost luate de către navă într-un port precedent în care a efectuat o conexiune navă/port în perioada de timp specificată în paragraful 2.3;
- .5 că procedurile corespunzătoare de securitate a navei au fost menținute pe durata oricărei activități de la navă la navă în perioada de timp specificată în paragraful 2.3; sau
- .6 alte informații practice de securitate asociate (dar nu detalii ale planului de securitate a navei), luând în considerare ghidul dat în partea B a Codului ISPS.

Dacă Guvernul Contractant cere, nava sau compania va prezenta confirmarea informațiilor cerute mai sus, acceptabilă pentru acel Guvern Contractant.

2.2 Fiecare navă, căreia i se aplică acest capitol, care intenționează să intre într-un port al altui Guvern Contractant va furniza informațiile descrise în paragraful 2.1 asupra solicitării din partea ofițerilor corespunzător autorizați de către acel Guvern Contractant. Comandantul poate refuza furnizarea acestor informații, fiind conștient de faptul că acest refuz poate avea ca rezultat interzicerea accesului în port.

2.3 Nava va ține registre ale informațiilor la care se face referire în paragraful 2.1 pentru ultimele 10 escale la facilitățile portuare.

2.4 Dacă, după primirea informațiilor descrise în paragraful 2.1, persoanele corespunzător autorizate de către Guvernul Contractant al portului în care nava intenționează să intre, au baze reale pentru a crede că nava nu respectă cerințele acestui capitol sau ale părții A din Codul ISPS, aceste persoane vor încerca să

stabilească comunicația cu și între navă și Administrație pentru a rectifica non-conformitatea. Dacă aceste comunicații nu rezultă într-o rectificare, sau dacă persoanele corespunzător autorizate au baze reale pentru a crede că nava nu respectă cerințele acestui capitol sau ale părții A din Codul ISPS, persoanele corespunzător autorizate pot lua măsuri privind acea navă așa cum este prevăzut în paragraful 2.5. Orice astfel de acțiune trebuie să fie proporțională, luând în considerare ghidul dat în partea B a Codului ISPS.

2.5 Aceste acțiuni sunt:

- .1 o cerință de rectificare a non-conformității;
- .2 o cerință ca nava să pornească spre o locație specificată în marea teritorială sau apele interioare ale aceluiași Guvern Contractant;
- .3 inspecția navei, dacă nava se află în marea teritorială a Guvernului Contractant în al cărui port nava intenționează să intre; sau
- .4 interzicerea accesului în port.

Înainte de inițierea unor astfel de acțiuni, nava trebuie să fie informată de către Guvernul Contractant asupra intențiilor acestuia. Pe baza acestei informări, comandantul își poate retrage intenția de a intra în acel port. În astfel de cazuri, această regulă nu se va aplica.

3. Prevederi suplimentare

3.1 În cazul întreprinderii:

- .1 unei măsuri de control, alta decât o măsură mai puțin corectivă sau de sancționare, la care se face referire în paragraful 1.3; sau
- .2 oricărei acțiuni la care se face referire în paragraful 2.5,

o persoană corespunzător autorizată de către Guvernul Contractant va informa imediat în scris Administrația specificând ce măsuri de control au fost impuse sau ce acțiuni s-au întreprins și motivele pentru acestea. Guvernul Contractant care impune măsurile de control sau acțiunile vor înștiința organizația de securitate recunoscută, care a eliberat certificatul navei vizate și Organizația când astfel de măsuri de control sau acțiuni au fost impuse sau întreprinse.

3.2 Când accesul în port este interzis sau nava este expulzată din port, autoritățile portului Statului trebuie să comunice datele corespunzătoare autorităților Statului următor de escală, atunci când acesta se cunoaște, și oricăror alte State riverane, luând în considerare liniile directoare care urmează

să fie elaborate de Organizație. Confidențialitatea și securitatea acestor înștiințări trebuie să fie asigurată.

3.3 Interzicerea accesului în port, ca urmare a paragrafelor 2.4 și 2.5, sau expulzarea din port, ca urmare a paragrafelor 1.1-1.3, vor fi impuse numai atunci când persoanele corespunzător autorizate de către Guvernul Contractant au baze reale pentru a crede că nava reprezintă o amenințare imediată pentru securitatea sau siguranța persoanelor, navei sau a proprietății și nu există alte modalități de îndepărtare a amenințării.

3.4 Măsurile de control la care se face referire în paragraful 1.3 și acțiunile la care se face referire în paragraful 2.5 vor fi impuse numai ca urmare a acestei reglementări, până când non-conformitatea ce a impus măsurile de control sau acțiunile a fost corectată spre satisfacția Guvernului Contractant, luând în considerare acțiunile propuse de navă sau Administrație, dacă acestea există.

3.5 Când Guvernele Contractante exercită controlul la care se referă paragraful 1 sau întreprind acțiuni la care se referă paragraful 2:

.1 toate eforturile posibile vor fi făcute pentru a evita reținerea pe nedrept sau întârzierea unei nave. Dacă o navă este astfel reținută pe nedrept sau întârziată, va avea dreptul la compensația tuturor pierderilor sau pagubelor suferite; și

.2 accesul necesar navei nu va fi interzis în cazul urgențelor, al unor motive umanitare sau de securitate.

Regula 10

Cerințe impuse facilităților portuare

1 Facilitățile portuare vor respecta cerințele relevante ale acestui capitol și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare ghidul dat în partea B a Codului ISPS.

2 Guvernele Contractante cu facilitatea/le portuara/e de pe teritoriul lor, cărora se aplică această regulă, se vor asigura că:

.1 evaluarea securității facilităților portuare este efectuată, revizuită și aprobată în conformitate cu prevederile părții A din Codul ISPS; și

.2 planurile de securitate a facilităților portuare sunt elaborate, revăzute și implementate în conformitate cu prevederile părții A din Codul ISPS.

3 Guvernele Contractante vor desemna și comunica măsurile cerute a fi incluse într-un plan de securitate a facilităților portuare pentru diferite grade de

securitate, inclusiv atunci când prezentarea unei Declarații de Securitate va fi cerută.

Regula 11

Acorduri alternative de securitate

- 1 Guvernele Contractante pot atunci când implementează acest capitol și partea A din Codul ISPS, să încheie în scris acorduri bilaterale sau multilaterale cu alte Guverne Contractante asupra măsurilor alternative de securitate ce acoperă voiaje internaționale scurte pe rute fixe între facilități portuare de pe teritoriul lor.
- 2 Orice astfel de acord nu va compromite gradul de securitate al altor nave sau facilități portuare ce nu sunt acoperite de acord.
- 3 Nici o navă acoperită de un astfel de acord nu va efectua activități de la navă la navă cu o navă neacoperită de acord.
- 4 Astfel de acorduri vor fi revăzute periodic, luând în considerare experiența câștigată precum și modificările anumitor împrejurări sau a amenințărilor estimate față de nave, facilități portuare sau rutele acoperite de acest acord.

Regula 12

Măsuri echivalente de securitate

- 1 O Administrație poate permite unei anumite nave sau unui grup de nave ce au dreptul de a arbora pavilionul lor să implementeze alte măsuri de siguranță echivalente cu cele prescrise în acest capitol sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca astfel de măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prescrise în acest capitol sau în partea A din Codul ISPS. Administrația, care permite astfel de măsuri de securitate, va comunica Organizației detalii despre acestea.
- 2 Când implementează acest capitol și partea A din Codul ISPS, un Guvern Contractant poate permite unei anumite facilități portuare sau unui grup de facilități portuare localizate în limitele teritoriului său, altele decât cele acoperite de un acord încheiat în baza reglementării 11, să implementeze măsuri de securitate echivalente cu cele precise în acest capitol sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca astfel de măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prescrise în acest capitol sau în partea A din Codul ISPS. Guvernul Contractant, care permite astfel de măsuri de securitate, va comunica Organizației detalii despre acestea.

Regula 13

Comunicarea informațiilor

1 Guvernele Contractante vor comunica Organizației, nu mai târziu de 1 iulie 2004 și vor pune la dispoziție pentru informarea Companiilor și navelor, următoarele:

.1 numele și detalii privind contactarea autorității/lor lor naționale responsabile cu securitatea navei și a facilităților portuare;

.2 locațiile de pe teritoriul lor, acoperite de planurile de securitate ale facilităților portuare aprobate.

.3 numele și detaliile privind contactarea celor care au fost desemnați să fie disponibili în permanență să primească și să acționeze în cazul unor alarme de securitate de la navă la țărm la care se face referire în regula 6.2.1;

.4 numele și detaliile privind contactarea celor care au fost desemnați să fie disponibili în permanență să primească și să acționeze în cazul oricăror comunicații de la Guvernele Contractante ce exercită măsuri de control și conformitate, la care se face referire în regula 9.3.1; și

.5 numele și detaliile privind contactarea celor care au fost desemnați să fie disponibili în permanență să furnizeze consultanță și asistență navelor și cărora navele trebuie să raporteze orice probleme privind securitatea, la care se face referire în regula 7.2;

.6 și apoi să actualizeze aceste informații conform și când modificările care se referă la acestea se petrec. Organizația va circula aceste detalii altor Guverne Contractante pentru informarea acestora.

2 Guvernele Contractante vor comunica Organizației, nu mai târziu de 1 iulie 2004, numele și detaliile privind contactarea tuturor organizațiilor de securitate autorizate care să acționeze în numele lor împreună cu detaliile privind responsabilitatea specifică și condițiile autorității delegate pentru astfel de organizații. Astfel de informații vor fi actualizate conform și când modificările la care se referă acestea se petrec. Organizația va circula aceste detalii altor Guverne Contractante spre informarea ofițerilor lor.

3 Guvernele Contractante vor comunica Organizației, nu mai târziu de 1 iulie 2004, o listă a planurilor aprobate de securitate a facilităților portuare situate în limitele teritoriului lor împreună cu locația sau locațiile acoperite de fiecare plan aprobat de securitate a facilităților portuare și data corespunzătoare

aprobării și apoi vor comunica oricare dintre următoarele schimbări care vor avea loc:

.1 modificări ale locației sau locațiilor acoperite de un plan aprobat de securitate a facilităților portuare care urmează să fie introduse sau au fost introduse. În astfel de cazuri informațiile care urmează să fie comunicate vor indica modificările locației sau locațiilor acoperite de plan și data de la care astfel de modificări urmează să fie introduse sau au fost introduse.

.2 un plan aprobat de securitate a facilităților portuare, anterior inclus în lista prezentată Organizației, urmează să fie retras sau a fost retras. În astfel de cazuri informațiile care urmează să fie comunicate vor indica data la care retragerea va intra în vigoare sau a fost implementată. În aceste cazuri, Organizația va fi informată cât de repede este practic posibil; și

.3 adăugiri urmează să fie făcute la lista planurilor aprobate de securitatea facilităților portuare. În astfel de cazuri, informațiile ce urmează să fie comunicate vor indica locația sau locațiile acoperite de plan și data aprobării.

4 Guvernele Contractante vor comunica Organizației, la interval de 5 ani după 1 iulie 2004, o lista revăzută și actualizată care să indice toate planurile de securitate a facilităților portuare aprobate pentru facilitățile portuare de pe teritoriul lor împreună cu locația sau locațiile acoperite de fiecare plan de securitate a facilităților portuare aprobat și data corespunzătoare de aprobare (și data aprobării oricăror amendamente la aceasta) care va elimina sau înlocui toate informațiile comunicate Organizației, ca urmare a paragrafului 3, în ultimii 5 ani.

5 Guvernele Contractante vor comunica Organizației informația că s-a încheiat un acord în baza reglementării 11. Informația comunicată va cuprinde:

.1 numele Guvernelor Contractante care au încheiat acordul;

.2 facilitățile portuare și rutele fixe acoperite de acord;

.3 periodicitatea revizuirii acordului;

.4 data intrării în vigoare a acordului; și

.5 informații asupra oricăror consultații care au avut loc cu celelalte Guverne Contractante;

și apoi vor comunica Organizației, cât mai repede posibil, informații atunci când acordul a fost amendat sau a expirat.

6 Orice Guvern Contractant care permite, în baza prevederilor reglementarii 12, orice măsuri de securitate echivalente în cazul unei nave care are dreptul de a arboră pavilionul sau în cazul unei facilități portuare localizate în limitele teritoriului său, va comunica organizației detalii despre acestea.

7 Organizația va face disponibile informațiile comunicate în paragraful 3 pentru alte Guverne Contractante la cerere.

CODUL INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI FACILITĂȚILOR PORTUARE

PREAMBUL

1 Conferința Diplomatică asupra Securității Maritime care a avut loc la Londra în decembrie 2002 a adoptat noile prevederi referitoare la Convenția Internațională privind Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare, 1974 și prezentul Cod* în vederea sporirii securității maritime. Aceste noi cerințe formează cadrul internațional prin care navele și facilitățile portuare pot coopera în vederea depistării și împiedicării actelor care amenință securitatea în sectorul transporturilor maritime.

2 În urma tragicelor evenimente din 11 septembrie 2001, cea de-a 22-a sesiune a Adunării Organizației Maritime Internaționale (Organizația), în noiembrie 2001, a convenit în mod unanim asupra dezvoltării unor noi măsuri în legătură cu securitatea navelor și a facilităților portuare pentru adoptarea în cadrul unei Conferințe a Guvernelor Contractante la Convenția Internațională privind Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare, 1974 (cunoscută sub numele de Conferința Diplomatică asupra Securității Maritime) în decembrie 2002. Pregătirea Conferinței Diplomatice a fost în sarcina Comitetului pentru Siguranța Maritimă al Organizației (MSC) pe baza documentelor întocmite de Statele Membre, organizațiile interguvernamentale și non-guvernamentale în faza de consultări cu Organizația.

3 MSC, în cadrul primei sale sesiuni extraordinare, care a avut loc de asemenea în noiembrie 2001, pentru a accelera dezvoltarea și adoptarea măsurilor de securitate corespunzătoare, a stabilit un Grup de lucru MSC intersesional asupra securității maritime. Prima ședință a Grupului de lucru MSC intersesional asupra securității maritime a avut loc în februarie 2002, iar rezultatele discuțiilor au fost raportate și analizate la cea de-a 75-a sesiune a MSC din martie 2002, când a fost stabilit un Grup de lucru *ad-hoc* în vederea dezvoltării ulterioare a propunerilor făcute. Cea de-a 75-a sesiune a MSC a analizat raportul acelui Grup de lucru și a recomandat ca lucrările să aibă loc în cadrul unui viitor Grup de lucru MSC

* Denumirea completă a acestui Cod este Codul Internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare. Denumirea abreviată a acestui Cod, după cum se face referire în reglementarea XI-2/1 din Convenția SOLAS'74 amendată, este Codul Internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (ISPS) sau, pe scurt, Codul ISPS.

intersesional , care a avut loc în septembrie 2002. Cea de-a 76-a sesiune a MSC a analizat rezultatele sesiunii din septembrie 2002 a Grupului de lucru MSC intersesional și lucrările ulterioare realizate de către Grupul de lucru MSC care a avut loc în legătură cu cea de-a 76-a sesiune a Comitetului în decembrie 2002, imediat înainte de Conferința Diplomatică și a fost de acord ca versiunea finală a textelor propuse să fie analizate în cadrul Conferinței Diplomatice.

4 Conferința Diplomatică (9-13 decembrie) a adoptat, de asemenea, amendamentele la prevederile existente ale Convenției Internaționale pentru Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare, 1974 (SOLAS 1974) care accelerează implementarea cerinței cu privire la echiparea Sistemelor de Identificare Automată și a adoptat noile Reguli ale Capitolului XI-1 din SOLAS'74 cu privire la marcarea Numărului de Identificare al Navei și întocmirea unui Registru Sinoptic Continuu.

Conferința Diplomatică a adoptat, de asemenea, un număr de Rezoluții ale Conferinței inclusiv acelea referitoare la implementarea și revizuirea acestui Cod, Cooperarea Tehnică, precum și lucrările în colaborare cu Organizația Internațională a Muncii și Organizația Mondială a Vămirilor. A fost recunoscut că analizarea și amendarea unora din noile prevederi cu privire la securitatea maritimă pot fi cerute la încheierea lucrărilor acestor două Organizații.

5 Prevederea Capitolului XI-2 din SOLAS'74 și prezentul Cod se aplică navelor și facilităților portuare. Extinderea SOLAS'74 pentru a acoperi facilitățile portuare a fost acceptată în baza faptului că SOLAS'74 a oferit cele mai rapide mijloace de asigurare a măsurilor de securitate necesare intrate în vigoare și puse rapid în aplicare. Oricum, s-a convenit și în legătură cu faptul că prevederile cu privire la facilitățile portuare ar trebui puse în legătură exclusiv cu interfața navă/port. Problema mai amplă a securității zonelor portuare va face subiectul unor lucrări viitoare de colaborare între Organizația Maritimă Internațională și Organizația Internațională a Muncii. S-a convenit de asemenea că prevederile nu ar trebui extinse asupra răspunsului efectiv la atacuri sau asupra oricăror alte activități necesare de combatere a efectelor după un astfel de atac.

6 În proiectarea prevederilor, s-a acordat atenție asigurării compatibilității cu prevederile Convenției Internaționale asupra standardelor de instruire, certificare și serviciul de cart pentru navigatori (STCW), 1978, amendată, Codul Internațional privind Managementul Siguranței (ISM) și sistemul armonizat de inspecție și certificare.

7 Prevederile reprezintă o schimbare importantă în abordarea industriilor maritime internaționale privind problema securității în sectorul transporturilor maritime. Este recunoscut faptul că acestea pot plasa o răspundere suplimentară semnificativă asupra Guvernelor Contractante. Importanța cooperării tehnice pentru asistarea Guvernelor Contractante în implementarea prevederilor este complet recunoscută.

8 Implementarea prevederilor va necesita o cooperare efectivă continuă și înțelegere între toți cei implicați în acest lucru sau care utilizează nave și facilități portuare inclusiv personalul navei, personalul portuar, pasageri, interese privind marfa, managementul navei și portului și cei din cadrul autorităților naționale și locale cu responsabilități în securitate. Practicile și procedurile existente vor trebui revăzute și schimbate dacă nu asigură un grad corespunzător de securitate. În interesul securității maritime crescute, vor trebui suportate responsabilități suplimentare de către industriile portuare și de navigație și de către autoritățile locale și naționale.

9 Ghidul prezentat în partea B a prezentului Cod trebuie luat în considerare atunci când se implementează prevederile privind securitatea stabilite în Capitolul XI-2 din SOLAS'74 și în partea A din prezentul Cod. Oricum, este recunoscut că extinderea pentru care se aplică ghidul poate varia în funcție de natura facilității portuare și a navei, specificul și/sau încărcătura.

10 Nimic din prezentul Cod nu va fi interpretat sau aplicat într-o manieră inconsistentă cu respectarea corespunzătoare a drepturilor și libertăților fundamentale după cum este stabilit prin instrumente internaționale, în special acelea cu privire la lucrătorii maritimi și la refugiați inclusiv Declarația Organizației Internaționale a Muncii asupra principiilor și drepturilor fundamentale la lucru, precum și standardele internaționale cu privire la lucrătorii maritimi și portuari.

11 Recunoscând că, Convenția asupra Facilitării Traficului Maritim, 1965, amendată, prevede ca membrilor echipajelor străine să le fie permis de către autoritățile publice să coboare la țărm în timp ce nava cu care sosesc se află în port, dovedind că formalitățile de sosire ale navei au fost îndeplinite și autoritățile publice nu au nici un motiv să refuze coborârea la țărm din considerente de sănătate publică, siguranță publică sau ordine publică, Guvernele Contractante atunci când aprobă planurile de securitate ale navei și facilității portuare trebuie să acorde o atenție deosebită faptului că personalul navei trăiește și muncește pe navă și are nevoie să coboare la țărm și să aibă acces la facilitățile de la țărm pentru navigatori privind asistența socială, inclusiv îngrijire medicală.

PARTEA A

CERINȚE OBLIGATORII PRIVIND PREVEDERILE CAPITOLULUI XI – 2 AL CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, 1974, AMENDATĂ

1. GENERALITĂȚI

1.1. Introducere

Această parte a Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare conține prevederi obligatorii la care se face referire în capitolul XI – 2 al Convenției Internaționale pentru Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare, 1974, amendată.

1.2. Obiective

Obiectivele acestui Cod sunt:

.1 să stabilească un cadru internațional care să implice cooperarea între Guvernele Contractante, agențiile guvernamentale, administrațiile locale și ramurile industriale de navigație și portuare pentru a detecta amenințările la securitate și a lua măsuri preventive contra incidentelor de securitate ce afectează navele sau facilitățile portuare folosite în comerțul internațional;

.2 să stabilească rolurile și responsabilitățile respective ale Guvernelor Contractante, agențiilor guvernamentale, administrațiilor locale și ale ramurilor industriale de navigație și portuare, la nivel național și internațional pentru asigurarea securității maritime;

.3 să asigure adunarea și schimbul la timp și eficient de informații legate de securitate;

.4 să ofere o metodologie pentru evaluările de securitate astfel încât să aibă stabilite planuri și proceduri pentru a reacționa la grade de securitate în schimbare; și

.5 să asigure încrederea că sunt stabilite măsuri de securitate maritimă, adecvate și proporționate.

1.3 Cerințe funcționale

Pentru a atinge aceste obiective, prezentul Cod cuprinde un număr de cerințe funcționale. Acestea includ, dar nu sunt limitate la:

- .1 strângerea și evaluarea informației cu privire la amenințările securității și schimbul de astfel de informații cu Guvernele Contractante corespunzătoare;
- .2 solicitarea menținerii protocoalelor de comunicare pentru nave și facilități portuare;
- .3 prevenirea accesului neautorizat la nave, facilități portuare și în zonele lor restricționate;
- .4 prevenirea introducerii de arme neautorizate, echipamente incendiare sau explozibile la nave și facilități portuare;
- .5 furnizarea de mijloace pentru pornirea alarmei ca reacție la amenințările privind securitatea sau incidentele de securitate;
- .6 solicitarea de planuri de securitate a navei și a facilității portuare bazate pe evaluările de securitate; și
- .7 solicitarea de instruire și exerciții pentru a asigura familiarizarea cu planurile și procedurile de securitate.

2 DEFINIȚII

2.1 În sensul acestei părți, dacă nu este prevăzut în mod expres altfel:

- .1 *Convenție* înseamnă Convenția Internațională pentru Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare, 1974, amendată.
- .2 *Regula* înseamnă o regulă a Convenției.
- .3 *Capitol* înseamnă un capitol al Convenției.
- .4 *Planul de securitate al navei* înseamnă un plan elaborat pentru a se asigura aplicarea măsurilor la bordul navei, destinate să protejeze persoanele de la bord, marfa, unitățile de transport a mărfii, magaziile navei sau nava de riscurile unui incident de securitate.
- .5 *Planul de securitate a facilității portuare* înseamnă un plan elaborat pentru a se asigura aplicarea măsurilor destinate să protejeze facilitatea portuară și navele,

persoanele, mărfurile, unitățile de transport a mărfii și magaziile navei în interiorul facilității portuare de riscurile unui incident de securitate.

.6 *Persoană desemnată cu securitatea la navă* înseamnă persoana de la bord, subordonată comandantului, desemnată de Companie ca responsabilă cu securitatea navei, inclusiv implementarea și menținerea planului de securitate a navei și în legătură cu ofițerul însărcinat cu securitatea companiei și cu ofițerul însărcinat cu securitatea facilității portuare.

.7 *Persoană desemnată cu securitatea companiei* înseamnă persoana desemnată de către Companie pentru a se asigura că evaluarea securității navei este realizată, că este elaborat un plan de securitate a navei, transmis spre aprobare și apoi implementat și menținut, și pentru legătura cu ofițerul însărcinat cu securitatea facilității portuare și ofițerul însărcinat cu securitatea navei.

.8 *Persoană desemnată cu securitatea facilității portuare* înseamnă persoana desemnată, responsabilă cu elaborarea, implementarea, revizuirea și menținerea planului de securitate a facilității portuare și în legătură cu ofițerii însărcinați cu securitatea navei și cu ofițerii însărcinați cu securitatea companiei.

.9 *Grad de securitate 1* înseamnă gradul pentru care trebuie menținute tot timpul măsuri de securitate minime de protecție corespunzătoare.

.10 *Grad de securitate 2* înseamnă gradul pentru care trebuie menținute pe o perioadă de timp măsuri de securitate suplimentare de protecție corespunzătoare ca rezultat al riscului ridicat al unui incident de securitate.

.11 *Grad de securitate 3* înseamnă gradul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare specifice de apărare pe o perioadă de timp când un incident de securitate este probabil sau iminent, deși poate nu este posibil de identificat ținta specifică.

2.2. Termenul “navă”, atunci când este folosit în prezentul Cod, include unități mobile de foraj în larg și ambarcațiuni de mare viteză, așa cum sunt definite în regula XI-2/1.

2.3. Termenul „Guvern Contractant” în legătură cu orice referire la o facilitate portuară, atunci când este folosit în secțiunile de la 14 la 18, include o referință la „Autoritatea Desemnată”.

2.4. Termenii care nu sunt definiți altfel în această parte au același înțeles ca cel atribuit lor în capitolele XI – 1 și XI – 2.

3 APLICARE

3.1. Acest cod se aplică:

.1 următoarelor tipuri de nave angajate în voiaje internaționale:

.1 navelor de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri;

.2 cargourilor, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză de 500 tone tonaj brut și mai mult; și

.3 unităților mobile de foraj în larg; și

.2 facilităților portuare ce servesc astfel de nave angajate în voiaje internaționale.

3.2. În ciuda prevederilor secțiunii 3.1.2, Guvernele Contractante vor decide extinderea aplicării prezentei Părți din Cod asupra acelor facilități portuare în interiorul teritoriului lor care, deși inițial erau folosite de către nave care nu erau angajate în voiaje internaționale, sunt solicitate, ocazional, să servească nave care sosesc din sau pleacă într-un voiaj internațional.

3.2.1. Guvernele Contractante își vor baza deciziile, conform secțiunii 3.2, pe o evaluare a securității facilității portuare efectuată în conformitate cu prezenta parte a Codului.

3.2.2. Orice decizie adoptată de un Guvern Contractant, conform secțiunii 3.2, nu va compromite gradul de securitate ce se intenționează a fi atins prin capitolul XI-2 sau prin prezenta parte a Codului.

3.3. Prezentul Cod nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare sau altor nave deținute sau operate de un Guvern Contractant și utilizate numai în serviciul non-comercial al Guvernului.

3.4. Secțiunile 5 - 13 și 19 ale acestei părți se aplică navelor și companiilor așa cum se specifică în regula XI – 2/4.

3.5. Secțiunile 5 și 14 - 18 ale acestei părți se aplică facilităților portuare așa cum se specifică în regula XI – 2/10.

3.6. Nimic din prezentul Cod nu va prejudicia drepturile sau obligațiile statelor conform legislației internaționale.

4 RESPONSABILITĂȚILE GUVERNELOR CONTRACTANTE

4.1 Conform prevederilor reglementării XI-2/3 și XI-2/7, Guvernele Contractante vor stabili grade de securitate și vor oferi ghid pentru protecția împotriva incidentelor de securitate. Gradele de securitate mai ridicate indică o probabilitate mai mare de apariție a unui incident de securitate. Factorii ce trebuie analizați în stabilirea gradului corespunzător de securitate includ:

- .1 gradul în care informația privind amenințarea este credibilă;
- .2 gradul în care informația privind amenințarea este coroborată;
- .3 gradul în care informația privind amenințarea este specifică sau iminentă; și
- .4 consecințele potențiale ale unui astfel de incident de securitate.

4.2 Guvernele Contractante, atunci când stabilesc gradul de securitate 3, vor emite, după cum este necesar, instrucțiuni corespunzătoare și vor furniza informații referitoare la securitate navelor și facilităților portuare care pot fi afectate.

4.3 Guvernele Contractante pot delega către o organizație de securitate recunoscută unele din responsabilitățile sale referitoare la securitate conform capitolului XI-2 și prezentei părți a Codului cu excepția următoarelor aspecte:

- .1 stabilirea gradului de securitate aplicabil;
- .2 aprobarea unei evaluări a securității facilității portuare și amendamentele ce urmează unei evaluări aprobate;
- .3 determinarea facilităților portuare care vor trebui să desemneze un persoană desemnată cu securitatea facilității portuare;
- .4 aprobarea unui Plan de securitate a facilității portuare și amendamentele care urmează unui plan aprobat;
- .5 exercitarea controlului și măsurile corespunzătoare în conformitate cu regula XI-2/9; și
- .6 stabilirea cerințelor pentru Declarația de securitate.

4.4 Guvernele Contractante, în sensul extinderii pe care acestea o consideră corespunzătoare,



vor verifica eficiența planurilor de securitate a navelor sau a facilităților portuare, sau eficiența amendamentelor la astfel de planuri pe care le-au aprobat sau, în cazul navelor, eficiența planurilor care au fost aprobate în numele lor.

5 DECLARAȚIA DE SECURITATE

5.1 Guvernele Contractante vor determina când o declarație de securitate este cerută prin evaluarea riscului pe care îl prezintă o interfață navă/port sau activitatea navă-navă pentru persoane, proprietate sau mediu.

5.2 O navă poate solicita încheierea declarației de securitate atunci când:

.1 nava operează la un grad de securitate mai înalt decât facilitatea portuară sau altă navă cu care aceasta este în interfață;

.2 există un acord asupra unei declarații de securitate între Guvernele Contractante care acoperă anumite voiaje internaționale sau nave specifice în acele voiaje;

.3 a existat o amenințare la securitate sau un incident de securitate care a implicat nava sau facilitatea portuară, după caz;

.4 nava se află într-un port care nu trebuie să dețină și să implementeze un plan de securitate a facilității portuare aprobat; sau

.5 nava derulează activități navă-navă cu o altă navă care nu trebuie să dețină și să implementeze un plan de securitate al navei aprobat.

5.3. Cererile pentru încheierea unei declarații de securitate, conform acestei secțiuni, vor fi făcute cunoscute de către navă sau facilitatea portuară aplicabilă,

5.4. Declarația de securitate va fi completată de:

.1 comandant sau de persoana desemnată cu securitatea navei în numele navei (navelor); și, dacă este cazul,

.2 persoana desemnată cu securitatea facilității portuare sau, dacă Guvernul Contractant stabilește altfel, alt organ responsabil cu securitatea pe țărm, în numele facilității portuare.

5.5. Declarația de securitate va conține cerințele de securitate care ar putea fi împărțite între o facilitate portuară și o navă (sau între nave) și va stabili responsabilitatea fiecăreia dintre acestea.

5.6. Guvernele Contractante vor specifica, ținând cont de prevederile regulei XI-2/9.2.3, perioada minimă pentru care Declarațiile de securitate vor fi păstrate de către facilitățile portuare aflate în cadrul teritoriilor lor.

5.7. Administrațiile vor specifica, ținând cont de prevederile reglementarii XI-2/9.2.3, perioada minimă pentru care Declarațiile de securitate vor fi păstrate de către navele îndreptățite să arboreze pavilionul lor.

6 OBLIGAȚIILE COMPANIEI

6.1. Compania se va asigura că planul de securitate a navei conține o declarație clară ce accentuează autoritatea comandantului. Compania va stabili în planul de securitate a navei că, comandantul are autoritatea și responsabilitatea superioară în a lua decizii cu privire la siguranța și securitatea navei și la cererea de asistență a companiei sau a oricărui alt Guvern Contractant, în funcție de necesități.

6.2. Compania se va asigura că persoanei desemnate cu securitatea companiei, comandantului și persoanei desemnate cu securitatea navei li se acordă sprijinul necesar pentru a-și îndeplini îndatoririle și responsabilitățile în conformitate cu capitolul XI-2 și prezenta Parte a acestui Cod.

7 SECURITATEA NAVEI

7.1. Unei nave i se cere să opereze conform gradelor de securitate stabilite de Guvernele Contractante, așa cum se indică mai jos.

7.2. La gradul de securitate 1, vor fi îndeplinite următoarele activități, prin măsuri corespunzătoare, pe toate navele, luând în considerare ghidul dat în partea B a acestui Cod, pentru a identifica și a lua măsuri preventive împotriva incidentelor de securitate:

- .1 asigurarea executării tuturor sarcinilor de securitate la navă;
- .2 controlul accesului la navă;
- .3 controlarea ambarcării persoanelor și a efectelor lor;
- .4 monitorizarea zonelor restricționate pentru a se asigura că numai persoanele autorizate au acces;
- .5 monitorizarea zonelor pe punte și a zonelor ce înconjoară nava;
- .6 supervizarea manevrării mărfii și a proviziilor navei; și

.7 asigurarea că sistemul de comunicare privind securitatea este disponibil.

7.3. La gradul de securitate 2, măsurile suplimentare de protecție, specificate în planul de securitate a navei vor fi implementate pentru fiecare activitate detaliată în secțiunea 7.2, luând în considerare ghidul dat în partea B a acestui Cod.

7.4. La gradul de securitate 3, măsuri de protecție suplimentare specifice, specificate în planul de securitate a navei vor fi implementate în fiecare activitate detaliată în secțiunea 7.2, luând în considerare ghidul dat în partea B a acestui Cod.

7.5. Oricând gradele de securitate 2 și 3 sunt stabilite de către Administrație, nava va lua la cunoștință primirea instrucțiunilor asupra schimbării gradului de securitate.

7.6. Înaintea intrării într-un port sau în timp ce se află într-un port de pe teritoriul unui Guvern Contractant care a stabilit gradul de securitate 2 sau 3, nava va lua la cunoștință primirea acestei instrucțiuni și va confirma ofițerului însărcinat cu securitatea facilității portuare inițierea implementării măsurilor și procedurilor corespunzătoare așa cum este detaliat în planul de securitate al navei și, în cazul gradului de securitate 3, în instrucțiunile emise Guvernul Contractant care a stabilit gradul de securitate 3. Nava va raporta orice dificultate apărută în procesul de implementare. În astfel de cazuri, persoana desemnată cu securitatea facilității portuare și persoana desemnată cu securitatea navei vor ține legătura și vor coordona acțiunile corespunzătoare.

7.7. Dacă o navă este solicitată de către Administrație să stabilească un grad de securitate mai mare sau este deja la un grad de securitate mai mare, altul decât acela stabilit pentru portul în care intenționează să intre sau în care se află deja, nava va aviza apoi, fără întârziere, autoritatea competentă a Guvernului Contractant pe teritoriul căruia este localizată facilitatea portuară și persoana desemnată cu securitatea instalației portuare asupra situației.

7.7.1. În astfel de cazuri, persoana desemnată cu securitatea navei va ține legătura cu persoana desemnată cu securitatea facilității portuare și va coordona acțiunile corespunzătoare, dacă este necesar.

7.8. O Administrație care solicită navelor îndreptățite să arboreze pavilionul sau să stabilească gradul de securitate 2 sau 3 într-un port al altui Guvern Contractant, va informa acel Guvern Contractant fără întârziere.

7.9. Atunci când Guvernele Contractante stabilesc grade de securitate și asigură prevederea referitoare la informarea asupra gradului de securitate pentru

navele care operează în marea lor teritorială sau care au transmis intenția lor de a intra în marea lor teritorială, astfel de nave vor fi avizate să fie vigilențe și să raporteze Administrației lor și oricăror State aflate în apropierea coastei orice informație pe care o observă și care ar putea afecta securitatea maritimă în zonă.

7.9.1. Atunci când avizează astfel de nave asupra gradului de securitate aplicabil, un Guvern Contractant, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod, va aviza de asemenea acele nave și asupra oricărei măsuri de securitate pe care acestea ar trebui să o ia și, dacă este cazul, asupra măsurilor care au fost luate de către Guvernul Contractant pentru a asigura protecția împotriva amenințărilor.

8 EVALUAREA SECURITĂȚII NAVEI

8.1. Evaluarea securității navei este o parte esențială și integrantă a procesului elaborării și actualizării planului de securitate a navei.

8.2. Persoana desemnată cu securitatea companiei se va asigura că evaluarea securității este executată de persoane cu abilități corespunzătoare în a evalua securitatea unei nave, în conformitate cu această secțiune și luând în considerare ghidul dat în Partea B a acestui Cod.

8.3. Supusă prevederilor din secțiunea 9.2.1, o organizație recunoscută de securitate poate efectua evaluarea securității unei nave specifice.

8.4. Evaluarea securității navei va include o inspecție a securității la fața locului, și, cel puțin, următoarele elemente:

.1 identificarea măsurilor de securitate, a procedurilor și operațiunilor existente;

.2 identificarea și evaluarea operațiunilor-cheie de la bord, important de protejat;

.3 identificarea amenințărilor posibile față de operațiunile cheie de la bord și probabilitatea incidenței lor, pentru a stabili și da prioritate măsurilor de securitate; și

.4 identificarea punctelor slabe, inclusiv factorii umani din infrastructură, politici și proceduri.

8.5. Evaluarea securității navei va fi documentată, revăzută, acceptată și păstrată de Companie.

9 PLANUL DE SECURITATE AL NAVEI

9.1. Fiecare navă va avea la bord un plan de securitate a navei aprobat de Administrație. planul va prevedea pentru cele trei grade de securitate așa cum este definit în aceasta Parte a prezentului Cod.

9.1.1. Supusă prevederilor secțiunii 9.2.1, o organizație recunoscută de securitate poate pregăti planul de securitate pentru o navă specifică.

9.2. Administrația poate încredința revederea și aprobarea planurilor de securitate a navelor, sau a amendamentelor la un plan aprobat anterior unor organizații recunoscute de securitate.

9.2.1. În astfel de cazuri, organizația recunoscută de securitate, efectuează revederea și aprobarea unui plan de securitate a navei, sau a amendamentelor la acesta, pentru că o anumită navă nu trebuie să fie implicată nici măcar în pregătirea evaluării securității navei pe baza căreia planul, sau amendamentele, au fost elaborate.

9.3. Transmiterea spre aprobare a unui plan de securitate al navei sau a amendamentelor la un plan aprobat anterior trebuie să fie însoțit de evaluarea securității în baza căreia au fost elaborate planul sau amendamentele.

9.4. Un astfel de plan va fi elaborat luând în considerare ghidul dat în partea B a acestui Cod și va fi redactat în limba sau limbile de lucru de la navă. Dacă limba sau limbile folosite nu sunt engleza, franceza sau spaniola, o traducere într-una din aceste limbi va fi inclusă. Planul va cuprinde cel puțin:

- .1 măsurile destinate să împiedice introducerea la bordul navelor a armelor, substanțelor și echipamentelor periculoase cu intenția de a fi folosite împotriva oamenilor, navelor sau porturilor și transportul cărora este neautorizat;
- .2 identificarea zonelor restricționate și măsurilor pentru prevenirea accesului neautorizat în acestea;
- .3 măsuri pentru prevenirea accesului neautorizat la navă;
- .4 procedurile de răspuns la amenințările privind securitatea sau atentatele la securitate, inclusiv prevederile pentru menținerea operațiunilor vitale ale navei sau ale interfeței navă/port;
- .5 procedurile de răspuns la orice instrucțiuni de securitate pe care Guvernele Contractante le pot da pentru gradul de securitate 3;

- .6 procedurile pentru evacuare în caz de amenințări privind securitatea sau atentatele la securitate;
 - .7 îndatoririle personalului de la bord însărcinat cu responsabilități privind securitatea și ale altor membri ai personalului de la bord în privința aspectelor de securitate;
 - .8 procedurile pentru auditarea activităților de securitate;
 - .9 procedurile pentru instruire, exerciții și antrenamente asociate cu planul;
 - .10 proceduri pentru interfața cu activitățile în legătură cu securitatea facilității portuare;
 - .11 procedurile pentru revizuirea periodică a planului și pentru actualizarea acestuia;
 - .12 procedurile pentru raportarea incidentelor de securitate;
 - .13 identificarea persoanei desemnate însărcinată cu securitatea navei;
 - .14 identificarea persoanei desemnate însărcinată cu securitatea companiei, inclusiv a serviciului de contactat 24 ore pentru detalii;
 - .15 procedurile pentru asigurarea inspecției, testării, calibrării și întreținerii oricăror echipamente de securitate prevăzute la bord;
 - .16 frecvența testării sau calibrării oricăror echipamente de securitate prevăzute la bord;
 - .17 identificarea locurilor unde sunt prevăzute puncte de activare a sistemului de alarmă privind securitatea navei;^{*} și
 - .18 procedurile, instrucțiunile și ghidul referitoare la folosirea sistemului de alarmă privind securitatea navei, inclusiv testarea, activarea, dezactivarea și anularea pentru limitarea alarmelor false.*
- 9.4.1. Personalul care efectuează audituri interne ale activităților de securitate specificate în

* Administrațiile pot permite, pentru a evita compromiterea în orice fel a obiectivului referitor la prevederea la bord a alarmei de securitate a navei, ca aceasta informație să fie păstrată în altă parte la bord, într-un document cunoscut de comandant, de ofițerul însărcinat cu securitatea navei și a altor membrii superiori de la bord, așa cum poate decide compania.

plan sau care evaluează implementarea acestora va fi independent de activitățile care sunt auditate mai puțin atunci când acest lucru este impracticabil datorită mărimii sau specificului companiei sau navei.

9.5. Administrația va determina care dintre schimbările la un plan de securitate aprobat sau la orice echipamente de securitate specificate într-un plan aprobat nu vor fi implementate mai puțin atunci când amendamentele relevante aduse planului sunt aprobate de către Administrație. Orice astfel de schimbări vor fi cel puțin la fel de eficiente ca și acelea prescrise în capitolul XI-2 și prezenta parte din Cod.

9.5.1. Natura schimbărilor aduse planului de securitate a navei sau echipamentelor de securitate care au fost în mod specific aprobate de către Administrație, conform secțiunii 9.5, vor fi documentate într-o manieră care indică în mod clar o astfel de aprobare. Aceasta aprobare va fi disponibilă la bord și va fi prezentată împreună cu Certificatul Internațional de Securitate a Navei (sau cu Certificatul Internațional Interimar de Securitate a Navei). Dacă aceste schimbări sunt temporare, odată ce măsurile sau echipamentele originale aprobate sunt reînstaurate, această documentație nu mai trebuie păstrată de către navă.

9.6. Planul poate fi ținut în format electronic. Într-un astfel de caz, va fi protejat prin proceduri ce au ca scop prevenirea ștergerii, distrugerii sau amendării acestuia neautorizate.

9.7. Planul va fi protejat de accesul sau dezvăluirea neautorizată.

9.8. Planurile de securitate ale navei nu sunt supuse inspecției de către ofițerii corespunzător autorizați de un Guvern Contractant să execute controlul și conformitatea măsurilor potrivit reglementării XI-2/9, cu excepția circumstanțelor specificate în secțiunea 9.8.1.

9.8.1. Dacă persoanele corespunzător autorizate de către un Guvern Contractant au motive clare să creadă că nava nu respectă cerințele capitolului XI-2 sau partea A din prezentul Cod și singurul mod de verificare sau rectificare a non-conformității este acela de revedere a cerințelor relevante din planul de securitate a navei, accesul limitat la secțiunile specifice ale planului în legătura cu non-conformitatea este permis în mod excepțional, dar numai cu consimțământul Guvernului Contractant al navei în cauza sau al comandantului navei respective. Cu toate acestea, prevederile din plan referitoare la secțiunea 9.4 subsecțiunile .2, .4, .5, .7, .15, .17 și .18 din prezenta Parte a Codului sunt considerate informații confidențiale și nu pot fi subiectul unei inspecții, mai puțin atunci când este convenit altfel de către Guvernele Contractante implicate.

10 PROCESE VERBALE / ÎNREGISTRĂRI

10.1. Procesele verbale ale următoarelor activități din planul de securitate al navei vor fi ținute la bord pentru cel puțin perioada minimă specificată de Administrație, având în vedere prevederile reglementării XI-2/9.2.3:

- .1 instruire, antrenament și exerciții;
- .2 amenințări la securitate și incidente de securitate;
- .3 atentatele la securitate;
- .4 schimbări ale gradului de securitate;
- .5 comunicațiile legate de securitatea directă a navei precum amenințările specifice aduse navei sau facilităților portuare la care se află sau a fost nava;
- .6 audituri interne și revizuri ale activităților legate de securitate;
- .7 revizuirea periodică a evaluării securității navei;
- .8 revizuirea periodică a planului de securitate al navei;
- .9 implementarea oricăror amendamente aduse planului; și
- .10 întreținerea, calibrarea și testarea oricărui echipament de securitate prevăzut la bord inclusiv testarea sistemului de alarmă pentru securitatea navei.

10.2 Procesele verbale trebuie păstrate în limba sau limbile de lucru de pe navă. Dacă limba sau limbile utilizate nu sunt engleza, franceza sau spaniola, o traducere într-una din aceste limbi va fi inclusă.

10.3 Procesele verbale pot fi păstrate în format electronic. Într-un astfel de caz, ele vor fi protejate prin proceduri ce au ca scop prevenirea ștergerii, distrugerii sau amendării neautorizate.

10.4 Procesele verbale vor fi protejate de accesul sau dezvăluirea neautorizată.

11 PERSOANA DESEMNATĂ CU SECURITATEA COMPANIEI

11.1 Compania va nomina persoana desemnată cu securitatea companiei. O persoană desemnată cu securitatea companiei poate acționa ca persoană desemnată cu securitatea companiei pentru una sau mai multe nave, în funcție de numărul sau

tipurile de nave pe care le operează compania cu condiția ca, să se identifice clar pentru care nave este responsabilă această persoană. O companie poate, în funcție de numărul sau tipurile de nave pe care le operează, să desemneze mai multe persoane ca persoane desemnate cu securitatea companiei, cu condiția să se identifice clar pentru care nave este responsabilă fiecare persoană.

11.2 În plus față de cele specificate oriunde în prezenta Parte a acestui Cod, atribuțiile și responsabilitățile persoanei desemnată cu securitatea companiei trebuie să cuprindă, dar nu se limitează la:

.1 să informeze cu privire la gradul de amenințare posibil cu care ar putea să se confrunte nava, folosind evaluările corespunzătoare referitoare la securitate și alte informații relevante;

.2 să se asigure că evaluările referitoare la securitatea navei sunt efectuate;

.3 să asigure dezvoltarea, transmiterea spre aprobare și apoi implementarea și întreținerea planului de securitate a navei;

.4 să se asigure că planul de securitate a navei este modificat, după cum este potrivit, pentru a corecta deficiențele și a satisface cerințele de securitate ale fiecărei nave;

.5 să pregătească auditurile interne și să revadă activitățile referitoare la securitate;

.6 să pregătească verificarea inițială a navei și cele care urmează efectuate de către Administrație sau de organizația de securitate recunoscută;

.7 să se asigure că deficiențele și non-conformitățile identificate în timpul auditurilor interne, revizuirilor periodice, inspecțiilor de securitate și verificărilor de conformitate sunt făcute cunoscute și corectate în mod prompt;

.8 să intensifice atenția și vigilența față de securitate;

.9 să asigure o pregătire corespunzătoare pentru personalul responsabil cu securitatea navei;

.10 să asigure o comunicare și o cooperare efectivă între persoana desemnată cu securitatea navei și persoana desemnată cu securitatea facilității portuare relevante;



.11 să asigure uniformitatea între cerințele de siguranță și cele de securitate;

.12 să se asigure că, atunci când planurile de siguranță a flotei sau a navelor-surori (cu aceleași caracteristici) sunt utilizate, planul pentru fiecare navă reflectă cu acuratețe informațiile specifice fiecărei nave; și

.13 să se asigure că orice măsuri alternative sau echivalente aprobate pentru o anumită navă sau grup de nave sunt implementate și menținute.

12 PERSOANA DESEMNATĂ CU SECURITATEA NAVEI

12.1 Pe fiecare navă trebuie să fie nominată o persoană desemnată cu securitatea navei.

12.2 În plus față de cele specificate oriunde în prezenta parte a acestui Cod, atribuțiile și responsabilitățile persoana desemnată cu securitatea navei trebuie să cuprindă, dar nu se limitează la:

.1 să efectueze inspecții regulate privind securitatea navei pentru a se asigura că sunt menținute măsurile de securitate corespunzătoare;

.2 să mențină și să supravegheze implementarea planului de securitate a navei, inclusiv orice amendamente aduse planului;

.3 să coordoneze aspectele de securitate privind manipularea mărfii și a proviziilor cu restul de personal aflat la bord și cu persoana desemnată cu securitatea facilității portuare relevante;

.4 să propună modificări la planul de securitate a navei;

.5 să raporteze persoanei desemnate cu securitatea companiei orice deficiențe și non-conformități identificate în timpul auditurilor interne, revizuirilor periodice, inspecțiilor de securitate și verificărilor de conformitate și să implementeze acțiunile corective;

.6 să sporească atenția și vigilența la bord cu privire la securitate;

.7 să se asigure că personalul de la bordul navei a primit o pregătire corespunzătoare;

.8 să raporteze toate incidentele de securitate;

.9 să coordoneze implementarea planului de securitate a navei împreună cu persoana desemnată cu securitatea companiei și cu persoana desemnată cu securitatea facilităților portuare importante; și

.10 să se asigure că echipamentele de securitate, dacă acestea există, sunt operate, testate, calibrate și întreținute în mod corespunzător.

13 PREGĂTIREA, ANTRENAMENTELE ȘI EXERCITIILE PENTRU SECURITATEA NAVEI

13.1 Persoana desemnată cu securitatea companiei și personalul corespunzător de la țărm trebuie să aibă cunoștințe și să fie pregătit, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod.

13.2 Persoana desemnată cu securitatea navei trebuie să aibă cunoștințe și să fie pregătit, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod.

13.3 Personalul de la bordul navei care are atribuții și responsabilități specifice în legătură cu securitatea trebuie să înțeleagă responsabilitățile pe care le are pentru securitatea navei după cum este descris în planul de securitate al navei și trebuie să dețină suficiente cunoștințe și abilități pentru realizarea atribuțiilor pe care le au, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod.

13.4 Pentru a se asigura implementarea efectivă a planului de securitate al navei, trebuie realizate antrenamente la intervale corespunzătoare ținând cont de tipul navei, schimbările de personal de pe navă, facilitățile portuare care vor fi inspectate și alte circumstanțe relevante, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod.

13.5 Persoana desemnată cu securitatea companiei va asigura coordonarea și implementarea eficientă a planurilor de securitate a navei prin participarea la exerciții la intervale corespunzătoare, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod.

14. SECURITATEA FACILITĂȚILOR PORTUARE

14.1 O facilitate portuară trebuie să funcționeze în baza gradelor de securitate stabilite de către Guvernul Contractant pe teritoriul căruia este situată aceasta. Măsurile și procedurile de securitate trebuie să fie aplicate facilității portuare într-o asemenea manieră astfel încât să cauzeze perturbări sau întârzieri minime pasagerilor, navei, personalului navei și inspectorilor, mărfurilor și serviciilor.



14.2 La gradul de securitate 1, următoarele activități trebuie efectuate prin intermediul unor măsuri corespunzătoare în toate facilitățile portuare, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod, pentru a identifica și a lua măsurile preventive împotriva incidentelor de securitate:

- .1 asigurarea îndeplinirii tuturor atribuțiilor de securitate a tuturor facilităților portuare;
- .2 controlul accesului la facilitățile portuare;
- .3 monitorizarea facilităților portuare, inclusiv a zonei (zonelor) de acostare;
- .4 monitorizarea zonelor restricționate pentru a se asigura că numai persoanele autorizate au acces;
- .5 supravegherea manipulării mărfurilor;
- .6 supravegherea manipulării proviziilor navei; și
- .7 asigurarea că sistemul de comunicare pentru siguranță este disponibil oricând.

14.3 La gradul de securitate 2, măsurile protective adiționale, specificate în planul de securitate a facilităților portuare, trebuie implementate pentru fiecare activitate detaliată în secțiunea 14.2, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod.

14.4 La gradul de securitate 3, măsuri protective specifice suplimentare, specificate în planul de securitate a facilităților portuare, trebuie implementate pentru fiecare activitate detaliată în secțiunea 14.2, ținând cont de ghidul dat în Partea B a prezentului Cod.

14.4.1 În plus, la gradul de securitate 3, facilităților portuare li se cere să răspundă și să implementeze orice instrucțiuni de securitate date de Guvernul Contractant pe teritoriul căruia facilitatea portuară este localizată.

14.5 Atunci când o persoana desemnată cu securitatea facilităților portuare este informată că o navă întâmpină dificultăți în îndeplinirea cerințelor din capitolul XI-2 sau din această parte sau în implementarea măsurilor și procedurilor corespunzătoare după cum sunt detaliate în planul de securitate a navei, și în cazul gradului de securitate 3 care urmează orice instrucțiuni de securitate dat de către Guvernul Contractant pe al cărui teritoriu se află facilitatea portuară, persoana desemnată cu securitatea facilității portuare și cea însărcinată cu securitatea navei trebuie să fie în legătură și să coordoneze acțiunile corespunzătoare.

14.6 Atunci când o persoană desemnată cu securitatea facilității portuare este informată că o navă are un grad de securitate care este mai înalt decât cel al facilității portuare, persoana desemnată cu securitatea facilității portuare va raporta problema autorității competente și va fi în legătură cu persoana desemnată cu securitatea navei și vor coordona acțiunile corespunzătoare, dacă este necesar.

15 EVALUAREA SECURITĂȚII FACILITĂȚILOR PORTUARE

15.1 Evaluarea securității facilităților portuare reprezintă o parte esențială și integrantă a procesului de dezvoltare și actualizare a planului de securitate a facilităților portuare.

15.2 Evaluarea securității facilităților portuare trebuie efectuată de Guvernul Contractant pe al cărui teritoriu se află facilitatea portuară. Un Guvern Contractant poate autoriza o organizație recunoscută de securitate să efectueze evaluarea securității facilității portuare pentru o anumită facilitate portuară localizată pe teritoriul acestuia.

15.2.1 Atunci când evaluarea securității facilităților portuare a fost efectuată de către o organizație recunoscută de securitate, evaluarea securității va fi revăzută și aprobată în scopul conformității cu prezenta secțiune de către Guvernul Contractant pe al cărui teritoriu se află facilitatea portuară.

15.3 Persoanele care efectuează evaluarea trebuie să aibă aptitudini corespunzătoare pentru a evalua securitatea facilității portuare conform prezentei secțiuni, ținând cont de ghidul dat în partea B a prezentului Cod.

15.4 Evaluările securității facilităților portuare vor fi revăzute și actualizate periodic, ținând cont de caracterul schimbător al amenințărilor și/sau al altor schimbări minore în cadrul facilităților portuare și vor fi întotdeauna revăzute și actualizate atunci când au loc schimbări majore în cadrul facilităților portuare.

15.6 Evaluarea securității facilităților portuare trebuie să cuprindă, cel puțin, următoarele elemente:

- .1 identificarea și evaluarea activelor și infrastructurii relevante, important de protejat;
- .2 identificarea posibilelor amenințări privind activele și infrastructura și probabilitatea incidenței acestora, pentru a stabili prioritatea măsurilor de securitate;

.3 identificarea, selectarea și stabilirea priorității contra măsurilor și schimbărilor procedurale și nivelul eficienței acestora în reducerea vulnerabilității; și

.4 identificarea punctelor slabe, inclusiv factorul uman în infrastructură, politici și proceduri.

15.6 Guvernul Contractant poate permite ca o evaluare a securității facilității portuare să acopere mai mult decât o singură facilitate portuară, dacă operatorul, locația, operarea, echipamentul și structura acelor facilități portuare sunt similare. Orice Guvern Contractant care permite un astfel de aranjament va comunica către Organizație particularitățile acestuia.

15.7 La terminarea evaluării securității facilităților portuare, trebuie pregătit un raport, constând într-un rezumat cu privire la modul de efectuare a evaluării, o descriere a fiecărui aspect vulnerabil găsit în timpul evaluării și o descriere a contramăsurilor ce ar putea fi utilizate pentru fiecare aspect vulnerabil. Raportul trebuie protejat împotriva accesului neautorizat sau dezvăluirii neautorizate.

16 PLANUL DE SECURITATE AL FACILITĂȚILOR PORTUARE

16.1 Un plan de securitate al facilităților portuare trebuie să fie elaborat și menținut, pe baza evaluării securității facilităților portuare, pentru fiecare facilitate portuară, corespunzător pentru interfața navă/port. Planul va conține prevederi pentru cele trei grade de securitate, după cum este definit în prezenta Parte a Codului.

16.1.1 Supusă prevederilor secțiunii 16.2, o organizație recunoscută de securitate poate pregăti planul de securitate pentru o anumită facilitate portuară.

16.2 Planul de securitate a facilităților portuare va fi aprobat de Guvernul Contractant pe al cărui teritoriu este situată facilitatea portuară.

16.3 Un astfel de plan va fi elaborat ținând cont de ghidul dat în partea B a prezentului Cod și va fi redactat în limba de lucru a facilității portuare. Planul se va referi, cel puțin, la următoarele aspecte:

.1 măsurile concepute pentru a împiedica armele și orice alte dispozitive și substanțe periculoase destinate pentru a fi folosite împotriva oamenilor, navelor sau porturilor, al căror transport nu este autorizat, să fie aduse în interiorul facilităților portuare sau la bordul navei;

.2 măsurile concepute să prevină accesul neautorizat la facilitățile portuare, la navele acostate la facilități, și în zonele restricționate ale facilităților;

.3 procedurile de răspuns la amenințările privind securitatea sau atentatele la securitate, inclusiv prevederile pentru menținerea operațiunilor vitale ale facilității portuare sau a interfeței navă/port;

.4 procedurile de răspuns la orice instrucțiuni privind securitatea pe care Guvernul Contractant, pe al cărui teritoriu se află facilitatea portuară, le poate da pentru gradul de securitate 3;

.5 procedurile de evacuare în caz de amenințări privind securitatea sau atentatele la securitate;

.6 atribuțiunile personalului facilității portuare însărcinat cu responsabilități privind securitatea și cele ale altui personal al facilității cu privire la aspecte de securitate;

.7 procedurile pentru conexiunea cu activitățile de securitate a navei;

.8 procedurile pentru revederea și reactualizarea periodică a planului;

.9 procedurile pentru raportarea incidentelor de securitate;

.10 stabilirea persoanei desemnate însărcinată cu securitatea facilităților portuare inclusiv detaliile privind contactul 24h din 24;

.11 măsurile pentru a asigura securitatea informațiilor cuprinse în plan;

.12 măsurile concepute să asigure o securitate efectivă a mărfii și a echipamentelor de manipulare a mărfii la facilitatea portuară;

.13 procedurile pentru auditarea planului de securitate a facilității portuare;

.14 procedurile de răspuns în cazul în care sistemul de alarmă pentru securitatea navei de la facilitatea portuară a fost activat; și

.15 procedurile pentru facilitarea permisiei la uscat a personalului navei sau pentru schimbările de personal, precum și accesul inspectorilor la navă inclusiv pentru reprezentanții organizațiilor de muncă și asistență socială pentru navigatori.

16.3.1 Personalul care realizează audituri interne ale activităților privind securitatea specificate în plan sau care evaluează implementarea acestuia vor fi independente de activitățile care vor fi auditate, mai puțin atunci când acest lucru este impracticabil datorită mărimii și naturii facilității portuare.

16.4 Planul de securitate al facilităților portuare poate fi combinat cu sau poate fi parte a planului de securitate a portului sau cu orice alt plan (planuri) de urgență a portului;

16.5 Guvernul Contractant pe al cărui teritoriu se află facilitatea portuară va determina ce schimbări la planul de securitate a facilității portuare nu vor fi implementate, mai puțin atunci când amendamentele relevante la plan sunt aprobate de acesta.

16.6 Planul poate fi ținut în format electronic. În acest caz, planul trebuie protejat prin proceduri care au ca scop prevenirea ștergerii, distrugerii sau amendării neautorizate.

16.7 Planul va fi protejat împotriva accesului sau dezvăluirii neautorizate.

16.8 Guvernele Contractante pot permite ca un plan de securitate a facilităților portuare să acopere mai mult de o facilitate portuară dacă operatorul, locația, operarea, echipamentul și proiectarea acestor facilități sunt similare. Orice Guvern Contractant care permite o astfel de măsură alternativă va comunica Organizației detalii despre aceasta.

17 PERSOANA DESEMNATĂ CU SECURITATEA FACILITĂȚII PORTUARE

17.1 O persoana desemnată cu securitatea facilității portuare va fi nominată pentru fiecare facilitate portuară. O persoană poate fi desemnată drept persoana desemnată cu securitatea facilității portuară pentru una sau mai multe facilități portuare.

17.2 În plus față de cele specificate oriunde în prezenta Parte a Codului, atribuțiile și responsabilitățile persoana desemnată cu securitatea facilității portuare vor cuprinde, dar nu se limitează la:

.1 să realizeze o inspecție inițială cuprinzătoare a securității facilității portuare luând în considerare evaluarea relevantă a securității facilității portuare;

.2 să asigure dezvoltarea și menținerea planului de securitate a facilității portuare;

.3 să implementeze și să aplice planul de securitate a facilității portuare;

.4 să întreprindă inspecții regulate ale securității facilității portuare pentru a asigura continuitatea măsurilor de securitate corespunzătoare;

.5 să recomande și să încorporeze, după cum este cazul, modificări în planul de securitate a facilității portuare cu scopul de a corecta deficiențele și a actualiza planul pentru a avea în vedere schimbările importante ale facilității portuare;

.6 să sporească atenția și vigilența personalului facilității portuare cu privire la securitate;

.7 să se asigure că o pregătire corespunzătoare i-a fost asigurată personalului responsabil cu securitatea facilității portuare;

.8 să raporteze autorităților importante și să păstreze procese verbale ale evenimentelor care au amenințat securitatea facilității portuare;

.9 să coordoneze implementarea planului de securitate a facilității portuare împreună cu Compania corespunzătoare și cu ofițerul (ofițerii) însărcinat(ți) cu securitatea navei;

.10 să coordoneze împreună cu serviciile de securitate, după caz;

.11 să se asigure că sunt îndeplinite standardele pentru personalul responsabil cu securitatea facilității portuare.

.12 să se asigure că echipamentele de securitate, dacă există, sunt operate corespunzător, testate, calibrate și întreținute; și

.13 să asiste persoana desemnată cu securitatea navei în confirmarea identității acelor care încearcă să urce la bord, la cerere.

17.3 Persoana desemnată cu securitatea facilității portuare i se va acorda sprijinul necesar pentru a-și îndeplini atribuțiile și responsabilitățile impuse prin capitolul XI-2 și prin prezenta Parte a Codului.

18 PREGĂTIRE, ANTRENAMENTE ȘI EXERCITII PENTRU SECURITATEA FACILITĂȚII PORTUARE

18.1 Persoana desemnată cu securitatea facilității portuare și personalul corespunzător însărcinat cu securitatea facilității portuare va avea cunoștințe și va fi pregătit, ținând cont de ghidul dat în partea B a prezentului Cod.

18.2 Personalul facilității portuare care are atribuțiuni specifice privind securitatea trebuie să înțeleagă atribuțiunile și responsabilitățile pe care le are pentru securitatea facilității portuare, după cum este descris în planul de securitate a facilității portuare și trebuie să aibă suficiente cunoștințe și abilități

pentru îndeplinirea atribuțiunilor ce le revin, ținând cont de ghidul dat în partea B a prezentului Cod.

18.3 Pentru a asigura implementarea efectivă a planului de securitate a facilității portuare, antrenamentele vor fi efectuate la intervale adecvate ținând cont de tipurile de operații ale facilității portuare, schimbările de personal la facilitatea portuară, tipurile de nave pe care le servește facilitatea portuară și alte circumstanțe relevante, ținând cont de ghidul dat în partea B a prezentului Cod.

18.4 Persoana desemnată cu securitatea facilității portuare va asigura coordonarea efectivă și implementarea planului de securitate a facilității portuare prin participarea la exerciții la intervale adecvate, ținând cont de ghidul dat în partea B a prezentului Cod.

19 VERIFICAREA ȘI CERTIFICAREA NAVELOR

19.1 Verificări

19.1.1 Fiecare navă la care se aplică prezenta parte din Cod trebuie să fie subiectul verificărilor specificate mai jos:

- .1 o inspecție inițială înainte de darea în folosință a navei sau înainte ca certificatul cerut în baza secțiunii 19.2 să fie acordat pentru prima dată, care va include o verificare completă a sistemului său de securitate și orice echipamente de securitate asociate acoperite de prevederile relevante ale capitolului XI-2, prezenta Parte din Cod și planul aprobat de securitate a navei. Această verificare va asigura că sistemul de securitate a navei și orice echipament de securitate asociat îndeplinește în totalitate cerințele aplicabile ale capitolului XI-2 și ale prezentei Părți a Codului și că este în stare satisfăcătoare și potrivit pentru scopul pe care îl are nava;
- .2 o inspecție de reactualizare la intervale specificate de către Administrație, dar care să nu depășească cinci ani, mai puțin acolo unde se aplică secțiunea 19.3. Aceasta inspecție va asigura că sistemul de securitate a navei și echipamentul de securitate asociat îndeplinește în totalitate cerințele aplicabile ale capitolului XI-2, ale prezentei Părți a Codului și că este în stare satisfăcătoare și potrivit pentru scopul pe care îl are nava;
- .3 cel puțin o verificare intermediară. Dacă este efectuată o singură verificare intermediară, aceasta va avea loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului după cum este definit în regula I/2(n). Verificarea intermediară va include verificarea sistemului de securitate a navei și a oricărui echipament de securitate asociat pentru a asigura că acestea sunt în stare satisfăcătoare pentru scopul pe care îl are nava. O astfel de verificare intermediară va fi înscrisă pe certificat;
- .4 orice inspecții suplimentare după cum este determinat de către Administrație.

19.1.2 Verificările navei vor fi efectuate de către persoanele corespunzător autorizate ale Administrației. Totuși, Administrația poate încredința verificările unei organizații de securitate recunoscută la care se face referire în regula XI-2/1.

19.1.3 În toate cazurile, Administrația implicată trebuie să garanteze în totalitate îndeplinirea și eficiența verificării și se obligă să asigure pregătirile necesare pentru a satisface această obligație.

19.1.4 Sistemul de securitate a navei și orice echipamente de securitate asociate, după verificare, trebuie menținute pentru a fi în conformitate cu prevederile reglementărilor XI-2/4.2 și XI-2/6, cu prezenta Parte din Cod și cu planul de securitate a navei aprobat. După ce o inspecție conform secțiunii 19.1.1 a fost încheiată, nici o schimbare nu va mai fi făcută în sistemul de securitate și în orice echipamente de securitate asociate sau în planul de securitate a navei aprobat, fără autorizația Administrației.

19.2 Emiterea sau avizarea certificatului

19.2.1 Un Certificat Internațional de Securitate a Navei trebuie să fie emis după verificarea inițială sau cea de reînnoire a certificatului în conformitate cu prevederile secțiunii 19.1.

19.2.2 Un astfel de certificat va fi emis sau avizat fie de către Administrație, fie de către organizația de securitate recunoscută care acționează în numele Administrației.

19.2.3 Un alt Guvern Contractant poate, la cererea Administrației, să determine ca nava să fie verificată și, dacă apreciază că sunt îndeplinite prevederile paragrafului 19.1.1, va emite sau va autoriza emiterea unui Certificat Internațional de Securitate a Navei pentru navă și, acolo unde este cazul, să avizeze sau să autorizeze avizarea acelui certificat pe navă, în conformitate cu prezentul Cod.

19.2.3.1 O copie a certificatului și o copie a raportului verificării vor fi transmise cât de curând posibil către Administrația care a solicitat aceasta.

19.2.3.2 Un certificat astfel emis va conține o declarație din care să reiasă că a fost eliberat la cererea Administrației și va avea aceeași putere și va primi aceeași recunoaștere ca și certificatul emis conform secțiunii 19.2.2.

19.2.4 Certificatul Internațional de Securitate a Navei va fi întocmit sub o formă corespunzătoare modelului dat în anexa la prezentul Cod. Dacă limba utilizată nu este engleza, franceza sau spaniola, textul trebuie să includă o traducere în una din aceste limbi.

19.3 Durata și valabilitatea certificatului

19.3.1 Un Certificat Internațional de Securitate a Navei va fi emis pentru o perioadă specificată de către Administrație care nu trebuie să depășească cinci ani.

19.3.2 Atunci când verificarea pentru reînnoirea certificatului a fost efectuată într-o perioadă de trei luni înainte de data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil începând cu data încheierii verificării pentru reînnoirea certificatului până la o dată care să nu depășească cinci ani de la data expirării certificatului existent.

19.3.2.1 Atunci când verificarea pentru reînnoirea certificatului a fost încheiată după data expirării certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data încheierii verificării de reînnoire a certificatului până la o dată care să nu depășească cinci ani de la data expirării certificatului existent.

19.3.2.2 Atunci când verificarea de reînnoire a certificatului este încheiată cu mai mult de trei luni înainte de data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data încheierii verificării de reînnoire a certificatului până la o dată care să nu depășească cinci ani de la data încheierii inspecției de reactualizare.

19.3.3 Dacă un certificat este emis pentru o perioadă mai mică de cinci ani, Administrația poate extinde valabilitatea certificatului după data de expirare la perioada maximă specificată în secțiunea 19.3.1, cu condiția ca verificările la care se face referire în secțiunea 19.1.1 aplicabile atunci când un certificat este emis pentru o perioadă de cinci ani sunt efectuate corespunzător.

19.3.4 Dacă o verificare de reînnoire a certificatului a fost încheiată și un nou certificat nu poate fi emis sau plasat la bordul navei înainte de data expirării certificatului existent, Administrația sau organizația de securitate recunoscută care acționează în numele Administrației poate aviza certificatul existent și un astfel de certificat va fi acceptat ca fiind valabil pentru o perioadă ulterioară care nu va depăși cinci luni de la data expirării.

19.3.5 Dacă o navă, în momentul expirării certificatului, nu se află în portul în care urmează să fie verificată, Administrația poate extinde perioada de valabilitate a certificatului, dar această extindere va fi acordată numai cu scopul de a-i permite navei să își încheie voiajul către portul în care va fi verificată, și apoi numai în cazurile în care este potrivit și rezonabil să procedeze astfel. Nici un certificat nu va fi extins pentru o perioadă mai mare de trei luni, iar nava căreia îi este acordată o extindere, la sosirea în portul în care urmează să fie verificată, nu va fi îndreptățită, în virtutea unei astfel de extinderi, să părăsească acel port fără a deține un nou certificat. Atunci când verificarea de reînnoire a

certificatului a fost încheiată, noul certificat va fi valabil până la o dată care să nu depășească cinci ani de la data expirării certificatului existent înaintea acordării extinderii.

19.3.6 Un certificat emis unei nave angajate în voiaje scurte care nu a fost extins conform prevederilor anterioare din prezenta secțiune poate fi extins de către Administrație pentru o perioadă de grație de până la o lună de la data expirării înscrisă pe certificat. Atunci când verificarea de reînnoire a certificatului este încheiată, noul certificat va fi valabil până la o dată care să nu depășească cinci ani de la data expirării certificatului existent înainte ca extinderea să fie acordată.

19.3.7 Dacă o verificare intermediară este încheiată înainte de perioada specificată în secțiunea 19.1.1, atunci:

.1 data expirării indicată pe certificat va fi amendată prin avizarea la o dată care nu trebuie să fie mai târziu de trei ani după data la care a fost încheiată verificarea intermediară;

.2 data expirării poate rămâne neschimbată dacă una sau mai multe verificări suplimentare au fost efectuate astfel încât intervalele maxime între verificările prescrise în secțiunea 19.1.1 nu sunt depășite.

19.3.8 Un certificat emis conform secțiunii 19.2 va înceta să fie valabil în oricare din următoarele cazuri:

.1 dacă verificările relevante nu sunt încheiate în cadrul perioadelor precizate în secțiunea 19.1.1;

.2 dacă certificatul nu este avizat în conformitate cu secțiunile 19.1.1.3 și 19.3.7.1, dacă sunt aplicabile;

.3 când o Companie își asumă responsabilitatea operării unei nave care nu a mai fost operată anterior de acea Companie; și

.4 datorită transferului navei sub pavilionul altui Stat.

19.3.9 În cazul:

.1 transferului unei nave sub pavilionul altui Guvern Contractant, Guvernul Contractant al cărui pavilion nava a fost anterior îndreptățită să îl arboreze va transmite, pe cât de curând posibil, Administrației copii sau toate informațiile referitoare la Certificatul Internațional de Securitate a Navei deținut de navă înainte de transfer și copii ale rapoartelor disponibile ale verificărilor, sau

.2 unei Companii care își asumă responsabilitatea operării unei nave care nu a mai fost operată de acea Companie, Compania anterioară va transmite, pe cât de curând posibil, Companiei actuale copii ale oricăror informații referitoare la Certificatul Internațional de Securitate a Navei sau pentru a facilita inspecțiile descrise în secțiunea 19.4.2.

19.4 Certificarea interimară

19.4.1 Certificatele specificate în secțiunea 19.2 vor fi emise numai atunci când Administrația care emite certificatele este complet satisfăcută că nava îndeplinește cerințele secțiunii 19.1. Oricum, după 1 iulie 2004, în cazul:

.1 unei nave fără certificat, la predare sau înainte de intrarea sau reintrarea în serviciu;

.2 transferului unei nave de sub pavilionul unui Guvern Contractant sub pavilionul unui alt Guvern Contractant;

.3 transferului unei nave sub pavilionul unui Guvern Contractant de sub pavilionul unui Stat care nu este Guvern Contractant; sau

.4 când o Companie își asumă responsabilitatea operării unei nave care nu a mai fost operată anterior de acea Companie;

înainte ca certificatul la care se face referire în secțiunea 19.2 să fie emis, Administrația poate determina emiterea unui Certificat Internațional Interimar de Securitate a Navei, într-o formă care corespunde modelului dat în Apendicele la prezenta Parte din Cod.

19.4.2 Un Certificat Internațional Interimar de Securitate a Navei va fi emis numai atunci când Administrația sau organizația recunoscută de securitate, în numele Administrației, a verificat că:

.1 evaluarea securității navei cerută prin prezenta Parte a Codului a fost încheiată,

.2 o copie a planului de securitate a navei care îndeplinește cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod este prevăzută la bord, că a fost transmisă pentru analiză și aprobare, și implementată la bord,

.3 nava este prevăzută cu un sistem de alarmă de securitate care îndeplinește cerințele reglementării XI-2/6, dacă este necesar,

.4 ofițerul însărcinat cu securitatea companiei:

.1 s-a asigurat:

.1 de analizarea planului de securitate a navei în vederea conformității cu prezenta Parte din Cod;

.2 că planul a fost transmis spre aprobare, și

.3 că planul este implementat pe navă, și

.2 a stabilit aranjamentele necesare, inclusiv aranjamente pentru antrenamente, exerciții și audituri interne, prin care ofițerul însărcinat cu securitatea companiei apreciază că nava va îndeplini cu succes verificarea solicitată în conformitate cu secțiunea 19.1.1.1, în termen de 6 luni;

.5 au fost făcute aranjamentele pentru efectuarea verificărilor necesare conform secțiunii 19.1.1.1;

.6 comandantul, persoana desemnată cu securitatea navei și personalul navei cu atribuții specifice referitoare la securitate își cunosc atribuțiile și responsabilitățile după cum sunt specificate în prezenta parte din Cod, precum și cu prevederile relevante ale planului de securitate a navei aflat la bord și că astfel de informații au fost prevăzute în limba de lucru a personalului navei sau limbile înțelese de acesta; și

.7 persoana desemnată cu securitatea navei îndeplinește cerințele din prezenta parte a Codului.

19.4.3 Un Certificat Internațional Interimar de Securitate a Navei poate fi emis de către Administrație sau de o organizație recunoscută de securitate autorizată să acționeze în numele său.

19.4.4 Un Certificat Internațional Interimar de Securitate a Navei va fi valabil 6 luni sau înainte ca certificatul cerut prin secțiunea 19.2 să fie emis, oricare dintre acestea ar fi primul, și nu poate fi extins.

19.4.5 Nici un Guvern Contractant nu va determina emiterea unui Certificat Internațional Interimar de Securitate a Navei ulterior, în mod consecutiv unei nave dacă, după părerea Administrației sau a organizației recunoscute de securitate, unul dintre scopurile navei sau Companiei care solicită un astfel de certificat este acela de a evita conformitatea completă cu capitolul XI-2 și prezenta parte din Cod după trecerea perioadei certificatului interimar inițial după cum este specificat în secțiunea 19.4.4.

19.4.6 În scopul reglementării XI-2/9, Guvernele Contractante pot, înaintea acceptării unui Certificat Internațional Interimar de Securitate a Navei ca fiind un

certificat valabil, să se asigure că cerințele secțiunilor de la 19.4.2.4 la 19.4.2.6 au fost îndeplinite.

APENDICE LA PARTEA A

APENDICE 1

Forma Certificatului Internațional de Securitate a Navei

CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SECURITATE A NAVEI (sigiliul oficial) (Statul)

Certificat nr.

Emis conform prevederilor

CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI FACILITĂȚILOR PORTUARE (CODUL ISPS)

Sub autoritatea Guvernului _____
(Numele Statului)

de către _____
(persoanele sau organizația autorizate)

Numele navei:
Număr sau litere distinctive:
Portul de înmatriculare:
Tipul navei:
Tonajul brut:
Numărul IMO:
Numele și adresa companiei:

PREZENTUL ATESTĂ:

1 că sistemul de securitate a navei și orice echipament asociat de securitate a fost verificat în conformitate cu secțiunea 19.1 din partea A din Codul ISPS;
2 că verificarea a arătat că sistemul de securitate a navei și orice echipament asociat de securitate a navei este din toate punctele de vedere satisfăcător și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din capitolul XI-2 al Convenției și din partea A din Codul ISPS;

3 că nava este prevăzută cu un Plan de Securitate a Navei aprobat.

Data verificării inițiale/de reînnoire pe care este bazat acest certificat

Acest Certificat este valabil până la.....
supus verificărilor în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS.

Emis la.....

Data emiterii.....

(locul emiterii Certificatului)

(semnătura persoanei oficiale
corespunzător autorizate care a emis Certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

ATESTAT PENTRU VERIFICAREA INTERMEDIARĂ

PREZENTUL ATESTĂ că, la verificarea intermediară cerută prin secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS, s-a apreciat că nava îndeplinește prevederile relevante ale capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS.

Verificarea intermediară

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

ATESTAT PENTRU VERIFICĂRI SUPLIMENTARE*

Verificarea suplimentară

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Verificarea suplimentară

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Verificarea suplimentară

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

* Această parte a certificatului va fi adaptată de către Administrație pentru a indica dacă aceasta a stabilit verificări suplimentare după cum este prevăzut în secțiunea 19.1.1.4.

**VERIFICAREA SUPPLEMENTARĂ ÎN CONFORMITATE CU
SECȚIUNEA A/19.3.7.2 A CODULUI ISPS**

PREZENTUL ATESTĂ că, la verificarea suplimentară cerută prin secțiunea 19.3.7.2 din partea A din Codul ISPS, s-a apreciat că nava îndeplinește prevederile relevante ale capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS.

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

**ATESTAT PENTRU EXTINDEREA CERTIFICATULUI DACĂ ACESTA
ESTE VALABIL PENTRU MAI PUȚIN DE CINCI ANI ACOLO UNDE
SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.3 A CODULUI ISPS**

Nava este în conformitate cu prevederile relevante ale părții A din Codul ISPS, iar Certificatul va fi acceptat, în conformitate cu secțiunea 19.3.3 a părții A din Codul ISPS, ca valabil până la.....

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

**ATESTAT PENTRU EFECTUAREA VERIFICĂRII DE ÎNNOIRE ȘI
APLICARE A SECȚIUNII A/19.3.4 A CODULUI ISPS**

Nava este în conformitate cu prevederile relevante ale părții A din Codul ISPS,
iar Certificatul va fi acceptat, în conformitate cu secțiunea 19.3.4 a părții A din
Codul ISPS, ca valabil până la

Semnat.....
(Semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul.....

Data.....
(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

**ATESTAT PENTRU EXTINDEREA VALABILITĂȚII
CERTIFICATULUI
ÎNAINTE DE SOSIREA ÎN PORTUL DE VERIFICARE ÎN CARE SE
APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.5 A CODULUI ISPS SAU PENTRU O
PERIOADĂ DE GRAȚIE
ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.6 A CODULUI ISPS**

Acest Certificat va fi acceptat, în conformitate cu secțiunea 19.3.5 / 19.3.6* a
părții A din Codul ISPS, ca valabil până la.....

Semnat.....
(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

* Se va șterge, după caz



ATESTAT PENTRU AVANSAREA DATEI DE EXPIRARE

ACOLO UNDE SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.7.1 A CODULUI ISPS

În conformitate cu secțiunea 19.3.7.1 a părții A din Codul ISPS, noua dată de expirare** este.....

Semnat.....
(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

** În cazul completării acestei părți din certificat, data de expirare înscrisă pe fața certificatului va fi, de asemenea, amendată corespunzător

APENDICE 2

Forma Certificatului Internațional Interimar de Securitate a Navei

CERTIFICAT INTERNAȚIONAL INTERIMAR DE SECURITATE A NAVEI

(sigiliul oficial)

(Statul)

Certificat nr.

Emis conform prevederilor

CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI
FACILITĂȚILOR PORTUARE (CODUL ISPS)

Sub autoritatea Guvernului _____
(Numele Statului)

de către _____
(persoanele sau organizația autorizate)

Numele navei:
Număr sau litere distinctive:.....
Portul de înmatriculare:
Tipul navei:
Tonajul brut:
Numărul IMO:
Numele și adresa companiei:.....
Acest certificat interimar este unul ulterior, consecutiv? DA/NU*
Dacă DA, data emiterii certificatului interimar inițial

PREZENTUL ATESTĂ că cerințele secțiunii A/19.4.2 a Codului ISPS au fost îndeplinite.

Acest Certificat este emis în baza secțiunii A/19.4 din Codul ISPS.

Acest Certificat este valabil până la.....

Emis la.....Data emiterii.....
(locul emiterii Certificatului)

(semnătura persoanei oficiale corespunzător
autorizate care a emis Certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

* Se va șterge, după caz

PARTEA B

GHID CU PRIVIRE LA PREVEDERILE CAPITOLULUI XI-2 DIN ANEXA LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE , 1974 AMENDATĂ, ȘI PARTEA A DIN ACEST COD

1 INTRODUCERE

Generalități

1.1 Preambulul prezentului Cod indică faptul că, capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod stabilesc noul cadru internațional al măsurilor pentru creșterea securității maritime și prin care navele și facilitățile portuare pot coopera pentru detectarea și împiedicarea actelor care amenință securitatea sectorului de transport maritim.

1.2 Această introducere prezintă, într-o manieră concisă, procesele pe care le implică stabilirea și implementarea măsurilor și aranjamentelor necesare pentru a atinge și a menține conformitatea cu prevederile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și identifică principalele elemente pe baza cărora este oferit ghidul. Ghidul este prevăzut în paragrafele de la 2 la 19. De asemenea, sunt stabilite aspectele esențiale care ar trebui luate în considerare atunci când se are în vedere aplicarea ghidului referitor la nave și facilități portuare.

1.3 Chiar dacă interesul cititorului este legat numai de nave, este însă imperios recomandat ca prezenta Parte din Cod să fie citită în întregime, în special secțiunile referitoare la facilitățile portuare. Același lucru se aplică și acelor pentru care interesul primar este în legătură cu facilitățile portuare; aceștia ar trebui de asemenea să citească secțiunile referitoare la nave.

1.4 Ghidul prevăzut în secțiunile următoare are legătură în primul rând cu protecția navei atunci când aceasta se află la facilitatea portuară. Cu toate acestea, ar putea exista situații în care nava poate prezenta o amenințare pentru facilitatea portuară, de exemplu, o dată intrată în facilitatea portuară, nava ar putea fi folosită ca bază de lansare a unui atac. Atunci când se au în vedere măsurile de securitate corespunzătoare pentru a răspunde amenințărilor la securitate având ca bază nava, aceia care efectuează Evaluarea Securității Facilității Portuare sau care întocmesc Planul de Securitate a Facilității Portuare ar trebui să analizeze posibilitatea unor adaptări corespunzătoare ghidului dat un secțiunile următoare.

1.5 Cititorul este sfătuit că nimic din prezenta Parte a Codului nu ar trebui citit sau interpretat în opoziție cu oricare din prevederile fie din capitolul XI-2, fie din partea A din prezentul Cod și că prevederile menționate prevalează întotdeauna și se extind peste orice inconsistență neintenționată care poate să fi fost din neglijență exprimată în prezenta Parte din Cod. Ghidul prevăzut în această Parte din Cod ar trebui întotdeauna citit, interpretat și aplicat într-o manieră care să fie comparabilă cu scopurile, obiectivele și principiile stabilite în capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod.

Responsabilitățile Guvernelor Contractante

1.6 Guvernele Contractante, conform prevederilor capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, au numeroase responsabilități, care, printre altele, includ:

- stabilirea gradului aplicabil de securitate;
- aprobarea Planului de Securitate a navei și amendamentele relevante la un plan aprobat anterior;
- verificarea conformității navelor cu prevederile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și emiterea către nave a Certificatului Internațional de Securitate a Navei;
- determinarea căror facilități portuare localizate pe teritoriul lor li se cere desemnarea unei persoane desemnate însărcinate cu securitatea facilității portuare care va fi responsabil cu pregătirea Planului de Securitate a Facilității Portuare;
- asigurarea efectuării și aprobării Evaluării Securității Facilității Portuare și a oricăror amendamente ulterioare aduse unei evaluări aprobate anterior;
- aprobarea Planului de Securitate a Facilității Portuare și a oricăror amendamente ulterioare la un plan aprobat anterior; și
- exercitarea controlului și a măsurilor de conformitate;
- testarea planurilor aprobate; și
- comunicarea informațiilor către Organizația Maritimă Internațională și către industriile navale și portuare.

1.7 Guvernele Contractante pot numi sau stabili Autorități Desemnate în cadrul Guvernului, care să stabilească, referitor la facilitățile portuare, atribuțiuni de securitate conform capitolului XI-2 și partea A din prezentul Cod și să permită Organizațiilor de Securitate Recunoscute să efectueze anumite activități referitoare la facilitățile portuare, dar decizia finală asupra acceptării și aprobării acestor activități ar trebui luată de către Guvernul Contractant sau Autoritatea Desemnată. Administrațiile pot delega, de asemenea, stabilirea anumitor atribuții referitoare la securitate, în legătură cu navele, către Organizațiile de Securitate Recunoscute. Următoarele atribuții sau activități nu pot fi delegate către o Organizație de Securitate Recunoscută:

- stabilirea gradului de securitate aplicabil;
- determinarea căror facilități portuare localizate pe teritoriul unui Guvern Contractant li se cere să desemneze un Ofițer însărcinat cu securitatea facilității portuare și să pregătească un Plan de Securitate a Facilității portuare;
- aprobarea unei Evaluări a securității facilității portuare sau a oricăror amendamente ulterioare la o evaluare anterior aprobată;
- aprobarea unui Plan de securitate a facilității portuare sau a oricăror amendamente ulterioare la un plan anterior aprobat;
- exercitarea controlului și a măsurilor de conformitate; și
- stabilirea cerințelor pentru Declarația de Securitate.

Stabilirea gradului de securitate

1.8 Stabilirea gradului de securitate care se aplică în orice moment este responsabilitatea Guvernelor Contractante și se poate aplica navelor și facilităților portuare. Partea A din prezentul Cod definește trei grade de securitate pentru utilizare internațională. Acestea sunt:

- Gradul de securitate 1, normal; gradul la care navele și facilitățile portuare operează în mod normal;
- Gradul de securitate 2, sporit; gradul care se aplică atâta timp cât există un risc ridicat de incident de securitate; și
- Gradul de securitate 3, excepțional; gradul care se aplică pentru perioada de timp în care există un risc probabil sau iminent de incident de securitate.

Compania și nava

1.9 Orice Companie care operează nave pentru care se aplică capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod, trebuie să nomineze o persoană desemnată însărcinată cu securitatea Companiei și o persoană desemnată însărcinată cu securitatea navei pentru fiecare din navele sale. Atribuțiile, responsabilitățile și cerințele de instruire ale acestor ofițeri și cerințele pentru antrenamente și exerciții sunt definite în partea A din prezentul Cod.

1.10 Responsabilitățile persoanei desemnate însărcinată cu securitatea Companiei includ, pe scurt, printre altele, asigurarea că evaluarea securității navei este efectuată corespunzător, că Planul de securitate a navei este întocmit și transmis spre aprobare către sau în numele Administrației și că acesta se află la bordul fiecărei nave pentru care se aplică partea A din prezentul Cod și pentru care acea persoană a fost numită persoană desemnată însărcinată cu securitatea Companiei.

1.11 Planul de securitate a navei ar trebui să indice măsurile de securitate operaționale și fizice pe care însăși nava ar trebui să le adopte pentru a se asigura că aceasta operează întotdeauna la gradul de securitate 1. Planul ar trebui, de asemenea, să indice măsurile de securitate suplimentare sau intensificate pe care nava însăși le poate adopta pentru a se transfera și a opera la gradul de securitate 2 atunci când este instruită să procedeze astfel. Mai mult, planul ar trebui să indice acțiunile pregătitoare posibile pe care nava le-ar putea adopta pentru a permite răspunsul prompt la instrucțiunile ce pot fi transmise navei de aceia care răspund la gradul de securitate 3 unui incident de securitate sau amenințare.

1.12 Navele pentru care se aplică cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și care sunt operate în conformitate cu acestea este necesar să dețină un Plan de securitate a navei aprobat de către Administrație sau în numele acesteia. Persoana desemnată însărcinată cu securitatea Companiei și a navei ar trebui să monitorizeze eficiența și relevanța permanentă a planului, inclusiv efectuarea auditurilor interne. Amendamentele la oricare din elementele unui plan aprobat, pentru care Administrația a determinat că este necesară aprobarea, trebuie transmise pentru analiză și aprobare înaintea incorporării în planul aprobat și a implementării de către navă.

1.13 Nava trebuie să dețină un Certificat Internațional de Securitate a Navei care să indice că aceasta este în conformitate cu cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod. Partea A din prezentul Cod include prevederile referitoare la verificarea și certificarea conformității navei cu aceste cerințe în baza verificării inițiale, a verificării de înnoire și a verificării intermediare.

1.14 Atunci când o navă se află în port sau se îndreaptă spre un port al unui Guvern Contractant, Guvernul Contractant are dreptul, conform prevederilor reglementării XI-2/9, să exercite diferite controale și măsuri de conformitate în legătură cu nava respectivă. Nava face subiectul inspecțiilor referitoare la Controlul Portului Stat, dar astfel de inspecții nu vor fi extinse în mod normal asupra examinării Planului de securitate a navei decât în circumstanțe specifice. Nava poate, de asemenea, să fie subiectul unor măsuri de control suplimentare, dacă Guvernul Contractant care exercita controlul și măsurile de conformitate are motive să creadă că securitatea navei sau facilitatea portuară pe care aceasta a servit-o a fost compromisă.

1.15 Nava trebuie, de asemenea, să dețină la bord informații pentru a fi puse la dispoziția Guvernelor Contractante la cerere, care să indice cine este responsabil cu decizia de angajare de personal pe navă și cu decizia diferitelor aspecte în legătură cu angajarea navei.

Facilitatea portuară

1.16 Fiecare Guvern Contractant trebuie să asigure efectuarea unei Evaluări a securității facilității portuare pentru fiecare facilitate portuară, localizată pe teritoriul acestuia, care servește navele angajate în voiaje internaționale. Guvernul Contractant, o Autoritate Desemnată sau o Organizație de Securitate Recunoscută pot efectua această evaluare. Evaluarea securității facilității portuare trebuie să fie aprobată de către Guvernul Contractant sau de către Autoritatea Desemnată în cauză. Această aprobare nu poate fi delegată. Evaluările securității facilității portuare ar trebui revăzute periodic.

1.17 Evaluarea securității facilității portuare este, în mod fundamental, o analiză a riscurilor a tuturor aspectelor legate de operarea unei facilități portuare pentru a determina care parte (părți) din aceasta sunt mai susceptibile și / sau mai posibil de a fi subiect al atacului. Riscul de securitate reprezintă o funcție a amenințării unui atac alături de vulnerabilitatea țintei și consecințele unui atac.

Evaluarea trebuie să includă următoarele componente:

- amenințarea percepută față de facilitățile portuare și infrastructura trebuie să fie determinată;
- vulnerabilitățile potențiale identificate; și
- consecințele incidentelor calculate.

La încheierea analizei, aceasta este posibil să producă o evaluare totală a gradului de risc. Evaluarea securității facilității portuare va ajuta să determine care dintre facilitățile portuare sunt solicitate să numească o persoană desemnată însărcinată

cu securitatea facilității portuare și să pregătească un Plan de securitate a facilității portuare.

1.18 Facilitățile portuare care trebuie să îndeplinească cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod sunt solicitate să desemneze persoana desemnată însărcinată cu securitatea facilității portuare. Atribuțiile, responsabilitățile și cerințele de instruire ale acestor persoane desemnate și cerințele pentru antrenamente și exerciții sunt definite în partea A din prezentul Cod.

1.19 Planul de securitate a facilității portuare ar trebui să indice măsurile de securitate fizică și operațională pe care facilitatea portuară ar trebui să le ia pentru a se asigura că aceasta operează întotdeauna la gradul de securitate 1. Planul ar trebui de asemenea să indice măsurile de securitate suplimentare sau intensificate pe care facilitatea portuară le poate lua pentru a se transfera și opera la gradul de securitate 2 atunci când este instruită să procedeze astfel. Mai mult, planul ar trebui să indice acțiunile pregătitoare posibile pe care le-ar putea întreprinde facilitatea portuară pentru a permite un răspuns prompt la instrucțiunile care pot fi emise de către aceia care răspund la gradul de securitate 3 unui incident de securitate sau unei amenințări .

1.20 Facilitățile portuare care trebuie să îndeplinească cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod sunt solicitate să dețină și să opereze în conformitate cu un plan de securitate a facilității portuare aprobat de către Guvernul Contractant sau de către autoritatea desemnată implicată. Persoana desemnată însărcinată cu securitatea facilității portuare ar trebui să implementeze prevederile sale și să monitorizeze eficiența continuă și relevanța planului, inclusiv comandarea auditurilor interne ale modului de aplicare a planului. Amendamentele la oricare din elementele unui plan aprobat, pentru care Guvernul Contractant sau Autoritatea desemnată implicată a determinat că este necesară o aprobare, trebuie transmise pentru analiză și aprobare înaintea incorporării în planul aprobat și implementării la facilitatea portuară. Guvernul Contractant sau autoritatea desemnată implicată pot testa eficiența planului. Evaluarea securității facilității portuare care acoperă facilitatea portuară sau pe care s-a bazat dezvoltarea planului ar trebui revăzută periodic. Toate aceste activități pot conduce la amendarea planului aprobat. Orice amendamente la elementele specifice ale unui plan aprobat vor trebui transmise spre aprobare către Guvernul Contractant sau de către autoritatea desemnată implicată.

1.21 Navele care folosesc facilități portuare pot fi subiectul inspecțiilor de Controlul Statului Portului și al măsurilor de control suplimentare definite în regula XI-2/9. Autoritățile relevante pot solicita prevederea informațiilor referitoare la navă, încărcătura sa, pasageri și personalul navei înainte de intrarea navei în port. Pot exista circumstanțe în care intrarea în port poate fi refuzată.

Informarea și comunicarea

1.22 Capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod solicită Guvernelor Contractante să prevadă anumite informații către Organizația Maritimă Internațională și că aceste informații să fie făcute disponibile pentru a permite comunicarea efectivă între Guvernele Contractante și între persoanele desemnate însărcinate cu securitatea companiei/navei și persoana desemnată însărcinată cu securitatea facilității portuare.

2 DEFINIȚII

2.1 Nici o îndrumare nu este prevăzută cu referire la definițiile stabilite în capitolul XI-2 sau în partea A din prezentul Cod.

2.2 În scopul prezentei Părți din Cod:

.1 „*secțiune*” înseamnă o secțiune a părții A din Cod și este indicată ca „*secțiunea A/<urmată de numărul secțiunii>*”;

.2 „*paragraf*” înseamnă un paragraf din prezenta Parte a Codului și este indicat ca „*paragraf<urmat de numărul paragrafului>*”; și

.3 „Guvern Contractant”, atunci când este folosit în paragrafele de la 14 la 18, înseamnă „Guvernul Contractant pe al cărui teritoriu se află facilitatea portuară” și include o referire la „Autoritatea Desemnată”.

3 APLICARE

Generalități

3.1 Ghidul dat în prezenta Parte din Cod ar trebui luat în considerare atunci când se implementează cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod.

3.2 Cu toate acestea, ar trebui recunoscut că extinderea pentru care se aplică aceste ghid va depinde de tipul navei, încărcătura sa și/sau pasagerii, modalitățile de comerț și caracteristicile facilităților portuare vizitate de către navă.

3.3 În mod similar, în legătură cu ghidul asupra facilităților portuare, extinderea pentru care se aplică aceste ghid va depinde de facilitățile portuare, tipurile de nave care utilizează facilitățile portuare, tipurile de marfă și/sau pasageri și de modalitățile de comerț ale navelor care vizitează facilitățile.

3.4 Prevederile capitolului XI-2 și din partea A din prezentul Cod nu intenționează să se aplice facilităților portuare desemnate și utilizate în principal în scopuri militare.

4 RESPONSABILITĂȚILE GUVERNELOR CONTRACTANTE

Securitatea evaluărilor și planurilor

4.1 Guvernele Contractante ar trebui să se asigure că sunt aplicate măsurile corespunzătoare pentru a evita dezvăluirea sau accesul neautorizat la materialele referitoare la securitate în legătură cu evaluările securității navei, planurile de securitate a navei, evaluările securității facilității portuare și planurile de securitate a facilității portuare și cu planurile sau evaluările individuale.

Autoritățile desemnate

4.2 Guvernele Contractante pot identifica o autoritate desemnată în cadrul Guvernului pentru a îndeplini atribuțiile acestora de securitate în legătură cu facilitățile portuare, după cum este stabilit în capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod.

Organizațiile de securitate recunoscute

4.3 Guvernele Contractante pot autoriza o organizație de securitate recunoscută (OSR) să efectueze anumite activități de securitate, care includ:

- .1 aprobarea Planurilor de securitate a navei sau a amendamentelor la acestea, în numele Administrației;
- .2 verificarea și certificarea conformității navelor cu cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, în numele Administrației; și
- .3 efectuarea evaluărilor de securitate a facilităților portuare cerute de către Guvernul Contractant.

4.4 O OSR poate, de asemenea, să ofere consultanță și asistență companiilor sau facilităților portuare pe probleme de securitate, inclusiv Evaluările securității navei, planurile de securitate a navei, evaluările securității facilității portuare și planurile de securitate a facilităților portuare. Acest lucru poate include efectuarea unei evaluări sau a unui plan al securității navei sau o evaluare sau un plan al securității facilității portuare. Dacă OSR a procedat astfel referitor la

evaluarea sau planul de securitate a navei, acel OSR nu ar trebui să fie autorizată să aprobe acel plan de securitate a navei.

4.5 Atunci când autorizează o OSR, Guvernele Contractante ar trebui să analizeze competența unei astfel de organizații. OSR ar trebui să fie capabilă să demonstreze:

- .1 experiența în aspectele relevante de securitate;
- .2 cunoștințe corespunzătoare despre navă și operațiunile portuare, inclusiv cunoașterea structurii și construcției navei, dacă aceasta asigură servicii referitoare la nave și cunoașterea structurii și construcției portului dacă asigură servicii referitoare la facilitățile portuare;
- .3 capacitatea lor de a evalua riscurile probabile de securitate care ar putea apărea în timpul operării navei și facilității portuare inclusiv interfața navă/port și de a minimiza astfel de riscuri;
- .4 abilitatea lor de a menține și îmbunătăți experiența personalului;
- .5 abilitatea acestora de a monitoriza corectitudinea permanentă a personalului lor;
- .6 abilitatea lor de a menține măsurile corespunzătoare pentru a evita dezvăluirea sau accesul neautorizat la materialele referitoare la securitate;
- .7 cunoașterea cerințelor capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, a legislației relevante și a cerințelor de securitate naționale și internaționale;
- .8 cunoașterea amenințărilor curente și modalităților de amenințare a securității;
- .9 cunoștințele în a recunoaște și a detecta armele, substanțele și dispozitivele periculoase;
- .10 cunoștințele în a recunoaște, pe o bază nediscriminatorie, trăsăturile și comportamentul persoanelor care pot amenința securitatea;
- .11 cunoștințele referitoare la tehnicile utilizate pentru sustragerea de la măsurile de securitate; și
- .12 cunoștințele despre echipamentele și sistemele de securitate și supraveghere și limitările operaționale ale acestora.

Atunci când delegă anumite atribuțiuni către OSR, Guvernele Contractante, inclusiv Administrațiile, ar trebui să se asigure că OSR are competențele necesare pentru efectuarea sarcinii.

4.6O organizație recunoscută, după cum este definită în regula I/6 și care îndeplinește cerințele reglementării XI-1/1, poate fi numită ca OSR dacă deține experiența referitoare la securitate corespunzătoare prezentată în paragraful 4.5.

4.7O Autoritate portuară sau un operator al facilității portuare pot fi numiți OSR dacă dețin experiența referitoare la securitate corespunzătoare prezentată în paragraful 4.5.

Stabilirea gradului de securitate

4.8În stabilirea gradului de securitate, Guvernele Contractante ar trebui să ia în considerare informațiile generale și specifice referitoare la amenințări. Guvernele Contractante ar trebui să stabilească gradul de securitate care se aplică navelor sau facilităților portuare la unul din următoarele trei grade:

- Gradul de securitate 1: normal, gradul la care navele și facilitățile portuare operează în mod normal;
- Gradul de securitate 2: sporit, gradul care se aplică atâta timp cât există un risc crescut de incident de securitate; și
- Gradul de securitate 3: excepțional, gradul care se aplică pentru perioada de timp în care există un risc probabil sau iminent de incident de securitate.

4.9Stabilirea gradului de securitate 3 ar trebui să fie o măsură excepțională care se aplică numai acolo unde există informații credibile că un incident de securitate este probabil sau iminent. Gradul de securitate 3 ar trebui să fie stabilit numai pe durata amenințării de securitate identificate sau a incidentului de securitate existent. Din moment ce gradele de securitate se pot schimba de la gradul de securitate 1, prin gradul de securitate 2 la gradul de securitate 3, este de asemenea posibil ca gradele de securitate să se schimbe direct din gradul de securitate 1 în gradul de securitate 3.

4.10 Permanent, comandantul navei deține responsabilitatea definitivă pentru siguranța și securitatea navei. Chiar și la gradul de securitate 3, comandantul poate clarifica și amenda instrucțiunile emise de aceia care răspund la un incident de securitate sau la o amenințare, dacă există motive să creadă că, conformitatea cu orice instrucțiune poate pune în pericol siguranța navei.

4.11 Persoana desemnată cu securitatea companiei (OSC) sau persoana desemnată cu securitatea navei (OSN) se va pune în legătură cu prima ocazie cu persoana desemnată cu securitatea facilității portuare (OSFP), a facilității portuare în care nava intenționează să intre, pentru a stabili gradul de securitate care se aplică pentru nava respectivă la facilitatea portuară. Având stabilit un contact cu o nava, OSFP va avertiza nava în legătură cu orice schimbare ulterioară în gradul de securitate al facilității portuare și va furniza navei orice informații relevante referitoare la securitate.

4.12 În timp ce pot exista situații în care o navă individuală poate opera la un grad de securitate mai înalt decât cel al facilității portuare în care intră, nu vor exista situații în care o navă să poată avea un grad de securitate mai mic decât cel al facilității portuare în care intră. Dacă o navă are un grad de securitate mai înalt decât al facilității portuare pe care intenționează să o viziteze, OSC sau OSN ar trebui să îl anunțe imediat pe OSFP. OSFP ar trebui să efectueze o evaluare a situației respective consultându-se cu OSC sau OSN și să se pună de acord asupra măsurilor de securitate corespunzătoare navei, care pot include încheierea și semnarea unei Declarații de securitate.

4.13 Guvernele Contractante ar trebui să ia în considerare modalitățile prin care informațiile referitoare la schimbările gradelor de securitate să fie promulgate rapid. Administrațiile pot dori să utilizeze mesajele NAVTEX sau apelurile către navigatori ca metodă de notificare a unor astfel de schimbări în gradele de securitate către navă, OSC și OSN. Sau, acestea pot dori să ia în considerare alte metode de comunicare care asigură o acoperire și o viteză echivalentă sau mai mare. Guvernele Contractante ar trebui să stabilească mijloace de notificare a OSFP asupra schimbărilor gradelor de securitate. Guvernele Contractante ar trebui să adune și să mențină detaliile de contact pentru o listă a acelor care trebuie să fie informați asupra schimbărilor gradelor de securitate. În timp ce gradul de securitate nu trebuie să fie privit ca fiind deosebit de sensibil, informațiile fundamentale referitoare la securitate pot fi foarte sensibile. Guvernele Contractante ar trebui să acorde o atenție deosebită tipului și detaliilor informațiilor transmise și metodei prin care acestea sunt transmise către OSN, OSC și OSFP.

Punctele de contact și informațiile referitoare la planurile de securitate a facilității portuare

4.14 Acolo unde o facilitate portuară are un plan de securitate a facilității portuare (PSFP), acest lucru trebuie comunicat către Organizație și, de asemenea, aceasta informație trebuie să fie disponibilă pentru persoanele desemnate cu securitatea companiei și a navei. Nici un detaliu ulterior al PSFP nu trebuie publicat, în plus față de ceea ce este la fața locului. Guvernele Contractante ar trebui să ia în considerare fie puncte de contact regionale sau centrale, fie alte mijloace pentru a asigura informații actualizate asupra locațiilor în care se găsesc

PSFP, precum și detalii de contact pentru OSFP relevant. Existența unor astfel de puncte de contact ar trebui dată publicității. Guvernele Contractante asigură, de asemenea, informații referitoare la organizațiile de securitate recunoscute numite să acționeze în numele Guvernului Contractant, împreună cu detalii ale responsabilităților și condițiilor specifice ale autorității delegate pentru astfel de organizații de securitate recunoscute.

4.15 În cazul în care un port nu deține un PSFP (și deci nu are un OSFP), punctul de contact regional sau central ar trebui să fie capabil să identifice la țărm o persoană calificată corespunzător care să poată aranja să se aplice, dacă este necesar, măsurile de securitate corespunzătoare pe durata vizitei navei.

4.16 Guvernele Contractante ar trebui, de asemenea, să furnizeze detaliile de contact ale funcționarilor guvernamentali cărora OSN, OSC și OSFP să le poată raporta problemele referitoare la securitate. Acești ofițeri guvernamentali ar trebui să evalueze aceste rapoarte înainte de a întreprinde acțiunile corespunzătoare. Astfel de probleme de securitate pot avea legătura cu măsurile de securitate aflate sub jurisdicția unui alt Guvern Contractant. În acest caz, Guvernele Contractante ar trebui să aibă în vedere contactul cu partea echivalentă din celălalt Guvern Contractant pentru a discuta dacă acțiunea de remediere este adecvată. În acest scop, detaliile de contact ale funcționarilor guvernamentali ar trebui comunicate către Organizația Maritimă Internațională.

4.17 Guvernele Contractante ar trebui, de asemenea, să procedeze astfel încât informațiile indicate în paragrafele de la 4.14 la 4.16 să fie disponibile la cererea altor Guverne Contractante.

Documente de identificare

4.18 Guvernele Contractante sunt încurajate să emită documente de identificare corespunzătoare către oficialitățile guvernamentale îndreptățite să urce la bordul navelor sau să intre în facilitățile portuare atunci când își exercită atribuțiile oficiale și să stabilească proceduri prin care să poată fi verificată autenticitatea unor astfel de documente.

Platforme fixe și plutitoare și unități mobile de foraj marin on location

4.19 Guvernele Contractante ar trebui să aibă în vedere stabilirea măsurilor de securitate corespunzătoare pentru platformele fixe și plutitoare și unitățile mobile de foraj marin on location pentru a permite interacțiunea cu navele care

trebuie să îndeplinească prevederile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod¹.

Nave care nu trebuie să fie în conformitate cu partea A din prezentul Cod

4.20 Guvernele Contractante ar trebui să aibă în vedere stabilirea măsurilor de securitate corespunzătoare pentru sporirea securității navelor pentru care nu se aplică prezentul capitol XI-2 și partea A din prezentul Cod și pentru a se asigura că orice prevederi referitoare la securitate care se aplică pentru astfel de nave permit interacțiunea cu nave pentru care se aplică partea A din prezentul Cod.

Amenințări pentru nave și alte incidente pe mare

4.21 Guvernele Contractante ar trebui să furnizeze ghid general asupra măsurilor, considerat ca fiind adecvat pentru a reduce riscul de securitate pentru navele care arborează pavilionul lor atunci când se află pe mare. Acestea ar trebui să asigure consultanță specifică asupra acțiunilor care vor fi întreprinse în conformitate cu gradele de securitate de la 1 la 3 dacă:

.1 există o schimbare în gradul de securitate care se aplică navei în timp ce aceasta se află pe mare, de exemplu datorită ariei geografice în care operează nava sau în legătură cu nava însăși; și

.2 există un incident sau amenințare la securitate care implică nava în timp ce aceasta este pe mare.

Guvernele Contractante vor stabili cele mai bune metode și proceduri în acest scop. În cazul unui atac iminent, nava va căuta să stabilească o comunicare directă cu cei responsabili să răspundă incidentelor de securitate în statul pavilion.

4.22 Guvernele Contractante vor stabili, de asemenea, un punct de contact pentru consultanță referitoare la securitate pentru orice navă:

.1 îndreptățită să arboreze pavilionul lor; sau

.2 care operează în marea lor teritorială sau care și-a comunicat intenția de a intra în marea lor teritorială.

¹ Se referă la Stabilirea măsurilor corespunzătoare pentru a spori securitatea navelor, facilităților portuare, unităților mobile de foraj marin on location și platformelor fixe și mobile care nu sunt acoperite de capitolul XI-2 ale Convenției SOLAS 1974 adoptată de către Conferința asupra Securității Maritime prin rezoluția 7.

4.23 Guvernele Contractante vor oferi consultanță navelor care operează în marea lor teritorială sau care și-au comunicat intenția de a intra în marea lor teritorială, care poate include informații ca:

- .1 să-si schimbe ruta sau să întârzie intenția de trecere;
- .2 să navighe pe o anumită rută sau să înainteze spre un anumit loc;
- .3 disponibilitatea oricărui tip de personal sau echipamente care ar putea fi plasate pe navă;
- .4 să coordoneze trecerea, sosirea în port sau plecarea din port, să permită escortarea de către o ambarcațiune de patrulare sau de una aeriană (cu aripi fixe sau elicopter).

Guvernele Contractante trebuie să amintească navelor care operează în marea lor teritorială sau care și-au comunicat intenția de a intra în marea lor teritorială, orice zone restricționate temporar pe care le-au dat publicității.

4.24 Guvernele Contractante ar trebui să recomande navelor care operează în marea lor teritorială sau care și-au comunicat intenția de a intra în marea lor teritorială să implementeze rapid, pentru protecția navei respective și a altor nave din apropiere, orice măsuri de securitate în legătură cu care a avertizat Guvernul Contractant.

4.25 Planurile pregătite de către Guvernele Contractante în scopurile prezentate în paragraful 4.22 vor include informații referitoare la punctul de contact corespunzător, disponibil în permanență, din cadrul Guvernului Contractant, inclusiv Administrația. Aceste planuri vor include, de asemenea, informații referitoare la circumstanțele în care Administrația analizează posibilitatea de a solicita asistență din partea statelor costiere și procedura de legătura dintre persoanele desemnate cu securitatea facilităților portuare și cele însărcinate cu securitatea navei.

Acorduri de securitate alternative

4.26 Guvernele Contractante, în analizarea modului de implementare a capitolului XI-2 și a părții A din prezentul Cod, pot încheia unul sau mai multe acorduri cu unul sau mai multe Guverne Contractante. Scopul unui astfel de acord se limitează la voiajele internaționale scurte pe rute fixe între facilitățile portuare de pe teritoriul părților. Atunci când încheie un acord și ulterior, Guvernele Contractante trebuie să consulte alte Guverne Contractante și Administrații interesate de efectele acordului. Navele care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la acord trebuie numai să le fie permis să opereze pe

rutele fixe acoperite prin acord dacă Administrațiile lor sunt de acord ca nava să fie în conformitate cu prevederile acordului și solicită navei să procedeze astfel. În nici un caz un astfel de acord nu poate compromite gradul de securitate al altor nave și facilități portuare care nu sunt acoperite de respectivul acord și, în mod specific, toate navele acoperite de un astfel de acord nu pot efectua activități navă-navă cu nave care nu sunt acoperite de respectivul acord. Orice interfață operațională efectuată de navele acoperite de acord ar trebui să fie acoperită de acesta. Operarea fiecărui acord trebuie să fie în mod continuu monitorizată și amendată atunci când este nevoie și, în orice caz, ar trebui analizată la fiecare 5 ani.

Măsuri echivalente pentru facilitățile portuare

4.27 Pentru anumite facilități portuare specifice cu operări limitate sau speciale, dar cu un trafic mai mult decât ocazional, poate fi adecvat să se asigure conformitatea prin măsuri de securitate echivalente cu cele prescrise în capitolul XI-2 și în partea A din prezentul Cod. Acesta poate fi, în particular, cazul terminalelor cum ar fi cele anexate fabricilor sau al cheurilor fără operări frecvente.

Gradul de echipare a navei

4.28 În stabilirea echipajului minim de siguranță al navei, Administrația trebuie să ia în considerare² că prevederile referitoare la echipajul minim de siguranță stabilite în regula V/14³ se referă numai la navigația sigură a navei. Administrația trebuie să ia în considerare, de asemenea, orice rezultate adiționale care pot rezulta din implementarea planului de securitate a navei și să se asigure că nava este echipată suficient și eficient. Când procedează astfel, Administrația trebuie să verifice că navele sunt capabile să implementeze orele de odihnă și alte măsuri referitoare la oboseală care au fost promulgate prin legea națională, în contextul tuturor responsabilităților la bord atribuite diferitelor categorii de personal de la bordul navei.

Măsuri⁴ de control și conformitate

Generalități

² Se referă la Lucrările ulterioare ale Organizației Maritime Internaționale referitoare la Sporirea Securității Maritime, adoptate de către Conferința asupra Securității Maritime prin rezoluția 3, care invită Organizația, printre altele, să revadă Rezoluția A.890(21) a Adunării asupra principiilor echipajului minim de siguranță. Această analiză poate conduce, de asemenea, la amendarea reglementării V/14.

³ Așa cum era în vigoare la data adoptării prezentului Cod.

⁴ Se referă la Lucrările ulterioare ale Organizației Maritime Internaționale referitoare la Sporirea Securității Maritime, adoptate de către Conferința asupra Securității Maritime prin rezoluția 3, care invită Organizația, printre altele, să revadă Rezoluțiile A.787(19) și A.882(21) ale Adunării asupra procedurilor de Control al Portului Stat.



4.29 Regula XI-2/9 descrie măsurile de control și conformitate aplicabile navelor conform capitolului XI-2. Aceasta este împărțită în trei secțiuni distincte; controlul navelor care se află deja în port, controlul navelor care intenționează să intre într-un port al altui Guvern Contractant și prevederi suplimentare aplicabile ambelor situații.

4.30 Regula XI-2/9.1, controlul navelor în port, implementează un sistem de control al navelor în timp ce se află în portul unei țări străine în care ofițerii corespunzător autorizați ai Guvernului Contractant (ofițeri corespunzător autorizați) au dreptul să urce la bordul navei pentru a verifica dacă certificatele solicitate sunt în ordine. Apoi, dacă există motive clare să se creadă că nava nu este în conformitate, că pot fi luate măsuri de control cum ar fi inspecții suplimentare sau reținerea. Acest lucru reflectă sistemele curente de control⁵. Regula XI-2/9.1 este concepută pentru astfel de sisteme și permite măsuri suplimentare (inclusiv ca expulzarea unei nave din port să fie luată ca o măsură de control) atunci când ofițerii corespunzător autorizați au motive bine întemeiate să creadă că o nava nu este în conformitate cu cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod. Regula XI-2/9.3 descrie măsurile de siguranță importante care promovează implementarea corectă și proporționată a acestor măsuri suplimentare.

4.31 Regula XI-2/9.2 aplică măsuri de control pentru a asigura conformitatea navelor care intenționează să intre într-un port al altui Guvern Contractant și introduce un concept complet diferit de control în cadrul capitolului XI-2, care se aplică numai în cazul securității. Conform acestei reglementări, măsurile pot fi implementate înainte de intrarea navei în port, pentru o mai bună asigurare a securității. La fel ca și în regula XI-2/9.1, acest sistem de control suplimentar este bazat pe conceptul unor motive clare pentru a crede că nava nu este în conformitate cu capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod și include măsuri de siguranță importante în reglementările XI-2/9.2.2 și XI-2/9.2.5, precum și în regula XI-2/9.3.

4.32 Motivele clare că nava nu este în conformitate înseamnă probe sau informații sigure că nava nu corespunde cu cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod, ținând cont de ghidul dat în prezenta Parte din Cod. Astfel de probe sau informații sigure pot reieși din observațiile și judecata profesională a ofițerului corespunzător autorizat obținute în timp ce verifică Certificatul Internațional de Securitate a Navei respective sau Certificatul Internațional Interimar de Securitate a Navei emis în conformitate cu partea A din prezentul Cod (certificat)sau din alte surse. Chiar dacă la bord se află un

⁵ A se vedea reglementarea I/19 și reglementarea IX/6.2 din SOLAS'74, articolul 21 al LOADLINE 66 așa cum a fost modificat prin Protocolul LOADLINE din 1998, articolele 5 și 6, reglementarea 8A a Anexei I, reglementarea 15 din Anexa II din MARPOL 73/78 amendat, articolul X din STCW'78 amendată și Rezoluțiile Adunării IMO A.787(19) și A.882(21).

certificat valabil, ofițerul corespunzător autorizat poate avea în continuare motive clare să creadă că nava nu este în conformitate, în baza judecății sale profesionale.

4.33 Exemple de motive clare conform reglementării XI-2/9.1 și XI-2/9.2 pot include, când sunt relevante:

.1 dovada în urma verificării că certificatul nu este valabil sau că acesta a expirat;

.2 probe sau informații sigure că există deficiențe serioase în echipamentul de securitate, documentația sau aranjamentele cerute prin capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod;

.3 primirea unui raport sau a unei reclamații care, în judecata profesională a persoanei corespunzător autorizată, conține informații sigure care indică în mod clar că nava nu este în conformitate cu cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod;

.4 dovada sau observarea de către persoana corespunzător autorizată, care folosește judecata profesională, că, comandantul sau personalul navei nu sunt familiarizați cu procedurile esențiale de securitate la bord sau nu pot efectua antrenamente cu privire la securitatea navei sau că astfel de proceduri sau antrenamente nu au fost efectuate;

.5 dovada sau observarea de către persoana corespunzător autorizată, care folosește judecata profesională, că membrii-cheie ai personalului navei nu sunt capabili să stabilească o comunicare corespunzătoare cu orice alt membru-cheie al personalului navei cu responsabilități de securitate la bordul navei.

.6 probe sau informații sigure că nava a îmbarcat persoane sau a încărcat provizii sau bunuri la o facilitate portuară sau de la alta navă și, fie facilitatea portuară, fie cealaltă nava violează capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod, iar nava în chestiune nu a completat Declarația de securitate, nici nu a adoptat măsurile de securitate corespunzătoare, speciale sau suplimentare sau nu a menținut procedurile corespunzătoare de securitate a navei;

.7 probe sau informații sigure că nava a îmbarcat persoane sau a încărcat mărfuri în magazine sau bunuri la o facilitate portuară sau de la alta sursă (ex: altă navă sau prin transfer cu elicopterul), și, fie facilitatea portuară, fie celeilalte surse nu i se cere să fie în conformitate cu capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod, iar nava nu a luat măsurile de securitate corespunzătoare, speciale sau suplimentare sau nu a menținut procedurile corespunzătoare de securitate a navei; și

.8 dacă nava deține un Certificat Internațional Interimar de Securitate a Navei emis ulterior, în mod consecutiv după cum este descris în secțiunea A/19.4 și dacă, conform judecății profesionale a persoanei corespunzător autorizată, unul din scopurile navei sau ale Companiei pentru a solicita un astfel de certificat este acela de a evita conformitatea totală cu capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod dincolo de perioada certificatului interimar inițial după cum este descris în secțiunea A/19.4.4.

4.34 Implicațiile legislației internaționale ale reglementării XI-2/9 sunt relevante în mod particular, iar regula ar trebui implementată ținând cont de regula XI-2/2.4, după cum există potențialul de a apărea situații în care trebuie analizate fie măsurile care vor fi luate sunt în afara scopului capitolului XI-2, fie drepturile navelor afectate, în afara capitolului XI-2,. De aceea, regula XI-2/9 nu prejudiciază Guvernul Contractant în a adopta măsuri având ca bază și fiind conforme cu legislația internațională, pentru a asigura siguranța sau securitatea persoanelor, navelor, facilităților portuare și a altor proprietăți în cazurile în care nava, deși este în conformitate cu capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod, este în continuare considerată că prezintă un risc de securitate.

4.35 Atunci când un Guvern Contractant impune măsuri de control asupra navei, Administrația trebuie să fie contactată, fără întârziere, cu suficiente informații care să îi permită să fie în legătura completă cu Guvernul Contractant.

Controlul navelor în port

4.36 Acolo unde non-conformitatea este fie un aspect deficient al echipamentelor, fie documentația greșită care conduce la reținerea navei și non-conformitatea nu poate fi remediată în portul de inspecție, Guvernul Contractant poate permite navei să navighe către alt port, presupunând că toate condițiile convenite între Statele port și Administrație sau comandant sunt îndeplinite.

Nave care intenționează să intre într-un port al altui Guvern Contractant

4.37 Regula XI-2/9.2.1 prezintă informațiile pe care Guvernele Contractante le pot solicita de la navă ca o condiție de intrare în port. Un aspect al informațiilor prezentate îl reprezintă confirmarea oricăror măsuri speciale sau suplimentare luate de către navă în timpul ultimelor 10 escale la o facilitate portuară. Exemple pot include:

.1 înregistrări ale măsurilor luate pe timpul staționării la facilitatea portuară aflată pe teritoriul unui Stat care nu este Guvern Contractant, în special acele măsuri care, în mod normal, ar fi prevăzute de către facilitățile portuare aflate pe teritoriile Guvernelor Contractante; și

.2 orice declarații de securitate care au fost întocmite cu facilitățile portuare sau cu alte nave.

4.38 Un alt aspect al informațiilor prezentate, care poate fi solicitat ca o condiție de intrare în port, este confirmarea că proceduri corespunzătoare de securitate a navei au fost menținute pe timpul activității navă-navă realizată în perioada ultimelor 10 escale la o facilitate portuară.

În mod normal, nu se va solicita să se includă înregistrări ale transferului piloților, ale vămilor, imigrării, persoanelor oficiale însărcinate cu securitatea, nici aprovizionarea cu combustibil, alimbarea, aprovizionarea și descărcare a deșeurilor de către navă în cadrul facilităților portuare, deoarece acestea, în mod normal, cad sub incidența planului de securitate a facilității portuare. Exemple de informații care ar putea fi date includ:

.1 înregistrarea măsurilor luate în timpul angajării unei nave în activități cu o altă navă care arborează pavilionul unui Stat care nu este Guvern Contractant, în special acele măsuri care, în mod normal, ar fi prevăzute de nave care arborează pavilionul Guvernelor Contractante;

.2 înregistrarea măsurilor luate în timpul angajării unei nave în activități cu o altă navă care arborează pavilionul unui Guvern Contractant, dar care nu trebuie să îndeplinească prevederile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, cum ar fi o copie a oricărui certificat de securitate emis pentru acea nava conform altor prevederi; și

.3 în cazul în care persoane și bunuri salvate de pe mare se află la bord, toate informațiile cunoscute în legătură cu astfel persoane sau bunuri, inclusiv identitatea acestora când este cunoscută și rezultatele oricăror verificări efectuate în numele navei pentru a stabili starea de securitate a celor salvați. Intenția capitolului XI-2 și a părții A din prezentul Cod nu este aceea de a întârzia sau preveni transportarea celor aflați în primejdie pe mare către un loc sigur. Unica intenție a capitolului XI-2 și a părții A din prezentul Cod este aceea de a asigura Statelor informații corespunzătoare suficiente pentru menținerea integrității securității lor.

4.39 Exemple de alte informații referitoare la securitatea practică care pot fi solicitate ca o condiție de intrare în port în vederea asistenței pentru a asigura securitatea și siguranța persoanelor, facilităților portuare, navelor și a altor proprietăți includ:

- .1 informații conținute în jurnalul “Continuous Synopsis Record”;
- .2 localizarea navei în momentul în care este făcut raportul;

- .3 ora probabilă a sosirii navei în port;
- .4 lista echipajului;
- .5 descrierea generală a mărfurilor aflate la bordul navei;
- .6 lista pasagerilor; și
- .7 informații care trebuie să fie deținute conform reglementării XI-2/5.

4.40 Regula XI-2/9.2.5 permite comandantului navei, după ce a fost informat că portul stat sau costier va implementa măsurile de control conform reglementării XI-2/9.2, să retragă intenția navei de a intra în port. În cazul în care comandantul retrage intenția, regula XI-2/9 nu se mai aplică, iar orice alți pași care se fac trebuie să se bazeze și să fie conformi cu legislația internațională.

Prevederi suplimentare

4.41 În toate cazurile în care unei nave îi este refuzată intrarea sau este expulzată dintr-un port, toate faptele cunoscute trebuie comunicate autorităților statelor relevante. Această comunicare trebuie să cuprindă următoarele aspecte, atunci când sunt cunoscute:

- .1 numele navei, pavilionul sau, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul navei și încărcătura;
- .2 motivul pentru refuzul intrării sau expulzarea din port sau zonele portuare;
- .3 dacă este relevant, natura oricărei neconformități de securitate;
- .4 dacă este relevant, detaliile oricăror încercări de a rectifica o neconformitate, inclusiv orice condiții impuse navei pentru voiaj;
- .5 portul (porturile) de escală anterioare și următorul port de escală declarat;
- .6 ora plecării și ora estimată de sosire în acele porturi;
- .7 orice instrucțiuni date navei, cum ar fi raportarea rutei;
- .8 informațiile disponibile asupra gradului de securitate la care nava operează în mod curent;
- .9 informații referitoare la orice comunicări pe care Statul port le-a avut cu Administrația;



.10punctul de contact în cadrul Statului port care întocmește raportul în scopul obținerii de informații ulterioare;

.11lista echipajului; și

.12orice alte informații relevante.

4.42 Statele relevante pentru contact trebuie să includă aceste informații pe parcursul deplasării navei către următorul sau port, în mod special dacă nava intenționează să intre în marea teritorială a aceluia Stat costier. Alte State relevante vor include porturile de escală anterioare, astfel încât pot fi obținute informații ulterioare și probleme de securitate în legătură cu porturile anterioare din care s-a plecat.

4.43 În exercitarea controlului și a măsurilor de conformitate, persoanele corespunzător autorizate trebuie să se asigure că orice măsuri sau etape impuse sunt proporționale. Astfel de măsuri sau etape trebuie să fie rezonabile și de o severitate și durată minimă necesare pentru a rectifica și reduce neconformitatea.

4.44 Cuvântul „întârziere” din regula XI-2/9.3.5.1 se referă, de asemenea, la situațiile în care, conform acțiunilor întreprinse în baza acestei reglementări, nava nu este complet respinsă să intre în port sau nava nu este complet expulzată din port.

Nave non-părți și nave inferioare dimensiunii Convenției

4.45 Referitor la navele care arborează pavilionul unui Stat care nu este Guvern Contractant la Convenție și care nu este parte la Protocolul⁶ SOLAS 1988, Guvernele Contractante nu trebuie să mai acorde tratament favorabil unor astfel de nave. Astfel, cerințele reglementării XI-2/9 și ghidul prevăzut în prezenta parte din Cod trebuie aplicate acestor nave.

4.46 Navele inferioare dimensiunii Convenției sunt subiectul măsurilor prin care statele mențin securitatea. Astfel de măsuri trebuie adoptate cu atenție în legătură cu cerințele din capitolul XI-2 și ghidul prevăzut în prezenta parte din Cod.

5 DECLARAȚIA DE SECURITATE

Generalități

⁶ Protocolul din 1988 în legătură cu Convenția Internațională pentru Siguranța Vieții Omenești pe Mare, 1974.



5.1 Declarația de securitate (DdS) trebuie completată atunci când Guvernul Contractant al unei facilități portuare consideră că este necesară sau când o navă o consideră necesară.

5.1.1 Necesitatea pentru DdS poate fi indicată prin rezultatele evaluării securității facilității portuare (ESFP), iar motivele și circumstanțele în care DdS este necesară trebuie stabilite în planul de securitate a facilității portuare (PSFP).

5.1.2 Necesitatea pentru DdS poate fi indicată de către o Administrație pentru navele îndreptățite să arboreze pavilionul sau ca rezultat al unei evaluări a securității navei și trebuie stabilită în planul de securitate a navei.

5.2 Este probabil ca DdS să fie solicitată la gradele de securitate mai înalte, atunci când o navă are un grad de securitate mai înalt decât facilitatea portuară sau decât o altă navă cu care intră în conexiune, și pentru interfața navă/port sau activitățile navă-navă care supun persoanele, proprietățile și mediul la un risc mai mare din motive specifice acelei nave, inclusiv pentru încărcătură sau pasageri sau condițiile de la facilitatea portuară sau o combinație a acestor factori.

5.2.1 În cazul în care o navă sau o Administrația, în numele navelor îndreptățite să arboreze pavilionul sau, solicită completarea DdS, Ofițerul însărcinat cu securitatea facilității portuare (OSFP) sau persoana desemnată cu securitatea navei (OSN) trebuie să cunoască această solicitare și să discute măsurile de securitate corespunzătoare.

5.3 OSFP poate, de asemenea, să inițieze DdS înaintea interfețelor navă/port care sunt identificate în PFSA aprobat ca fiind un aspect particular. Exemplele pot include îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, transferul, încărcarea sau descărcarea mărfurilor sau substanțelor periculoase. PFSA poate, de asemenea, să identifice facilitățile din interiorul sau din apropierea zonelor populate sau operațiunile semnificative economice care garantează DdS.

5.4 Scopul principal al DdS este acela de a se asigura că s-a ajuns la o înțelegere între navă și facilitatea portuară sau alte nave cu care intră în conexiune după cum fiecare dintre măsurile de securitate respective vor fi adoptate în conformitate cu prevederile planurilor de securitate aprobate ale fiecăreia.

5.4.1 DdS convenită trebuie să fie semnată și datată și de facilitatea portuară, și de navă(e), după caz, pentru a indica conformitatea cu capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod și trebuie să includă durata sa, gradul sau gradele de securitate relevante și detaliile de contact relevante.

5.4.2 O schimbare a gradului de securitate poate solicita completarea unei alte DdS sau revizuirea acesteia.

5.5 DdS trebuie completată în engleză, franceză sau spaniolă sau într-o limbă comună pentru facilitatea portuară și pentru navă sau nave, după caz.

5.6 Un model al DdS este inclus în Apendicele 1 la prezenta Parte din Cod. Acest model este pentru o DdS între o navă și o facilitate portuară. În cazul în care DdS este pentru a acoperi două nave, acest model trebuie ajustat în mod corespunzător.

6 OBLIGAȚIILE COMPANIEI

Generalități

6.1 Regula XI-2/5 solicită companiei să furnizeze comandantului navei informațiile pentru a îndeplini cerințele Companiei conform prevederilor acestei reglementări. Aceste informații trebuie să includă subiecte ca:

.1 părțile responsabile cu numirea personalului navei, cum ar fi companiile de management al navelor, agenții care asigură personalul minim de siguranță, contractorii, concesionarii (de exemplu, vânzările cu amănuntul, cazinouri etc.);

.2 părțile responsabile cu decizia angajării navei, inclusiv, timpul sau contractul/contractele bareboat sau orice alte entități care acționează la o astfel de capacitate; și

.3 în cazurile în care nava este angajată în termenii unui contract de navlosire, detaliile de contact ale părților, inclusiv timpul sau navlositorii voiajului.

6.2 Conform reglementării XI-2/5, Compania este obligată să actualizeze și să mențină informația la zi după cum și când apar schimbările.

6.3 Aceste informații trebuie să fie în engleză, franceză sau spaniolă.

6.4 Referitor la navele construite înainte de 1 iulie 2004, aceste informații trebuie să reflecte condiția reală la această dată.

6.5 Referitor la navele construite la sau după 1 iulie 2004 și la navele construite înainte de 1 iulie 2004 care au fost scoase din funcțiune pe 1 iulie 2004, informațiile trebuie prevăzute de la data intrării navei în serviciu și trebuie să reflecte condiția reală la aceasta dată.

6.6 După 1 iulie 2004, atunci când o navă este retrasă din serviciu, informațiile trebuie prevăzute de la data reîntrării navei în serviciu și trebuie să reflecte condiția reală la această dată.

6.7 Informațiile prevăzute anterior care nu au legătură cu condiția reală la această dată nu trebuie reținute la bord.

6.8 Atunci când responsabilitatea operării navei este asumată de o Companie, informațiile referitoare la Compania care a operat nava nu este necesar să fie lăsate la bord.

În plus, un alt ghid relevant este prevăzut în secțiunile 8, 9 și 13.

7. SECURITATEA NAVEI

Ghidul relevant este dat în secțiunile 8, 9 și 13

8. EVALUAREA SECURITĂȚII NAVEI

Evaluarea securității

8.1. Persoana desemnată cu securitatea navei (OSC) trebuie să se asigure că evaluarea securității navei (ESN) este dusă la îndeplinire pentru fiecare din navele flotei companiei căreia i se cere să respecte prevederile capitolului XI-2 și a părții A din acest Cod pentru care OSC este responsabil. Dacă OSC nu trebuie neapărat să îndeplinească personal toate atribuțiunile aferente postului, responsabilitatea finală de a se asigura că acestea sunt îndeplinite corespunzător, îi revine OSC personal.

8.2. Înainte de începerea ESN, OSC trebuie să se asigure că se obțin avantaje din informația disponibilă privind evaluarea amenințării pentru porturile în care nava va face escală sau în care pasagerii se vor îmbarca sau debarca și privind facilitățile portuare și măsurile lor de protecție. OSC trebuie să studieze rapoarte anterioare privind necesități similare de securitate. Acolo unde este fezabil, OSC trebuie să se întâlnească cu persoanele potrivite pe navă sau în facilitățile portuare pentru a discuta scopul și metodologia evaluării. OSC trebuie să urmărească orice ghid specific oferit de Guvernele contractante.

8.3 O ESN trebuie să conțină următoarele elemente la bordul navei:

- .1 securitatea fizică;
- .2 integritatea structurală;
- .3 sistemele de protecție a personalului;

.4 politicile procedurale;

.5 sistemele radio și de telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele de computere;și

.6 alte zone care, dacă sunt avariate sau folosite pentru observații ilegale, reprezintă un risc pentru persoanele, proprietatea sau operațiunile la bordul navei sau în cadrul unei facilități portuare.

8.4 Cei implicați în ESN trebuie să fie capabili să furnizeze asistență specializată în legătură cu:

.1 cunoașterea amenințărilor și formelor curente de securitate;

.2 recunoașterea și detectarea armelor, a substanțelor și echipamentelor periculoase;

.3 recunoașterea, pe o bază nediscriminatorie, a caracteristicilor și a modelelor comportamentale ale persoanelor care pot amenința securitatea;

.4 tehnicile folosite pentru a zădărnici măsurile de securitate;

.5 metodele folosite pentru a cauza un incident de securitate;

.6 efectele explozivelor asupra structurilor și echipamentelor navei;

.7 securitatea navei;

.8 practicile de afaceri în ceea ce privește interfața navă/port;

.9 planul de contingență, pregătirea și răspunsul în caz de urgență;

.10 securitatea fizică;

.11 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele de computere;

.12 inginerie maritimă; și

.13 operațiunile la navă și în port.

8.5 OSC trebuie să obțină și să înregistreze informațiile cerute necesare efectuării unei evaluări care includ:

.1 schema generală a navei;

.2 localizarea zonelor care trebuie să aibă acces limitat, precum comanda de navigație, sala mașinilor de categoria A și alte stații de control, așa cum este definit în capitolul II-2, etc.;

.3 localizarea și funcția fiecărui punct propriu-zis sau potențial de acces către navă;

.4 schimbările de maree care pot avea un impact asupra vulnerabilității sau securității navei;

.5 spațiile de marfă și modalitățile de depozitare;

.6 locațiile unde se află magazinele și unde este depozitat echipamentul esențial de întreținere;

.7 locurile unde este depozitat bagajul neînsoțit;

.8 echipamentul de urgență și de intervenție disponibil pentru întreținerea serviciilor esențiale;

.9 numărul personalului navei, orice sarcini existente privind securitatea și orice practici privind cerințele de instruire existente ale Companiei;

.10 echipamentul existent de securitate și siguranță pentru protecția pasagerilor și a personalului navei;

.11 rutele de salvare și evacuare și locurile de adunare care trebuie întreținute pentru a asigura evacuarea în caz de urgență ordonată și în siguranță a navei;

.12 acordurile existente cu companiile private de securitate ce furnizează servicii de securitate la nava și la țărm; și

.13 măsurile și procedurile de securitate în vigoare, inclusiv inspecția și procedurile de control, sistemele de identificare, echipamentul de supraveghere și monitorizare, documentele de identificare a personalului și sistemele de comunicare, alarmare, iluminare, controlul accesului și alte sisteme corespunzătoare.

8.6 ESN trebuie să examineze fiecare punct identificat de acces, inclusiv punctele descoperite și să evalueze potențialul lor de utilizare de către indivizi care pot atenta la securitate. Aceasta include punctele de acces disponibile indivizilor care au acces legitim cât și celor care încearcă să intre neautorizat.

8.7 ESN trebuie să analizeze relevanța continuă a măsurilor, ghidului, procedurilor și operațiunilor de securitate existente, atât în condiții de rutină cât și de urgență și trebuie să stabilească ghidul de securitate, care include:

- .1 zonele restricționate;
- .2 procedurile de răspuns la foc și alte condiții de urgență;
- .3 nivelul supravegherii personalului navei, a pasagerilor, inspectorilor, vânzătorilor, tehnicienilor depanatori, docherilor, etc.
- .4 frecvența și eficiența patrulelor de securitate;
- .5 sistemele de control ale accesului, inclusiv sistemele de identificare;
- .6 sistemele și procedurile de comunicații de securitate;
- .7 uși de securitate, bariere și iluminare; și
- .8 echipamentul și sistemele de securitate și supraveghere, dacă există.

8.8 ESN trebuie să analizeze persoanele, activitățile, serviciile și operațiunile care sunt important de protejat. Acestea includ:

- .1 personalul navei;
- .2 pasagerii, inspectorii, vânzătorii, tehnicienii depanatori, personalul facilităților portuare, etc.
- .3 capacitatea de a menține navigația sigură și răspuns în caz de urgență;
- .4 marfa, în special mărfurile și substanțele periculoase;
- .5 magaziile navei;
- .6 echipamentul și sistemele de comunicații referitoare la securitatea navei, dacă există; și
- .7 echipamentul și sistemele de supraveghere a securității navei, dacă există.

8.9 ESN trebuie să analizeze toate amenințările posibile, care pot include următoarele tipuri de incidente de securitate:

- .1 avarierea sau distrugerea navei sau a facilității portuare, de ex. prin echipamente explozive, incendiere, sabotaj sau vandalism;
- .2 deturnarea sau atacarea navei sau a persoanelor de la bord;

.3 sustragerea mărfii, a echipamentului sau sistemelor vitale de la navă sau a magaziiilor navei;

.4 acces sau utilizare neautorizată, inclusiv prezența transfugilor;

.5 arme sau echipament de contrabandă, inclusiv arme de distrugere în masă;

.6 utilizarea navei pentru transportul pe cei ce intenționează provocarea unui incident de securitate și/sau a echipamentului lor;

.7 utilizarea navei ca armă sau ca mijloc de cauzare a avariei sau distrugerii;

.8 atacurile dinspre mare, în timp ce se află în dană sau la ancoră; și

.9 atacurile în timp ce nava se află pe mare.

8.10 ESN trebuie să ia în considerare toate punctele vulnerabile posibile, care pot include:

.1 conflictele între măsurile de securitate și cele de siguranță;

.2 conflictele între îndatoririle la bordul navei și atribuțiile privind securitatea;

.3 sarcinile de cart, numărul personalului navei, în special cele cu privire la oboseala echipajului, promptitudinea și performanța;

.4 orice deficiențe identificate privind instruirea legată de securitate; și

.5 orice sisteme și echipamente de securitate, inclusiv sistemele de comunicații.

8.11 OSC și OSN trebuie să ia întotdeauna în considerare efectul pe care măsurile de securitate le pot avea asupra personalului navei care va rămâne la navă pentru perioade mai lungi de timp. Când se elaborează măsuri de securitate, trebuie acordată atenție deosebită bunăstării, confortului și vieții particulare a personalului navei și abilității lui de a menține eficiența pe perioade mai lungi de timp.

8.12 La încheierea ESN, trebuie pregătit un raport ce conține un rezumat asupra modului de desfășurare a evaluării, o descriere a fiecărui punct vulnerabil găsit în timpul evaluării și o descriere a contramăsurilor care pot fi folosite pentru

fiecare punct vulnerabil. Raportul va fi protejat împotriva accesului sau dezvăluirii neautorizate.

8.13 Dacă ESN nu a fost efectuată de către companie, raportul ESN trebuie să fie revizuit și acceptat de OSC.

Inspectarea la fața locului privind securitatea

8.14 Inspectarea la fața locului privind securitatea este o parte integrantă a oricărei ESN. Inspectarea la fața locului privind securitatea trebuie să examineze și să evalueze măsurile, procedurile și operațiunile de protecție existente la bordul navelor pentru:

- .1 asigurarea executării tuturor atribuțiilor privind securitatea navei;
- .2 monitorizarea zonelor restricționate pentru asigurarea că au acces numai persoanele autorizate;
- .3 controlarea accesului la navă, inclusiv orice sisteme de identificare;
- .4 monitorizarea zonelor de punte și a zonelor din jurul navei;
- .5 controlarea ambarcării persoanelor și a efectelor lor (bagajul însoțit și neînsoțit și efectele personale ale personalului navei);
- .6 supervizarea manipulării mărfii și furnizarea proviziilor; și
- .7 supravegherea și comunicarea privind securitatea navei, informațiile și echipamentele sunt disponibile oricând.

9 PLANUL DE SECURITATE A NAVEI

Generalități

9.1 Persoana desemnată cu securitatea companiei (OSC) are responsabilitatea de a se asigura că planul de securitate a navei (PSN) este pregătit și înaintat pentru aprobare. Conținutul fiecărui PSN va varia în funcție de nava în discuție. Evaluarea securității navei (ESN) va identifica caracteristicile particulare ale navei și amenințările și punctele vulnerabile potențiale. Pregătirea PSN va necesita ca aceste chestiuni să fie abordate în detaliu. Administrațiile pot asigura consultanță privind pregătirea și conținutul PSN.

9.2 Toate PSN trebuie:

- .1 să detalieze structura organizațională a securității pentru navă;
- .2 să detalieze legăturile navei cu compania, facilitățile portuare, alte nave și autorități relevante cu responsabilități privind securitatea;
- .3 să detalieze sistemele de comunicații pentru a permite o comunicare continuă eficientă pe navă și între navă și altele, inclusiv facilitățile portuare;
- .4 să detalieze măsurile de bază privind securitatea pentru gradul de securitate 1, atât operaționale cât și fizice, care va exista întotdeauna;

.5 să detalieze măsurile de securitate suplimentare care vor permite navei să treacă fără întârziere la gradul 2 de securitate și, când este necesar, la gradul de securitate 3;

.6 să furnizeze o revizuire regulată, sau audit a PSN și pentru amendarea acestuia ca răspuns la experiența sau circumstanțele schimbătoare; și

.7 procedurile de raportare către punctele de contact ale Guvernelor Contractante corespunzătoare.

9.3 Pregătirea unui PSN eficient trebuie să se bazeze pe o evaluare completă a tuturor chestiunilor legate de securitatea navei, inclusiv, în special, o apreciere completă a caracteristicilor fizice și operaționale, inclusiv voiajul fiecărei nave în parte.

9.4 Toate PSN trebuie aprobate de Administrație, sau în numele acesteia. Dacă o Administrație folosește o organizație recunoscută de securitate (ORS) pentru a revizui sau aproba PSN, ORS nu trebuie să fie asociată cu alte ORS care au pregătit sau asistat la pregătirea planului.

9.5 OSC și persoana desemnată cu securitatea navei (OSN) trebuie să elaboreze proceduri pentru:

.1 a evalua eficiența continuă a PSN; și

.2 a pregăti amendamentele planului după aprobare.

9.6 Măsurile de securitate incluse în PSN trebuie să existe atunci când va fi efectuată verificarea inițială pentru respectarea cerințelor capitolului XI-2 și partea A din acest Cod. Altfel, procesul emiterii către navă a certificatului internațional de securitate a navei necesar nu poate fi efectuat. Dacă echipamentul sau sistemele de securitate vor fi avariate, sau măsura de securitate se suspendă dintr-un motiv oarecare, trebuie adoptate măsuri de securitate temporare echivalente, aduse la cunoștință Administrației și aprobate de aceasta.

Organizarea și îndeplinirea atribuțiilor de securitate a navei

9.7 În plus față de ghidul dat în secțiunea 9.2, PSN trebuie să stabilească următoarele puncte legate de toate gradele de securitate:

.1 atribuțiunile și responsabilitățile întregului personal de la bord cu un rol în ceea ce privește securitatea;

.2 procedurile sau precauțiile necesare pentru a permite ca o comunicare continuă să fie menținută în permanență;

.3 procedurile necesare pentru a evalua eficiența continuă a procedurilor de securitate și a oricăror echipamente și sisteme de supraveghere și securitate, inclusiv procedurile pentru identificare și răspuns la avarierea sau funcționare deficitară a echipamentului și sistemelor;

.4 procedurile și practicile de protejare a informațiilor sensibile privind securitatea păstrate pe hârtie sau în format electronic;

- .5 tipul și cerințele de întreținere a echipamentului și sistemelor de securitate și supraveghere, dacă există;
- .6 procedurile pentru a asigura înaintarea la timp și evaluarea rapoartelor legate de posibilele atentate la securitate sau de problemele de securitate; și
- .7 procedurile pentru a stabili, menține și aduce la zi un inventar al mărfurilor sau substanțelor periculoase transportate la bord, inclusiv localizarea acestora.

9.8 Finalul acestei secțiuni se referă în special la măsurile de securitate care pot fi luate la fiecare grad de securitate ce acoperă:

- .1 accesul la navă de către personalul navei, pasageri, inspectori, etc.
- .2 zonele restricționate de pe navă.
- .3 manipularea mărfii.
- .4 furnizarea proviziilor;
- .5 manipularea bagajului neînsoțit; și
- .6 monitorizarea securității navei.

Accesul la navă

9.9 PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate ce acoperă toate mijloacele de acces la navă identificate în ESN. Acesta trebuie să includă toate:

- .1 scările de acces
- .2 pasarelele de acces
- .3 rampele de acces
- .4 ușile de acces, hublourile laterale, ferestrele și babordul;
- .5 liniile de acostare și lanțurile de ancoră; și
- .6 macaralele și facilitățile de ridicat.

9.10 Pentru fiecare din acestea, PSN trebuie să identifice locurile potrivite unde trebuie aplicate restricțiile și interzicerea accesului pentru fiecare din gradele de securitate. Pentru fiecare grad de securitate, PSN trebuie să stabilească tipul de restricție sau interzicere ce trebuie aplicat și mijloacele de intrare în vigoare.

9.11 PSN trebuie să stabilească pentru fiecare grad de securitate mijloacele de identificare necesare pentru a permite accesul la navă și pentru indivizi de a rămâne la bordul navei fără dificultate, aceasta poate implica elaborarea unui sistem adecvat de identificare care să permită identificări permanente și temporare, atât pentru personalul navei cât și pentru vizitatori. Orice sistem de identificare a navei trebuie, când este posibil de executat, să fie coordonat cu cel ce se aplică facilității portuare. Pasagerii trebuie să poată să-și dovedească identitatea prin permise de îmbarcare, bilete, etc., dar nu trebuie să li se permită accesul în zone restricționate dacă nu sunt supravegheați. PSN trebuie să stabilească prevederi pentru a se asigura că sistemele de identificare sunt aduse la zi în mod regulat, iar abuzul de proceduri trebuie supus acțiunii disciplinare.

9.12 Celor ce nu vor sau nu pot să-și dovedească identitatea și/sau să confirme scopul vizitei lor când li se cere, trebuie să li se interzică accesul la navă , iar încercarea lor de a obține accesul trebuie raportată către OSN, OSC, persoana desemnată cu securitatea facilității portuare (OSFP) și autorităților naționale sau locale cu responsabilități privind securitatea.

9.13 PSN trebuie să stabilească frecvența aplicării tuturor controalelor privind accesul, în special dacă ele trebuie aplicate la întâmplare sau ocazional.

Gradul 1 de securitate

9.14 Pentru gradul 1 de securitate PSN trebuie să stabilească măsuri de securitate pentru controlul accesului la navă, acolo unde se pot aplica următoarele:

- .1 verificarea identității tuturor persoanelor care intenționează să se ambarce la bordul navelor și confirmarea motivelor lor pentru îmbarcare, prin verificarea, de exemplu, a instrucțiunilor de adunare, biletelor pasagerilor, permiselor de îmbarcare, ordinelor de lucru, etc.
- .2 în legătură cu facilitatea portuară, la navă trebuie să se asigure că sunt stabilite zone de securitate desemnate, în care pot avea loc inspecțiile și căutarea de persoane, bagaj (inclusiv transportul unor articole), efecte personale, vehicule și conținutul lor;
- .3 în legătură cu facilitatea portuară, nava trebuie să se asigure că vehiculele destinate încărcării la bordul navelor transportatoare de mașini, navelor ro-ro și alte nave de pasageri sunt supuse verificării înainte de încărcare, în conformitate cu frecvența solicitată în PSN;
- .4 separarea persoanelor verificate și a efectelor lor personale de persoanele neverificate și a efectelor lor personale;
- .5 separarea pasagerilor care se debarcă de cei care se îmbarcă;
- .6 identificarea punctelor de acces care trebuie asigurate sau deservite de personal pentru a preveni accesul neautorizat;
- .7 asigurarea, prin încuiere sau alte mijloace, a accesului către spațiile nesupravegheate din zonele învecinate la care pasagerii și vizitatorii au acces; și
- .8 instructajul tuturor membrilor personalului navei cu privire la securitate și la toate amenințările posibile, procedurile pentru raportarea persoanelor dubioase, obiectele sau activitățile și nevoia de vigilență.

9.15 La gradul de securitate 1, toți cei care intenționează să se ambarce la bordul navei trebuie să fie expuși percheziționării. Frecvența unor astfel de percheziții, inclusiv percheziționările la întâmplare, trebuie să fie specificată în PSN aprobat și trebuie aprobat în mod special de către Administrație. Astfel de percheziții pot fi cel mai bine întreprinse de către facilitatea portuară în cooperare strânsă cu nava și în apropierea imediată a acesteia. Dacă nu există motive clare de securitate în a proceda astfel, membrilor personalului navei nu trebuie să li se

ceară să-și percheziționeze colegii sau efectele lor personale. Orice astfel de percheziție trebuie întreprinsă într-o manieră care ia în totalitate în considerare drepturile individuale ale omului și asigură demnitatea umană fundamentală.

Gradul de securitate 2

9.16 La gradul de securitate 2, PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează să fie aplicate pentru protecția împotriva unui risc ridicat a unui incident de securitate pentru a asigura o vigilență mai ridicată și un control mai sever, care poate include:

- .1 desemnarea de personal suplimentar care să patruleze în zonele de pe punte în timpul orelor de odihnă pentru a împiedica accesul neautorizat;
- .2 limitarea numărului punctelor de acces la navă, identificarea celor care vor fi închise și mijloacele adecvate de asigurare a acestora;
- .3 împiedicarea accesului de la țărm pe navă, inclusiv, de exemplu, în ceea ce privește facilitatea portuară, asigurarea de patrulare cu barco;
- .4 stabilirea unei zone restricționate pe partea dinspre țărm a navei, în cooperare strânsă cu facilitatea portuară;
- .5 creșterea frecvenței și detalierea percheziționării persoanelor, efectelor personale, și a vehiculelor ce se îmbarcă sau se încarcă la bordul navei;
- .6 escortarea vizitatorilor la navă;
- .7 prevederea de înștiințări suplimentare specifice privind securitatea, către toți membrii echipajului în legătură cu orice amenințare identificată, accentuând procedurile pentru raportarea persoanelor, a obiectelor sau activităților suspecte și evidențierea nevoii de vigilență sporită; și
- .8 percheziția completă sau parțială a navei.

Gradul de securitate 3

9.17 La gradul de securitate 3, nava trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau o amenințare legată de acesta. PSN trebuie să detalieze măsurile de securitate care pot fi luate de navă, în strânsă cooperare cu cei responsabili și cu facilitatea portuară care pot include:

- .1 limitarea accesului la un singur punct de acces controlat;
- .2 permiterea accesului numai celor responsabili de incidentul de securitate sau de o amenințare legată de acesta;
- .3 îndrumarea persoanelor la bord;
- .4 suspendarea îmbarcării sau debarcării;
- .5 suspendarea operațiunilor de manipulare a mărfii, a aprovizionărilor, etc.
- .6 evacuarea navei;
- .7 deplasarea navei;

.8 pregătirea percheziției parțiale sau complete a navei.

Zonele restricționate de la navă

9.18 PSN trebuie să identifice zonele restricționate ce vor fi stabilite pe navă, să specifice aria acestora, momentul aplicării, măsurile de securitate ce trebuie luate pentru controlul accesului la aceste zone și acelea ce trebuie luate pentru controlul activităților ce se desfășoară în aceste zone. Scopul zonelor restricționate este acela de a:

- .1 preveni accesul neautorizat;
- .2 proteja pasagerii, personalul navei și personalul ce deservește facilitățile portuare sau alte agenții autorizate să se afle la bordul navei;
- .3 proteja zonele cu probleme de securitate la navă;
- .4 proteja mărfurile și proviziile de la bordul navei împotriva falsificării.

9.19 PSN trebuie să se asigure că există politici și practici clar stabilite pentru a controla accesul la toate zonele restricționate.

9.20 PSN trebuie să prevadă că toate zonele restricționate trebuie clar marcate pentru a indica că accesul în zonă este restricționat și că prezența neautorizată în zonă constituie un atentat la securitate.

9.21 Zonele restricționate pot include:

- .1 comanda de navigație, sala mașinilor de categoria A și alte stații de control așa cum sunt definite în capitolul II-2;
- .2 spațiile ce conțin echipament și sisteme de securitate și supraveghere și controlul acestora precum și al sistemului de iluminare;
- .3 sistemele de ventilație și de aer condiționat și alte spații similare;
- .4 spațiile cu acces la tancurile de apă potabilă, pompe sau manifolduri;
- .5 spațiile ce conțin mărfuri sau substanțe periculoase;
- .6 spațiile ce conțin pompe de marfă și controlul lor;
- .7 spațiile de marfă și spațiile ce conțin proviziile navei;
- .8 spațiile de locuit ale echipajului; și
- .9 alte zone așa cum este stabilit de OSC, prin ESN, zone la care accesul este restricționat pentru a menține securitatea navei.

Gradul 1 de securitate

9.22 La gradul 1 de securitate, PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează să fie aplicate în zonele restricționate, care pot include:

- .1 încuierea sau securizarea punctelor de acces;
- .2 utilizarea echipamentului de supraveghere pentru a monitoriza zonele;
- .3 folosirea personalului de securitate și patrulare; și

.4 utilizarea dispozitivelor automate de detectare a intruziunilor pentru alertarea echipajului cu privire la accesul neautorizat.

Gradul 2 de securitate

9.23 La gradul 2 de securitate, frecvența și intensitatea monitorizării și controlul accesului în zonele restricționate trebuie sporit pentru a se asigura că numai persoanele autorizate au acces. PSN trebuie să stabilească măsurile suplimentare de securitate ce urmează să fie aplicate, care pot include:

- .1 stabilirea zonelor restricționate din apropierea punctelor de acces;
- .2 echipamentul de supraveghere și monitorizare continuă; și
- .3 desemnarea de personal suplimentar pentru a păzi și patrula în zonele restricționate.

Gradul 3 de securitate

9.24 La gradul de securitate 3, nava trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau cu amenințarea legată de acesta. PSN trebuie să detalieze măsurile de securitate care pot fi luate de navă, în strânsă cooperare cu cei responsabili și cu facilitatea portuară, care pot include:

- .1 stabilirea de zone restricționate suplimentare la bordul navei în eventualitatea unui incident de securitate, sau locația considerată a amenințării aduse securității, la care accesul este interzis; și
- .2 cercetarea zonelor restricționate ca parte a percheziției navei

Manipularea mărfii

9.25 Măsurile de securitate legate de manipularea mărfii trebuie:

- .1 să prevină sustragerea; și
- .2 să prevină acceptarea și depozitarea la bordul navei. a mărfii care nu este destinată transportului.

9.26 Măsurile de securitate, dintre care unele pot fi aplicate în legătură cu facilitatea portuară, trebuie să includă proceduri de control al inventarului la punctele de acces la bordul navei. Odată ajunsă la bordul navei, marfa trebuie să fie identificată ca fiind aprobată pentru a fi încărcată pe navă. În plus, măsuri de securitate trebuie elaborate pentru garantarea faptului că marfa, odată ajunsă la bord, nu este contrafăcută.

Gradul 1 de securitate

9.26 La gradul de securitate 1, PSN trebuie să stabilească măsuri de securitate ce urmează să fie aplicate în timpul manipulării mărfii, care pot include:

- .1 verificarea de rutină a mărfii, a unităților transportatoare de marfă și a spațiilor de marfă înainte de și în timpul operațiunilor de manipulare a mărfii;
- .2 verificări pentru a se asigura că marfa ce este încărcată este aceeași ca în documente;
- .3 asigurarea, în legătură cu facilitatea portuară, ca vehiculele ce trebuie încărcate la bordul cargourilor, a navelor ro-ro și de pasageri sunt supuse cercetării înainte de încărcare, în conformitate cu frecvența solicitată în PSN; și
- .4 verificarea sigiliilor sau a altor metode folosite pentru a preveni sustragerea.

9.28 Verificarea mărfii se poate realiza prin următoarele mijloace:

- .1 examinare vizuală și fizică; și
- .2 utilizarea echipamentului de scanare/detectare, a facilităților mecanice sau a câinilor.

9.29 Atunci când există mișcare regulată sau repetată a mărfii, OSC sau OSN pot, în consultanță cu facilitatea portuară, agreea aranjamentele cu expeditorii sau alți responsabili de astfel de mărfuri care acoperă verificarea, sigilarea, programarea, documentația de susținere din exterior, etc. Astfel de aranjamente trebuie comunicate către și aprobate de OSFP implicat.

Gradul 2 de securitate

9.30 La gradul de securitate 2, PSN trebuie să stabilească măsuri suplimentare de securitate ce urmează să fie aplicate în timpul manipulării mărfii, care pot include:

- .1 verificarea detaliată a mărfii, unităților de transport ale mărfii și spațiilor de marfă;
- .2 verificări intensificate pentru a se asigura că numai marfa care trebuie este încărcată;
- .3 cercetări intensificate ale vehiculelor ce trebuie încărcate pe navele port-vehicule, nave ro-ro și nave de pasageri; și
- .4 frecvența și detalierea sporită în verificarea sigiliilor și a altor metode folosite pentru a împiedica sustragerea.

9.31 Verificarea detaliată a mărfii poate fi realizată prin următoarele mijloace:

- .1 intensificarea frecvenței și detalierea examinării vizuale și fizice;
- .2 intensificarea frecvenței utilizării echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau a câinilor; și
- .3 coordonarea măsurilor de securitate sporită cu expeditorii și alte echipe ce dețin responsabilități în conformitate cu acordul și procedurile stabilite.

Gradul 3 de securitate

9.32 La gradul 3 de securitate, nava trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate și cu amenințarea privind un astfel de incident. PSN trebuie să detalieze măsurile de securitate care ar trebui luate de navă, în cooperare strânsă cu cei responsabili și facilitatea portuară, care poate include:

- .1 suspendarea încărcării sau descărcării mărfii; și
- .2 verificarea inventarului mărfurilor și a substanțelor periculoase transportate la bord, dacă există, și localizarea lor.

Furnizarea proviziilor

9.33 Măsurile de securitate legate de furnizarea proviziilor trebuie:

- .1 să asigure verificarea integrității proviziilor și a pachetelor;
- .2 să împiedice acceptarea fără inspecție a proviziilor;
- .3 să împiedice sustragerea; și
- .4 să împiedice acceptarea proviziilor dacă nu există ordine în acest sens.

9.34 Pentru navele care folosesc în mod regulat facilitatea portuară, poate fi adecvat să se stabilească proceduri ce implică nava, furnizorii ei, și facilitatea portuară ce acoperă avizul și momentul furnizărilor și a documentațiilor lor. Întotdeauna trebuie să existe o metodă de confirmare ca proviziile prezentate spre furnizare sunt însoțite de dovada că ele au fost comandate de navă.

Gradul 1 de securitate

9.35 La gradul 1 de securitate, PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează să fie aplicate în timpul furnizării proviziilor la navă, care pot include:

- .1 verificarea pentru a se asigura că proviziile corespund comenzii înainte de a fi încărcate la bord; și
- .2 asigurarea depozitării sigure imediate a proviziilor la navă.

Gradul 2 de securitate

9.36 La gradul 2 de securitate, PSN trebuie să stabilească măsurile suplimentare ce urmează a fi aplicate în timpul furnizării proviziilor la navă prin exersarea verificărilor înainte de primirea proviziilor la bord și intensificarea inspecțiilor.

Gradul 3 de securitate

9.37 La gradul 3 de securitate, nava trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate și cu amenințarea unui astfel de incident. PSN trebuie să detalieze măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu cei responsabili și cu facilitatea portuară, care poate include:

- .1 supunerea proviziilor unei verificări mai amănunțite;
- .2 pregătirea pentru restricționarea sau suspendarea manipulării proviziilor de la navă; și
- .3 refuzarea acceptării proviziilor la bordul navei.

Manipularea bagajelor neînsoțite

9.38 PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează a fi aprobate pentru a se asigura că bagajul neînsoțit (de ex. orice bagaj, inclusiv efectele personale, care nu sunt cu pasagerul sau cu un membru al echipajului la punctul inspecției sau cercetării) este identificat și supus scanării corespunzătoare, inclusiv percheziției, înainte de a fi acceptat la bordul navei. Nu se preconizează că un astfel de bagaj va fi supus scanării atât de navă cât și de facilitatea portuară, și în cazurile când ambele sunt adecvat echipate, responsabilitatea scanării trebuie să revină facilității portuare. Cooperarea strânsă cu facilitatea portuară este esențială și trebuie făcuți pași pentru a se asigura că bagajul neînsoțit este manipulat în siguranță după scanare.

Gradul 1 de securitate

9.39 La gradul 1 de securitate, PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează a fi aplicate la manipularea bagajului neînsoțit pentru a se asigura că bagajul neînsoțit este scanat sau percheziționat în proporție de sau până la 100%, ceea ce poate include scanarea cu raze X.

Gradul 2 de securitate

9.40 La gradul 2 de securitate, PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate când se manipulează bagaj neînsoțit care trebuie să includă scanarea cu raze X 100% a tuturor bagajelor neînsoțite.

Gradul 3 de securitate

9.41 La gradul 3 de securitate, nava trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau cu amenințarea unui incident de securitate. PSN trebuie să detalieze măsurile de securitate ce ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu cei responsabili și cu facilitatea portuară, măsuri care pot include:

- .1 supunerea unor astfel de bagaje unei verificări mai amănunțite, de exemplu scanarea cu raze X din cel puțin două unghiuri diferite;
- .2 pregătirea pentru restricționarea sau suspendarea manipulării bagajului neînsoțit; și
- .3 refuzarea acceptării bagajului neînsoțit la bordul navei.

Monitorizarea securității navei

9.42 Nava trebuie să aibă capacitatea de a monitoriza nava, zonele restricționate de la bord și zonele înconjurătoare ale acesteia. Aceasta capacitate de monitorizare poate include utilizarea:

- .1 iluminatului;
- .2 carturilor, paznicilor, inclusiv a patrulilor de punte, și
- .3 echipamente automate de detectare a intrușilor, și echipamente de supraveghere.

9.43 Când sunt folosite, echipamentele automate de detectare a intrușilor trebuie să activeze o alarmă auditivă și/sau vizuală într-un loc care este deservit sau monitorizat încontinuu.

9.44 PSN trebuie să specifice procedurile și echipamentul necesar fiecărui grad de securitate și mijloacele prin care se asigură că echipamentul de monitorizare poate funcționa încontinuu, inclusiv luarea în considerare a posibilelor efecte ale condițiilor meteo sau ale întreruperilor în alimentarea cu energie electrică.

Gradul 1 de securitate

9.45 La gradul 1 de securitate, PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează a fi aplicate, care pot fi o combinație între iluminat, carturi, pază și utilizarea echipamentului de securitate și supraveghere pentru a permite personalului responsabil cu securitatea să observe nava în general și barierele și zonele restricționate, în special.

9.46 Puntea navei și punctele de acces la navă trebuie iluminate pe timpul nopții și în perioadele cu vizibilitate scăzută în timpul guvernării navei și a conducerii activităților de interfață navă/port sau la o facilitate portuară sau la ancoraj atunci când este necesar. În marș, atunci când este necesar, nava trebuie să folosească iluminarea maximă disponibilă potrivită navigației sigure, având în vedere prevederile COLREG în vigoare. La stabilirea unei locații și a unui nivel corespunzător de iluminare, se vor avea în vedere următoarele:

- .1 echipajul trebuie să fie capabil să vadă mai departe de nava, atât cheul cât și partea dinspre larg;
- .2 zona de acoperire trebuie să includă atât suprafața navei cât și suprafața din jurul acesteia;

- .3 zona de acoperire trebuie să faciliteze identificarea personalului la punctele de acces; și
- .4 zona de acoperire poate fi asigurată prin coordonarea cu facilitățile portuare.

Gradul 2 de securitate

9.47 La gradul 2 de securitate, PSN trebuie să stabilească măsurile de securitate suplimentare ce urmează a fi aplicate pentru a spori capacitatea de monitorizare și supraveghere, care pot include:

- .1 mărirea frecvenței și detaliilor privitoare la patrurile de securitate;
- .2 mărirea acoperirii și intensității luminii sau utilizării echipamentului de securitate și supraveghere;
- .3 desemnarea de personal suplimentar drept observatori pentru securitate; și
- .4 asigurarea coordonării cu ambarcațiunile de patrulare pe apă, cu patrurile pedestre sau cu vehicule la țărm, dacă există.

9.48 Poate fi necesară o iluminare adițională pentru prevenirea riscului sporit de producere a unor incidente de securitate. Atunci când este necesar iluminarea adițională poate fi obținută prin coordonarea cu facilitățile portuare care pot asigura iluminare suplimentară de la țărm.

Gradul 3 de securitate

9.49 La gradul 3 de securitate, nava trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau amenințarea unui astfel de incident. PSN trebuie să detalieze măsurile de securitate ce ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu cei ce combat și cu facilitățile portuare, măsuri care pot include:

- .1 pornirea tuturor luminilor, sau a iluminatului în apropierea navei;
- .2 pornirea întregului echipament de la bord capabil să înregistreze activitățile la navă sau în apropierea ei;
- .3 maximizarea perioadei de timp în care un astfel de echipament de supraveghere poate continua să înregistreze;
- .4 pregătirea inspecției subacvatice a corpului navei ; și
- .5 inițierea de măsuri, inclusiv revoluția lentă a elicelor navei, dacă este posibil, pentru a împiedica pătrunderea apei în coxa navei.

Grade de securitate deosebite

9.50 PSN va stabili detaliile procedurilor și a măsurilor de securitate pe care le poate adopta nava dacă facilitățile portuare folosesc un grad mai mare de securitate față de cel aplicabil navei.

Activități care nu sunt acoperite de Cod

9.51 PSN trebuie să stabilească detaliile procedurilor și a măsurilor de securitate pe care nava trebuie să le aplice când:

- .1 este într-un port al unui Stat care nu este Guvern Contractant;
- .2 efectuează interfață cu o navă căreia nu i se aplică acest Cod⁷;
- .3 efectuează interfață cu platforme fixe sau plutitoare sau o unitate mobilă de foraj on location; sau
- .4 efectuează interfață cu un port sau o facilitate portuară căreia nu i se cere să respecte capitolul XI-2 și partea A din acest Cod.

Declarațiile de securitate

9.52 PSN trebuie să detalieze modul în care cererile pentru DdS de la o facilitate portuară vor fi abordate și circumstanțele în care nava va solicita o DdS.

Audit si revizuire

9.53 PSN va stabili modul în care OSC și OSN intenționează să auditeze eficacitatea continuă a PSN și procedurile ce trebuie urmate pentru a analiza, actualiza și amenda PSN.

10 ÎNREGISTRĂRI

Generalități

10.1 Înregistrările vor fi disponibile ofițerilor corespunzător autorizați ale Guvernelor Contractante pentru a verifica ca prevederile planurilor de securitate a navei sunt implementate.

10.2 Înregistrările pot fi păstrate în orice format, dar trebuie protejate de accesul sau dezvăluirea neautorizată.

11 PERSOANA DESEMNATĂ CU SECURITATEA COMPANIEI

Un ghid relevant este prevăzut în secțiunile 8, 9 și 13.

12 PERSOANA DESEMNATĂ CU SECURITATEA NAVEI

Un ghid relevant este prevăzut în secțiunile 8, 9 și 13.

⁷ Se referă la munca suplimentară a Organizației Maritime Internaționale referitoare la Sporirea securității maritime și la Stabilirea de măsuri corespunzătoare pentru a spori securitatea navelor, a instalațiilor portuare, a unităților mobile de foraj on location și platformelor fixe sau plutitoare care nu sunt acoperite de capitolul XI-2 al Convenției SOLAS 1974, adoptată de Conferința privind Securitatea Maritimă prin rezoluțiile 3 și respectiv 7.

13 INSTRUIRE, ANTRENAMENTE ȘI EXERCIIȚII PRIVIND SECURITATEA NAVEI

Instruirea

13.1 Persoana desemnată cu securitatea din partea companiei și personalul corespunzător de bază de la țărm și persoana desemnată cu securitatea navei va trebui să aibă cunoștințe și să fie antrenat în câteva sau în toate dintre următoarele, după caz:

- .1 administrarea securității;
- .2 convențiile, codurile și recomandările internaționale relevante;
- .3 legislația și reglementările guvernamentale relevante;
- .4 responsabilitățile și funcțiile altor organizații de securitate;
- .5 metodologia evaluării securității navei;
- .6 metodele de inspectare și cercetare privind securitatea navei;
- .7 operațiunile și condițiile navei și portului;
- .8 măsurile de securitate ale navei și facilității portuare;
- .9 pregătirea și răspunsul în caz de urgență și planul de contingență;
- .10 tehnicile de instruire pentru instruirea și educația privind securitatea, inclusiv măsurile și procedurile de securitate;
- .11 utilizarea informațiilor și a comunicațiilor legate de securitate;
- .12 cunoașterea amenințărilor și modelelor curente de securitate și a tipurilor acestora;
- .13 recunoașterea și detectarea armamentului, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .14 recunoașterea, pe o bază nediscriminatorie a caracteristicilor și a modelelor comportamentale ale persoanelor care pot amenința securitatea;
- .15 tehnicile folosite pentru a zădărnici măsurile de securitate;
- .16 echipamentul și sistemele de securitate și limitările operaționale;
- .17 metodele de conducere a auditurilor, inspecției, controlului și monitorizării;
- .18 metodele de percheziționare fizică și a inspecțiilor nedisturbatoare;
- .19 antrenamentele și exercițiile privind securitatea, inclusiv antrenamentele și exercițiile în facilitățile portuare; și
- .20 evaluarea antrenamentelor și exercițiilor de securitate.

13.2 În plus, OSN trebuie să aibă cunoștințe adecvate și să fie antrenat în câteva sau în toate dintre următoarele, după caz:

- .1 structura navei;
- .2 planul de securitate a navei și procedurile în legătură cu acesta (inclusiv antrenamentul bazat pe scenarii în privința combaterii);
- .3 managementul mulțimii și a tehnicilor de control;
- .4 operațiunile echipamentului și sistemelor de securitate; și



.5 testarea, calibrarea și întreținerea pe mare a echipamentului și sistemelor de securitate.

13.3 Personalul de la bord care are îndatoriri specifice ce privesc securitatea trebuie să aibă suficiente cunoștințe și abilități de a-și îndeplini aceste îndatoriri, inclusiv:

- .1 cunoașterea amenințărilor curente de securitate și tipurilor acestora;
- .2 recunoașterea și detectarea armamentului, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .3 recunoașterea caracteristicilor și modelelor comportamentale ale persoanelor ce pot amenința securitatea;
- .4 tehnicile folosite pentru a zădărnici măsurile de securitate;
- .5 managementul mulțimii și tehnicile de control;
- .6 comunicațiile legate de securitate;
- .7 cunoașterea procedurilor de urgență și a planurilor de contingență;
- .8 operațiunile echipamentului și sistemelor de securitate;
- .9 testarea, calibrarea și întreținerea pe mare a echipamentului și sistemelor de securitate;
- .10 tehnicile de inspectare, control și monitorizare; și
11. metodele privind percheziționarea fizică a persoanelor, efectelor personale, a bagajelor, mărfii și a proviziilor.

13.4 Toți ceilalți membri ai echipajului trebuie să aibă cunoștințe suficiente și să fie

familiarizați cu prevederile relevante ale PSN, inclusiv:

- .1 sensul și cerințele logice ale gradelor diferite de securitate;
- .2 cunoașterea procedurilor de urgență și a planurilor de contingență;
- .3 recunoașterea și detectarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .4 recunoașterea, pe o bază nediscriminatorie, a caracteristicilor și modelelor comportamentale ale persoanelor care pot amenința securitatea; și
- .5 tehnicile folosite pentru a zădărnici măsurile de securitate;

Exercițiile și antrenamentele

13.5 Obiectivul exercițiilor și al antrenamentelor este asigurarea că personalul de la bordul navei este competent în toate sarcinile privind securitatea la toate gradele de securitate și identificarea oricăror deficiențe legate de securitate care trebuie abordată.

13.6 Pentru a asigura implementarea eficientă a prevederilor planului de securitate al navei, antrenamentele trebuie desfășurate cel puțin o dată la trei luni. În plus, în cazurile în care mai mult de 25% din personalul navei a fost schimbat la un moment dat, cu personal care nu a mai participat la un antrenament pe acea

navă, în ultimele trei luni, un antrenament trebuie desfășurat pe parcursul unei săptămâni de la schimb. Aceste antrenamente trebuie să testeze elementele individuale ale planului precum amenințările aduse securității enumerate în paragraful 8.9.

13.7 Tipuri variate de exerciții care pot include participarea persoanelor desemnate cu securitatea companiei, a persoanelor desemnate cu securitatea facilității portuare, a autorităților relevante ale Guvernelor contractante precum și a persoanelor desemnate cu securitatea navei, dacă sunt disponibili, trebuie desfășurate cel puțin o dată într-un an calendaristic cu nu mai mult de 18 luni între exerciții. Aceste exerciții trebuie să testeze comunicarea, coordonarea, disponibilitatea resurselor, și reacția. Aceste exerciții pot fi:

- .1 la scară completă sau la fața locului;
- .2 simulare la pupitru sau seminar; sau
- .3 combinate cu alte exerciții susținute precum căutare și salvare sau exerciții de răspuns în caz de urgență.

13.8 Participarea companiei într-un exercițiu cu un alt Guvern contractant trebuie recunoscută de către Administrație.

14. SECURITATEA FACILITĂȚII PORTUARE

Ghidul relevant este furnizat în secțiunile 15, 16 și 18

14 EVALUAREA SECURITĂȚII FACILITĂȚII PORTUARE

Generalități

15.1 Evaluarea securității facilității portuare – (ESFP) poate fi desfășurată de o organizație recunoscută de securitate (ORS). Totuși, aprobarea unei ESFP încheiate trebuie dată numai de către Guvernul contractant relevant.

15.2 Dacă un Guvern contractant folosește o ORS pentru a revizui sau verifica conformitatea cu ESFP, ORS nu trebuie să fie asociată cu orice altă ORS care a pregătit sau asistat în pregătirea evaluării.

15.3 O ESFP trebuie să abordeze următoarele elemente în cadrul unei facilități portuare:

- .1 securitatea fizică;
- .2 integritatea structurală;
- .3 sistemele de protecție a personalului;
- .4 politicile procedurale;
- .5 sistemele radio și de telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele de computere;

- .6 infrastructura relevantă de transport;
- .7 utilitățile; și
- .8 alte zone care, dacă sunt avariate sau folosite pentru supraveghere ilegală, pot reprezenta un risc pentru persoane, proprietate sau operațiuni din cadrul facilității portuare.

15.4 Cei implicați în ESFP trebuie să poată furniza asistență de specialitate în legătură cu:

- .1 cunoașterea amenințărilor și modelelor curente privind securitatea;
- .2 recunoașterea și detectarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .3 recunoașterea, pe o bază nediscriminatorie, a caracteristicilor și modelelor comportamentale ale persoanelor care pot amenința securitatea;
- .4 tehnicile folosite pentru a zădărnici măsurile de securitate;
- .5 metodele folosite pentru a cauza un incident de securitate;
- .6 efectele explozibililor asupra structurii și a serviciilor facilității portuare;
- .7 securitatea facilității portuare;
- .8 practicile de afaceri portuare;
- .9 planul de contingență, a pregătirii și reacției în caz de urgență;
- .10 măsurile de securitate fizică, de ex. gardurile;
- .11 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele de computere;
- .12 ingineria civilă și de transport; și
- .13 operațiunile navei și portului.

Identificarea și evaluarea activelor și infrastructurii relevante, important de protejat

15.5 Identificarea și evaluarea activelor și a infrastructurii relevante este un proces prin intermediul căruia se poate stabili importanța relativă a structurilor și instalațiilor pentru funcționarea facilității portuare. Acest proces de identificare și evaluare este important deoarece asigură o bază pentru concentrarea strategiilor pentru temperare asupra acelor active și structuri care sunt mai importante de protejat împotriva unui incident de securitate. Acest proces trebuie să aibă în vedere potențialul pericol al pierderii de vieți omenești, semnificația economică a portului, valoarea simbolică și existența facilităților guvernamentale.

15.6 Identificarea și evaluarea activelor și a infrastructurii trebuie folosite pentru a scoate în evidență importanța relativă de a fi protejate. Principala preocupare trebuie să fie evitarea morții sau rănirii. De asemenea, este important de analizat dacă facilitatea portuară, structura sau facilitatea pot continua să funcționeze fără active și măsura în care restabilirea rapidă a unei funcționări normale este posibilă.

15.7 Activele și infrastructura care trebuie analizate ca fiind important de protejat pot include:

- .1 zonele de acces, intrările, abordările și zonele de ancorare, manevră și acostare;
- .2 instalațiile de marfă, terminalele, zonele de depozitare și echipamentul de manipulare a mărfii;
- .3 sistemele precum sistemele de distribuție electrică, sistemele de radio și telecomunicații și sistemele și rețelele de computere;
- .4 sistemele de management al traficului navelor în port și mijloacele de asigurare a navigației;
- .5 facilitățile electrice, tubulatura de transfer a mărfii și alimentarea cu apă;
- .6 poduri, căi ferate și drumuri;
- .7 navele de servicii portuare, inclusiv pilotine, remorchere, șalande, etc.
- .8 echipament și sisteme de securitate și supraveghere; și
- .9 apele din vecinătatea facilității portuare.

15.8 Identificarea clară a activelor și infrastructurii este esențială pentru evaluarea cerințelor de securitate pentru facilitățile portuare, ierarhizarea măsurilor de protecție și deciziilor care privesc alocarea de resurse pentru o mai bună protecție a facilităților portuare. Procesul poate implica consultanță cu autoritățile relevante legată de structuri din apropierea facilității portuare care ar putea cauza avarii în facilitate sau ar putea fi folosite în scopul cauzării de avarii în facilitate sau al observării ilegale a facilității sau pentru distragerea atenției.

Identificarea posibilelor amenințări la adresa infrastructurii și activelor și probabilitatea producerii acestora, în vederea stabilirii și ierarhizării măsurilor de securitate în funcție de priorități

15.9 Posibilele acțiuni ce pot amenința securitatea activelor și infrastructurii și metodele prin care sunt realizate aceste acțiuni, trebuie identificate pentru a se evalua vulnerabilitatea unui anumit activ sau localizarea unui incident de securitate și pentru a se stabili și ierarhiza cerințele, în funcție de priorități a cerințelor de securitate pentru a permite planificarea și alocarea resurselor. Identificarea și evaluarea fiecărei potențiale acțiuni și metodele acestora trebuie să se bazeze pe diverși factori, inclusiv pe evaluarea amenințărilor făcute de agențiile guvernamentale. În identificarea și evaluarea amenințărilor, cei ce desfășoară evaluarea nu trebuie să se bazeze pe scenariile celor mai grave cazuri pentru a îndruma planificarea și alocarea resurselor.

15.10 ESFP trebuie să includă o evaluare întreprinsă cu consultarea organizațiilor de securitate naționale relevante pentru a stabili:

- .1 orice aspecte particulare ale facilității portuare, inclusiv traficul de nave ce utilizează facilitatea care este probabil să fie ținta atacului;

.2 consecințele probabile referitoare la pierderea vieții, avarierea proprietății, problemele economice, inclusiv dezbinarea sistemelor de transport și un atac asupra facilității portuare;

.3 capacitatea și intenția celor care ar putea pregăti un astfel de atac; și

.4 tipul sau tipurile posibile de atac,
producând o evaluare generală a gradului de risc pentru care trebuie elaborate măsuri de securitate.

15.11 ESFP trebuie să analizeze toate amenințările posibile, care pot include următoarele tipuri de incidente de securitate:

.1 avarierea sau distrugerea facilității portuare sau navei, de ex. prin dispozitive explozive, incendiere, sabotaj sau vandalism;

.2 deturnarea sau sechestrarea navei sau a persoanelor de la bord;

.3 sustragerea mărfii, a echipamentului sau sistemelor esențiale de la navă sau a proviziilor

.4 accesul neautorizat, inclusiv prezența transfugilor;

.5 traficul de arme sau echipamente, inclusiv arme de distrugere în masă;

.6 utilizarea navei pentru transportul celor ce intenționează să cauzeze un incident de securitate și echipamentul lor;

.7 utilizarea navei ca armă sau ca mijloc de a cauza avarierea sau distrugerea;

.8 blocajul intrărilor în port, a ecluzelor, a abordărilor, etc.; și

.9 atac nuclear, biologic și chimic.

15.12 Procesul trebuie să implice consultarea cu autoritățile relevante în legătură cu

structurile din vecinătatea facilității portuare care pot cauza avarierea în facilitate sau pot fi folosite în scopul cauzării avarierii facilității sau pentru observarea ilegală a facilității sau pentru distragerea atenției. Identificarea, selectarea și ierarhizarea în funcție de priorități a contramăsurilor și a schimbărilor procedurale și nivelul lor de eficacitate în reducerea vulnerabilității

15.13 Identificarea și ierarhizarea în funcție de priorități a contramăsurilor este menită să dea certitudinea că sunt utilizate cele mai eficiente măsuri de securitate pentru reducerea vulnerabilității unei facilități portuare sau interfața navă/port în cazul posibilelor amenințări.

15.14 Măsurile de securitate trebuie selectate pe baza unor factori deoarece ei reduc probabilitatea unui atac și măsurile trebuie evaluate folosind informații care includ:

.1 inspecțiile, cercetările și auditurile privind securitatea;

.2 consultarea cu proprietarii și operatorii de facilități portuare și proprietarii/operatorii structurilor adiacente dacă este cazul;

.3 informații despre istoria incidentelor de securitate; și

.4 operațiuni din cadrul facilităților portuare.

Identificarea punctelor slabe

15.15 Identificarea punctelor slabe în structurile fizice, sistemele de protecție a personalului, procese sau alte domenii care ar putea conduce la incidente de securitate poate fi utilizată pentru stabilirea opțiunilor de eliminare sau ameliorare a acestor puncte slabe. Spre exemplu, o analiză ar putea scoate la iveală punctele slabe din sistemul de securitate al unei facilități portuare sau lipsa protecției în cazul unor infrastructuri cheie cum ar fi alimentarea cu apă, poduri, etc. care pot fi rezolvate prin intermediul măsurilor fizice precum barierele permanente, alarmele, echipamentul de supraveghere, etc.

15.16 Identificarea punctelor slabe trebuie să includă analiza:

- .1 accesului dinspre apă și dinspre țărm la facilitatea portuară și navele ce ancorează la facilitatea portuară;
- .2 integrității structurale a molurilor, facilităților și a structurilor asociate;
- .3 măsurilor și procedurilor de securitate existente, inclusiv sistemele de identificare;
- .4 măsurilor și procedurilor de securitate existente legate de serviciile și utilitățile portuare;
- .5 măsurilor de protejare a echipamentului radio și de telecomunicații, serviciilor și utilităților portuare, inclusiv sistemele și rețelele de computere;
- .6 zonelor învecinate care pot fi exploatate în timpul sau pentru un atac;
- .7 acordurilor existente cu companii private de securitate ce furnizează servicii de securitate de pe apă sau de pe țărm;
- .8 oricăror politici conflictuale între măsurile și procedurile de siguranță și securitate;
- .9 oricăror însărcinări conflictuale privind securitatea și facilitatea portuară;
- .10 oricăror presiuni și constrângeri a personalului;
- .11 oricăror deficiențe identificate în timpul antrenamentelor; și
- .12 oricăror deficiențe identificate în timpul operării zilnice, în urma incidentelor sau alertelor, raportarea preocupărilor privind securitatea, exercițiul măsurilor de control, auditurilor, etc.

16.PLANUL DE SECURITATE A FACILITĂȚII PORTUARE

Generalități

16.1 Pregătirea planului de securitate a facilităților portuare (PSFP) reprezintă responsabilitatea persoanei desemnate cu securitatea facilităților portuare (OSFP). În timp ce OSFP nu trebuie în mod necesar să execute personal toate îndatoririle asociate cu postul, responsabilitatea ultimă pentru asigurarea că ele sunt desfășurate corespunzător revine fiecărui OSFP.

16.2 Conținutul fiecărui PSFP trebuie să varieze în funcție de circumstanțele specifice ale facilității portuare sau ale facilităților pe care le acoperă. Evaluarea securității facilității portuare (ESFP) va identifica aspectele particulare ale facilității portuare, și riscurile potențiale de securitate, care au dus la nevoia numirii unui OSFP și a pregătirii unui PSFP. Pregătirea unui PSFP va necesita ca aceste aspecte, și alte analize locale sau naționale privind securitatea să fie abordate în PSFP, iar măsurile de securitate adecvate să fie stabilite pentru a minimaliza probabilitatea unui atentat la securitate și consecințele riscurilor potențiale. Guvernele contractante pot pregăti consultanță referitoare la elaborarea și conținutului PSFP.

16.3 Toate PSFP-urile trebuie:

- .1 să specifice organizația de securitate a facilității portuare;
- .2 legăturile organizației cu alte autorități relevante și sistemele necesare de comunicații pentru a permite operarea continuă eficientă a organizației și legăturile ei cu alții, inclusiv cu navele din port;
- .3 să specifice măsurile de bază de securitate de gradul 1, atât operaționale cât și fizice, care vor fi aplicate;
- .4 să specifice măsurile suplimentare de securitate care vor permite facilității portuare să avanseze fără întârziere la gradul 2 de securitate, și, atunci când este necesar, la gradul 3 de securitate;
- .5 să furnizeze revizuirea regulată sau audit al PSFP și amendarea sa ca răspuns la experiența sau la circumstanțele schimbătoare; și
- .6 procedurile de raportare către punctele de contact corespunzătoare ale Guvernului Contractant.

16.4 Pregătirea unui PFPS eficient se va baza pe o evaluare amănunțită a tuturor problemelor legate de securitatea facilităților portuare inclusiv, în mod special, pe o apreciere minuțioasă a caracteristicilor fizice și operaționale ale fiecărei facilități portuare.

16.5 Toate PSFP vor fi aprobate de către Guvernul Contractant în a cărui zonă sau jurisdicție se află facilitatea portuară. Guvernele contractante vor dezvolta proceduri de evaluare a eficienței continue a fiecărui PSFP și pot cere amendarea PSFP înaintea aprobării sale inițiale sau ulterior aprobării acestuia. PSFP va cuprinde prevederi pentru păstrarea registrelor privind incidentele și amenințările de securitate, revizuirile, auditurile, instruirea, exercițiile și antrenamentele ca o dovadă a conformității cu aceste cerințe.

16.6 Măsurile de securitate incluse în PSFP vor fi aplicate într-o perioadă rezonabilă de la aprobarea PSFP, iar PSFP va indica momentul în care fiecare dintre aceste măsuri va fi aplicată. Dacă există posibilitatea unei întârzieri în prevederea măsurilor, aceasta va fi discutată cu Guvernul contractant responsabil cu aprobarea PSFP și vor fi luate măsuri provizorii alternative satisfăcătoare care

să asigure un grad de securitate echivalent și care să acopere perioada de interimat.

16.7 Utilizarea armelor de foc la bord sau lângă nave și în facilitățile portuare poate prezenta riscuri deosebite și semnificative aduse siguranței, în special în legătură cu anumite substanțe periculoase și trebuie analizată foarte atent. În cazul în care un Guvern Contractant decide că este necesar să folosească personal înarmat în aceste zone, Guvernul Contractant trebuie să se asigure că acest personal este corespunzător autorizat și instruit în utilizarea armelor și că este conștient de riscurile specifice aduse siguranței în acele zone. Dacă un Guvern Contractant autorizează utilizarea armelor de foc, trebuie să emită linii directoare specifice privind siguranța cu privire la utilizarea acestora. PSFP trebuie să conțină un ghid specific în această chestiune, în special cu privire la aplicarea sa la nave ce transportă mărfuri sau substanțe periculoase.

Organizarea și îndeplinirea îndatoririlor de securitate pentru facilitățile portuare

16.8 În plus față de ghidul dat în secțiunea 16.3, PSFP trebuie să stabilească următoarele în legătură cu toate gradele de securitate:

- .1 rolul și structura organizației de securitate a facilității portuare;
- .2 cerințele privind îndatoririle, responsabilitățile și instruirea întregului personal, al facilităților portuare, ce are responsabilități de securitate și măsurile de performanță necesare care să permită evaluarea eficacității lor individuale;
- .3 legăturile organizației de securitate a facilității portuare cu alte autorități naționale sau locale cu responsabilități de securitate;
- .4 sistemele de comunicare prevăzute să permită comunicarea eficientă și continuă între personalul de securitate al facilităților portuare, navelor din port și, atunci când este adecvat, cu autoritățile naționale sau locale ce au responsabilități de securitate
- .5 procedurile sau precauțiunile necesare care să permită menținerea continuității în orice moment;
- .6 procedurile și practicile pentru protecția informației legate de securitate, păstrată pe suport de hârtie sau în format electronic;
- .7 procedurile pentru a evalua eficiența continuă a măsurilor, procedurilor și echipamentului de securitate, inclusiv identificarea și reacția la avarierea sau proasta funcționare a echipamentului;
- .8 procedurile pentru a permite prezentarea și evaluarea rapoartelor legate de posibilele atentate la securitate sau de preocupările privind securitatea.
- .9 procedurile legate de manipularea mărfii;
- .10 procedurile ce acoperă furnizarea proviziilor;
- .11 procedurile de întreținere și actualizare a înregistrărilor mărfurilor și substanțelor periculoase și a localizării lor în facilitatea portuară.

.12 mijloacele de alertare și obținere de servicii din partea patrulilor de la țărm și a echipelor de specialiști în căutare, inclusiv căutarea de bombe și căutări subacvatice;

.13 procedurile pentru asistarea ofițerilor însărcinați cu securitatea navei în confirmarea identității celor ce cercetează la bordul navei atunci când li se cere; și

.14 procedurile pentru facilitarea permisiei la țărm a personalului navei sau a schimburilor de echipaj, precum și accesul inspectorilor la nava, inclusiv reprezentanți ai organizațiilor de muncă și bunăstare a navigatorilor.

16.9 Finalul acestei secțiuni privește în mod particular măsurile de securitate ce pot fi luate la fiecare grad de securitate ce acoperă:

- .1 accesul la facilitățile portuare;
- .2 zonele restricționate din cadrul facilităților portuare;
- .3 manipularea mărfii;
- .4 livrarea proviziilor;
- .5 manipularea bagajului neînsoțit; și
- .6 monitorizarea securității facilităților portuare.

Accesul la facilitățile portuare

16.10 PSFP trebuie să stabilească măsurile de securitate ce acoperă toate modalitățile de acces la facilitățile portuare identificate în ESFP.

16.11 Pentru fiecare dintre cele de mai sus PSFP va identifica locațiile adecvate unde vor fi aplicate restricționări sau interdicții pentru fiecare grad de securitate. În cazul fiecărui grad de securitate, PSFP va specifica tipul de restricție sau interdicție ce va fi aplicat și mijloacele de punere în aplicare a acestora.

16.12 Fiecare PSFP trebuie să stabilească pentru fiecare grad de securitate mijloacele de identificare necesare pentru a permite accesul la facilitățile portuare și pentru persoane de a rămânere în cadrul lor fără ca prezența să le fie contestată; aceasta poate implica elaborarea unui sistem adecvat de identificare, care să permită identificări permanente și temporare, respectiv pentru personalul facilității portuare și pentru inspectori. Orice sistem de identificare a facilității portuare trebuie, atunci când este posibil de executat, să fie coordonat cu cel ce se aplică navelor care utilizează în mod regulat facilitatea portuară. Pasagerii trebuie să poată să-și dovedească identitatea cu permise de bord, bilete, etc. dar nu trebuie să li se permită accesul în zonele restricționate dacă nu sunt supravegheați. PSFP trebuie să stabilească prevederi pentru a se asigura că sistemele de identificare sunt actualizate în mod regulat, iar abuzul de proceduri trebuie să fie supus acțiunii disciplinare.

16.13 Celor ce nu vor sau nu pot să-și dovedească identitatea și/sau să confirme scopul vizitei lor când li se cere, trebuie să li se refuze accesul la facilitatea portuară, iar încercarea lor de a obține accesul trebuie raportată OSFP și autorităților naționale sau locale cu responsabilități de securitate.

16.14. PSFP trebuie să identifice locațiile unde persoanele, bunurile personale și vehiculele trebuie supuse verificării. Astfel de locații trebuie acoperite pentru a facilita operarea continuă, indiferent de condițiile meteorologice, în acord cu frecvența stabilită în PSFP. De îndată ce au fost supuse percheziției, persoanele, bunurile personale și vehiculele trebuie să se îndrepte direct către zonele restricționate de așteptare, îmbarcare sau de încărcare a mașinilor.

16.15 PSFP trebuie să stabilească locații separate pentru persoanele verificate și cele neverificate și a bunurilor lor personale, și dacă este posibil, și zone separate pentru îmbarcarea/debarcarea pasagerilor, a personalului navei și a bunurilor lor personale pentru a se asigura că persoanele neverificate nu pot intra în contact cu persoanele verificate.

16.16 PSFP trebuie să stabilească frecvența aplicării oricăror controale privind accesul în mod special dacă acestea se aplică aleatoriu sau ocazional.

Gradul 1 de securitate

16.17 Pentru gradul 1 de securitate PSFP trebuie să stabilească puncte de control unde pot fi aplicate următoarele măsuri de securitate:

.1 zonele restricționate care trebuie îngrădite sau unde trebuie aplicate bariere la un standard care trebuie aprobat de Guvernul Contractant.

.2 verificarea identității tuturor persoanelor care încearcă să intre în facilitatea portuară în legătură cu o navă, inclusiv pasagerii, personalul ce deservește nava, și inspectorii și confirmarea motivelor lor prin verificarea, de exemplu, a instrucțiunilor de îmbarcare, a biletelor de pasageri, a permiselor de îmbarcare, a ordinelor de lucru, etc.

.3 verificarea vehiculelor folosite de cei ce încearcă să intre în facilitatea portuară în legătură cu o navă;

.4 verificarea identității personalului facilității portuare și a celor angajați în cadrul facilității portuare și a vehiculelor lor;

.5 restricționarea accesului pentru a-i exclude pe cei ce nu sunt angajați de către facilitatea portuară sau care nu lucrează în cadrul ei, dacă nu pot să-și dovedească identitatea.

.6 efectuarea de percheziții ale persoanelor, ale bunurilor personale, ale vehiculelor și a conținutului lor; și

.7 identificarea oricăror puncte de acces care nu sunt utilizate în mod regulat ce vor fi permanent închise sau blocate.

16.18 La gradul 1 de securitate , toți cei care intenționează să intre în facilitatea portuară trebuie supuși percheziției. Frecvența unor astfel de percheziții, inclusiv perchezițiile la întâmplare, trebuie specificate în PSFP –ul aprobat, și trebuie aprobat în special de către Guvernul Contractant. Dacă nu există motive clare de securitate pentru a proceda astfel, membrilor personalului navei nu trebuie să li se ceară să-și percheziționeze colegii sau bunurile personale. Orice astfel de percheziție va fi efectuată într-o manieră care ia în considerare în totalitate drepturile omului privind individului și păstrează demnitatea umană fundamentală.

Gradul 2 de securitate

16.19 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsuri de securitate suplimentare ce urmează să fie aplicate, care pot include:

.1 desemnarea de personal adițional care să asigure paza punctelor de acces și a barierelor perimetrelor de patrulare;

.2 limitarea numărului punctelor de acces către facilitățile portuare, identificarea acelor ce trebuie închise și mijloacele adecvate de securitate a acestora;

.3 prevederea de mijloace care să împiedice trecerea prin punctele de acces rămase, spre exemplu bariere de securitate;

.4 creșterea frecvenței perchezițiilor persoanelor, bunurilor personale și vehiculelor;

.5 refuzul accesului vizitatorilor care nu pot furniza o justificare plauzibilă pentru cererea de acces la facilitățile portuare.

.6 utilizarea navelor de patrulare pentru a spori securitatea țărmului.

Gradul 3 de securitate

16.20 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuară trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau amenințarea în legătură cu acesta. PSFP trebuie să detalieze măsurile de securitate care pot fi luate de către facilitatea portuară, în strânsă cooperare cu cei responsabili și cu navele din facilitatea portuară, care pot include:

.1 suspendarea accesului în totalitate, sau în parte, la facilitatea portuară;

.2 acordarea accesului numai celor responsabili cu incidentul de securitate sau cu amenințarea în legătura cu acesta;

.3 suspendarea deplasării pietonilor și a vehiculelor în facilitatea portuară, în totalitate sau parțial;

.4 intensificarea patrulelor de securitate în facilitatea portuară dacă este cazul;

.5 suspendarea operațiunilor portuare în facilitatea portuară, în totalitate sau parțial;

- .6 direcționarea mișcărilor navei în legătură în facilitatea portuară, în totalitate sau parțial; și
- .7 evacuarea facilității portuare în totalitate sau parțial.

Zonele restricționate în cadrul facilității portuare

16.21 PSFP trebuie să identifice zonele restricționate ce vor fi stabilite în cadrul facilităților portuare, va specifica mărimea lor, timpii de aplicare, măsurile de securitate ce vor fi luate pentru controlul accesului către acestea și acele măsuri ce vor fi luate pentru controlul activităților din cadrul acestora. Acesta va include, în circumstanțele corespunzătoare, măsuri pentru a se asigura că zonele restricționate temporar sunt securizate atât înainte cât și după ce zona a fost stabilită. Scopul zonelor restricționate este acela de a:

- .1 proteja pasagerii, echipajul și personalul ce deservește facilitățile portuare și vizitatorii, inclusiv aceia care se află în vizita în legătură cu o navă;
- .2 proteja facilitatea portuară;
- .3 proteja navele care utilizează și deservește facilitatea portuară;
- .4 proteja locurile cu probleme de securitate și zonele din cadrul facilității portuare;
- .5 proteja echipamentul și sistemele de securitate și supraveghere; și
- .6 proteja marfa și proviziile împotriva sustragerii.

16.22 PSFP trebuie să asigure că toate zonele restricționate au măsuri de securitate clar stabilite pentru a controla:

- .1 accesul persoanelor;
- .2 intrarea, parcare, încărcarea și descărcarea vehiculelor;
- .3 manevrarea și depozitarea mărfurilor și proviziilor navei; și
- .4 bunurile și bagajele personale nesupravegheate .

16.23 PSFP va prevedea că toate zonele restricționate vor fi clar marcate indicându-se astfel faptul că accesul la aceste zone este restricționat și că prezența neautorizată în cadrul zonei constituie un atentat la securitate.

16.24 Atunci când sunt instalate dispozitive de detectare automată a intruziunii, acestea vor alerta un centru de control care poate răspunde prin declanșarea unei alarme.

16.25 Zonele restricționate pot include:

- .1 zonele de uscat și de apă imediat adiacente navei;
- .2 zonele de îmbarcare și debarcare, zonele unde se află pasagerii sau echipajul, inclusiv punctele de percheziție;
- .3 zonele în care se desfășoară încărcarea, descărcarea sau depozitarea mărfurilor și proviziilor navei;
- .4 locurile unde este păstrată informația privind securitatea, inclusiv documentele mărfii;

- .5 zonele unde sunt păstrate mărfuri și substanțe periculoase;
- .6 camerele de control a sistemului de management al traficului, mijloacele de navigație și clădirile de control în port, inclusiv camerele de control de securitate și supraveghere;
- .7 zonele unde este depozitat sau localizat echipamentul de securitate și supraveghere;
- .8 facilități esențiale electrice, de radio și telecomunicații pe apă și alte utilități;
- .9 alte locații în facilitatea portuară unde trebuie restricționat accesul navelor, vehiculelor și persoanelor;

16.26 Măsurile de securitate pot fi extinse, cu acordul autorităților relevante, la restricționări ale accesului neautorizat la structuri de unde facilitatea portuară poate fi observată.

Gradul 1 de securitate

16.27 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsuri de securitate ce urmează să fie aplicate zonelor restricționate, care pot include:

- .1 asigurarea barierei permanente sau temporare pentru împrejmuirea zonei restricționate al cărui standard trebuie acceptat de Guvernul Contractant;
- .2 asigurarea punctelor de control unde accesul poate fi controlat de către personalul de securitate atunci când acestea sunt operaționale și care pot fi efectiv blocate sau barate atunci când nu se află în uz.
- .3 furnizarea de legitimații care trebuie arătate pentru a servi la identificarea persoanelor îndreptățite să se afle în zonele restricționate;
- .4 marcarea clară a vehiculelor cărora li se permite accesul în zonele restricționate;
- .5 asigurarea patrulilor și pazei ;
- .6 furnizarea de dispozitive automate de detectare a intruziunii sau de echipamente sau sisteme de supraveghere pentru a detecta accesul neautorizat în sau mișcarea în cadrul zonelor restricționate; și
- .7 controlul mișcării navelor în apropierea navelor ce utilizează facilitatea portuară.

Gradul 2 de securitate

16.28 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie să stabilească sporirea frecvenței și intensității monitorizării și controlul accesului către zonele restricționate. PSFP trebuie să stabilească măsurile de securitate suplimentare care pot include:

.1 sporirea eficienței barierelor sau îngrădirilor care delimitează zonele restricționate, inclusiv utilizarea patrulilor sau a sistemelor automate de detectare a intruziunii;

.2 reducerea numărului punctelor de acces la zonele restricționate și sporirea controlului aplicat celorlalte căi de acces;

.3 restricționări ale parcării de lângă navele aflate în dană;

.4 accesul restricționat suplimentar la zonele restricționate și mișcările și depozitarea în cadrul lor.

.5 utilizarea continuă a echipamentului de supraveghere de înregistrare și monitorizare.

.6 sporirea numărului și frecvenței patrulilor inclusiv a patrulilor de la țărm întreprinse la limita zonelor restricționate și în cadrul acestor zone;

.7 stabilirea și restricționarea accesului la zonele adiacente zonelor restricționate; și

.8 impunerea restricției de acces a ambarcațiunilor neautorizate în apele adiacente navelor ce utilizează facilități portuare.

Gradul 3 de securitate

16.29 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuară trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau cu amenințarea în legătură cu acesta. PSFP trebuie să detalieze măsurile de securitate ce pot fi luate de facilitatea portuară, în strânsă cooperare cu cei responsabili și cu navele aflate în facilitatea portuară, care pot include:

.1 stabilirea de zone restricționate suplimentare în cadrul facilității portuare în vecinătatea incidentului de securitate, sau a locului considerat ca reprezentând o amenințare la securitate, la care accesul este refuzat; și

.2 pregătirea inspectării zonelor restricționate ca parte a inspectării facilității portuare în totalitate sau parțial.

Manipularea mărfii

16.30 Măsurile de securitate privitoare la manipularea mărfii trebuie:

.1 prevenirea sustragerii, și

.2 prevenirea acceptării și depozitării în interiorul facilităților portuare a mărfurilor care nu se vor transporta.

16.31 Măsurile de securitate trebuie să includă proceduri de control al inventarului la punctele de acces la facilitățile portuare. Odată ajunse în interiorul facilităților portuare mărfurile trebuie să aibă capacitatea de a fi identificate ca fiind verificate și acceptate pentru încărcarea pe nava sau pentru depozitarea temporară în zona restricționată în timp ce așteaptă încărcarea. Poate fi oportună restricționarea intrării mărfii în facilitatea portuară care nu are o dată confirmată de încărcare.

Gradul 1 de securitate

16.32 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează să fie aplicate în timpul manipulării mărfii, care pot include:

- .1 verificarea de rutină a mărfii, unitățile de transport a mărfii și zonele de stocare a mărfii în cadrul facilității portuare înainte și în timpul operațiunilor de manipulare a mărfii;
- .2 verificări pentru a se asigura că marfa care intră în cadrul facilității portuare este aceeași ca în nota de livrare sau în documentația echivalentă mărfii;
- .3 inspecțiile vehiculelor; și
- .4 verificarea sigiliilor și a altor metode folosite pentru a preveni sustragerea la intrarea în facilitatea portuară și la depozitarea în facilitatea portuară.

16.33 Verificarea mărfii se poate realiza prin următoarele mijloace:

- .1 examinare vizuală și fizică; și
- .2 utilizarea echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau a câinilor.

16.34 Dacă există deplasări regulate sau repetate ale mărfii, persoana desemnată cu securitatea companiei (OSC) sau Persoana desemnată cu securitatea navei (OSN), pot, în consultare cu facilitatea portuară, să cadă de acord asupra unor măsuri cu încărcătorii și alți responsabili cu o astfel de marfă, acoperind verificarea off-site, sigilarea, programarea, documentația aferentă, etc. Astfel de măsuri trebuie comunicate și agreeate de OSFP implicat.

Gradul 2 de securitate

16.35 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsuri suplimentare de securitate ce urmează să fie aplicate în timpul manipulării mărfii pentru a spori controlul, care pot include:

- .1 verificarea detaliată a mărfii, a unităților de transport a mărfii și zonele de depozitare a mărfii în cadrul facilității portuare;
- .2 verificări intensificate, dacă este cazul, pentru a se asigura că numai marfa însoțită de documente intră în facilitatea portuară, este depozitată temporar și apoi încărcată pe navă;
- .3 inspecții intensificate ale vehiculelor; și
- .4 frecvența crescută și detaliată în verificarea sigiliilor și a altor metode folosite pentru a preveni sustragerea.

16.36 Verificarea detaliată a mărfii poate fi realizată prin unele sau toate mijloacele următoare:



.1 creșterea frecvenței și verificarea detaliată a mărfii, a unităților de transport a mărfii și a zonelor de depozitare a mărfii în cadrul facilității portuare (examinare vizuală și fizică)

.2 sporirea frecvenței utilizării echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau a câinilor; și

.3 coordonarea măsurilor sporite de securitate cu încărcătorul sau altă parte responsabilă în plus față de acordul și procedurile stabilite.

Gradul 3 de securitate

16.37 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuară trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei care combat incidentul de securitate sau amenințarea în legătură cu acesta. PSFP trebuie să detalieze măsurile de securitate ce pot fi luate de facilitatea portuară, în strânsă cooperare cu cei responsabili și cu navele aflate în facilitatea portuară, care pot include:

.1 restricționarea sau suspendarea mișcărilor sau operațiunilor mărfii, în facilitatea portuară sau pe anumite nave, în totalitate sau parțial; și

.2 verificarea inventarului mărfurilor și a substanțelor periculoase din facilitatea portuară și localizarea lor.

Livrarea proviziilor la navă

16.38 Măsurile de securitate privitoare la livrarea proviziilor la navă trebuie:

.1 să asigure verificarea proviziilor la navă și integritatea pachetelor;

.2 să împiedice ca bunurile navei să fie acceptate fără inspecție;

.3 să împiedice sustragerea;

.4 să împiedice ca proviziile navei să fie acceptate dacă nu au fost comandate;

.5 să asigure inspectarea vehiculelor de livrare; și

.6 să asigure escortarea vehiculelor de livrare în cadrul facilității portuare.

16.39 Pentru navele care folosesc regulat facilitatea portuară, poate fi oportun să se stabilească proceduri ce implică nava, furnizorii și facilitatea portuară acoperind notificarea și sincronizarea livrărilor și a documentelor. Întotdeauna trebuie să existe un mod de confirmare că proviziile prezentate pentru livrare sunt însoțite de dovezi că au fost ordonate de navă.

Gradul 1 de securitate

16.40 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează să fie aplicate controlului livrării proviziilor la navă, care pot include:

.1 verificarea proviziilor la navă;

- .2 notificarea în avans în privința compoziției încărcăturii, detalii privind șoferul și înregistrarea vehiculului;
- .3 verificarea vehiculului de livrare.

16.41 Verificarea proviziilor navei se poate realiza prin unele din sau toate mijloacele următoare:

- .1 examinare vizuală și fizică; și
- .2 utilizarea echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau a câinilor.

Gradul 2 de securitate

16.42 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsurile suplimentare de securitate ce urmează să fie aplicate pentru a spori controlul livrării proviziilor la navă, care pot include:

- .1 verificarea detaliată a proviziilor navei;
- .2 inspecții detaliate ale vehiculelor de livrare;
- .3 coordonarea cu echipajul navei pentru a verifica ordinul împotriva notei de livrare înainte de intrarea în facilitatea portuară; și
- .4 escortarea vehiculului de livrare în cadrul facilității portuare.

16.43 Verificarea detaliată a proviziilor navei se poate realiza prin unele din sau toate mijloacele următoare:

- .1 creșterea frecvenței și detalierea inspecțiilor vehiculelor de livrare;
- .2 utilizarea sporită a echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau a câinilor; și
- .3 restricționarea sau interzicerea intrării proviziilor care nu vor ieși din facilitatea portuară într-o perioadă specificată.

Gradul 3 de securitate

16.44 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuară trebuie să respecte instrucțiunilor emise de cei care combat incidentul de securitate sau amenințarea în legătură cu acesta. PSFP trebuie să detalieze măsurile de securitate care pot fi luate de facilitatea portuară, în strânsă cooperare cu cei responsabili și navele aflate în facilitățile portuare care pot include pregătirea pentru restricționare sau suspendare a livrării proviziilor în facilitatea portuară în totalitate sau parțial.

Manipularea bagajului neînsoțit

16.45 PSFP trebuie să stabilească măsurile de securitate ce urmează să fie aplicate pentru a se asigura că bagajul neînsoțit (adică, orice bagaj, inclusiv bunurile personale, care nu sunt la pasager sau la un membru al echipajului la punctul de inspectare sau percheziție) este identificat și supus scanării adecvate, inclusiv percheziția, înainte de a i se permite accesul în facilitatea portuară, și, în

funcție de măsurile de depozitare, înainte de a fi transferat între facilitatea portuară și navă. Nu se prevede ca astfel de bagaj să fie supus scanării atât de facilitatea portuară, cât și de navă, și în cazul în care ambele sunt corespunzător echipate, responsabilitatea inspecției cu raze X va reveni facilității portuare. Strânsă cooperare cu nava este esențială, și trebuie luate măsuri pentru a se asigura că bagajul neînsoțit este manipulat în siguranță după scanare.

Gradul 1 de securitate

16.46 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsuri de securitate ce urmează să fie aplicate la manipularea bagajului neînsoțit pentru a se asigura că bagajul neînsoțit este scanat sau percheziționat până la 100% sau inclusiv, ceea ce poate include inspectarea cu raze X.

Gradul 2 de securitate

16.47 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsuri de securitate suplimentare ce urmează să fie aplicate la manipularea bagajului neînsoțit care poate include scanarea 100% cu raze X a tuturor bagajelor neînsoțite.

Gradul 3 de securitate

16.48 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuară trebuie să respecte instrucțiunilor emise de cei care combat incidentul de securitate sau amenințarea în legătură cu acesta. PSFP trebuie să detalieze măsurile de securitate care pot fi luate de facilitatea portuară, în strânsă cooperare cu cei responsabili și navele aflate în facilitățile portuare care pot include:

- 1 supunerea unui astfel de bagaj unei scanări mai atente, de exemplu celei cu raze X din cel puțin două unghiuri diferite;
- .2 pregătiri pentru restricționarea sau suspendarea manipulării bagajului neînsoțit; și
- .3 refuzul de a accepta bagaj neînsoțit în facilitatea portuară.

Monitorizarea securității facilității portuare

16.49 Organizația însărcinată cu securitatea facilității portuare trebuie să aibă capacitatea de a monitoriza facilitățile portuare și împrejurimile, pe apă și pe uscat, în orice moment, inclusiv noaptea și în perioadele cu vizibilitate redusă, zonele restricționate din cadrul facilității portuare, navele aflate în facilitatea portuară și zonele din jurul navelor. O astfel de monitorizare pot include utilizarea:

- .1 iluminării;
- .2 pazei, inclusiv paza pedestră, patrulă motorizate pe uscat și apă,

.3 dispozitivelor automate de detectare a intruziunilor și echipament de supraveghere.

16.50 Atunci când sunt utilizate, dispozitivele automate de detectare a intruziunilor trebuie să activeze o alarmă sonoră și/sau vizibilă dintr-un loc permanent monitorizat și deservit.

16.51 PSFP trebuie să stabilească procedurile și echipamentul necesar la fiecare grad de securitate și măsurile care să se asigure că echipamentul de monitorizare este capabil să funcționeze continuu, luând în considerare și posibilele efecte ale condițiilor meteo sau ale întreruperilor alimentării cu energie electrică.

Gradul 1 de securitate

16.52 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsuri de securitate ce urmează să fie aplicate, care pot fi o combinație între iluminat, pază și echipament de supraveghere pentru a permite personalului responsabil cu securitatea facilității portuare să:

- .1 observe întreaga suprafață a facilității portuare, inclusiv accesul de la țărm;
- .2 observe punctele de acces, barierele și zonele restricționate, și
- .3 permită personalului responsabil cu securitatea facilității portuare să monitorizeze zonele și deplasările adiacente navelor ce utilizează facilitatea portuară, inclusiv iluminarea mai puternică asigurată de nava însăși.

Gradul 2 de securitate

16.53 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie să stabilească măsuri suplimentare de securitate ce urmează să fie aplicate pentru a spori capacitatea de monitorizare și supraveghere, care poate include:

- .1 mărirea intensității și a zonei de acoperire a iluminării și a echipamentului de supraveghere, inclusiv prin asigurarea de iluminare suplimentară și supraveghere;
- .2 sporirea frecvenței patrulelor pedestre și motorizarea pe apă; și
- .3 desemnarea de personal de securitate suplimentar pentru monitorizare și patrulare.

Gradul 3 de securitate

16.54 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuară trebuie să respecte instrucțiunile emise de cei care combat incidentul de securitate sau amenințarea în legătură cu acesta. PSFP trebuie să detalieze măsurile de securitate care pot fi luate de facilitatea portuară, în strânsă cooperare cu cei responsabili și cu navele aflate în facilitățile portuare care pot include:

- .1 pornirea întregului sistem de iluminare sau iluminarea vecinătății facilității portuare;
- .2 pornirea întregului sistem de supraveghere capabil să înregistreze activitățile din cadrul sau din apropierea facilității portuare; și
- .3 maximizarea perioadei de timp în care un astfel de echipament de supraveghere poate înregistra.

Grade deosebite de securitate

16.55 PSFP trebuie să stabilească detalii ale procedurilor și măsurilor de securitate pe care le poate adopta facilitatea portuară dacă aceasta este la un grad mai scăzut de securitate decât cel care se aplică unei nave.

Activități ce nu sunt acoperite de Cod

16.56 PSFP trebuie să stabilească detalii ale procedurilor și măsurilor de securitate pe care facilitatea portuară trebuie să le aplice atunci când:

- .1 efectuează interfață cu o navă care a fost într-un port al unui Stat care nu este Guvern Contractant;
- .2 efectuează interfață cu o navă la care acest Cod nu se aplică; și
- .3 efectuează interfață cu platforme fixe sau plutitoare sau unități de forare în larg on location.

Declarațiile de securitate

16.57 PSFP trebuie să stabilească procedurile ce trebuie urmate, când la instrucțiunile Guvernului Contractant, OSFP cere o Declarație de Securitate sau când o DdS este cerută de o navă.

Audit, revizuire și amendament

16.58 PSFP trebuie să stabilească modul cum OSFP intenționează să auditeze eficiența continuă a PSFP și procedura ce trebuie urmată pentru a revizui, actualiza sau amenda PSFP.

16.59 PSFP trebuie să fie revizuit când dispune OSFP. În plus, trebuie revizuit:

- .1 dacă ESFP în legătură cu facilitatea portuară este schimbată;
- .2 dacă un audit independent al PSFP sau testul Guvernul Contractant la care acesta supune organizația însărcinată cu securitatea facilității portuare identifică eșecuri în organizare sau pune sub semnul întrebării relevanța continuă a elementului semnificativ al PSFP-ului aprobat;
- .3 urmărirea incidentelor de securitate sau amenințările în legătură cu acesta implicând facilitatea portuară; și

.4 urmărirea schimbărilor în ceea ce privește proprietatea sau controlul operațional al facilității portuare.

16.60 OSFP poate recomanda amendamente corespunzătoare la planul aprobat ca urmare a oricărei revizuirii a planului. Amendamentele la PSFP în legătura cu:

.1 schimbările propuse care pot schimba în mod fundamental abordarea adoptată pentru menținerea securității facilității portuare; și

.2 îndepărtarea, schimbarea sau înlocuirea barierelor permanente, a echipamentului și sistemelor de securitate și supraveghere, etc. considerate în trecut esențiale în menținerea securității facilității portuare;

trebuie înaintate Guvernului Contractant care a aprobat de PSFP-ul original spre analiză și aprobare. O astfel de aprobare poate fi dată de, sau în numele Guvernului Contractant, cu sau fără amendamentele la schimbările propuse. La aprobarea PSFP, Guvernul Contractant trebuie să indice ce schimbări procedurale sau fizice trebuie să fie înaintate pentru aprobare.

Aprobarea planurilor de securitate a facilității portuare

16.61 PSFP-urile trebuie să fie aprobate de Guvernul Contractant relevant care trebuie să stabilească proceduri corespunzătoare pentru:

.1 înaintarea PSFP-urilor;

.2 analiza PSFP-urilor;

.3 aprobarea PSFP-urilor, cu sau fără amendamente;

.4 analizarea amendamentelor înaintate după aprobare; și

.5 proceduri pentru inspectarea sau auditarea relevanței continue a PSFP aprobat.

La toate stadiile, trebuie luate măsuri pentru a se asigura că, conținutul PSFP rămâne confidențial.

Declarația de conformitate a unei facilități portuare

16.62 Guvernul Contractant în al cărui teritoriu se află facilitatea portuară poate emite o declarație corespunzătoare de conformitate a unei facilități portuare (DCFP) care să indice:

.1 facilitatea portuară;

.2 că facilitatea portuară respectă prevederile capitolului XI-2 și partea A din Cod;

.3 perioada de valabilitate a DCFP care trebuie specificată de Guvernele Contractante, dar care nu trebuie să depășească 5 ani; și

.4 măsurile ulterioare de verificare stabilite de Guvernul Contractant și o confirmare când acestea sunt executate.

16.63 Declarația de conformitate a facilității portuare trebuie să fie în forma stabilită în apendicele la această parte a Codului. Dacă limba folosită nu este spaniola, franceza sau engleza, Guvernul Contractant, dacă consideră oportun, poate include și o traducere într-una din aceste limbi.

17. PERSOANA DESEMNATĂ CU SECURITATEA FACILITĂȚII PORTUARE

Generalități

17.1 În cazurile excepționale, în care persoana desemnată cu securitatea navei are întrebări privind validitatea documentelor de identificare ai celor care încearcă să se imbarce în scopuri oficiale, persoana desemnată cu facilitatea portuară trebuie să asiste.

17.2 Persoana desemnată cu securitatea facilității portuare nu trebuie să fie responsabil pentru confirmarea de rutină a identității celor care încearcă să se imbarce.

În plus, alte ghiduri relevante sunt oferite în secțiunile 15, 16 și 18.

18. INSTRUIREA, ANTRENAMENTELE ȘI EXERCITIILE PRIVIND SECURITATEA FACILITĂȚII PORTUARE

Instruirea

18.1 Persoana desemnată cu securitatea facilității portuare va avea cunoștințe despre și va fi instruit în câteva sau în toate din următoarele, după caz:

- .1 administrarea securității;
- .2 convențiile, codurile și recomandările internaționale relevante;
- .3 legislația și reglementările relevante ale Guvernului;
- .4 responsabilitățile și funcțiile altor organizații de securitate;
- .5 metodologia evaluării securității facilității portuare;
- .6 metodele de cercetare și inspectare ale navei și facilității portuare;
- .7 operațiunile și condițiile navei și portului;
- .8 măsurile de securitate a navei și a facilității portuare;
- .9 pregătirea de urgență și răspunsul, precum și planul de contingență;
- .10 tehnicile de instruire pentru antrenamentul și instruirea privind securitatea, inclusiv măsurile și procedurile de securitate;

- .11 utilizarea informației sensibile legate de securitate și comunicațiile în legătură cu securitatea;
- .12 cunoașterea amenințărilor curente de securitate și a tipurilor acestora;
- .13 recunoașterea și detectarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .14 recunoașterea, pe o bază nediscriminatorie, a caracteristicilor și modelelor comportamentale ale persoanelor care pot amenința securitatea;
- .15 tehnicile folosite pentru a zădărnici măsurile de securitate;
- .16 echipamentul și sistemele de securitate, și limitările lor operaționale;
- .17 metodele de conducere a auditurilor, inspecțiilor, controlului și monitorizării;
- .18 metodele cercetărilor fizice și ale inspecțiilor non-intruzive;
- .19 antrenamentele și exercițiile privind securitatea, inclusiv cele cu navele;
- și
- .20 evaluarea antrenamentelor și exercițiilor.

18.2 Personalul facilității portuare ce are îndatoriri specifice legate de securitate va avea cunoștințe despre și vor fi instruiți în câteva sau în toate din următoarele, după caz:

- .1 cunoașterea amenințărilor curente de securitate și a tipurilor acestora;
- .2 recunoașterea și detectarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .3 recunoașterea caracteristicilor și modelelor comportamentale ale persoanelor care pot amenința securitatea;
- .4 tehnicile folosite pentru a zădărnici măsurile de securitate;
- .5 managementul mulțimii și tehnicile de control;
- .6 comunicațiile legate de securitate;
- .7 operațiunile echipamentului și sistemelor de securitate;
- .8 testarea, calibrarea și întreținerea echipamentului și sistemelor de securitate;
- .9 tehnicile de inspectare, control și monitorizare; și
- 10 metodele de percheziție fizică a persoanelor, a lucrurilor personale, a bagajelor, mărfii și a proviziilor navei;

18.3 Toți ceilalți membri ai personalului facilității portuare trebuie să cunoască și să fie familiarizați cu prevederile relevante ale PSFP, în câteva sau în toate din următoarele, după caz:

- .1 înțelesul și cerințele importante ale diferitelor grade de securitate;
- .2 recunoașterea și detectarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .3 recunoașterea caracteristicilor și modelelor comportamentale ale persoanelor care pot amenința securitatea; și
- .4 tehnicile folosite pentru a zădărnici măsurile de securitate.

Antrenamentele și exercițiile

18.4 Obiectivul antrenamentelor și exercițiilor este să se asigure că personalul facilității portuare are competența în toate sarcinile atribuite de securitate, la toate gradele de securitate, și să identifice orice deficiențe legate de securitate care trebuie abordate.

18.5 Pentru a asigura implementarea eficientă a prevederilor planului de securitate al facilității portuare, antrenamentele trebuie făcute cel puțin o dată la trei luni, dacă circumstanțele specifice nu dictează altfel. Antrenamentele trebuie să testeze elementele individuale ale planului, precum amenințările legate de securitate enumerate în paragraful 15.11

18.6 Tipuri variate de exerciții care pot include participarea ofițerilor însărcinați cu securitatea facilității portuare, în cooperare cu autoritățile relevante ale Guvernelor Contractante, ofițerii însărcinați cu securitatea companiei, sau ofițerii însărcinați cu securitatea navei, dacă sunt disponibili, trebuie desfășurate cel puțin o dată într-un an calendaristic, cu o perioadă nu mai mare de 18 luni între exerciții. Cererile pentru participarea ofițerilor însărcinați cu securitatea companiei sau a ofițerilor însărcinați cu securitatea navei în exercițiile comune trebuie făcute având în vedere securitatea și implicațiile muncii pentru navă. Aceste exerciții trebuie să testeze comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și reacția. Aceste exerciții pot fi:

- .1 la scara completă sau pe viu ;
- .2 simulare la masa de lucru sau seminar; sau
- .3 combinate cu alte exerciții precum reacția în caz de avarie sau alte exerciții ale autorității statului portului.

19. VERIFICAREA ȘI CERTIFICAREA NAVELOR

Nu există ghid suplimentar.

APENDICE LA PARTEA B

APENDICELE 1

Forma Declarației de Securitate între navă și facilitatea portuară⁸

DECLARAȚIA DE SECURITATE

Numele navei	
Portul de înregistrare	
Numărul IMO	
Numele facilității portuare	

Această Declarație de Securitate este valabilă de la până la..... pentru următoarele activități.....

(lista activităților cu detalii relevante)

la următoarele grade de securitate

Gradele de securitate pentru navă	
Gradele de securitate pentru facilitatea portuară	

Facilitatea portuară și nava cad de comun acord în privința următoarelor grade de securitate și responsabilități pentru a asigura conformitatea cu cerințele Părții A din Codul Internațional pentru Securitatea Navelor și a Facilităților Portuare.

	Adăugarea inițialelor OSN și OSFP în aceste coloane indică că activitatea se va face în conformitate cu planul relevant aprobat, de către	
Activitatea	Facilitatea portuară	Nava
Asigurarea executării tuturor sarcinilor legate de securitate		
Monitorizarea zonelor restricționate pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces		
Controlarea accesului în facilitatea portuară		
Controlul accesului la navă		
Monitorizarea facilității portuare, inclusiv a zonelor de acostare și a		

⁸ Aceasta formă a Declarației de Securitate este pentru utilizarea între o navă și o instalație portuară. Dacă Declarația de Securitate trebuie să acopere două nave, acest model trebuie modificat în mod corespunzător

zonelor din jurul navei		
Monitorizarea navei, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Manipularea mărfii		
Livrarea proviziilor la navă		
Manipularea bagajului neînsoțit		
Controlul îmbarcării persoanelor și a proviziilor lor personale		
Asigurarea că, comunicațiile privind securitatea sunt disponibile între navă și facilitatea portuară		

Semnatarii acestui acord certifică, că măsurile de securitate și măsurile atât pentru facilitatea portuară cât și pentru navă în timpul activităților specifice îndeplinesc prevederile capitolului XI-2 și Partea A din acest Cod care vor fi implementate în conformitate cu prevederile deja stipulate în planul aprobat sau măsurile specifice agreeate sau stabilite în anexa atașată.

Data.....la.....
.....

Semnată pentru și în numele	
Facilității portuare	navei

(Semnătura Ofițerului însărcinat cu Securitatea Facilității Portuare)

(Semnătura Comandantului sau Ofițerului însărcinat cu Securitatea Navei)

Numele și funcția persoanei semnatare	
Nume:	Nume:
Funcție:	Funcție:

Detalii privind contactarea <i>(trebuie completate corespunzător)</i> <i>(indică numerele de telefon sau canalele radio sau frecvențele ce trebuie folosite)</i>	
Pentru facilitatea portuară	pentru navă

Facilitatea portuară Comandant

Ofițerul însărcinat cu securitatea facilității portuare
securitatea navei

Ofițerul însărcinat cu

Compania

Ofițerul însărcinat cu Securitatea Companiei

APENDICE 2

Forma de Declarație de Conformitate a unei Facilități Portuare

DECLARAȚIE DE CONFORMITATE A UNEI FACILITĂȚI PORTUARE

(*Sigiliu oficial*)
Numărul declarației

(*Stat*)

Emis conform prevederilor Părții B a

CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI FACILITĂȚILOR PORTUARE (CODUL ISPS)

Guvernul _____
(*numele Statului*)

Numele facilității portuare:.....

Adresa facilității portuare:.....

PRIN ACEASTA AUTENTIFICĂ faptul că respectarea de către facilitatea portuară prevederile capitolului XI-2 și Partea A din Codul internațional pentru securitatea navelor și a facilităților portuare (Codul ISPS) a fost verificată și că această facilitate portuară operează în conformitate cu Planul de securitate al facilității portuare aprobat. Acest plan a fost aprobat pentru următoarele < specificați tipurile de operațiuni, tipurile de navă sau de activități și alte informații relevante > (ștergeți, în funcție de caz):

Navă de pasageri

Navă de pasageri de mare viteză

Navă de mărfuri generale de mare viteză

Vrachier

Tanc petrolier

Tanc chimic

Tanc transportor de gaze lichefiate

Unități de forare mobile de larg

Nave de marfă generală altele decât cele de mai sus

Această Declarație de conformitate valabilă până la....., supusă verificărilor (așa cum se indică în pagina următoare)

Eliberată la
(*locul eliberării declarației*)

Data eliberării

(*Semnătura persoanei corespunzător autorizate ce eliberează
acest document*)

(*Sigiliu sau ștampila autorității emitente, în funcție de caz*)

ATESTATUL VERIFICĂRILOR

Guvernul < introduceți numele Statului > a stabilit că valabilitatea acestei Declarații de conformitate este supusă < introduceți detalii relevante ale verificărilor (de ex. obligatorii anuale sau neprogramate) >

PRIN ACEASTA SE AUTENTIFICĂ că, în timpul verificării desfășurate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 al Codului ISPS, s-a constatat că facilitatea portuară respectă prevederile relevante ale capitolului XI-2 ale Convenției și Partea A din Codul ISPS.

VERIFICAREA 1

Semnătura:.....
(Semnătura oficialității autorizate)

Locul:

Data:

VERIFICAREA 2

Semnătura:.....
(Semnătura oficialității autorizate)

Locul:

Data:

VERIFICAREA 3

Semnătura:.....
(Semnătura oficialității autorizate)

Locul:

Data:

VERIFICAREA 4

Semnătura:.....
(Semnătura oficialității autorizate)

Locul:

Data: