

32004R0725

**REGULAMENTUL (CE) nr. 725/2004 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI****din 31 martie 2004****privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat<sup>2</sup>,

întrucât:

- (1) Actele ilegale intenționate și în special terorismul sunt unele dintre cele mai grave amenințări la adresa idealurilor democrației și libertății și a valorilor păcii, care constituie însăși esența Uniunii Europene.
- (2) Este necesar să fie asigurată în permanență securitatea transporturilor maritime ale Comunității Europene și a cetățenilor care utilizează acest tip de transport, precum și a mediului, în fața amenințării pe care o reprezintă actele ilegale intenționate, precum actele de terorism, actele de piraterie sau alte acte de acest tip.
- (3) În cadrul transportului de mărfuri ce conțin substanțe deosebit de periculoase – de exemplu substanțe chimice și radioactive - pericolele prezentate de actele ilegale intenționate pot avea consecințe foarte grave pentru cetățenii și pentru mediul Uniunii.
- (4) Conferința diplomatică a Organizației Maritime Internaționale (OMI) a adoptat la 12 decembrie 2002 modificări la Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974 (Convenția SOLAS), precum și un Cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Codul ISPS). Aceste instrumente sunt menite să consolideze securitatea navelor utilizate în comerțul internațional și a instalațiilor portuare aferente și cuprind dispoziții obligatorii, fiind necesar să fie precizat domeniul de aplicare al unora dintre acestea în Comunitate, precum și recomandări, dintre care unele ar trebui să devină obligatorii în cadrul Comunității.
- (5) Fără a aduce atingere normelor statelor membre în domeniul securității naționale și măsurilor care pot fi luate în temeiul titlului VI din Tratatul privind Uniunea Europeană, este necesar ca obiectivul privind securitatea descris la motivul 2 să fie realizat prin adoptarea de măsuri corespunzătoare în domeniul politicii transporturilor maritime, stabilindu-se norme comune pentru interpretarea, punerea în aplicare și monitorizarea, în cadrul Comunității, a dispozițiilor adoptate de Conferința diplomatică a Organizației Maritime Internaționale (OMI) la data de 12 decembrie 2002. Este necesar să i se confere Comisiei competențe executive pentru a adopta măsurile de aplicare detaliate.
- (6) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.
- (7) Ar trebui consolidată nu numai securitatea navelor utilizate în traficul maritim internațional și a instalațiilor portuare care le deservește, ci și a navelor care efectuează transporturi naționale în cadrul Comunității și a instalațiilor portuare aferente acestora, în special a navelor de pasageri, având în vedere numărul de vieți umane expuse riscului prin acest tip de transport.

---

<sup>1</sup> JO C 32, 5.2.2004, p. 21.

<sup>2</sup> Avizul Parlamentului European din 19 noiembrie 2003 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 22 martie 2004.

- (8) Partea B din Codul ISPS cuprinde anumite recomandări a căror aplicare ar trebui să devină obligatorie în cadrul Comunității pentru a asigura efectuarea unui progres constant spre atingerea obiectivului de securitate descris la motivul 2.
- (9) Pentru a contribui la atingerea obiectivului recunoscut și necesar de promovare a traficului maritim intracomunitar de mică distanță, este necesar să li se ceară statelor membre, conform regulii 11 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, să încheie acorduri cu privire la măsurile de securitate pentru traficul maritim intracomunitar regulat pe rute fixe care utilizează anumite instalații portuare, fără a compromite prin aceasta atingerea nivelului general de securitate urmărit.
- (10) În cazul instalațiilor portuare situate în porturi care deserveșc doar ocazional traficul maritim internațional, aplicarea permanentă a ansamblului normelor de securitate prevăzute în prezentul regulament ar putea fi o măsură disproporționată. Statele membre ar trebui să stabilească, în vederea evaluărilor securității pe care le vor întreprinde, care sunt porturile vizate și care sunt măsurile alternative care pot asigura un nivel de protecție adecvat.
- (11) Respectarea normelor de securitate ar trebui să facă obiectul unui control vigilent din partea statelor în ceea ce privește navele, indiferent de origine, care doresc să intre într-un port al Comunității. Este necesar ca statele membre în cauză să desemneze o „autoritate de securitate maritimă competentă” însărcinată să coordoneze, să pună în aplicare și să monitorizeze aplicarea măsurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament în ceea ce privește navele și instalațiile portuare. Această autoritate ar trebui să îi solicite fiecărei nave care dorește să intre în port să furnizeze în prealabil informații cu privire la certificatul internațional de securitate al acesteia și la nivelele de securitate la care operează și la care a operat anterior, precum și orice altă informație practică privind securitatea.
- (12) Este necesar ca statele membre să fie autorizate să acorde scutiri de la solicitarea sistematică de a furniza informațiile menționate la motivul 11 pentru serviciile regulate de transport maritim intracomunitare sau naționale, sub rezerva ca aceste informații să poată fi furnizate în orice moment de către compania care operează serviciile respective, la cererea autorităților competente ale statelor membre.
- (13) Controalele de securitate din port pot fi efectuate de către autoritățile de securitate maritimă competente ale statelor membre, dar și, în ceea ce privește certificatul internațional de securitate, de către inspectori acționând în cadrul controlului statului de port, astfel cum este prevăzut în Directiva nr. 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind punerea în aplicare, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare sau în apele care intră sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor (controlul statului de port)<sup>3</sup>. Este necesar ca autoritățile implicate să acționeze complementar, în cazul în care acestea sunt diferite.
- (14) Având în vedere numărul părților implicate în punerea în aplicare a măsurilor de securitate, este necesar ca fiecare stat membru să desemneze o singură autoritate competentă, însărcinată să coordoneze și să monitorizeze, la nivel național, aplicarea măsurilor de securitate pentru transportul maritim. Statele membre ar trebui să instituie mijloacele necesare și un plan național de punere în aplicare a prezentului regulament, pentru a realiza obiectivul de securitate prevăzut la motivul 2, în special prin stabilirea unui calendar pentru punerea în aplicare în mod anticipat a anumitor măsuri, în conformitate cu rezoluția 6 adoptată la 12 decembrie 2002 de către Conferința diplomatică a OMI. Este necesar ca eficiența controalelor privind punerea în aplicare a fiecărui sistem național să facă obiectul unor inspecții supervizate de către Comisie.
- (15) Aplicarea eficientă și unitară a măsurilor adoptate conform acestei politici ridică întrebări importante cu privire la finanțarea ei. Finanțarea anumitor măsuri de securitate suplimentare nu trebuie să ducă la denaturări ale concurenței. În acest scop, Comisia ar trebui să efectueze de îndată un studiu (referitor în special la modul de repartizare a finanțării între autoritățile publice și operatori, fără a aduce atingere distribuției competențelor între statele membre și Comunitatea Europeană) și să înainteze Parlamentului European și Consiliului rezultatele acestuia și, după caz, eventuale propuneri.

---

<sup>3</sup> JO L 157, 7.7.1995, p. 1, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 324, 29.11.2002, p. 53).

- (16) Este necesar să se adopte măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor executive conferite Comisiei<sup>4</sup>. Este necesar să se definească o procedură de adaptare a prezentului regulament, ținând seama de experiența dobândită, pentru ca alte dispoziții din partea B din Codul ISPS care nu au fost inițial obligatorii să devină obligatorii în conformitate cu prezentul regulament.
- (17) Având în vedere că obiectivele prezentului regulament, respectiv instituirea și punerea în aplicare a măsurilor adecvate în domeniul politicii transportului maritim, nu pot fi îndeplinite în mod satisfăcător de către statele membre și pot, prin urmare, dată fiind dimensiunea europeană a prezentului regulament, să fie realizate mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit prin articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut în articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective,

#### ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

##### *Articolul 1*

##### **Obiective**

- (1) Principalul obiectiv al prezentului regulament îl reprezintă instituirea și punerea în aplicare a unor măsuri comunitare care vizează consolidarea securității navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național și a instalațiilor portuare aferente acestora, în fața amenințărilor reprezentate de actele ilegale intenționate.
- (2) Regulamentul vizează, în afară de aceasta, să furnizeze o bază pentru armonizarea interpretării și punerii în aplicare, precum și un control la nivel comunitar ale măsurilor speciale pentru întărirea securității maritime adoptate de către Conferința diplomatică a OMI la 12 decembrie 2002, care a modificat Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974 (Convenția SOLAS) și a instituit Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Codul ISPS).

##### *Articolul 2*

##### **Definiții**

În sensul prezentului regulament:

- 1) „măsuri speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS” înseamnă modificările, prevăzute în anexa I la prezentul regulament, prin care se inserează un nou capitol XI-2 în anexa la Convenția SOLAS a OMI, în versiunea sa actualizată,
- 2) „Cod ISPS” înseamnă Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare al OMI, în versiunea sa actualizată,
- 3) „partea A din Codul ISPS” înseamnă preambulul și cerințele obligatorii care alcătuiesc partea A din Codul ISPS, prevăzute în anexa II la prezentul regulament, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, în versiunea sa actualizată,
- 4) „partea B din Codul ISPS” înseamnă recomandările care alcătuiesc partea B din Codul ISPS, prevăzute în anexa III la prezentul regulament, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, modificată, și ale părții A din Codul ISPS, în versiunea sa actualizată,
- 5) „securitate maritimă” înseamnă combinarea măsurilor preventive menite să protejeze transportul maritim și instalațiile portuare în fața amenințării reprezentate de actele ilegale intenționate,
- 6) „punct de contact pentru securitatea maritimă” înseamnă organism desemnat de către fiecare stat membru pentru a servi drept punct de contact pentru Comisie și pentru celelalte state membre pentru punerea în

---

<sup>4</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

aplicare, urmărirea și furnizarea de informații privind aplicarea măsurilor de securitate maritimă prevăzute de prezentul regulament,

- 7) „autoritate competentă pentru securitatea maritimă” înseamnă o autoritate desemnată de către un stat membru pentru a coordona, pune în aplicare și supraveghea aplicarea măsurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament cu privire la nave și/sau la una sau mai multe instalații portuare. Competențele acestei autorități pot varia, în funcție de sarcinile care îi sunt atribuite,
- 8) „trafic maritim internațional” înseamnă orice legătură pe mare efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru și o instalație portuară situată în afara aceluiași stat membru sau invers,
- 9) „trafic maritim național” înseamnă orice legătură efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru și aceeași instalație portuară sau o altă instalație portuară a aceluiași stat membru,
- 10) „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări pe apă organizate de așa manieră încât să asigure legătura între două sau mai multe instalații portuare:
  - (a) fie în conformitate cu un orar public;
  - (b) fie cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică identificabilă,
- 11) „instalație portuară” înseamnă o locație în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare a acestora dinspre mare, după caz,
- 12) „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este afectată în mod direct și imediat de activități care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă,
- 13) „act ilegal intenționat” înseamnă un act intenționat care, dată fiind natura sa sau contextul în care se produce, poate aduce atingere navelor utilizate atât în traficul maritim internațional, cât și în cel național, precum și pasagerilor ori încărcăturii acestora și instalațiilor portuare aferente.

### *Articolul 3*

#### **Măsuri comune și domeniu de aplicare**

- (1) În ceea ce privește transportul maritim internațional, statele membre pun în aplicare integral, până la 1 iulie 2004, măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute în Convenția SOLAS și în partea A din Codul ISPS, în condițiile și pentru navele, companiile și instalațiile portuare menționate în textele respective.
- (2) În ceea ce privește transportul maritim național, statele membre pun în aplicare, până la 1 iulie 2005, măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute în Convenția SOLAS și în partea A din Codul ISPS pentru navele de pasageri de clasa A, în sensul articolului 4 din Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri<sup>5</sup>, precum și pentru companiile acestora, astfel cum sunt acestea definite în regula IX-1 din Convenția SOLAS, și pentru instalațiile portuare care le deservesc.
- (3) Statele membre decid, în urma unei evaluări obligatorii a riscurilor și a securității, în ce măsură aplică, până la 1 iulie 2007, dispozițiile prezentului regulament diferitelor categorii de nave care furnizează servicii naționale altele decât cele prevăzute la alineatul (2), companiilor care le exploatează și instalațiilor portuare care le deservesc. Nivelul general de securitate nu ar trebui compromis printr-o astfel de decizie.

Statele membre notifică aceste decizii Comisiei în momentul adoptării lor, precum și revizuirile periodice care trebuie să aibă loc la un interval de cel mult cinci ani.

- (4) La punerea în aplicare a dispozițiilor ce decurg din alineatele (1), (2) și (3), statele membre țin seama în totalitate de recomandările cuprinse în partea B din Codul ISPS.
- (5) Statele membre se conformează următoarelor dispoziții cuprinse în partea B din Codul ISPS, ca și cum ar fi obligatorii:

<sup>5</sup> JO L 144, 15.5.1998, p. 1, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2003/75/CE a Comisiei (JO L 190, 30.7.2003, p. 6).

- 1.12 (revizuirea planurilor de securitate ale navei),
- 1.16 (evaluarea securității instalațiilor portuare),
- 4.1 (protecția confidențialității planurilor și a evaluărilor securității),
- 4.4 (organisme de securitate recunoscute),
- 4.5 (competențele minime ale organismelor de securitate recunoscute),
- 4.8 (stabilirea nivelului de securitate),
- 4.14, 4.15, 4.16 (puncte de contact și informații privind planurile de securitate ale instalațiilor portuare),
- 4.18 (documente de identificare),
- 4.24 (aplicarea de către nave a măsurilor de securitate preconizate de către statul în ale cărui ape teritoriale navighează),
- 4.28 (numărul de membri ai echipajului navelor),
- 4.41 (comunicarea informațiilor în cazul în care nava este expulzată dintr-un port sau i se refuză intrarea într-un port),
- 4.45 (navele dintr-un stat care nu este parte la convenție),
- 6.1 (obligația companiei de a furniza comandantului informații cu privire la operatorii navei),
- 8.3 - 8.10 (standardele minime privind evaluarea securității navei),
- 9.2 (standardele minime privind planul de securitate al navei),
- 9.4 (independența organismelor de securitate recunoscute),
- 13.6 și 13.7 (frecvența exercițiilor și antrenamentelor de securitate pentru echipajele și pentru funcționarii de securitate ai companiilor și navelor),
- 15.3 și 15.4 (standardele minime privind evaluarea securității instalației portuare),
- 16.3 și 16.8 (standardele minime privind planul de securitate al instalației portuare),
- 18.5 și 18.6 (frecvența exercițiilor și antrenamentelor de securitate în cadrul instalațiilor portuare și pentru funcționarii de securitate ai instalațiilor portuare).

(6) Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 15.4 din partea A din Codul ISPS, revizuirea periodică a evaluărilor securității instalațiilor portuare, prevăzută la punctul 1.16 din partea B din Codul ISPS, se efectuează cel târziu în termen de cinci ani de la efectuarea evaluărilor sau de la ultima revizie a acestora.

(7) Prezentul regulament nu se aplică navelor de război și navelor de transport trupe, cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor din lemn construite primitiv, navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale.

(8) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (2) și (3), statele membre se asigură, la aprobarea planurilor de securitate ale navelor și ale planurilor de securitate ale instalațiilor portuare, că planurile respective conțin dispoziții adecvate pentru a garanta că securitatea navelor cărora li se aplică prezentul regulament nu este compromisă de o navă oarecare, de o interfață navă/port sau de o activitate desfășurată între nave care implică nave care nu fac obiectul prezentului regulament.

#### Articolul 4

##### Comunicarea informațiilor

- (1) Fiecare stat membru comunică OMI, Comisiei și celorlalte state membre informațiile solicitate în conformitate cu regula 13 (comunicarea informațiilor) cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS.
- (2) Fiecare stat membru furnizează Comisiei și celorlalte state membre datele de contact ale persoanelor de contact oficiale menționate la punctul 4.16 din partea B din Codul ISPS, precum și informațiile prevăzute la punctul 4.41 din partea B din Codul ISPS, în cazul expulzării unei nave dintr-un port comunitar sau în cazul în care i se refuză intrarea în acesta.
- (3) Fiecare stat membru alcătuiește lista instalațiilor portuare avute în vedere, pe baza evaluărilor securității instalațiilor portuare efectuate, și stabilește domeniul de aplicare al măsurilor adoptate pentru punerea în aplicare a dispozițiilor punctului 2 din regula 2 (privind măsura în care dispozițiile se aplică instalațiilor portuare care deserveșc doar ocazional călătorii maritime internaționale) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS.

Fiecare stat membru comunică lista respectivă celorlalte state membre și Comisiei până la 1 iulie 2004 . Comisiei și oricărui stat membru în cauză li se furnizează de asemenea date adecvate privind măsurile adoptate.

#### Articolul 5

##### Acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate și aranjamente echivalente în materie de securitate

- (1) În sensul prezentului regulament, regula 11 (acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS se poate aplica și transporturilor maritime intracomunitare regulate pe rute fixe și utilizând instalații portuare asociate.
- (2) În acest scop, statele membre pot încheia între ele, fiecare acționând în nume propriu, acordurile bilaterale sau multilaterale prevăzute de regula SOLAS menționată. Statele membre pot, în special, lua în considerare astfel de acorduri în vederea promovării transportului maritim intracomunitar de mică distanță.

Statele membre în cauză notifică aceste acorduri Comisiei și furnizează date adecvate cu privire la măsurile adoptate, astfel încât Comisia să poată analiza dacă aceste acorduri compromit sau nu nivelul de securitate al altor nave sau instalații portuare care nu fac obiectul acordurilor respective. Detaliile cu privire la măsurile care au legătură directă cu securitatea națională a statului respectiv, după caz, pot fi omise din notificarea adresată Comisiei.

Comisia analizează dacă aceste acorduri asigură un nivel de protecție adecvat, în special cu privire la cerințele punctului 2 din regula 11 SOLAS menționată anterior, și dacă sunt în conformitate cu dreptul comunitar și cu buna funcționare a pieței interne. În cazul în care acordurile nu îndeplinesc aceste criterii, Comisia adoptă, în termen de patru luni, o decizie în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11 alineatul (3); în astfel de cazuri, statele membre în cauză revocă sau adaptează corespunzător acordurile respective.

- (3) Revizuirea periodică a acordurilor, prevăzută la punctul 4 din regula 11 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime, trebuie să aibă loc la intervale de cel mult cinci ani.
- (4) Statele membre pot adopta, pentru transportul maritim național și pentru instalațiile portuare menționate la articolului 3 alineatele (2) și (3) din prezentul regulament, aranjamente în materie de securitate echivalente celor prevăzute la regula 12 (aranjamente de securitate echivalente) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, cu condiția ca aceste aranjamente în materie de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele specificate în capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și ca dispozițiile obligatorii corespunzătoare din Codul ISPS.

Statul membru în cauză comunică date adecvate privind aceste aranjamente Comisiei, de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult cinci ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire.

Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei prevăzute prin și în conformitate cu articolul 9 alineatele (4), (5) și (6) din prezentul regulament.

#### *Articolul 6*

##### **Furnizarea de informații în materie de securitate înaintea intrării într-un port al unui stat membru**

(1) Atunci când o navă care face obiectul cerințelor măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS sau de cele din articolul 3 din prezentul regulament își anunță intenția de a intra într-un port al unui stat membru, autoritatea competentă pentru securitate maritimă a statului membru respectiv solicită furnizarea informațiilor prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 (nave care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS. Autoritatea în cauză analizează, dacă este necesar, informațiile furnizate și aplică, după caz, procedura prevăzută la punctul 2 din regula SOLAS menționată.

(2) Informațiile menționate la alineatul (1) se furnizează:

- a) fie cu cel puțin 24 de ore înainte,
- b) fie cel târziu în momentul în care nava iese din portul anterior, în cazul în care durata călătoriei este mai mică de 24 de ore,
- c) fie, în cazul în care portul de escală este necunoscut sau în cazul în care acesta este schimbat în cursul călătoriei, de îndată ce se stabilește care este portul de escală.

(3) Se păstrează un raport cu privire la procedura utilizată în cazul fiecărei nave care a fost implicată într-un incident de securitate, astfel cum este acesta definit la punctul 1.13 din regula 1 (definiții) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS.

#### *Articolul 7*

##### **Exceptarea de la obligația de furnizare a informațiilor în materie de securitate înaintea intrării într-un port**

(1) Statele membre pot excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între instalații portuare situate pe teritoriul lor de la obligativitatea îndeplinirii cerinței prevăzute la articolul 6, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (a) compania care operează serviciile regulate menționate anterior alcătuiește și actualizează o listă a navelor în cauză și o trimite autorității pentru securitate maritimă competente a portului respectiv,
- (b) pentru fiecare călătorie efectuată, informațiile prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS sunt puse la dispoziția autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia. Compania trebuie să instituie un sistem intern care să garanteze că informațiile respective pot fi transmise autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia, fără întârziere, 24 de ore din 24.

(2) Atunci când există servicii regulate de transport maritim internațional între două sau mai multe state membre, fiecare din statele membre în cauză poate solicita celorlalte state membre acordarea exceptării menționate mai sus pentru serviciul respectiv, în conformitate cu condițiile prevăzute la alineatul (1).

(3) Statele membre verifică periodic dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatele (1) și (2). În cazul în care cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, statele membre retrag imediat privilegiul exceptării menționate mai sus pentru compania în cauză.

(4) Statele membre alcătuiesc o listă de companii și de nave exceptate în conformitate cu prezentul articol și actualizează această listă. Ele comunică lista și actualizările Comisiei și oricărui stat membru interesat.

(5) Fără a duce atingere dispozițiilor alineatelor (1) și (2), un stat membru poate, din motive de securitate și după caz, solicita furnizarea informațiilor prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS înainte de intrarea într-un port.

## Articolul 8

### Controale de securitate în porturile unui stat membru

(1) Verificarea certificatului, astfel cum este aceasta definită la punctul 1.1 din regula 9 (controlul navelor în port) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, se efectuează în port fie de către autoritatea competentă pentru securitate maritimă definită la articolul 7 alineatul (7) din prezentul regulament, fie de către inspectorii menționați la articolul 2 alineatul (5) din Directiva 95/21/CE.

(2) În cazul în care agentul care efectuează verificarea certificatului prevăzut la alineatul (1) are motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele specificate de măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS sau de Codul ISPS, dar nu face parte dintr-o autoritate care, în statul membru respectiv, este însărcinată cu aplicarea măsurilor prevăzute la punctele 1.2 și 1.3 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, anunță imediat autoritatea respectivă cu privire la aceasta.

## Articolul 9

### Punerea în aplicare și controlul conformității

(1) Statele membre îndeplinesc sarcinile administrative și de control cerute de dispozițiile măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS. Acestea se asigură că toate mijloacele necesare sunt alocate și furnizate efectiv pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului regulament.

(2) Statele membre desemnează un punct de contact pentru securitatea maritimă până la 1 iulie 2004.

(3) Fiecare stat membru adoptă un program național de punere în aplicare a prezentului regulament.

(4) La șase luni de la data aplicării măsurilor pertinente prevăzute la articolul 3, Comisia, în cooperare cu punctul de contact menționat la alineatul (2), începe să efectueze inspecții, inclusiv inspecții pe un eșantion adecvat de instalații portuare și de companii în cauză, pentru a verifica punerea în aplicare a prezentului regulament de către statele membre. Aceste inspecții iau în considerare datele furnizate de către punctul de contact menționat la alineatul (2), inclusiv rapoartele de verificare. Procedurile de desfășurare a acestor inspecții se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11 alineatul (2).

(5) Funcționarii însărcinați de către Comisie cu efectuarea acestor inspecții în conformitate cu alineatul (4) prezintă, înainte de a își îndeplini sarcinile, o autorizație scrisă eliberată de către Comisie și în care se specifică tipul și scopul inspecției, precum și data la care este programată începerea ei. Comisia informează în timp util, înaintea începerii inspecțiilor, statele membre în care urmează să se efectueze inspecțiile.

Statul membru în cauză se supune acestor inspecții și se asigură că și organismele sau persoanele în cauză se supun inspecțiilor.

(6) Comisia comunică rapoartele de inspecție statului membru în cauză, care în trei luni de la primirea lor furnizează detalii adecvate cu privire la măsurile adoptate pentru remedierea oricăror eventuale neajunsuri, în termen de trei luni de la primirea raportului. Raportul și lista de măsuri adoptate trebuie comunicate comitetului menționat la articolul 11 alineatul (1).

## Articolul 10

### Integrarea modificărilor aduse instrumentelor internaționale

(1) Instrumentele internaționale aplicabile menționate la articolul 2, aplicate în conformitate cu articolul 3 alineatul (1), sunt cele care sunt în vigoare și includ cele mai recente modificări care le-au fost aduse, cu excepția modificărilor excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament și care decurg din procedura de verificare a conformității prevăzută la alineatul (5).

(2) Integrarea modificărilor aduse instrumentelor internaționale prevăzute la articolul 2 cu privire la navele care operează servicii naționale și la instalațiile portuare care le deservesc, cărora li se aplică prezentul regulament, în măsura în care constituie o actualizare de natură tehnică a dispozițiilor Convenției SOLAS și ale Codului ISPS, se decide în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11 alineatul (2). Procedura de verificare a conformității prevăzută la alineatul (5) nu se aplică în aceste cazuri.

(3) În conformitate cu procedura menționată la articolul 11 alineatul (2), se pot adopta dispoziții pentru a defini proceduri armonizate în vederea aplicării dispozițiilor obligatorii din Codul ISPS, fără a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament.

(4) În sensul prezentului regulament și pentru a reduce riscurile de conflict între legislația maritimă a Comunității și instrumentele internaționale, statele membre și Comisia cooperează, prin intermediul unor întâlniri de coordonare și/sau prin alte mijloace adecvate, pentru a adopta, după caz, o poziție comună sau o abordare comună în cadrul forurilor internaționale competente.

(5) Se instituie o procedură de control al conformității pentru a exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament orice modificare adusă unui instrument internațional numai în cazurile în care, pe baza unei evaluări a Comisiei, există un risc vizibil ca această modificare să micșoreze standardul de securitate maritimă sau să fie incompatibilă cu legislația comunitară.

Procedura de control al conformității nu poate fi pusă în aplicare decât pentru a aduce modificări prezentului regulament în domeniile care fac în mod expres obiectul procedurii prevăzute la articolul 11 alineatul (2) și strict în cadrul exercitării competențelor executive conferite Comisiei.

(6) În situațiile prevăzute la alineatul (5), procedura de control al conformității se inițiază de către Comisie, care, după caz, poate acționa la cererea unui stat membru.

Comisia înaintează comitetului înființat prin articolul 11 alineatul (1), fără întârziere, după adoptarea unei modificări aduse unui instrument internațional, o propunere de măsuri care vizează excluderea modificării în cauză din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Procedura de verificare a conformității care include, după caz, procedurile prevăzute la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE, se încheie cu cel puțin o lună înaintea expirării perioadei prevăzute la nivel internațional pentru acceptarea tacită a modificării respective sau la data prevăzută pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări.

(7) În cazul riscului prevăzut în primul paragraf din alineatul (5), statele membre, pe durata procedurii de control al conformității, nu iau nici o inițiativă care să vizeze integrarea modificării în cauză în legislația internă sau aplicarea modificărilor aduse instrumentului internațional respectiv.

(8) Toate modificările pertinente aduse instrumentelor internaționale integrate în legislația maritimă a Comunității, în conformitate cu alineatele (5) și (6), se publică, cu titlu informativ, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

#### *Articolul 11*

#### **Procedura comitologică**

(1) Comisia este sprijinită de un comitet.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 6 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada menționată la articolul 6 literele (b) și (c) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună.

(4) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

*Articolul 12***Confidențialitatea**

La aplicarea prezentului regulament, Comisia, în conformitate cu dispozițiile Deciziei 2001/844/CE/CECO/Euratom a Comisiei din 29 noiembrie 2001 de modificare a regulamentului intern<sup>6</sup>, adoptă măsuri adecvate pentru protecția informațiilor supuse cerințelor de confidențialitate la care are acces sau care îi sunt comunicate de către statele membre.

Statele membre adoptă măsuri echivalente în conformitate cu legislația internă în domeniu.

Personalul însărcinat cu efectuarea inspecțiilor de securitate sau cu operarea informațiilor confidențiale privind prezentul regulament trebuie supus unei evaluări adecvate a nivelului său în materie de securitate de către statul membru al cărui cetățean este.

*Articolul 13***Difuzarea informațiilor**

(1) Fără a aduce atingere dreptului de acces public la documente prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei<sup>7</sup>, rapoartele de inspecție și răspunsurile statelor membre prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatele (2) și (4) și la articolul 9 alineatul (6) sunt confidențiale și nu se publică. La aceste documente au acces numai autoritățile competente, care le comunică numai părților interesate și numai în măsura în care acestea trebuie să le cunoască, în conformitate cu normele aplicabile prevăzute de legislația internă privind difuzarea de informații sensibile.

(2) Statele membre acordă, în măsura posibilului și în conformitate cu legislația internă aplicabilă, tratament confidențial informațiilor provenite din rapoartele de inspecție și din răspunsurile statelor membre, atunci când aceste informații privesc alte state membre.

(3) În cazul în care nu este clar dacă rapoartele de inspecție și răspunsurile trebuie sau nu dezvăluite, statele membre sau Comisia consultă statul membru în cauză.

*Articolul 14***Sancțiuni**

Statele membre se asigură că se adoptă sancțiuni eficiente, proporționale și descurajatoare pentru cazurile de încălcare a dispozițiilor prezentului regulament.

*Articolul 15***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la 1 iulie 2004, cu excepția dispozițiilor articolului 3 alineatele (2) și (3) și ale articolului 9 alineatul (4), care intră în vigoare și se aplică de la datele prevăzute în respectivele articole.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasburg, 31 martie 2004.

*Pentru Parlamentul European*

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

*Președintele*

P. COX

D. ROCHE

<sup>6</sup> JO L 317, 3.12.2001, p. 1.

<sup>7</sup> JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

## ANEXA I

**MODIFICĂRI ALE ANEXEI LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PRIVIND SIGURANȚA VIETII  
PE MARE DIN 1974, MODIFICATĂ**

## „CAPITOLUL XI-2

**MĂSURI SPECIALE DE CONSOLIDARE A SECURITĂȚII MARITIME**

## Regula 1

**Definiții**

În sensul prezentului capitol, cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel:

- .1 Vrachier înseamnă un vrachier astfel cum este definit la regula IX/1.6
- .2 Tanc pentru produse chimice înseamnă un tanc pentru produse chimice astfel cum este definit la regula VII/8.2.
- .3 Transportator de gaz înseamnă un transportator de gaz astfel cum este definit la regula VII/11.2.
- .4 Ambarcațiune de mare viteză înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită la regula X/1.2
- .5 Utilaj mobil de foraj în larg înseamnă un utilaj mobil de foraj în larg cu propulsie mecanică, astfel cum este definit la regula IX/1, care nu este staționar.
- .6 Petrolier înseamnă un petrolier astfel cum este definit la regula II-1/2.12.
- .7 Companie înseamnă o companie astfel cum este definită la regula IX/1.
- .8 Interfață navă/port înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este în mod direct și imediat afectată de activitățile care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă.
- .9 Instalație portuară înseamnă un amplasament, astfel cum este stabilit de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată, în care are loc interfața navă/port. Aceasta include zone precum locul de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare dinspre mare, după caz.
- .10 Activitate între nave înseamnă orice activitate care nu depinde de o instalație portuară și care implică un transfer de mărfuri sau de persoane de la o navă la alta.
- .11 Autoritate desemnată înseamnă organismul (sau organismele) sau administrația (sau administrațiile) însărcinată(însărcinate) de către guvernul contractant cu punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului capitol în ceea ce privește securitatea instalațiilor portuare și a interfeței navă/port, din punctul de vedere al instalației portuare.
- .12 Cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Cod ISPS) înseamnă Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare și astfel cum va putea fi modificat de către Organizație, cu următoarele condiții:
  - .1 modificările la partea A din Cod să fie adoptate, să intre în vigoare și să producă efecte în conformitate cu articolul VIII din prezenta Convenție privind procedurile de modificare aplicabile anexei, cu excepția capitolului 1;
  - .2 modificările la partea B din Cod să fie adoptate de către Comitetul privind siguranța maritimă în conformitate cu regulamentul său de procedură.

- .13 Incident de securitate înseamnă orice act suspect sau orice circumstanță suspectă care amenință securitatea unei nave, inclusiv a unui utilaj mobil de foraj în larg și a unei ambarcațiuni de mare viteză, sau a unei instalații portuare sau a unei interfețe navă/port sau a unei activități între nave.
- .14 Nivel de securitate înseamnă calificarea gradului de risc de producere a unui incident sau a unei tentative de incident de securitate.
- .15 Declarație de securitate înseamnă un acord încheiat între o navă și o instalație portuară sau cu o altă navă cu care are interfață, în care se specifică măsurile de securitate pe care le va pune în aplicare fiecare parte.
- .16 Organism de securitate recunoscut înseamnă un organism care are expertiza adecvată în materie de securitate și un nivel adecvat de cunoștințe despre operațiunile desfășurate de nave și despre operațiunile portuare, care este autorizată să efectueze o activitate de evaluare, de control, de aprobare sau de certificare, conform cerințelor prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.
- (2) În cazul în care este utilizat în regulile 3 - 13, termenul „navă” include unitățile mobile de foraj în larg și ambarcațiunile de mare viteză.
- (3) În cazul în care este utilizată în prezentul capitol, expresia „toate navele” înseamnă toate navele care fac obiectul prezentului capitol.
- (4) În cazul în care este utilizată în regulile 3, 4, 7, 10, 11, 12 și 13, expresia „guvern contractant” cuprinde o trimitere la „autoritatea desemnată”.

## Regula 2

### Aplicare

- 1 Prezentul capitol se aplică:
- .1 următoarelor tipuri de nave care efectuează călătoriile internaționale:
- .1.1 navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri;
- .1.2 cargoboturile, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500;
- .1.3 unitățile mobile de foraj în larg;
- .2 instalațiilor portuare care deservește astfel de nave care efectuează călătoriile internaționale.
- 2 Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 1.2, guvernele contractante trebuie să decidă măsura în care prezentul capitol și secțiunile corespunzătoare din partea A din Codul ISPS se aplică instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor care, deși sunt utilizate în principal de nave care nu efectuează călătorii internaționale, trebuie uneori să deservească nave care sosesc sau pleacă într-o astfel de călătorie.
- 2.1. Guvernele contractante trebuie să își bazeze deciziile pe care le iau în conformitate cu punctul 2 pe o evaluare a securității instalațiilor portuare, efectuată în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.
- 2.2. Nici o decizie adoptată de către un guvern contractant în conformitate cu punctul 2 nu trebuie să compromită nivelul de securitate care trebuie atins în temeiul dispozițiilor prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.
- 3 Prezentul capitol nu se aplică navelor de război sau navelor de război auxiliare și nici altor tipuri de nave aflate în proprietatea sau în folosința unui guvern contractant și utilizate strict pentru servicii publice fără caracter comercial.
- 4 Nici o dispoziție din prezentul capitol nu aduce atingere drepturilor sau obligațiilor pe care le au statele conform dreptului internațional.

## Regula 3

**Obligațiile guvernelor contractante în materie de securitate**

- 1 Administrațiile trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate navelor autorizate să își arboreze pavilionul. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate trebuie actualizate atunci când circumstanțele o cer.
- 2 Guvernele contractante trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor, precum și navelor, înainte de intrarea acestora într-un port sau în timp ce se află într-un port situat pe teritoriul lor. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate trebuie actualizate atunci când circumstanțele o cer.

## Regula 4

**Cerințe aplicabile companiilor și navelor**

- 1 Companiile trebuie să îndeplinească cerințele pertinente ale prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.
- 2 Navele trebuie să îndeplinească cerințele pertinente ale prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS, iar respectarea acestor cerințe trebuie verificată și certificată în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.
- 3 Înainte de intrarea într-un port sau în timpul staționării într-un port de pe teritoriul unui guvern contractant, o navă trebuie să îndeplinească cerințele privind nivelul de securitate stabilit de către acest guvern contractant, în cazul în care acest nivel de securitate este mai mare decât cel stabilit de către Administrație pentru nava în cauză.
- 4 Navele trebuie să ia, fără întârzieri nejustificate, măsurile necesare cu privire la orice creștere a nivelului de securitate.
- 5 În cazul în care o navă nu îndeplinește cerințele ale prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS sau în cazul în care nu poate îndeplini cerințele privind nivelul de securitate stabilit de Administrație sau de un alt guvern contractant și aplicabil navei respective, nava trebuie să notifice acest lucru autorității competente corespunzătoare înainte de a începe orice fel de activitate de interfață navă/port sau înainte de a intra în port, în funcție de evenimentul care are loc primul.

## Regula 5

**Responsabilitatea specifică a companiilor**

Compania trebuie să se asigure că, în orice moment, comandantul are la dispoziție la bordul navei informațiile care le permit funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul contractant să stabilească:

- .1 persoana însărcinată cu desemnarea membrilor echipajului sau a altor persoane angajate sau care lucrează la bordul navei, indiferent în ce calitate, în legătură cu activitățile navei în cauză;
- .2 persoana însărcinată să decidă utilizarea navei;
- .3 în cazul în care nava este utilizată în conformitate cu unul sau mai multe contracte de navlosire, care sunt părțile contractului sau contractelor.

## Regula 6

**Sistemul de alertă de securitate a navei**

- 1 Toate navele trebuie să fie dotate cu un sistem de alertă de securitate al navei, după cum urmează:
  - .1 navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată;

- .2 navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la prima verificare a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;
  - .3 petrolierele, tancurile pentru produse chimice, transportatoarele de gaz, vrachierele și ambarcațiunile de mare viteză pentru marfă, care au un tonaj brut egal sau mai mare de 500, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;
  - .4 alte cargoboturi cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500 și unități mobile de foraj în larg construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2006.
- 2 Atunci când este activat, sistemul de alertă de securitate al navei:
- .1 trebuie să declanșeze și să transmită autorității competente desemnate de către Administrație, care, în această situație, poate include compania, o alertă de securitate navă-țarm care identifică nava și poziția acesteia și semnalizează faptul că securitatea navei este amenințată sau a fost compromisă;
  - .2 nu trebuie să transmită alerta de securitate altor nave;
  - .3 nu trebuie să declanșeze alarma la bordul navei; și
  - .4 trebuie să continue să transmită alerta de securitate a navei până când aceasta este dezactivată și/sau armată din nou.
- 3 Sistemul de alertă de securitate al navei trebuie:
- .1 să poate fi activat de pe puntea de comandă și din cel puțin încă un loc, și
  - .2 să îndeplinească norme de funcționare care să nu fie inferioare celor adoptate de către Organizație;
- 4 Comenzile de activare ale sistemului de alertă de securitate al navei trebuie concepute de așa manieră încât să prevină declanșarea neintenționată a alertei de securitate a navei.
- 5 Cerințele privind sistemul de alertă de securitate al navei pot fi îndeplinite prin utilizarea unei instalații radio care să îndeplinească cerințele capitolului IV, sub rezerva ca toate cerințele prezentului regulament să fie îndeplinite.
- 6 În cazul în care o Administrație primește o notificare de alertă de securitate a navei, trebuie să informeze de îndată statul(statele) în vecinătatea căruia(cărora) operează nava în cauză.
- 7 În cazul în care un guvern contractant primește o notificare cu privire la o alertă de securitate de la o navă care nu este autorizată să își arboreze pavilionul, guvernul contractant informează de îndată Administrația corespunzătoare și, după caz, statul sau statele în vecinătatea cărora operează nava în cauză.

#### Regula 7

##### **Amenințări la adresa navelor**

- 1 Guvernele contractante trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind nivelul de securitate sunt furnizate navelor care navighează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale.
- 2 Guvernele contractante trebuie să furnizeze un punct de contact de la care navele pot solicita consiliere sau asistență și căruia îi pot semnala orice problemă de securitate pe care ar putea-o prezenta alte nave, mișcări sau comunicații.
- 3 În cazul în care a fost identificat un risc de atac, guvernul contractant vizat trebuie să informeze navele în cauză și Administrațiile lor cu privire la:
  - .1 nivelul de securitate curent;

- .2 orice măsură de securitate care ar trebui pusă în aplicare de către navele în cauză pentru a se proteja de atac, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS, și
- .3 măsurile de securitate pe care statul costier a decis să le aplice, după caz.

#### Regula 8

##### **Puterea discreționară a comandantului în materie de securitate și de siguranță a navei**

- 1 Comandantul nu trebuie supus de către companie, de navlositor sau de către orice altă persoană unor presiuni care să îl împiedice să ia sau să pună în aplicare decizii care, conform judecății sale profesionale, sunt necesare pentru menținerea securității și siguranței navei. Aceste decizii includ refuzul de a îmbarca persoane (cu excepția celor identificate ca fiind autorizate corespunzător de către un guvern contractant) sau efecte ale acestora și refuzul de a încărca mărfuri, inclusiv containere sau alte unități de transport închise.
- 2 În cazul în care, conform judecății profesionale a comandantului, în cursul operării navei apare un conflict între cerințele aplicabile navei în materie de securitate și de siguranță, comandantul trebuie să îndeplinească cerințele necesare pentru menținerea securității navei. În astfel de cazuri, comandantul poate aplica măsuri de securitate temporare și trebuie să informeze de îndată Administrația și, după caz, guvernul contractant în a cărui port este exploatată nava sau în care nava are intenția de a intra. Astfel de măsuri de securitate temporare adoptate în conformitate cu prezentul regulament trebuie, pe cât posibil, să corespundă nivelului de securitate în vigoare. În cazul în care se identifică astfel de cazuri, Administrația trebuie să se asigure că astfel de conflicte sunt rezolvate și că posibilitatea ca acestea să se repete este redusă la maxim.

#### Regula 9

##### **Măsuri de control și respectarea dispozițiilor**

- 1 Controlul navelor în port
  - 1.1 În sensul prezentului capitol, orice navă care face obiectul prezentului capitol este supusă unui control, atunci când se află într-un port al altui guvern contractant, efectuat de către funcționari autorizați corespunzător de către guvernul respectiv, care pot fi aceiași cu cei însărcinați să îndeplinească funcțiile prevăzute la regula I/19. Un astfel de control se limitează la a verifica dacă există la bord un certificat internațional de securitate a navelor valabil sau un certificat internațional provizoriu de securitate a navelor valabil, emis conform dispozițiilor Codului ISPS (Certificat), care, în cazul în care este valabil, trebuie acceptat, cu excepția cazurilor în care există motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.
  - 1.2 În cazul în care există astfel de motive întemeiate sau în cazul în care nu se prezintă un certificat valabil când acesta este solicitat, funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant trebuie să impună una sau mai multe din măsurile de control pentru nava respectivă prevăzute la punctul 1.3. Orice astfel de măsură impusă trebuie să fie proporțională, având în vedere recomandările din partea B din Codul ISPS.
  - 1.3 Aceste măsuri de control constau în inspectarea navei, întârzierea sau reținerea navei, restrângerea operațiunilor, inclusiv a deplasării în port, sau expulzarea navei din port. Astfel de măsuri de control pot include, suplimentar sau alternativ, alte măsuri administrative sau corective de mai mică cuprindere.
- 2 Navele care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant
  - 2.1 În sensul prezentului capitol, un guvern contractant poate solicita ca navele care intenționează să intre în porturile sale să furnizeze funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul respectiv, pentru a se asigura că respectă dispozițiile prezentului capitol înainte de intrarea în port și a evita astfel necesitatea impunerii de măsuri de control sau adoptarea unor dispoziții, următoarele informații privind:
    - .1 faptul că nava deține un certificat valabil și numele autorității care a emis acest certificat;

- .2 nivelul de securitate curent al navei;
- .3 nivelul de securitate al navei în oricare port în care s-a aflat anterior și în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la punctul 2.3;
- .4 măsurile de securitate speciale sau suplimentare adoptate de navă în oricare port în care s-a aflat anterior în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la punctul 2.3;
- .5 respectarea procedurilor de securitate ale navei adecvate în timpul oricărei activități între nave desfășurate pe perioada specificată la punctul 2.3; sau
- .6 alte informații practice privind securitatea (cu excepția detaliilor privind planul de securitate al navei), ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.

În cazul în care guvernul contractant solicită acest lucru, nava sau compania trebuie să furnizeze o confirmare, considerată acceptabilă de către guvernul contractant, a informațiilor prevăzute mai sus.

- 2.2 Oricare navă careia i se aplică dispozițiile prezentului capitol care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant trebuie să furnizeze informațiile enumerate la punctul 2.1 funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul respectiv. Comandantul poate refuza furnizarea unor astfel de informații, înțelegându-se că acest refuz poate determina refuzul primirii navei în port.
- 2.3 Nava trebuie să păstreze un dosar cu informațiile prevăzute la punctul 2.1 pentru perioada corespunzătoare ultimelor 10 escale în instalații portuare.
- 2.4 În cazul în care, după primirea informațiilor prevăzute la punctul 2.1, funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant al portului în care nava intenționează să intre au motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS, funcționarii respectivi trebuie să încerce să stabilească o comunicare cu și între navă și Administrație, în vederea rectificării neconformității. În cazul în care o astfel de comunicare nu determină rectificarea neconformității sau în cazul în care funcționarii în cauză au în continuare motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS, ei pot adopta, cu privire la nava respectivă, dispozițiile prevăzute la punctul 2.5. Astfel de dispoziții trebuie să fie proporționale, ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.
- 2.5 Aceste dispoziții sunt următoarele:
  - .1 obligația de rectificare a neconformității;
  - .2 obligația impusă navei de a se deplasa la o locație specificată din apele teritoriale sau interioare ale guvernului contractant respectiv;
  - .3 inspectarea navei, în cazul în care aceasta se află în apele teritoriale ale guvernului contractant în al cărui port intenționează să intre nava; sau
  - .4 refuzul acordării permisiunii de a intra în port.

Înainte de a adopta astfel de dispoziții, guvernul contractant trebuie să informeze nava cu privire la intențiile sale. După ce ia la cunoștință aceste informații, comandantul își poate schimba intențiile și să decidă să nu mai intre în port. În acest caz, prezenta regulă nu se aplică.

### 3 Dispoziții suplimentare

#### 3.1 În cazul în care:

- .1 a fost impusă o măsură de control, alta decât o măsură administrativă sau de corecție de mai mică cuprindere, prevăzută la punctul 1.3; sau
- .2 a fost adoptată oricare dintre dispozițiile prevăzute la punctul 2.5, un funcționar autorizat corespunzător de către guvernul contractant trebuie să informeze de îndată Administrația, în scris, specificând ce măsuri de control au fost impuse sau ce dispoziții au fost adoptate și

motivele care au stat la baza acestora. Guvernul contractant care impune măsurile de control sau adoptă dispozițiile respective trebuie să informeze și organismul de securitate recunoscut care a emis certificatul pentru nava în cauză, precum și Organizația, că au fost impuse astfel de măsuri sau că au fost adoptate astfel de dispoziții.

- 3.2 Atunci când unei nave i se refuză intrarea în port sau când nava este expulzată din port, autoritățile statului în care se află portul ar trebui să comunice faptele pertinente autorităților statului următoarelor porturi de escală pertinente, în cazul în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților oricărui alt stat costier pertinent, ținând seama de liniile directe pe care trebuie să le elaboreze Organizația. Trebuie garantate caracterul confidențial și protecția informațiilor comunicate.
- 3.3 Refuzul acordării permisiunii de a intra în port, în conformitate cu punctele 2.4 și 2.5, sau expulzarea din port, în conformitate cu punctele 1.1 - 1.3 nu trebuie impus decât în cazul în care funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant au motive întemeiate să creadă că nava constituie o amenințare imediată la adresa siguranței sau securității persoanelor sau navelor sau a altor bunuri și că nu există alte mijloace adecvate de înlăturare a acestei amenințări.
- 3.4 Măsurile de control prevăzute la punctul 1.3 și dispozițiile menționate la punctul 2.5 trebuie impuse, în temeiul prezentei reguli, doar până când neconformitatea care a dus la adoptarea măsurilor de control este rectificată într-un mod considerat satisfăcător de către guvernul contractant, ținând seama de măsurile propuse de navă sau de Administrație, după caz.
- 3.5 Atunci când guvernele contractante exercită un control în temeiul punctului 1 sau adoptă dispoziții în conformitate cu punctul 2:
- .1 trebuie făcute toate eforturile pentru a evita ca nava să fie întârziată sau reținută în mod nejustificat. În cazul în care o navă a fost întârziată sau reținută în mod nejustificat în urma efectuării acestui control, nava are dreptul la compensări pentru pierderile sau prejudiciile suferite; și
  - .2 nu trebuie împiedicat accesul necesar la navă în cazuri de urgență sau din motive umanitare sau în scopul asigurării securității.

#### Regula 10

##### **Cerințe aplicabile instalațiilor portuare**

- 1 Instalațiile portuare trebuie să îndeplinească cerințele pertinente din prezentul capitol și din partea A din Codul ISPS, ținând seama de recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.
- 2 Guvernele contractante pe al căror teritoriu se găsește una sau mai multe instalații portuare cărora li se aplică prezenta regulă trebuie să se asigure că:
  - .1 se efectuează, se revizuiesc și se aprobă evaluări de securitate ale instalației portuare, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS; și
  - .2 se elaborează, se revizuiesc, se aprobă și se pun în aplicare planuri de securitate ale instalației portuare în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.
- 3 Guvernele contractante trebuie să specifice și să comunice măsurile de care trebuie să se țină seama în cadrul unui plan de securitate al unei instalații portuare cu privire la diferitele niveluri de securitate, în special în cazul în care se va cere prezentarea unei declarații de securitate.

#### Regula 11

##### **Acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate**

- 1 Guvernele contractante pot să încheie, în scris, în domeniul de aplicare al prezentului capitol și al părții A din Codul ISPS, acorduri bilaterale sau multilaterale cu alte guverne contractante în privința altor aranjamente în materie de securitate care au ca obiect călătoriile internaționale pe distanță mică efectuate pe rute fixe între instalații portuare situate pe teritoriul lor.

- 2 Aceste acorduri nu trebuie să compromită nivelul de securitate al altor nave sau al instalațiilor portuare care nu fac obiectul acordului.
- 3 Nici o navă care face obiectul unui astfel de acord nu trebuie să se angajeze în activități între nave cu o navă care nu face obiectul acordului.
- 4 Aceste acorduri trebuie revizuite periodic, ținând seama de experiența dobândită, precum și de orice modificare a anumitor circumstanțe sau de evaluarea amenințărilor la adresa navelor, a instalațiilor portuare sau a rutelor care fac obiectul acordului.

#### Regula 12

##### **Aranjamente în materie de securitate echivalente**

- 1 O Administrație poate autoriza o anumită navă sau un grup de nave să arboreze pavilionul său, să pună în aplicare alte măsuri de securitate, echivalente celor prevăzute în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prevăzute în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS. Administrația care autorizează adoptarea unor astfel de măsuri de securitate trebuie să comunice Organizației detalii în această privință.
- 2 La aplicarea dispozițiilor prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, un guvern contractant poate autoriza o anumită instalație portuară sau un grup de instalații portuare de pe teritoriul său, altul decât cel care face obiectul unui acord încheiat în conformitate cu regula 11, să pună în aplicare măsuri de securitate echivalente celor prescrise în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prescrise în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS. Guvernul contractant care autorizează adoptarea unor astfel de măsuri de securitate trebuie să comunice Organizației detalii în această privință.

#### Regula 13

##### **Comunicarea informațiilor**

- 1 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, până la 1 iulie 2004, și să pună la dispoziția companiilor și navelor, spre informare:
  - .1 numele și datele de contact ale autorității(autorităților) naționale responsabile cu asigurarea securității navelor și instalațiilor portuare;
  - .2 locurile de pe teritoriul lor care fac obiectul planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare;
  - .3 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a recepționa alertele de securitate navă-țarm prevăzute la regula 6.2.1 și a le da curs;
  - .4 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a recepționa comunicări din partea guvernelor contractante care aplică măsurile privind controlul și respectarea dispozițiilor specificate la regula 9.3.1 și pentru a le da curs; și

- .5 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a furniza consiliere sau asistență navelor și cărora navele le pot semnala orice probleme de securitate menționate în regula 7.2; și, prin urmare, să actualizeze aceste informații pe măsură ce apar modificări. Organizația trebuie să transmită aceste informații și celorlalte guverne contractante pentru informarea funcționarilor acestora.
- 2 Guvernele contractante comunică Organizației, până la 1 iulie 2004, numele și datele de contact ale oricărui organism de securitate recunoscut autorizat să acționeze în numele lor, precum și detaliile privind responsabilitățile lui specifice și condițiile de abilitare a acestora. Aceste informații trebuie actualizate pe măsură ce apar modificări. Organizația trebuie să transmită aceste informații și celorlalte guverne contractante pentru informarea funcționarilor acestora.
- 3 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, până la 1 iulie 2004, o listă a planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor, precum și locul sau locurile care fac obiectul fiecărui plan de securitate aprobat al instalației portuare și data acordării aprobării, și comunică apoi Organizației informațiile necesare atunci când se operează oricare dintre următoarele modificări:
  - .1 trebuie operate sau au fost operate schimbări ale locului sau ale locurilor care fac obiectul unui plan de securitate aprobat al unei instalații portuare. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă schimbarea locului sau locurilor care fac obiectul planului, precum și data la care aceste schimbări trebuie operate sau la care au fost operate;
  - .2 un plan de securitate aprobat al unei instalații portuare, inclus anterior în lista înaintată Organizației, trebuie retras sau a fost retras. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă data la care planul trebuie retras sau la care a fost retras. Acest tip de informații trebuie comunicat Organizației cât mai repede posibil; și
  - .3 trebuie făcute adăugiri la lista planurilor de securitate aprobate ale instalației portuare. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă locul sau locurile care fac obiectul planului și data aprobării acestuia.
- 4 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, la interval de cinci ani după 1 iulie 2004, o listă revizuită și actualizată a tuturor planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor, precum și locul sau locurile care fac obiectul fiecărui plan de securitate aprobat al instalațiilor portuare și data acordării aprobării (inclusiv data la care au fost aprobate modificările aduse planului). Această listă revizuită va înlocui toate informațiile comunicate Organizației, în conformitate cu dispozițiile alineatului (3), în decursul celor cinci ani precedenți.
- 5 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației informații privind încheierea de acorduri conform regulii 11. Informațiile comunicate trebuie să includă:
  - .1 numele guvernelor contractante care au încheiat acordul;
  - .2 instalațiile portuare și rutele fixe care fac obiectul acordului;
  - .3 frecvența cu care se revizuește acordul;
  - .4 data intrării în vigoare a acordului; și
  - .5 consultările care au avut eventual loc cu alte guverne contractante;apoi guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, cât mai repede posibil, informațiile privind modificarea sau încetarea acordului.
- 6 Orice guvern contractant care autorizează, conform dispozițiilor regulii 12, adoptarea de aranjamente în materie de securitate echivalente privind o navă autorizată să își arboreze pavilionul sau privind o instalație portuară aflată pe teritoriul său trebuie să comunice Organizației detaliile aferente.
- 7 Organizația trebuie să transmită celorlalte guverne contractante, la cerere, informațiile care i-au fost comunicate conform dispozițiilor punctului 3.”

## ANEXA II

**„CODUL INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE**

## PREAMBUL

1. Conferința diplomatică privind securitatea maritimă care a avut loc la Londra în decembrie 2002 a adoptat noi dispoziții ale Convenției internaționale privind siguranța vieții pe mare din 1974 și ale prezentului Cod, în vederea consolidării securității maritime. Aceste noi cerințe alcătuiesc cadrul internațional care permite cooperarea navelor și a instalațiilor portuare pentru a detecta și a preveni actele care amenință securitatea în sectorul transporturilor maritime.
2. În urma evenimentelor dramatice din 11 septembrie 2001, Adunarea Organizației Maritime Internaționale („Organizația”) a decis în unanimitate la cea de-a douăzeci și doua sesiune a sa din noiembrie 2001 să elaboreze noi măsuri privind securitatea navelor și instalațiilor portuare care să fie adoptate de către o conferință a guvernelor contractante care sunt parte la Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974 (denumită Conferința diplomatică privind securitatea maritimă) din decembrie 2002. Pregătirea Conferinței diplomatice a fost încredințată Comitetului privind siguranța maritimă al Organizației (CSM) pe baza documentelor prezentate de către statele membre, organizațiile interguvernamentale și organizațiile neguvernamentale care au statut consultativ pe lângă Organizație.
3. În vederea accelerării elaborării și adoptării măsurilor de securitate corespunzătoare, CSM a constituit, în cadrul primei sesiuni extraordinare, care a avut loc de asemenea în noiembrie 2002, un grup de lucru intersesiuni pe probleme de securitate maritimă. Grupul de lucru intersesiuni al CSM s-a reunit pentru prima ședință de lucru în februarie 2002, iar rezultatul discuțiilor purtate a fost raportat Comitetului privind siguranța maritimă, care l-a luat în discuție în cadrul celei de-a șaptezeci și cincea sesiuni a CSM din mai 2002, când a fost creat un grup de lucru ad hoc pentru dezvoltarea propunerilor prezentate. Cea de-a șaptezeci și cincea sesiune a CSM a luat în discuție raportul acestui grup de lucru și a recomandat continuarea lucrului în cadrul unei noi întruniri a Grupului de lucru intersesiuni al CSM, în septembrie 2002. Cea de-a șaptezeci și șasea sesiune a CSM a luat în discuție rezultatele sesiunii din septembrie 2002 a Grupului de lucru intersesiuni al CSM și ale grupului de lucru al CSM din cadrul celei de-a șaptezeci și șasea sesiuni a Comitetului, din decembrie 2002, imediat înaintea Conferinței diplomatice, și a aprobat versiunea finală a textului propus spre dezbateri Conferinței diplomatice.
4. Conferința diplomatică (care a avut loc între 9 și 13 decembrie 2002) a adoptat de asemenea modificări la dispozițiile existente ale Convenției internaționale privind siguranța vieții pe mare din 1974 (Convenția SOLAS din 1974) pentru a accelera punerea în aplicare a cerinței de instituire a unui sistem de identificare automată și a adoptat noi reguli în cadrul capitolului XI-1 al Convenției SOLAS din 1974 privind inscripționarea numărului de identificare al navei și păstrarea unei fișe sinoptice continue. Conferința diplomatică a adoptat de asemenea un număr de rezoluții ale Conferinței, inclusiv pe cele privind punerea în aplicare și revizuirea Codului, cooperarea tehnică și lucrările efectuate în comun cu Organizația Internațională a Muncii și cu Organizația Vamală Internațională. S-a admis că ar putea fi necesară revizuirea și modificarea anumitor dispoziții noi privind securitatea maritimă după încheierea lucrărilor acestor două organizații.
5. Dispozițiile capitolului XI-2 al Convenției SOLAS din 1974 și ale prezentului Cod se aplică navelor și instalațiilor portuare. Extinderea domeniului de aplicare al Convenției SOLAS din 1974 pentru a cuprinde și instalațiile portuare a fost aprobată, întrucât reprezenta mijlocul cel mai rapid de garantare a faptului că măsurile de securitate necesare vor intra în vigoare și vor produce rapid efecte. Cu toate acestea, s-a convenit ca dispozițiile privind instalațiile portuare să se limiteze la interfața navă/port. Problema mai cuprinzătoare a securității zonelor de port va face obiectul unor sesiuni de lucru în comun ale Organizației Maritime Internaționale și ale Organizației Internaționale a Muncii. S-a convenit de asemenea ca aceste dispoziții să nu aibă ca obiect și intervenția propriu-zisă în caz de atac sau activitățile de restabilire a ordinii necesare în urma unui astfel de atac.
6. La elaborarea dispozițiilor, s-a avut în vedere asigurarea compatibilității acestora cu dispozițiile Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart din 1978, modificată, ale Codului internațional de management al siguranței (ISM) și ale Sistemului armonizat de supraveghere tehnică și certificare.
7. Aceste dispoziții reprezintă o schimbare semnificativă a atitudinii sectorului maritim internațional față de chestiunile legate de securitate în sectorul transporturilor maritime. S-a admis că aceste dispoziții pot

constitui o povară suplimentară deloc neglijabilă pentru anumite guverne contractante. Se recunoaște astfel pe deplin importanța cooperării tehnice pentru a furniza asistență guvernelor contractante la punerea în aplicare a acestor dispoziții.

8. Pentru a garanta punerea în aplicare a dispozițiilor va trebui ca toți cei care se ocupă de nave și de instalații portuare sau cei care le utilizează, inclusiv personalul navelor, personalul portuar, pasagerii, transportatorii de mărfuri, conducerea navei și a portului și persoanele cu responsabilități în materie de securitate din cadrul autorităților locale și naționale să se înțeleagă și să coopereze eficient și permanent. Practicile și procedurile existente vor trebui revizuite și modificate în cazul în care nu asigură un nivel adecvat de securitate. În vederea consolidării securității maritime, sectorul transporturilor maritime și cel portuar, precum și autoritățile locale și naționale vor trebui să își asume responsabilități suplimentare.
9. Ar trebui ca la punerea în aplicare a dispozițiilor de securitate specificate în capitolul XI-2 din Convenția SOLAS din 1974 și în partea A din prezentul Cod să se țină seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. Cu toate acestea, se admite că măsura în care aceste recomandări sunt aplicabile poate varia în funcție de natura instalației portuare și a navei, precum și de serviciul pe care îl asigură și de încărcătura sa.
10. Nici o prevedere a prezentului Cod nu trebuie interpretată sau aplicată altfel decât cu respectarea deplină a drepturilor și libertăților fundamentale specificate în instrumentele internaționale, în special în cele privind lucrătorii maritimi și refugiații, inclusiv în Declarația Organizației Internaționale a Muncii privind principiile fundamentale și dreptul la muncă, precum și standardele internaționale privind lucrătorii maritimi și portuari.
11. Recunoscând faptul că în Convenția privind facilitarea traficului maritim din 1965, modificată, se prevede ca membrii echipajelor străine să primească din partea autorităților publice dreptul de a coborî pe țarm în timpul escalei navei lor, cu condiția ca formalitățile privind intrarea navei în port să fi fost îndeplinite și ca autoritățile publice să nu aibă motive să refuze acordarea permisiunii de a coborî pe țarm din rațiuni privind sănătatea publică, siguranța publică sau ordinea publică, guvernele contractante ar trebui, atunci când aprobă planurile de securitate ale navelor sau ale instalațiilor portuare, să țină seama în mod corespunzător de faptul că echipajul navei trăiește și lucrează pe navă și are nevoie de permisiunea de a coborî pe țarm și de a avea acces la serviciile sociale pentru lucrătorii maritimi aflate la țarm, inclusiv la îngrijiri medicale.

## PARTEA A

**CERINȚE OBLIGATORII PRIVIND DISPOZIȚIILE CAPITOLULUI XI-2 DIN ANEXA LA  
CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PRIVIND SIGURANȚA VIEȚII PE MARE DIN 1974,  
MODIFICATĂ**

## 1 GENERALITĂȚI

1.1 **Introducere**

Prezenta parte din Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare cuprinde dispozițiile obligatorii la care se face referire în capitolul XI-2 din Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974, modificată.

1.2 **Obiective**

Obiectivele prezentului Cod sunt următoarele:

- .1 instituirea unui cadru internațional care să favorizeze cooperarea între guvernele contractante, organismele publice, administrațiile locale și sectoarele maritim și portuar în vederea detectării amenințărilor la adresa securității și luării măsurilor de prevenire a incidentelor de securitate care pot afecta navele sau instalațiile portuare utilizate în transportul maritim internațional;
- .2 stabilirea rolurilor și responsabilităților aferente guvernelor contractante, organismelor publice, administrațiilor locale și sectorului maritim și portuar, la nivel național și internațional, în vederea asigurării securității maritime;
- .3 garantarea colectării eficiente, în timp util, a informațiilor privind securitatea;
- .4 prevederea unei metode de evaluare a securității în vederea stabilirii de planuri și proceduri care să permită să răspundă în cazul modificării nivelului de securitate; și
- .5 asigurarea că au fost puse în aplicare măsuri de securitate maritimă adecvate și proporționale.

1.3 **Cerințe funcționale**

Pentru realizarea obiectivelor, prezentul Cod înglobează un anumit număr de cerințe funcționale. Acestea includ următoarele funcții, dar nu se limitează la acestea:

- .1 culegerea și evaluarea de informații privind amenințările la adresa securității și schimbul de informații cu guvernele contractante corespunzătoare;
- .2 solicitarea menținerii protocoalelor de comunicare pentru nave și instalații portuare;
- .3 prevenirea accesului neautorizat la nave, la instalații portuare și la zonele aferente acestora în care accesul este restricționat;
- .4 prevenirea introducerii de arme, de dispozitive incendiare sau de explozibil neautorizat la bordul navelor sau în porturi;
- .5 furnizarea unui mijloc de declanșare a alarmei ca răspuns la amenințări la adresa securității sau la incidente de securitate;
- .6 solicitarea de planuri de securitate ale navei și ale instalației portuare, elaborate pe baza evaluării securității; și
- .7 solicitarea efectuării unei formări profesionale, de antrenamente și exerciții pentru a se asigura familiarizarea cu planurile și procedurile de securitate.

## 2 DEFINIȚII

- 2.1. În sensul prezentei părți, cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel:

- .1 Convenția înseamnă Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974, modificată.
  - .2 Regulă înseamnă o regulă din Convenție;
  - .3 Capitol înseamnă un capitol din Convenție;
  - .4 Plan de securitate al navei înseamnă un plan elaborat în vederea asigurării aplicării la bordul navei a măsurilor necesare pentru protecția persoanelor aflate la bord, a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii, a proviziilor de bord sau a navei împotriva riscurilor unui incident de securitate.
  - .5 Plan de securitate al instalației portuare înseamnă un plan elaborat în vederea asigurării aplicării măsurilor necesare pentru protecția instalației portuare și a navelor, a persoanelor, a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii și a caelelor navelor din instalația portuară împotriva riscurilor unui incident de securitate.
  - .6 Agent de securitate al navei înseamnă persoana de la bordul navei care raportează direct comandantului, desemnată de către companie drept persoană responsabilă pentru securitatea navei, inclusiv pentru punerea în aplicare și actualizarea planului de securitate al navei și pentru asigurarea legăturii cu agentul de securitate al companiei și cu agenții de securitate ai instalației portuare.
  - .7 Agent de securitate al companiei înseamnă persoana numită de companie pentru a se asigura de efectuarea evaluării securității, de faptul că s-a elaborat un plan de securitate al navei, că acesta a fost prezentat spre aprobare și că a fost apoi pus în aplicare și actualizat, precum și pentru asigurarea legăturii cu agenții de securitate ai instalației portuare și cu agentul de securitate al navei.
  - .8 Agent de securitate al instalației portuare înseamnă persoana numită responsabilă de elaborarea, punerea în aplicare, revizuirea și actualizarea planului de securitate al instalației portuare și pentru asigurarea legăturii cu funcționarii de securitate ai navei și cu funcționarii de securitate ai companiei.
  - .9 Nivel 1 de securitate înseamnă nivelul pentru care trebuie menținute în permanență măsuri minime de securitate adecvate.
  - .10 Nivel 2 de securitate înseamnă nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare adecvate pentru o anumită perioadă de timp, ca urmare a creșterii riscului apariției unui incident de securitate.
  - .11 Nivel 3 de securitate înseamnă nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare specifice pentru o perioadă de timp limitată în care un incident de securitate este probabil sau iminent, deși poate să nu fie neapărat posibilă identificarea țintei precise.
- 2.2. Termenul „navă”, atunci când este utilizat în prezentul Cod, include unitățile mobile de foraj în larg și ambarcațiunile de mare viteză, astfel cum sunt definite în regula XI-2/1.
  - 2.3. Expresia „guvern contractant”, utilizat într-un context în care se face trimitere la o instalație portuară, atunci când aceasta este prevăzută în secțiunile 14-18, include o trimitere la autoritatea desemnată.
  - 2.4. Termenii și expresiile pentru care nu este prevăzută nici o definiție în prezenta parte au înțelesul care le este atribuit în capitolele I și XI-2 din Convenție.
- 3 APLICARE
- 3.1 Prezentul Cod se aplică:
    - .1 următoarelor tipuri de nave care efectuează călătoriile internaționale:
      - .1 nave de pasageri, inclusiv ambarcațiuni de mare viteză pentru pasageri;

- .2 cargoboturi, inclusiv ambarcațiuni de mare viteză pentru marfă, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500;
  - .3 unități mobile de foraj în larg;
  - .2 instalațiilor portuare care deservește nave care efectuează călătorii internaționale.
- 3.2 Fără a aduce atingere dispozițiilor secțiunii 3.1.2, guvernele contractante trebuie să decidă măsura în care se aplică prezenta parte din Cod instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor care, deși sunt utilizate în principal de nave care nu efectuează călătorii internaționale, trebuie uneori să deservească nave care sosesc sau pleacă într-o astfel de călătorie.
- 3.2.1 Guvernele contractante trebuie să își bazeze decizia, conform secțiunii 3.2, pe o evaluare a securității instalației portuare efectuate în conformitate cu dispozițiile prezentei părți din Cod.
- 3.2.2 Nici o decizie adoptată de un guvern contractant, conform secțiunii 3.2, nu trebuie să compromită nivelul de securitate care trebuie atins în conformitate cu dispozițiile capitolului XI-2 sau ale prezentei părți din Cod.
- 3.3 Prezentul Cod nu se aplică navelor de război, navelor de război auxiliare sau altor tipuri de nave aflate în proprietatea sau în folosința unui guvern contractant și destinate exclusiv unui serviciu public necomercial.
- 3.4 Secțiunile 5 - 13 și 19 ale prezentei părții se aplică companiilor și navelor în conformitate cu regula XI-2/4.
- 3.5 Secțiunile 5 și 14 - 18 ale prezentei părții se aplică instalațiilor portuare în conformitate cu regula XI-2/10.
- 3.6 Nici o dispoziție a prezentului Cod nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor pe care le au statele în conformitate cu legislația internațională.

#### 4 RESPONSABILITĂȚILE GUVERNELOR CONTRACTANTE

- 4.1 Sub rezerva dispozițiilor regulilor XI-2/3 și XI-2/7, guvernele contractante trebuie să stabilească niveluri de securitate și să facă recomandări privind protecția împotriva incidentelor de securitate. Nivelurile de securitate superioare indică o probabilitate mai mare de apariție a unui incident de securitate. Factorii care trebuie luați în considerare la stabilirea nivelului de securitate adecvat includ în principal:
- .1 măsura în care informația privind amenințarea este credibilă;
  - .2 măsura în care informația privind amenințarea este coroborată;
  - .3 măsura în care informația privind amenințarea este specifică sau iminentă; și
  - .4 consecințele potențiale ale incidentului de securitate.
- 4.2 Guvernele contractante, atunci când stabilesc nivelul de securitate 3, trebuie să transmită, după caz, instrucțiuni adecvate și să furnizeze navelor și instalațiilor portuare care pot fi afectate informațiile necesare privind securitatea.
- 4.3 Guvernele contractante pot delega unui organism de securitate recunoscut unele dintre sarcinile privind securitatea care le revin în conformitate cu capitolul XI-2 din prezenta parte din Cod, cu excepția următoarelor sarcini:
- .1 stabilirea nivelului de securitate aplicabil;
  - .2 aprobarea unei evaluări a securității unei instalații portuare și a oricărei modificări ulterioare aduse unei evaluări aprobate;

- .3 stabilirea instalațiilor portuare care vor trebui să desemneze un agent de securitate al instalației portuare;
  - .4 aprobarea unui plan de securitate al unei instalații portuare și a modificărilor ulterioare aduse unui plan aprobat;
  - .5 aplicarea de măsuri privind controlul și respectarea dispozițiilor în conformitate cu regula XI-2/9;
  - .6 stabilirea cerințelor aplicabile unei declarații de securitate.
- 4.4 Guvernele contractante trebuie să testeze, în măsura în care consideră acest lucru necesar, planurile de securitate ale navelor sau ale instalațiilor portuare pe care le-au aprobat sau, în cazul navelor, planurile aprobate în numele lor sau modificările aduse acestor planuri.

## 5 DECLARAȚIA DE SECURITATE

- 5.1 Guvernele contractante trebuie să stabilească cazul în care este necesară o declarație de securitate, evaluând riscul pe care îl prezintă o interfață navă/port sau o activitate între nave pentru persoane, pentru bunuri sau pentru mediu .
- 5.2 O navă poate solicita completarea unei declarații de securitate în cazul în care:
- .1 nava este exploatată la un nivel de securitate superior celui al instalației portuare sau al unei navei cu care interacționează;
  - .2 există un acord între guvernele contractante privind o declarație de securitate referitoare la anumite călătorii internaționale sau la anumite nave care efectuează astfel de călătorii;
  - .3 există o amenințare la adresa securității sau a existat un incident de securitate în care a fost implicată nava respectivă sau instalația portuară respectivă, după caz;
  - .4 nava se află într-un port care nu are obligația de a avea și de a pune în aplicare un plan de securitate al instalației portuare aprobat; sau
  - .5 nava desfășoară o activitate între nave cu o altă navă care nu are obligația de a avea și de a pune în aplicare un plan de securitate al navei aprobat.
- 5.3 Instalația portuară sau nava ori navele, după caz, trebuie să confirme primirea solicitărilor de completare a declarațiilor de securitate pertinente efectuate în conformitate cu prezenta secțiune.
- 5.4 Declarația de securitate trebuie completată de către:
- .1 comandantul sau agentul de securitate al navei(navelor) și, după caz,
  - .2 agentul de securitate al instalației portuare sau, în cazul în care guvernul contractant decide altfel, de către altă entitate responsabilă cu securitatea la țarm, pentru instalația portuară.
- 5.5 Declarația de securitate trebuie să indice măsurile de securitate necesare care ar putea fi împărțite între o instalație portuară și o navă sau între nave, precum și responsabilitățile fiecărei părți.
- 5.6 Guvernele contractante trebuie să specifice, ținând seama de dispozițiile regulii XI-2/9.2.3, perioada minimă pentru care instalațiile de securitate situate pe teritoriul lor au obligația de a păstra declarațiile de securitate.
- 5.7 Administrațiile trebuie să specifice, ținând seama de dispozițiile regulii XI-2/9.2.3, perioada minimă pentru care navele autorizate să își arboreze pavilionul au obligația de a păstra declarațiile de securitate.
- ## 6 OBLIGAȚIILE COMPANIEI
- 6.1 Compania trebuie să se asigure că planul de securitate al navei cuprinde o specificare clară a autorității comandantului. Compania trebuie să specifice în planul de securitate al navei faptul că acesta are

autoritatea și responsabilitatea absolute de a lua decizii cu privire la securitatea și siguranța navei și de a solicita asistență din partea companiei sau din partea oricărui guvern contractant, după caz.

- 6.2 Compania trebuie să se asigure că agentul de securitate al companiei, comandantul și agentul de securitate al navei primesc sprijinul necesar pentru îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților lor, în conformitate cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale prezentei părți din Cod.

## 7 SECURITATEA NAVEI

- 7.1. O navă este obligată să ia măsurile corespunzătoare nivelurilor de securitate stabilite de către guvernele contractante, după cum se indică în continuare.
- 7.2. La nivelul de securitate 1, trebuie efectuate următoarele activități pe toate navele, prin măsuri corespunzătoare, ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod, pentru a se identifica și a lua măsurile de prevenire ale incidentelor de securitate:
- .1 se asigură faptul că se îndeplinesc toate sarcinile privind securitatea navei;
  - .2 se controlează accesul pe navă;
  - .3 se controlează îmbarcarea persoanelor și a efectelor acestora;
  - .4 se supraveghează zonele în care accesul este restricționat pentru a se asigura faptul că numai persoanele autorizate au acces în aceste zone;
  - .5 se monitorizează zona punții și zonele din împrejurimile navei;
  - .6 se supraveghează manipularea încărcăturii și a proviziilor de bord; și
  - .7 se asigură că sistemul de comunicare a securității este rapid disponibil.
- 7.3. La nivelul de securitate 2, trebuie puse în aplicare măsurile de protecție suplimentare prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare activitate menționată în secțiunea 7.2, ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 7.4. La nivelul de securitate 3, trebuie puse în aplicare măsurile de protecție speciale suplimentare prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare activitate menționată în secțiunea 7.2, ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 7.5. Ori de câte ori Administrația stabilește un nivel de securitate 2 sau 3, nava trebuie să confirme primirea instrucțiunilor de modificare a nivelului de securitate.
- 7.6. Înainte de a intra într-un port sau în timp ce se află într-un port pe teritoriul unui guvern contractant care a stabilit nivelul de securitate 2 sau 3, nava trebuie să confirme primirea instrucțiunilor și trebuie să îi confirme agentului de securitate al instalației portuare inițierea punerii în aplicare a măsurilor și procedurilor adecvate, în conformitate cu planul de securitate al navei, iar în cazul nivelului de securitate 3, în conformitate cu instrucțiunile transmise de către guvernul contractant care a stabilit nivelul de securitate 3. Nava trebuie să raporteze orice dificultăți întâmpinate în aplicarea acestor măsuri sau proceduri. În astfel de cazuri, agentul de securitate al instalației portuare și agentul de securitate al navei trebuie să păstreze legătura și să coordoneze aplicarea măsurilor adecvate.
- 7.7. În cazul în care unei nave i se cere de către Administrație să ridice nivelul de securitate sau are deja un nivel de securitate superior celui stabilit pentru portul în care intenționează să intre sau în care se află deja, nava trebuie să informeze, fără întârziere, autoritatea competentă a guvernului contractant pe al cărui teritoriu se află instalația portuară și agentul de securitate al instalației portuare cu privire la aceasta.
- 7.7.1 În astfel de cazuri, agentul de securitate al navei trebuie să păstreze legătura cu agentul de securitate al instalației portuare și, după caz, să coordoneze aplicarea măsurilor adecvate.
- 7.8. O Administrație care solicită navelor autorizate să navigheze sub pavilionul său să ridice nivelul de securitate la 2 sau la 3 în timp ce se află într-un port pe teritoriul altui guvern contractant trebuie să informeze în acest sens, fără întârziere, guvernul contractant respectiv.

7.9. Atunci când guvernele contractante stabilesc niveluri de securitate și se asigură că sunt furnizate informațiile privind acel nivel de securitate navelor care operează în apele lor teritoriale respective sau care și-au anunțat intenția de a intra în apele lor teritoriale, navelor trebuie să li se ceară să dea dovadă de vigilență și să raporteze de îndată Administrației lor și tuturor statelor costiere vecine orice informații supuse atenției lor care ar putea afecta securitatea maritimă în zona respectivă.

7.9.1 Atunci când informează navele cu privire la nivelul de securitate aplicabil, guvernele contractante trebuie să informeze navele respective, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod, cu privire la orice măsură de securitate pe care acestea ar trebui să o adopte și, după caz, cu privire la măsurile adoptate de către guvernul contractant respectiv pentru a asigura protecție împotriva amenințării.

## 8 EVALUAREA SECURITĂȚII NAVEI

8.1 Evaluarea securității navei este un element esențial care face parte integrantă din procesul de elaborare și de actualizare a planului de securitate al navei.

8.2 Agentul de securitate al companiei trebuie să se asigure că evaluarea securității navei este efectuată de către persoane care au competențele necesare pentru a estima securitatea unei nave, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.

8.3 Sub rezerva dispozițiilor secțiunii 9.2.1, un organism de securitate recunoscut poate efectua evaluarea securității unei anumite nave.

8.4 Evaluarea securității navei trebuie să includă și o examinare de securitate efectuată la fața locului și cel puțin următoarele elemente:

- .1 identificarea măsurilor, procedurilor și operațiunilor de securitate existente;
- .2 identificarea și evaluarea operațiunilor principale care se desfășoară la bordul navei care este important să fie protejate;
- .3 identificarea posibilelor amenințări față de operațiunile principale care se desfășoară la bordul navei și probabilitatea apariției acestora, pentru a putea stabili și a clasifica în funcție de prioritate măsurile de securitate; și
- .4 identificarea punctelor slabe, inclusiv la nivelul factorilor umani, ale infrastructurii, ale politicilor și ale procedurilor.

8.5 Evaluarea securității navei trebuie documentată, revizuită, acceptată și păstrată de către companie.

## 9 PLANUL DE SECURITATE AL NAVEI

9.1 Fiecare navă trebuie să aibă la bord un plan de securitate al navei aprobat de către Administrație. Planul trebuie să conțină dispoziții privind cele trei niveluri de securitate definite în prezenta parte din Cod.

9.1.1 Sub rezerva dispozițiilor secțiunii 9.2.1, un organism de securitate recunoscut poate elabora planul de securitate al unei anumite nave.

9.2 Administrația poate încredința revizuirea și aprobarea planurilor de securitate sau modificarea unui plan aprobat anterior unui organism de securitate recunoscut.

9.2.1 În astfel de cazuri, organismul de securitate recunoscut care efectuează revizuirea și aprobarea planului de securitate al unei navei sau modificarea acestuia nu trebuie să fi participat la pregătirea evaluării securității navei și nici la elaborarea planului său de securitate sau la pregătirea modificărilor aduse aceluia plan.

9.3 Prezentarea spre aprobare a unui plan de securitate pentru o navă sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior trebuie însoțită de evaluarea securității navei pe baza căreia a fost elaborat planul de securitate sau modificările respective.

9.4 Acest plan trebuie elaborat ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod și trebuie să fie redactat în limba sau în limbile de lucru ale navei respective. În cazul în care limba sau

limbile utilizate nu sunt nici engleza, nici franceza, nici spaniola, se include în plan și o traducere a acestuia în una dintre aceste trei limbi. Planul trebuie să cuprindă cel puțin următoarele:

- .1 măsurile menite să împiedice introducerea la bord de arme, de substanțe periculoase și de dispozitive destinate să fie utilizate împotriva persoanelor, a navelor sau a porturilor și a căror prezență la bord nu este autorizată;
  - .2 identificarea zonelor în care accesul este restricționat și a măsurilor care vizează prevenirea accesului neautorizat în aceste zone;
  - .3 măsurile de prevenire a accesului neautorizat la bordul navei;
  - .4 procedurile necesare pentru a face față amenințărilor la adresa securității sau a unei încălcări a securității, inclusiv dispozițiile privind menținerea operațiunilor esențiale ale navei sau ale interfeței navă/port;
  - .5 procedurile de răspuns la instrucțiunile de securitate pe care guvernele contractante le pot transmite în cazul adoptării nivelului de securitate 3;
  - .6 procedurile de evacuare în caz de amenințări la adresa securității sau în caz de încălcare a securității;
  - .7 sarcinile echipajului care are sarcini în materie de securitate și ale celorlalți membri ai echipajului în privința aspectelor legate de securitate;
  - .8 procedurile de auditare a activităților legate de securitate;
  - .9 procedurile privind formarea, antrenamentele și exercițiile legate de plan;
  - .10 procedurile privind interacțiunea cu activitățile privind securitatea instalației portuare;
  - .11 procedurile privind revizuirea periodică și actualizarea planului;
  - .12 procedurile de notificare a incidentelor de securitate;
  - .13 identificarea agentului de securitate al navei;
  - .14 identificarea agentului de securitate al companiei, inclusiv datele de contact necesare pentru a putea fi contactat 24 de ore din 24;
  - .15 procedurile menite să garanteze inspectarea, testarea, calibrarea și întreținerea oricărui echipament de securitate aflat la bord;
  - .16 frecvența testării sau calibrării echipamentelor de securitate aflate la bord;
  - .17 identificarea locurilor în care sunt instalate comenzile de activare a sistemului de alertă de securitate al navei; și
  - .18 procedurile, instrucțiunile și recomandările privind utilizarea sistemului de alertă de securitate al navei, inclusiv instrucțiunile privind testarea, activarea, dezactivarea și re-activarea în vederea limitării alertelor false.
- 9.4.1 Personalul care efectuează auditul intern al activităților de securitate prevăzute în plan sau care evaluează aplicarea acestora sunt persoane care nu trebuie să aibă legătură cu activitățile auditate, cu excepția cazurilor în care acest lucru nu este posibil din cauza mărimei sau a tipului companiei sau navei.
- 9.5 Administrația trebuie să decidă ce schimbări nu trebuie aduse unui plan de securitate aprobat al unei nave sau echipamentului de securitate menționat în planul aprobat fără ca modificările pertinente aduse planului să fie aprobate de către Administrație. Aceste modificări trebuie să fie cel puțin la fel de eficiente ca măsurile prevăzute în capitolul XI-2 și în prezenta parte din Cod.

- 9.5.1 Natura modificărilor aduse planului de securitate al navei sau echipamentelor de securitate care au fost în mod expres aprobate de către Administrație în conformitate cu secțiunea 9.5 trebuie explicată într-un document în care să se indice clar că modificările au fost aprobate. Această aprobare trebuie păstrată la bordul navei și trebuie prezentată împreună cu certificatul internațional de securitate a navei (sau cu certificatul internațional provizoriu de securitate a navei). În cazul în care modificările respective sunt provizorii, după ce se revine la măsurile sau la echipamentele aprobate inițial, nu mai este necesar să se păstreze această documentație la bordul navei.
- 9.6 Planul de securitate poate fi păstrat în format electronic. În acest caz, el trebuie protejat prin proceduri menite să prevină ștergerea, distrugerea sau modificarea sa neautorizată.
- 9.7 Planul trebuie protejat împotriva accesului sau dezvăluirii neautorizate.
- 9.8 Planurile de securitate ale navei nu trebuie să facă obiectul unei inspecții efectuate de către funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant pentru a pune în aplicare măsurile de control sau de conformitate prevăzute la regula XI-2/9, cu excepția cazurilor prevăzute la secțiunea 9.8.1.
- 9.8.1 În cazul în care funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant au motive întemeiate să creadă că nava nu respectă cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod și singura modalitate prin care pot verifica sau rectifica neconformitatea este revizuirea cerințelor corespunzătoare din planul de securitate al navei, se admite, în mod excepțional, un acces limitat la secțiunile din plan corespunzătoare neconformității respective, dar numai cu aprobarea guvernului contractant sau a comandantului navei. Cu toate acestea, dispozițiile din plan privind secțiunea 9.4 punctele .2, .4, .5, .7, .15, .17 și .18 din prezenta parte din Cod se consideră informații confidențiale și nu pot face obiectul unei inspecții decât cu acordul guvernului contractant în cauză.

## 10 REGISTRE

- 10.1 La bordul navei trebuie păstrate registre cu următoarele activități prevăzute în planul de securitate al navei, cel puțin pe perioada minimă specificată de Administrație, ținând seama și de dispozițiile regulii XI-2/9.2.3:
- .1 formare, exerciții și antrenamente;
  - .2 amenințări la adresa securității și incidente de securitate;
  - .3 încălcări ale măsurilor de securitate;
  - .4 schimbarea nivelului de securitate;
  - .5 comunicări care se referă în mod direct la securitatea navei, în special în cazul amenințărilor specifice la adresa navei sau a instalațiilor portuare în care se găsește nava sau în care a făcut anterior escală;
  - .6 audituri interne și revizuirii ale activităților privind securitatea;
  - .7 revizuirea periodică a evaluării securității navei;
  - .8 revizuirea periodică a planului de securitate al navei;
  - .9 punerea în aplicare a modificărilor aduse planului; și
  - .10 întreținerea, calibrarea și testarea oricărui echipament de securitate aflat la bordul navei, inclusiv testarea sistemului de alertă de securitate al navei.
- 10.2 Registrele se păstrează în limba sau limbile de lucru de la bordul navei. În cazul în care limba sau limbile utilizate nu sunt nici engleza, nici franceza, nici spaniola, trebuie inclusă și o traducere în una dintre aceste trei limbi.
- 10.3 Registrele pot fi păstrate în format electronic. În acest caz, ele trebuie protejate prin proceduri menite să prevină ștergerea, distrugerea sau modificarea lor neautorizată.
- 10.4 Registrele trebuie protejate împotriva accesului sau dezvăluirii neautorizate.

## 11 AGENTUL DE SECURITATE AL COMPANIEI

- 11.1 Compania trebuie să desemneze un agent de securitate al companiei. Persoana desemnată ca agent de securitate al companiei poate acționa în această calitate pentru una sau mai multe nave, în funcție de numărul și tipul de nave pe care le exploatează compania, cu condiția să se specifice în mod clar de care nave este responsabilă fiecare astfel de persoană. În funcție de numărul și tipul de nave pe care le exploatează, o companie poate desemna mai multe persoane ca agenți de securitate ai companiei, cu condiția să se specifice în mod clar de care nave este responsabilă fiecare astfel de persoană.
- 11.2 În afara celor prevăzute la alte secțiuni din prezentul Cod, sarcinile și responsabilitățile agentului de securitate al companiei includ, dar nu se limitează la:
- .1 emiterea unei opinii cu privire la gradul de amenințare cu care este posibil să se confrunte nava, utilizând în acest scop evaluările adecvate ale securității și alte informații pertinente;
  - .2 asigurarea efectuării evaluărilor securității navei;
  - .3 asigurarea elaborării, supunerii spre aprobare, iar ulterior a punerii în aplicare și a actualizării planului de securitate al navei;
  - .4 asigurarea faptului că planul de securitate al navei se modifică, după cum este necesar, pentru a corecta deficiențele întâlnite și asigurarea faptului că satisface cerințele de securitate ale navei în cauză;
  - .5 emiterea de dispoziții în vederea efectuării auditurilor interne și a revizuirii activităților legate de securitate;
  - .6 emiterea de dispoziții în vederea verificării inițiale și ulterioare a navei de către Administrație sau de către organismul de securitate recunoscut;
  - .7 asigurarea că deficiențele și neconformitățile identificate în timpul auditurilor interne, a examinărilor periodice, a inspecțiilor de securitate și a controalelor de conformitate sunt rectificate prompt;
  - .8 o mai mare conștientizare de către personal a importanței securității la bordul navei și a vigilenței personalului;
  - .9 asigurarea faptului că personalul responsabil cu securitatea navei a primit formarea profesională adecvată;
  - .10 asigurarea faptului că există o comunicare și o cooperare eficiente între agentul de securitate al navei și agenții de securitate relevanți ai instalațiilor portuare;
  - .11 asigurarea existenței unei concordanțe între cerințele de siguranță și cele de securitate;
  - .12 asigurarea faptului că, în cazul în care se utilizează planuri de securitate comune pentru navele aceleiași companii, planul pentru fiecare navă reflectă în mod corect informațiile specifice navei în cauză; și
  - .13 asigurarea faptului că orice alt aranjament sau orice aranjament echivalent aprobat pentru o anumită navă sau grup de nave este pus în aplicare și menținut.

## 12 AGENTUL DE SECURITATE AL NAVEI

- 12.1 Pentru fiecare navă trebuie desemnat un agent de securitate al navei.
- 12.2 În afara celor prevăzute la alte secțiuni din prezentul Cod, sarcinile și responsabilitățile agentului de securitate al navei includ, dar nu se limitează la:
- .1 efectuarea de inspecții de securitate regulate ale navei pentru a se asigura că se aplică întotdeauna măsuri de securitate adecvate;

- .2 asigurarea și supravegherea aplicării planului de securitate al navei, inclusiv a oricărei modificări aduse planului;
  - .3 coordonarea aspectelor legate de securitate privind manipularea încărcăturilor și a proviziilor de bord ale navei împreună cu restul echipajului și cu agenții de securitate pertinenti ai instalației portuare;
  - .4 propunerea de modificări ale planului de securitate al navei;
  - .5 notificarea agentului de securitate al companiei cu privire la orice deficiențe și neconformități identificate în timpul auditurilor interne, a examinărilor periodice, a inspecțiilor de securitate și a verificărilor conformității și aplicarea măsurilor corective necesare;
  - .6 o mai mare conștientizare de către personal a importanței securității și o mai mare vigilență a personalului;
  - .7 asigurarea faptului că personalul responsabil cu securitatea navei a primit formarea profesională adecvată, după caz;
  - .8 notificarea tuturor incidentelor de securitate;
  - .9 coordonarea punerii în aplicare a planului de securitate al navei împreună cu agentul de securitate al companiei și cu agentul de securitate pertinent al instalației portuare; și
  - .10 asigurarea faptului că echipamentele de securitate sunt corect utilizate, testate, calibrate și întreținute, în cazul în care acestea există.
- 13 FORMAREA, EXERCITIILE ȘI ANTRENAMENTELE ÎN MATERIE DE SECURITATE A NAVELOR
- 13.1 Agentul de securitate al companiei și personalul competent de la țărm trebuie să aibă cunoștințele și formarea specificate în recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
  - 13.2 Agentul de securitate al navei trebuie să aibă cunoștințele și formarea specificate în recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
  - 13.3 Personalul de la bordul navei care are sarcini și responsabilități specifice în materie de securitate trebuie să înțeleagă ce responsabilități îi revin, astfel cum sunt acestea descrise în planul de securitate al navei, și trebuie să aibă cunoștințe și aptitudini suficiente pentru a îndeplini sarcinile încredințate, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
  - 13.4 Pentru a asigura aplicarea eficientă a planului de securitate al navei, trebuie efectuate exerciții la intervale corespunzătoare luând în considerare tipul navei, schimbările de personal ale navei, ale instalațiilor portuare în care nava trebuie să facă escală și alte condiții pertinente, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
  - 13.5 Agentul de securitate al companiei trebuie să asigure coordonarea și aplicarea eficiente ale planului de securitate al navei, participând la exerciții la intervale adecvate, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 14 SECURITATEA INSTALAȚIEI PORTUARE
- 14.1 O instalație portuară are obligația de a lua măsurile corespunzătoare nivelurilor de securitate stabilite de guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată. Măsurile și procedurile de securitate trebuie aplicate în cadrul instalației portuare în așa fel încât să implice cât mai puține perturbări sau întârzieri provocate pasagerilor, navei, personalul navei și vizitatorilor, mărfurilor și serviciilor.
  - 14.2 La nivelul de securitate 1, următoarele activități trebuie efectuate prin măsuri corespunzătoare, în toate instalațiile portuare, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod, în vederea identificării și adoptării de măsuri de prevenire necesare împotriva incidentelor de securitate:
    - .1 asigurarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea instalației portuare;

- .2 controlul accesului în instalația portuară;
  - .3 supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de ancorare și de acostare;
  - .4 supravegherea zonelor în care accesul este restricționat, pentru a se asigura că numai persoanele autorizate au acces în aceste zone;
  - .5 supravegherea manipulării încărcăturii;
  - .6 supravegherea gestionării proviziilor de bord; și
  - .7 asigurarea faptului că sistemul de comunicații de securitate este rapid disponibil.
- 14.3 La nivelul de securitate 2, trebuie puse în aplicare măsurile de protecție suplimentare prevăzute în planul de securitate al instalației portuare pentru fiecare activitate menționată în secțiunea 14.2, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 14.4 La nivelul de securitate 3, trebuie puse în aplicare celelalte măsuri de protecție speciale prevăzute în planul de securitate al instalației portuare pentru fiecare activitate menționată în secțiunea 14.2, ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 14.4.1 În afară de aceasta, la nivelul de securitate 3, instalațiile portuare au obligația de a răspunde la și de a pune în aplicare orice instrucțiuni de securitate transmise de către Guvernul contractant pe al cărui teritoriu sunt situate.
- 14.5 Atunci când un agent de securitate al unei instalații portuare este informat că o navă are dificultăți în respectarea cerințelor capitolului XI-2 sau ale prezentei părți sau în aplicarea măsurilor și procedurilor adecvate în conformitate cu planul de securitate al navei și în caz de nivel de securitate 3, ca urmare a oricăror instrucțiuni de securitate transmise de guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară, agentul de securitate al instalației portuare și agentul de securitate al navei respective trebuie să păstreze legătura și să coordoneze aplicarea măsurilor adecvate.
- 14.6 Atunci când un agent al instalației portuare este informat că o navă are un nivel de securitate superior nivelului de securitate al instalației portuare, agentul notifică acest lucru autorității competente și ia legătura cu agentul de securitate al navei pentru a coordona cu acesta, după caz, măsurile adecvate.

## 15 EVALUAREA SECURITĂȚII INSTALAȚIEI PORTUARE

- 15.1 Evaluarea securității instalației portuare este un element esențial și parte integrantă a procesului de elaborare și de actualizare a planului de securitate al instalației portuare.
- 15.2 Evaluarea securității instalației portuare se efectuează de către guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară. Guvernul contractant poate autoriza un organism de securitate recunoscut să efectueze evaluarea securității instalației portuare a unei anumite instalații portuare situate pe teritoriul său.
- 15.2.1 În cazul în care evaluarea securității instalației portuare a fost efectuată de către un organism de securitate recunoscut, guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară trebuie să revizuiască și să aprobe evaluarea, pentru a confirma faptul că aceasta respectă dispozițiilor prezentei secțiuni.
- 15.3 Persoanele care efectuează evaluarea trebuie să aibă calificarea necesară pentru a evalua securitatea instalației portuare în conformitate cu dispozițiile prezentei secțiuni, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 15.4 Evaluările securității instalației portuare se revizuiesc și se actualizează periodic, ținând seama de fluctuațiile amenințării și/sau de modificările minore aduse instalației portuare și trebuie întotdeauna revizuite și actualizate atunci când se aduc modificări importante instalației portuare.
- 15.5 Evaluarea securității instalației portuare trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

- .1 identificarea și evaluarea infrastructurilor și bunurilor esențiale care este important să fie protejate;
  - .2 identificarea posibilelor amenințări la adresa bunurilor și infrastructurilor și probabilitatea apariției acestora, pentru a se putea stabili și clasifica în funcție de prioritate măsurile de securitate care se impun;
  - .3 identificarea, selectarea și clasificarea în funcție de prioritate a măsurilor de contracarare și a modificărilor de procedură, precum și eficiența acestora în reducerea vulnerabilității; și
  - .4 identificarea punctelor slabe, inclusiv a factorilor umani, ale infrastructurii, ale politicilor și ale procedurilor.
- 15.6 Guvernele contractante pot accepta ca o evaluare a securității instalației portuare să aibă ca obiect mai multe instalații portuare cu condiția ca operatorul, amplasarea, exploatarea, echipamentele și conceperea acestor instalații portuare să fie similare. Orice guvern contractant care autorizează un astfel de aranjament trebuie să comunice Organizației detaliile necesare.
- 15.7 După finalizarea evaluării securității instalației portuare, trebuie întocmit un raport care să cuprindă un rezumat al modului în care s-a efectuat evaluarea, o descriere a fiecărui punct vulnerabil identificat în timpul evaluării și o descriere a măsurilor care permit remedierea fiecărui punct vulnerabil. Raportul trebuie să fie protejat împotriva accesului sau dezvoltării neautorizate.
- 16 PLANUL DE SECURITATE AL INSTALAȚIEI PORTUARE
- 16.1 Trebuie elaborat și actualizat un plan de securitate al instalației portuare, pe baza evaluării securității instalației portuare, pentru fiecare instalație portuară și trebuie adaptat interfeței navă/port. Planul trebuie să cuprindă dispoziții pentru cele trei niveluri de securitate, astfel cum sunt acestea definite în prezenta parte din Cod.
- 16.1.1 Sub rezerva dispozițiilor secțiunii 16.2, un organism de securitate recunoscut poate elabora planul de securitate al unei anumite instalații portuare.
- 16.2 Planul de securitate al instalației portuare trebuie aprobat de către guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară.
- 16.3 Acest plan se elaborează ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din Cod și se redactează în limba de lucru a instalației portuare. Planul trebuie să cuprindă cel puțin următoarele:
- .1 măsurile menite să împiedice introducerea în instalația portuară sau la bordul navei arme, substanțe periculoase și dispozitive destinate să fie utilizate împotriva persoanelor, navelor sau porturilor și a căror prezență nu este autorizată;
  - .2 măsurile menite să împiedice accesul neautorizat în instalația portuară, pe navele ancorate în instalația portuară și în zonele instalației în care accesul este restricționat;
  - .3 procedurile necesare pentru a face față unei amenințări la adresa securității sau unei încălcări a securității, inclusiv dispoziții privind menținerea operațiunilor esențiale ale instalației portuare sau ale interfeței navă/port;
  - .4 procedurile de răspuns la instrucțiunile de securitate pe care guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară le poate transmite la nivelul de securitate 3;
  - .5 procedurile de evacuare în caz de amenințare la adresa securității sau în caz de încălcare a securității;
  - .6 sarcinile personalului instalației portuare căruia i-au fost atribuite responsabilități în materie de securitate și cele ale celorlalți membri ai personalului în privința aspectelor legate de securitate;
  - .7 procedurile privind interfața cu activitățile privind securitatea ale navelor;
  - .8 procedurile de examinare periodică și de actualizare a planului;

- .9 procedurile de notificare a incidentelor de securitate;
  - .10 identificarea agentului de securitate al instalației portuare, inclusiv datele de contact necesare pentru a putea fi contactat 24 de ore din 24;
  - .11 măsurile menite să asigure protejarea informațiilor cuprinse în plan;
  - .12 măsuri menite să garanteze protecția eficientă a încărcăturii și a echipamentelor de manipulare a încărcăturii din cadrul instalației portuare;
  - .13 procedurile de auditare a planului de securitate al instalației portuare;
  - .14 procedurile de răspuns la o alertă în cazul activării sistemului de alertă de securitate al unei nave aflate în instalația portuară; și
  - .15 procedurile de facilitare a permisiunii de a coborî la țărm pentru personalul navei sau a schimbării personalului, precum și a accesului vizitatorilor pe navă, inclusiv al reprezentanților serviciilor sociale și al organizațiilor sindicale ale lucrătorilor maritimi.
- 16.4 Membrii personalului care efectuează auditurile interne ale activităților privind securitatea prevăzute în plan sau care evaluează aplicarea acestora nu trebuie să aibă legătură cu activitățile care fac obiectul auditului, cu excepția cazurilor în care acest lucru nu este posibil în practică din cauza mărimii sau naturii instalației portuare.
- 16.5 Planul de securitate al instalației portuare poate fi combinat cu planul de securitate al portului sau cu orice alt plan de urgență ale portului sau poate face parte din astfel de planuri.
- 16.6 Guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară trebuie să decidă ce schimbări nu pot fi aduse unui plan de securitate al instalației portuare fără ca amendamentele pertinente ale planului să fie aprobate de el.
- 16.7 Planul poate fi păstrat în format electronic. În acest caz, el trebuie protejat prin proceduri menite să împiedice ștergerea, distrugerea sau modificarea neautorizată a datelor cuprinse în acesta.
- 16.8 Planul trebuie protejat împotriva accesului sau dezvăluirii neautorizate.
- 16.9 Guvernul contractant poate permite ca un plan de securitate al instalației portuare să aibă ca obiect mai multe instalații portuare, cu condiția ca operatorul, amplasarea, operarea, echipamentele și concepția acelor instalații portuare să fie similare. Orice guvern contractant care permite un astfel de aranjament trebuie să comunice Organizației detaliile necesare.
- 17 AGENTUL DE SECURITATE AL INSTALAȚIEI PORTUARE
- 17.1 Pentru fiecare instalație portuară se înseamnă un agent de securitate al instalației portuare. O persoană poate fi desemnată drept agent de securitate pentru una sau mai multe instalații portuare.
- 17.2 În afara celor prevăzute în alte secțiuni din prezenta parte din Cod, sarcinile și responsabilitățile agentului de securitate al instalației portuare includ, dar nu se limitează la:
- .1 efectuarea unui studiu de securitate inițial exhaustiv al instalației portuare, ținând seama de evaluarea pertinentă a securității instalației portuare;
  - .2 asigurarea dezvoltării și menținerii planului de securitate al instalației portuare;
  - .3 punerea în aplicare a planului de securitate al instalației portuare și efectuarea de exerciții în acest sens;
  - .4 efectuarea de inspecții de securitate regulate ale instalației portuare pentru a se asigura că măsurile de securitate sunt în continuare corespunzătoare;

- .5 recomandarea și introducerea modificărilor necesare în planul de securitate al instalației portuare, pentru a rectifica deficiențele și a actualiza planul, astfel încât acesta să țină seama de schimbările pertinente care afectează instalația portuară;
  - .6 o mai mare conștientizare a importanței securității și o mai mare vigilență ale personalului instalației portuare;
  - .7 asigurarea faptului că personalul responsabil cu securitatea navei a primit o formare profesională adecvată;
  - .8 efectuarea raportului către autoritățile competente și păstrarea unui registru cu evenimentele care amenință securitatea instalației portuare;
  - .9 coordonarea punerii în aplicare a planului de securitate al instalației portuare împreună cu agentul(agenții) de securitate competent(competenți) al(ai) companiei și al(ai) navei;
  - .10 asigurarea coordonării serviciilor de securitate, după caz;
  - .11 asigurarea faptului că normele aplicabile personalului responsabil cu securitatea instalației portuare sunt respectate;
  - .12 asigurarea faptului că echipamentele de securitate sunt corect utilizate, testate, calibrate și întreținute, în cazul în care acestea există; și
  - .13 ajutarea agentului de securitate al navei, la cererea acestuia, să confirme identitatea persoanelor care doresc să se îmbarce pe navă.
- 17.3 Agentul de securitate al instalației portuare trebuie să beneficieze de sprijinul necesar pentru a se achita de sarcinile și responsabilitățile care îi sunt impuse în conformitate cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale prezentei părți din Cod.
- 18 **FORMAREA, EXERCITIILE ȘI ANTRENAMENTELE ÎN MATERIE DE SECURITATE A INSTALAȚIILOR PORTUARE**
- 18.1 Agentul de securitate al instalației portuare și personalul competent responsabil cu asigurarea securității instalației portuare trebuie să aibă cunoștințele și formarea specificate în recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 18.2 Personalul instalațiilor portuare care are sarcini specifice privind securitatea trebuie să înțeleagă ce sarcini și responsabilități îi revin în această privință, astfel cum sunt acestea descrise în planul de securitate al instalației portuare, și trebuie să aibă cunoștințe și aptitudini suficiente pentru a se achita de sarcinile încredințate, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 18.3 Pentru a garanta aplicarea eficientă a planului de securitate al instalației portuare, trebuie efectuate exerciții la intervale adecvate, luând în considerare operațiunile efectuate în instalația portuară, schimbările de personal, tipul de nave deservite de instalația portuară și alte situații pertinente, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 18.4 Agentul de securitate al instalației portuare trebuie să asigure coordonarea și punerea în aplicare eficientă a planului de securitate al instalației portuare, participând la antrenamente la intervale adecvate, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.
- 19 **VERIFICAREA NAVELOR ȘI EMITEREA CERTIFICATELOR**
- 19.1 **Verificări**
- 19.1.1 Fiecare navă care face obiectul prezentei părți din Cod trebuie supusă verificărilor prevăzute în continuare:
- .1 o verificare inițială, înainte ca nava să fie dată în folosință sau înainte ca certificatul prevăzut în secțiunea 19.2 să fie emis pentru prima oară, care include o verificare completă a sistemului său de securitate și a oricărui echipament de securitate conex care fac obiectul dispozițiilor pertinente din capitolul XI-2 din prezenta parte din Cod și din planul aprobat de securitate al

navei. Această verificare trebuie să permită asigurarea faptului că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile din capitolul XI-2 și din prezenta parte din Cod, că sunt într-o stare satisfăcătoare și că sunt adaptate pentru serviciul căruia îi este destinată nava;

- .2 o verificare de reînnoire la intervale specificate de Administrație, dar nu mai mari de cinci ani, cu excepția cazurilor în care se aplică secțiunea 19.3. Această verificare trebuie să permită asigurarea faptului că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex de pe navă îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din prezenta parte din Cod și din planul de securitate aprobat al navei, că sunt într-o stare satisfăcătoare și sunt adaptate pentru serviciul căruia îi este destinată nava;
  - .3 cel puțin o verificare intermediară. În cazul în care se efectuează o singură verificare intermediară, aceasta trebuie să aibă loc între cea de-a doua și cea de-a treia aniversare a emiterii certificatului, conform regulii I/2 n). Verificarea intermediară include inspectarea sistemului de securitate și a oricărui echipament de securitate conex de pe navă și este menită să asigure faptul că acestea sunt în continuare în stare satisfăcătoare pentru serviciul căruia îi este destinată nava. Această verificare intermediară trebuie menționată în certificat;
  - .4 orice verificare suplimentară decisă de către Administrație.
- 19.1.2 Verificarea navelor trebuie efectuată de către funcționari ai Administrației. Cu toate acestea, Administrația poate încredința efectuarea acestor verificări unui organism de securitate recunoscut prevăzut la regula XI-2/1.
- 19.1.3 În oricare dintre cazuri, Administrația în cauză trebuie să fie în totalitate garantul efectuării unei verificări complete și eficiente și trebuie să se angajeze să ia măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații.
- 19.1.4 Sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex de pe navă trebuie întreținute, după verificare, astfel încât să rămână conforme cu dispozițiile regulilor XI-2/4.2 și XI-2/6 din prezenta parte din Cod și cu planul aprobat de securitate al navei. După efectuarea uneia din verificările prevăzute în secțiunea 19.1.1, nu mai este admisă operarea fără acordul Administrației a nici unei modificări a sistemului de securitate sau a oricărui echipament de securitate conex de pe navă și nici a planului aprobat de securitate al navei.
- 19.2 Eliberarea certificatului sau vizarea acestuia**
- 19.2.1 În urma unei verificări inițiale sau a unei verificări de reînnoire efectuate în conformitate cu dispozițiile secțiunii 19.1, se eliberează un certificat internațional de securitate al navei.
- 19.2.2 Acest certificat trebuie eliberat sau vizat fie de către Administrație, fie de către un organism de securitate recunoscut care acționează în numele Administrației.
- 19.2.3 Un guvern contractant poate, la cererea Administrației, să verifice o navă. În cazul în care este convins că dispozițiile secțiunii 19.1.1 sunt respectate, trebuie să elibereze navei un certificat internațional de securitate al navei sau să autorizeze eliberarea acestui certificat și, după caz, să vizeze sau să autorizeze vizarea acestui certificat al navei, conform prezentului Cod.
- 19.2.3.1 O copie a acestui certificat și o copie a raportului de verificare trebuie transmise cât mai repede posibil Administrației care a solicitat verificarea.
- 19.2.3.2 Orice certificat astfel eliberat trebuie să cuprindă o declarație conform căreia certificatul a fost eliberat la cererea Administrației. Acesta trebuie să aibă aceeași valoare și să fie acceptat în aceleași condiții ca un certificat eliberat conform dispozițiilor secțiunii 19.2.2.
- 19.2.4 Certificatul internațional de securitate al navei trebuie elaborat conform modelului prevăzut în anexa la prezentul Cod. În cazul în care limba utilizată la elaborarea sa nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste trei limbi.

### 19.3 Durata și valabilitatea certificatului

- 19.3.1 Certificatul internațional de securitate al navei trebuie eliberat pentru o perioadă stabilită de Administrație, care nu poate depăși însă cinci ani.
- 19.3.2 În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează în termen de trei luni înaintea datei de expirare a certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării de reînnoire până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent.
- 19.3.2.1 În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează după data de expirare a certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării de reînnoire până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent.
- 19.3.2.2 În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează cu mai mult de trei luni înaintea datei de expirare a certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării de reînnoire până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data finalizării verificării de reînnoire.
- 19.3.3 În cazul în care un certificat este valabil o perioadă mai mică de cinci ani, Administrația poate prelungi valabilitatea certificatului după data de expirare cu o perioadă maximă specificată în secțiunea 19.3.1, cu condiția ca verificările prevăzute în secțiunea 19.1.1, aplicabile în cazul în care certificatul este valabil o perioadă de cinci ani, să fie efectuate în mod corespunzător.
- 19.3.4 În cazul în care după efectuarea verificării de reînnoire nu poate fi eliberat sau furnizat navei un certificat înainte de data de expirare a certificatului existent, Administrația sau organismul de securitate recunoscut care acționează în numele acesteia poate viza certificatul existent, iar acest certificat trebuie considerat valabil o perioadă suplimentară, care nu poate depăși cinci luni de la data expirării.
- 19.3.5 În cazul în care la data expirării certificatului său o navă nu se află într-un port în care să i se poată face o verificare, Administrația poate prelungi perioada de valabilitate a certificatului respectiv. Cu toate acestea, o astfel de prelungire nu trebuie acordată decât pentru a permite navei să își încheie călătoria în portul în care trebuie verificată, dar și în acest caz numai dacă această măsură pare oportună și rezonabilă. Nici un astfel de certificat nu trebuie prelungit în acest mod o perioadă mai mare de trei luni, iar nava căreia i s-a acordat această prelungire nu are dreptul, pe baza prelungirii, după sosirea în portul în care trebuie verificată, să părăsească portul fără a fi obținut un nou certificat. După finalizarea verificării de reînnoire, noul certificat este valabil până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent înainte de acordarea acestei prelungiri.
- 19.3.6 Un certificat eliberat pentru o navă care efectuează călătoriile pe distanțe scurte care nu a fost prelungit conform dispozițiilor anterioare din prezenta secțiune poate fi prelungit de către Administrație pe o perioadă de grație de până la o lună de la data expirării înscrisă pe acel certificat. După finalizarea verificării de reînnoire, noul certificat este valabil până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent înainte de acordarea acestei prelungiri.
- 19.3.7 În cazul în care o verificare intermediară se finalizează într-un termen mai scurt decât cel specificat în secțiunea 19.1.1:
- .1 data expirării înscrisă pe certificat se înlocuiește prin aplicarea unei vize cu o dată care nu trebuie să depășească trei ani de la data efectuării verificării intermediare;
  - .2 data expirării poate rămâne neschimbată cu condiția efectuării uneia sau mai multor verificări, astfel încât intervalele maxime dintre verificările prescrise în secțiunea 19.1.1 să nu fie depășite.
- 19.3.8 Valabilitatea unui certificat eliberat conform secțiunii 19.2 încetează în oricare dintre următoarele cazuri:
- .1 verificările pertinente nu sunt efectuate în perioadele de timp specificate în secțiunea 19.1.1;
  - .2 certificatul nu este vizat în conformitate cu dispozițiile secțiunilor 19.1.1.3 și 19.3.7.1, după caz;
  - .3 o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă care până în acel moment nu a fost exploatată de acea companie; și
  - .4 nava este transferată sub pavilionul altui stat.

## 19.3.9 În cazul în care:

- .1 o navă este transferată sub pavilionul altui guvern contractant, guvernul contractant sub pavilionul căruia nava a fost autorizată să navigheze până atunci transmite, cât mai repede posibil, Administrației căreia i-a fost cesionată copii ale certificatului internațional de securitate al navei sau orice informații privind acesta, aflate, înainte de transfer, în posesia navei, precum și copii ale rapoartelor de verificare disponibile; sau
- .2 o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă care până în acel moment nu a fost exploatată de acea companie, prima companie transmite noii companii, cât mai repede posibil, copii ale certificatului internațional de securitate al navei sau orice informații privind acesta sau facilitează efectuarea verificărilor descrise în secțiunea 19.4.2.

19.4 **Eliberarea unui certificat provizoriu**

19.4.1 Certificatele prevăzute la secțiunea 19.2 nu pot fi eliberate decât în cazul în care Administrația care emite certificatul este convinsă că nava îndeplinește în totalitate cerințele secțiunii 19.1. Cu toate acestea, după 1 iulie 2004, pentru:

- .1 o navă care nu are certificat sau o navă care este livrată sau înainte de a fi dată în folosință sau de fi dată din nou în folosință;
- .2 o navă care este transferată de sub pavilionul unui guvern contractant sub pavilionul altui guvern contractant;
- .3 o navă aflată sub pavilionul unui stat care nu este guvern contractant care este transferată sub pavilionul unui guvern contractant; sau
- .4 o companie care își asumă responsabilitatea de a exploata o navă care până în acel moment nu a fost exploatată de ea,

până la eliberarea certificatului menționat în secțiunea 19.2, Administrația poate dispune eliberarea unui certificat internațional provizoriu de securitate al navei, conform modelului prezentat în apendicele la prezenta parte din Cod.

19.4.2 Un Certificat internațional provizoriu de securitate al navei nu poate fi eliberat decât în cazul în care Administrația sau organismul de securitate recunoscut care acționează în numele acesteia a verificat că:

- .1 a fost efectuată evaluarea securității navei prevăzută în prezenta parte din Cod;
- .2 există la bordul navei o copie a planului de securitate al navei care îndeplinește cerințele capitoului XI-2 și a prezentei părți A din Cod, planul fiind supus revizuirii și aprobării și fiind pus în aplicare la bordul navei;
- .3 nava este dotată cu un sistem de alertă de securitate a navei care respectă cerințele regulii XI-2/6, în cazul în care se prevede că trebuie să existe un astfel de sistem;
- .4 agentul de securitate al companiei:
  - .1 s-a asigurat că:
    - .1 a fost efectuată examinarea planului de securitate al navei pentru a verifica dacă respectă în întregime cerințele prezentei părți din Cod;
    - .2 planul a fost supus spre aprobare; și
    - .3 planul este pus în aplicare la bordul navei; și
  - .2 a luat măsurile necesare, inclusiv pe cele privind exercițiile, antrenamentele și auditurile interne, prin intermediul cărora poate estima dacă nava va trece cu succes de verificarea prevăzută în conformitate cu secțiunea 19.1.1.1, în termen de șase luni;

- .5 s-au luat măsurile necesare pentru efectuarea verificărilor cerute conform secțiunii 19.1.1.1;
  - .6 comandantul, agentul de securitate al navei și alți membri ai personalului de la bord care au anumite sarcini în materie de securitate își cunosc sarcinile și responsabilități care le revin în materie de securitate în conformitate cu prezenta parte din Cod și cu dispozițiile pertinente din planul de securitate aflat la bordul navei și au primit toate aceste informații în limba de lucru a personalului navei sau într-o limbă cunoscută de personalul navei; și
  - .7 agentul de securitate al navei îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta parte din Cod.
- 19.4.3 Un Certificat internațional provizoriu de securitate al navei poate fi eliberat de către Administrație sau de către un organism de securitate recunoscut autorizat să acționeze în numele acesteia.
- 19.4.4 Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei este valabil o perioadă de șase luni sau până la data eliberării certificatului prevăzut în secțiunea 19.2, dacă această dată este anterioară, și nu poate fi prelungit.
- 19.4.5 Nici un guvern contractant nu trebuie să accepte eliberarea altui certificat internațional provizoriu de securitate al navei după expirarea primului certificat provizoriu prevăzut în secțiunea 19.4.4 în cazul în care, în opinia Administrației sau a organismului de securitate recunoscut, unul dintre motivele pentru care nava sau compania solicită eliberarea unui astfel de certificat este de a se sustrage conformării în totalitate cu cerințele capitolului XI-2 și ale prezentei părți din Cod.
- 19.4.6 În sensul regulii XI-2/9, guvernele contractante pot verifica, înainte de a accepta drept certificat valabil un certificat internațional provizoriu de securitate al navei, dacă sunt îndeplinite cerințele secțiunilor 19.4.2.4 - 19.4.2.6.

*Apendice la partea A*

**APENDICELE 1**

Model de certificat internațional de securitate al navei

**CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SECURITATE AL NAVEI**

*(Ștampilă oficială)*

*(Statul)*

Certificat numărul .....

Eliberat în conformitate cu dispozițiile

**CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE  
(CODUL ISPS)**

Sub autoritatea guvernului .....

*(Numele statului)*

de către .....

*(Persoana sau organismul autorizat)*

Numele navei: .....

Numărul sau literele distinctive: .....

Portul de înmatriculare: .....

Tipul navei: .....

Tonajul brut: .....

Numărul OMI: .....

Numele și adresa companiei .....

**SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA:**

1. Că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex al navei au fost verificate în conformitate cu secțiunea 19.1 din partea A din Codul ISPS;
2. Că în urma verificării s-a constatat că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex al navei sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS;
3. Că nava este prevăzută cu un plan de securitate al navei aprobat.

Data verificării inițiale/de reînnoire pe baza căreia a fost eliberat prezentul certificat

Prezentul certificat este valabil până la data de

sub rezerva verificărilor efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS.

Eliberat la .....

*(Locul eliberării certificatului)*

La data de .....

*(Data eliberării)*

.....  
*(Semnătura agentului autorizat corespunzător care eliberează certificatul)*

.....  
(Ștampila sau parafa autorității emitente, după caz.)

**ATESTAREA VERIFICĂRII INTERMEDIARE**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că în urma verificării intermediare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS.

Verificare intermediară

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

**ATESTAREA VERIFICĂRIILOR SUPLIMENTARE**

Verificare suplimentară

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

Verificare suplimentară

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

Verificare suplimentară

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

**VERIFICARE SUPLIMENTARĂ EFECTUATĂ ÎN CONFORMITATE CU SECȚIUNEA A/19.3.7.2  
DIN CODUL ISPS**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că în urma verificării suplimentare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.3.7.2 din partea A din Codul ISPS s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS.

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

*(Ștampila sau parafa autorității, după caz)*

**VIZĂ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI, DACĂ ACESTA ESTE VALABIL O PERIOADĂ MAI  
MICĂ DE CINCI ANI, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.3 DIN  
CODUL ISPS**

Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.3 din partea A din Codul ISPS certificatul trebuie să fie acceptat ca valabil până la data de .....

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

*(Ștampila sau parafa autorității, după caz)*

**VIZĂ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI DUPĂ ÎNCHEIEREA VERIFICĂRII DE REÎNNOIRE  
ȘI ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.4 DIN CODUL ISPS**

Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.4 din partea A din Codul ISPS certificatul trebuie să fie acceptat ca valabil până la data de .....

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

*(Ștampila sau parafa autorității, după caz)*

**VIZĂ DE PRELUNGIRE A VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI PÂNĂ CÂND NAVA AJUNGE ÎN  
PORTUL DE VERIFICARE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.5  
DIN CODUL ISPS, SAU PENTRU O PERIOADĂ DE GRATIE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ  
DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.6 DIN CODUL ISPS**

În conformitate cu secțiunea 19.3.5/19.3.6 (\*) din partea A din Codul ISPS, certificatul trebuie acceptat ca fiind valabil până la data de.....

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

*(Ștampila sau parafa autorității, după caz)***VIZĂ DE AVANSARE A DATEI DE EXPIRARE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE  
SECȚIUNII A/19.3.7.1 DIN CODUL ISPS**

În conformitate cu secțiunea 19.3.7.1 din partea A din Codul ISPS, noua dată de expirare (\*) este:

Semnat: .....

*(Semnătura agentului autorizat)*

Locul: .....

Data: .....

*(Ștampila sau parafa autorității, după caz)*

(\*) Se elimină, după caz.

(\*\*) În cazul în care se completează această parte a certificatului, data de expirare indicată pe prima pagină a certificatului trebuie de asemenea modificată în consecință.

**APENDICELE 2**

Model de certificat internațional provizoriu de securitate al navei

**CERTIFICAT INTERNAȚIONAL PROVIZORIU DE SECURITATE AL NAVEI***(Ștampila oficială)**(Statul)*

Certificat numărul: .....

Eliberat în conformitate cu dispozițiile

**CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE  
(CODUL ISPS)**

Sub autoritatea guvernului .....

*(Numele statului)*

de către .....

*(Persoana sau organismul autorizat)*

Numele navei: .....

Numărul sau literele distinctive: .....

Portul de înmatriculare: .....

Tipul navei: .....

Tonajul brut: .....

Numărul OMI: .....

Numele și adresa companiei: .....

Prezentul certificat este eliberat după ce a fost eliberat alt certificat provizoriu? Da/Nu (\*)

În caz afirmativ, precizați data la care a fost eliberat primul certificat provizoriu

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că sunt respectate dispozițiile secțiunii A/19.4.2 din Codul ISPS.

Prezentul certificat se eliberează în conformitate cu dispozițiile secțiunii A/19.4 din Codul ISPS.

Prezentul certificat este valabil până la data de .....

Eliberat la .....

*(Locul eliberării certificatului)*

La data de .....

*(Data eliberării)*

.....  
*(Semnătura agentului autorizat corespunzător care eliberează  
certificatul)*

.....  
*(Ștampila sau parafa autorității emitente, după caz)*

---

(\*) Se elimină, după caz.”

## ANEXA III

## „PARTEA B

**RECOMANDĂRI PRIVIND DISPOZIȚIILE CAPITOLULUI XI-2 DIN ANEXA LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚA VIEȚII PE MARE DIN 1974, ASTFEL CUM A FOST MODIFICATĂ, PRECUM ȘI PARTEA A DIN PREZENTUL COD**

## 1. INTRODUCERE

**Generalități**

- 1.1 Preambulul la prezentul Cod indică faptul că în capitolul XI-2 și în partea A din prezentul Cod se instituie noul cadrul internațional de măsuri ce vizează consolidarea securității maritime, prin intermediul căruia navele și instalațiile portuare pot coopera pentru a detecta și contracara actele care amenință securitatea în sectorul transporturilor maritime.
- 1.2 Prezenta introducere descrie în mod concis procesele preconizate pentru stabilirea și punerea în aplicare ale măsurilor și aranjamentelor necesare garantării și menținerii conformității cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și identifică elementele principale pentru care sunt recomandate măsuri. Aceste recomandări sunt enunțate în la punctele 2-19. De asemenea, se specifică elementele esențiale care trebuie luate în considerare la aplicarea recomandărilor referitoare la nave și la instalațiile portuare.
- 1.3 Chiar dacă utilizatorul prezentului Cod este interesat exclusiv de nave, i se recomandă insistent să citească integral prezenta parte a Codului, în special **alineatele privind instalațiile portuare**. Același lucru este valabil și pentru cei care **sunt interesați în principal de instalațiile portuare**; aceștia ar trebui să citească și punctele care conțin prevederi privind navele.
- 1.4 Recomandările prevăzute la punctele următoare se referă, în esență, la protecția navei atunci când aceasta se află într-o instalație portuară. Cu toate acestea, o navă poate reprezenta o amenințare pentru instalația portuară atunci când, de exemplu, o dată intrată în instalația portuară ar fi utilizată ca bază de lansare a unui atac. Atunci când preconizează măsurile de securitate care urmează a fi luate pentru a face față unor amenințări la adresa securității care își au originea pe navă, cei care efectuează evaluarea securității instalației portuare sau cei care pregătesc planul de securitate al instalației portuare ar trebui să ia în considerare adaptarea corespunzătoare a recomandărilor prevăzute la alineatele următoare.
- 1.5 Este necesar să se țină seama de faptul că nici o dispoziție a prezentei părți din Cod nu poate fi citită sau interpretată ca aducând atingere vreunei dispoziții din capitolul XI-2 sau din partea A din prezentul cod și că dispozițiile menționate anterior întotdeauna prevalează și au prioritate față de orice ambiguitate neintenționată care ar putea apare din neatenție în această parte din Cod. Recomandările prevăzute în prezenta parte din Cod ar trebui întotdeauna citite, interpretate și aplicate astfel încât să fie compatibile cu scopurile, obiectivele și principiile consacrate în capitolul XI-2 și în partea A din prezentul Cod.

**Responsabilitățile guvernelor contractante**

- 1.6 **Guvernele** contractante au, în conformitate cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, diverse responsabilități, care includ în special următoarele:

- **stabilirea nivelului de securitate aplicabil;**
- aprobarea planului de securitate al navei și a modificărilor pertinente aduse unui plan aprobat anterior;
- verificarea conformității navelor cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și emiterea pentru nave a certificatului internațional de securitate al navelor;
- **stabilirea instalațiilor portuare amplasate pe teritoriul lor care trebuie să desemneze un agent de securitate al instalației portuare care să fie responsabil cu pregătirea planului de securitate al instalației portuare;**

- **asigurarea efectuării** și aprobării evaluării **securității instalației portuare** și a oricărei modificări aduse unei evaluări aprobate anterior;
- aprobarea planului de securitate al instalației portuare și a oricărei modificări aduse unui plan aprobat anterior;
- exercitarea măsurilor referitoare la control și la respectarea dispozițiilor;
- testarea planurilor aprobate;
- comunicarea informațiilor către Organizația Maritimă Internațională și sectoarelor maritim și portuar.

1.7 Guvernele contractante pot desemna sau stabili, în cadrul guvernului, **autorități însărcinate să execute, referitor la instalațiile portuare, sarcinile privind securitatea** care le revin în conformitate cu capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și cu partea A din prezentul Cod și pot autoriza organisme de securitate recunoscute să îndeplinească anumite sarcini privind instalațiile portuare, însă decizia finală privind acceptarea și aprobarea acestor sarcini ar trebui luată de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată. De asemenea, Administrațiile pot delega unor organisme de securitate recunoscute, în ceea ce privește navele, sarcini referitoare la securitate. Nu pot fi delegate unui organism de securitate recunoscut următoarele sarcini sau activități:

- stabilirea nivelului de securitate aplicabil,
- stabilirea instalațiilor portuare situate pe teritoriul unui guvern contractant care trebuie să desemneze un agent de securitate al instalației portuare și să pregătească un plan de securitate al instalației portuare,
- aprobarea unei evaluări a securității instalației portuare sau a oricărei modificări ulterioare aduse unei evaluări aprobate anterior,
- aprobarea unui plan de securitate al instalației portuare sau a oricărei modificări ulterioare aduse unui plan aprobat anterior,
- exercitarea măsurilor referitoare la control și la respectarea dispozițiilor,
- stabilirea cerințelor aplicabile unei declarații de securitate.

#### **Stabilirea nivelului de securitate**

1.8 **Guvernele contractante au responsabilitatea de a stabili nivelul de securitate aplicabil în orice moment**, atât navelor, **cât și instalațiilor portuare**. În partea A din prezentul cod sunt definite trei niveluri de securitate utilizate la nivel internațional, și anume:

- nivelul de securitate 1, normal: nivelul la care navele și instalațiile portuare funcționează normal;
- nivelul de securitate 2, ridicat: nivelul care se aplică atât timp cât există un risc mare de incident de securitate;
- nivelul de securitate 3, excepțional: nivelul care se aplică pe perioada în care riscul de incident de securitate este probabil sau iminent.

#### **Compania și nava**

1.9 Orice companie care exploatează nave cărora li se aplică dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod trebuie să desemneze un agent de securitate al companiei pentru companie și un agent de securitate al navei pentru fiecare navă. Sarcinile și responsabilitățile acestor agenți, formarea profesională pe care trebuie să o aibă, precum și cerințele aplicabile exercițiilor și antrenamentelor sunt definite în partea A din prezentul Cod.

- 1.10 Responsabilitățile agentului de securitate al companiei includ, pe scurt, între altele, asigurarea faptului că evaluarea securității navei este efectuată corespunzător, asigurarea faptului că a fost pregătit și supus spre aprobare Administrației sau în numele administrației un plan de securitate al navei și că acesta este apoi amplasat la bordul navei care face obiectul părții A din prezentul Cod și pentru care această persoană a fost desemnată agent de securitate al companiei.
- 1.11 Planul de securitate al navei ar trebui să indice măsurile de securitate operaționale și fizice pe care nava însăși ar trebui să le ia pentru a se asigura că în orice moment funcționează la nivelul de securitate 1. Planul ar trebui să cuprindă și măsurile de securitate suplimentare sau sporite pe care le poate lua chiar nava pentru a trece și a funcționa la nivelul de securitate 2, în cazul în care primește instrucțiuni în acest sens. În afară de aceasta, planul ar trebui să indice și măsurile de pregătire posibile pe care nava ar putea să le ia pentru a se conforma prompt instrucțiunilor pe care le poate primi de la cei care sunt însărcinați să răspundă la un incident sau la o amenințare reprezentată de un posibil incident de securitate la nivelul de securitate 3.
- 1.12 Navele cărora li se aplică cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod trebuie să aibă un plan de securitate aprobat de către Administrație sau în numele acesteia și să fie exploatată în conformitate cu acest plan. Agentul de securitate al companiei și agentul de securitate al navei ar trebui să se asigure că planul are un caracter permanent și că este eficient și, în special, că se efectuează audituri interne ale acestuia. Orice modificare adusă unui element oarecare dintr-un plan aprobat, care Administrația a decis că ar trebui aprobat, trebuie să facă obiectul unei reexaminări și unei noi aprobări înainte de a fi încorporat în planul aprobat și înainte de punerea sa în aplicare de către navă.
- 1.13 Nava trebuie să aibă la bord un certificat internațional de securitate al navei care să indice că nava îndeplinește toate cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod. Partea A din prezentul Cod conține dispoziții cu privire la verificarea conformității navei cu aceste cerințe și cu privire la eliberarea certificatului pe baza verificării inițiale, de reînnoire și intermediară.
- 1.14 În cazul în care o navă se află într-un port sau se îndreaptă spre un port al unui guvern contractant, acesta are dreptul, în conformitate cu dispozițiile regulii XI-2/9, să exercite, cu privire la această navă, diverse măsuri referitoare la control și la respectarea dispozițiilor. Nava este supusă inspecțiilor prevăzute în cadrul controlului navelor de către statul de port, dar aceste inspecții nu ar trebui să includă în mod normal examinarea planului de securitate propriu-zis, cu excepția unor anumite situații. Nava poate de asemenea face obiectul unor măsuri de control suplimentare, în cazul în care guvernul contractant care exercită măsurile referitoare la control și la respectarea dispozițiilor are motive să creadă că securitatea navei sau cea a instalațiile portuare pe care le-a deservit a fost compromisă.
- 1.15 Nava trebuie, de asemenea, să aibă la bord informații care pot fi puse la dispoziția guvernelor contractante, la cerere, care să indice cine este responsabil cu angajarea personalului navei și cine are puterea decizională privind diferite aspecte referitoare la utilizarea navei.

### **Instalația portuară**

- 1.16 **Fiecare guvern contractant trebuie să asigure realizarea unei evaluări a securității pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul său care furnizează servicii navelor care efectuează călătorii internaționale.** Această evaluare poate fi făcută de guvernul contractant, de o autoritate desemnată sau de un organism de securitate recunoscut. Evaluarea securității instalației portuare, o dată efectuată, trebuie să fie aprobată de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată în cauză, care poate delega această responsabilitate. Evaluarea securității instalației portuare ar trebui revizuită periodic.
- 1.17 **Evaluarea securității instalației portuare** este, în esență, **o analiză de risc a tuturor aspectelor privind operarea unei instalații portuare în scopul identificării părții sau părților care este cel mai probabil să fie și/sau riscă cel mai mult să fie ținta unui atac.** Riscul pentru securitate este în funcție de amenințarea unui atac, adăugată la vulnerabilitatea țintei, și de consecințele unui atac.

**Evaluarea** trebuie să cuprindă următoarele componente:

- determinarea amenințării percepute pentru instalațiile și infrastructurile portuare,
- identificarea punctelor vulnerabile potențiale,
- calcularea consecințelor incidentelor.

**La terminarea analizei, va fi posibil să se efectueze o evaluare globală a nivelului riscului. Evaluarea securității instalației portuare va permite identificarea instalațiilor portuare care trebuie să desemneze un agent de securitate al instalației portuare și să pregătească un plan de securitate al instalației portuare.**

- 1.18 Instalațiile portuare care trebuie să îndeplinească cerințele din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod trebuie să desemneze un agentul de securitate al instalației portuare. Sarcinile și responsabilitățile acestor agenți, formarea pe care trebuie să o aibă, precum și cerințele aplicabile exercițiilor și antrenamentelor sunt definite în partea A din prezentul Cod.
- 1.19 Planul de securitate al instalației portuare ar trebui să indice măsurile de securitate operaționale și fizice pe care instalația portuară ar trebui să le ia pentru a se asigura că în orice moment funcționează la nivelul de securitate 1. Planul ar trebui să cuprindă și măsurile de securitate suplimentare sau sporite pe care le poate adopta instalația portuară pentru a trece și a funcționa la nivelul de securitate 2, în cazul în care primește instrucțiuni în acest sens. În afară de aceasta, planul ar trebui să indice și măsurile de pregătire posibile pe care instalația portuară ar putea să le ia pentru a se conforma prompt instrucțiunilor pe care le poate primi de la cei care sunt însărcinați să răspundă la un incident sau la o amenințare reprezentată de un posibil incident de securitate la nivelul de securitate 3.
- 1.20 Instalațiile portuare care trebuie să îndeplinească cerințele din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod trebuie să aibă un plan de securitate aprobat de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată în cauză și trebuie operate în conformitate cu acest plan. Agentul de securitate al companiei ar trebui să aplice dispozițiile acestui plan și să se asigure că planul are un caracter permanent și că este eficient și, în special, că se efectuează audituri interne. Orice modificare adusă unui element oarecare dintr-un plan aprobat care guvernul contractant sau autoritatea desemnată în cauză a decis că ar trebui aprobat trebuie să facă obiectul unei reexaminări și a unei noi aprobări înainte de a fi inclus în planul aprobat și înainte de punerea sa în aplicare în instalația portuară. Evaluarea securității instalației portuare efectuate pentru instalația portuară sau pe baza căreia a fost elaborat planul trebuie revizuită în mod regulat. Toate aceste activități pot duce la necesitatea operării de modificări planului aprobat. Orice modificare la anumite elemente dintr-un plan aprobat trebuie supusă aprobării guvernului contractant sau a autorității desemnate în cauză.
- 1.21 Navele care utilizează instalații portuare pot fi supuse inspecțiilor prevăzute în cadrul controlului navelor de către statul de port și pot face obiectul unor măsuri de control suplimentare indicate în regula XI-2/9. Autoritățile pertinente pot solicita să le fie furnizate informații privind nava, încărcătura acesteia, pasagerii și personalul navei înainte de intrarea navei în port. Pot exista situații în care se poate refuza intrarea în port.

### **Informare și comunicare**

- 1.22 Capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod dispun că guvernele contractante trebuie să furnizeze anumite informații Organizației Maritime Internaționale și că aceste informații trebuie să fie difuzate pentru a garanta o comunicare eficientă între guvernele contractante și între agenții de securitate ai companiei/ai navei și agenții de securitate ai instalației portuare.

## **2. DEFINIȚII**

- 2.1 Nu este prevăzută nici o recomandare cu privire la definițiile specificate în capitolul XI-2 sau în partea A din prezentul Cod.
- 2.2 În sensul prezentei părți din cod:
- .1 „secțiune” înseamnă o secțiune din partea A din Cod și este indicată ca „secțiunea A/< urmată de numărul secțiunii>”;
  - .2 „punct” înseamnă un punct din partea A din Cod și este indicat ca „punct < urmat de numărul punctului>”; și
  - .3 expresia „guvern contractant”, atunci când este utilizată la punctele 14 - 18, înseamnă „guvernul contractant pe teritoriul căruia este situată instalația portuară” și cuprinde o trimitere la „autoritatea desemnată”.

### 3. APLICARE

#### Generalități

- 3.1 Recomandările prevăzute în această parte din Cod ar trebui luate în considerare la punerea în aplicare a cerințelor din capitolul XI-2 și a părții A din prezentul Cod.
- 3.2 Cu toate acestea, ar trebui recunoscut că măsura în care se vor aplica recomandările privind navele va depinde de tipul navei, de încărcătura sa și de pasagerii săi, de serviciul comercial pe care îl asigură și de caracteristicile instalațiilor portuare vizitate de navă.
- 3.3 În mod similar, referitor la recomandările privind instalațiile portuare, măsura în care se vor aplica recomandările privind navele va depinde de instalațiile portuare, de tipul navelor care utilizează instalația portuară, de tipurile de încărcătură și/sau de pasageri și de serviciul comercial pe care îl asigură navele care intră în instalația portuară.
- 3.4 Dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod nu sunt prevăzute pentru a fi aplicate instalațiilor portuare concepute și utilizate în esență în scopuri militare.

### 4. RESPONSABILITĂȚILE GUVERNELOR CONTRACTANTE

#### Securitatea evaluărilor și a planurilor

- 4.1 Guvernele contractante ar trebui să se asigure că se aplică măsuri adecvate pentru a evita ca orice informație sensibilă referitoare la securitate care este legată de evaluarea securității navei, de planul de securitate al navei, de evaluarea securității instalației portuare, de planul de securitate al instalației portuare, precum și de anumite evaluări sau planuri să fie dezvăluită în mod neautorizat sau pentru a preveni orice acces neautorizat la această informație.

#### Autoritățile desemnate

- 4.2 Guvernele contractante pot identifica, în cadrul guvernului, o autoritate desemnată să îndeplinească sarcinile privind securitatea care le revin, astfel cum sunt acestea enumerate în capitolul XI-2 sau în partea A din prezentul Cod.

#### Organisme de securitate recunoscute

- 4.3 Guvernele contractante pot autoriza un organism de securitate recunoscut (RSO) să efectueze anumite activități privind securitatea, inclusiv:
  - .1 să aprobe planurile de securitate ale navei sau modificările aduse acestora, în numele Administrației;
  - .2 să verifice și să certifice faptul că navele îndeplinesc cerințele din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod în numele Administrației;
  - .3 să efectueze evaluările securității instalației portuare cerute de către guvernul contractant.
- 4.4 RSO poate de asemenea oferi consultanță companiilor sau instalațiilor portuare sau pot oferi asistență privind aspecte legate de securitate, inclusiv privind evaluările securității navei, planurile de securitate ale navei, evaluări ale securității instalației portuare și planurile de securitate ale instalației portuare. De asemenea, le poate ajuta să elaboreze un astfel de plan sau o astfel de evaluare. O RSO care a contribuit la elaborarea unei evaluări a securității navei sau a unui plan de securitate al navei nu ar trebui să fie autorizată să aprobe acest plan.
- 4.5 Atunci când autorizează o RSO să acționeze în numele lor, guvernele contractante ar trebui să ia în considerare competența acestui organism. RSO ar trebui să poată demonstra:
  - .1 că are competențele necesare în domeniile pertinente ale securității;
  - .2 cunoașterea suficientă a operațiunilor navelor și porturilor, în special a proiectării și construcției navelor, în cazul în care furnizează servicii pentru nave, și a proiectării și construcției portului, în cazul în care furnizează servicii pentru instalațiile portuare;

- .3 că este capabilă să evalueze riscurile la adresa securității care ar putea apărea în timpul operării navei și a instalației portuare, inclusiv interfața navă/port și să stabilească modalitatea de a limita la maxim aceste riscuri;
- .4 că poate menține și îmbunătăți expertiza personalului său;
- .5 că poate asigura faptul ca personalul său să fie mereu demn de încredere;
- .6 că poate menține măsuri adecvate pentru a evita dezvăluirea neautorizată a oricărei informații privind securitatea sau accesul neautorizat la o astfel de informație;
- .7 cunoașterea cerințelor din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod, precum și normele de securitate din legislația națională și internațională pertinentă;
- .8 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și diversele forme pe care le îmbracă;
- .9 că are cunoștințe în materie de detectare și de identificare a armelor și a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .10 că are cunoștințe în materie de identificare, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentului persoanelor care riscă să amenințe securitatea;
- .11 că are cunoștințe privind tehnicile utilizate la folosirea măsurilor de securitate; și
- .12 că are cunoștințe privind echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere și limitele de utilizare ale acestora.

Atunci când delegă sarcini specifice către o RSO, guvernele contractante, inclusiv Administrațiile, ar trebui să se asigure că RSO în cauză are competențele necesare îndeplinirii acestor sarcini.

- 4.6 Un organism recunoscut, astfel cum este acesta definit la regula I/6 și care îndeplinește cerințele din regula XI-1/1, poate fi desemnat ca RSO cu condiția să aibă cunoștințele necesare în materie de securitate care sunt enumerate la punctul 4.5.
- 4.7 O autoritate portuară sau operatorul unei instalații portuare poate fi desemnat ca RSO cu condiția să aibă cunoștințele necesare în materie de securitate care sunt enumerate la punctul 4.5.

#### **Stabilirea nivelului de securitate**

- 4.8 La stabilirea nivelului de securitate, guvernele contractante ar trebui să ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice. Guvernele contractante ar trebui să stabilească nivelul de securitate care se aplică **navelor sau instalațiilor portuare** la unul dintre următoarele trei niveluri:
  - **Nivelul de securitate 1, normal: nivelul la care nava sau instalația portuară funcționează normal;**
  - **Nivelul de securitate 2, ridicat: nivelul care se aplică atât timp cât există un risc mare de incident de securitate; și**
  - **Nivelul de securitate 3, excepțional: nivelul care se aplică pe perioada cât riscul de incident de securitate este probabil sau iminent.**
- 4.9 Stabilirea nivelului de securitate 3 ar trebui să fie o măsură excepțională care să se aplice numai în cazul în care există informații credibile că un incident de securitate este probabil sau iminent. Nivelul de securitate 3 ar trebui stabilit numai pe perioada existenței amenințării la adresa securității identificate sau a unui incident de securitate propriu-zis. Deși se poate trece de la nivelul de securitate 1 la nivelul de securitate 2, apoi la nivelul de securitate 3, este posibil și să se facă trecerea direct de la nivelul de securitate 1 la nivelul de securitate 3.
- 4.10 Comandantul navei este cel care este responsabil în ultimă instanță de securitatea și siguranța navei. Chiar și la nivelul de securitate 3 comandantul le poate cere celor care sunt însărcinați să răspundă în cazul apariției unui incident de securitate sau a unei amenințări de incident de securitate să precizeze sau să

modifice instrucțiunile pe care le-au dat, în cazul în care are motive să creadă că respectând una din aceste instrucțiuni riscă să compromită securitatea navei.

- 4.11 **Agentul de securitate al companiei (CSO) sau agentul de securitate al navei (SSO) ar trebui să intre în legătură cât mai repede posibil cu agentul de securitate al instalației portuare (PFSO) desemnat să îndeplinească această funcție în cadrul instalației portuare în care nava intenționează să intre pentru a-l întreba care este nivelul de securitate aplicabil navei în cauză în această instalație portuară. După stabilirea contactului cu o navă, PFSO ar trebui să informeze nava cu privire la orice modificare care poate interveni ulterior cu privire la nivelul de securitate al instalației portuare și ar trebui să furnizeze navei toate informațiile pertinente privind securitatea.**
- 4.12 Deși în unele cazuri o navă poate fi exploatată la un nivel de securitate superior celui al instalației portuare în care intră, nu este permis ca o navă să aibă un nivel de securitate inferior celui al instalației portuare pe care o vizitează. În cazul în care o navă are un nivel de securitate mai mare decât al instalației portuare pe care intenționează să o viziteze, CSO sau SSO ar trebui să notifice de îndată PFSO. Acesta ar trebui să întreprindă o evaluare a situației respective de comun acord cu CSO sau SSO și să cadă de acord asupra măsurilor de securitate corespunzătoare pentru navă, care pot include elaborarea și semnarea unei declarații de securitate.
- 4.13 Guvernele contractante ar trebui să analizeze mijloacele care ar permite transmiterea rapidă a informațiilor privind modificarea nivelului de securitate. Administrațiile ar putea dori să utilizeze mesajele NAVTEX sau anunțurile adresate marinarilor pentru a notifica CSO sau SSO cu privire la schimbarea nivelului de securitate al navei. Ar putea dori să utilizeze alte metode de comunicare care asigură o viteză și o acoperire echivalente sau mai bune. Guvernele contractante ar trebui să stabilească o modalitate de notificare a agentului de securitate al instalației portuare cu privire la schimbările intervenite în privința nivelului de securitate. În cazul în care nivelul de securitate nu este considerat o informație strict confidențială, informațiile inițiale privind amenințarea pot fi extrem de sensibile. Guvernele contractante ar trebui să dea dovadă de prudență în ceea ce privește tipul și detaliile informațiilor pe care le transmit și metoda prin care acestea sunt transmise către SSO, CSO și PSFO.

#### **Puncte de contact și informații privind planurile de securitate ale instalațiilor portuare**

- 4.14 Faptul că o instalație portuară are un PFSO trebuie comunicat Organizației și această informație trebuie comunicată și agenților de securitate ai companiei și ai navei. Nu trebuie făcută publică nici o altă informație privind PFSO, cu excepția faptului că există. Guvernele contractante ar trebui să ia în considerare stabilirea de puncte de contact fie centrale, fie regionale sau altă modalitate care să permită furnizarea de informații actualizate privind locurile în care există PFSO, precum și datele de contact ale PFSO pertinent. Informațiile cu privire la existența acestor puncte de contact ar trebui făcute publice. Aceste puncte de contact ar putea de asemenea furniza informații cu privire la organismele de securitate recunoscute desemnate să acționeze în numele guvernului contractant, împreună cu detalii privind responsabilitățile specifice și condițiile abilitării acestora.
- 4.15 În cazul în care un port nu are un plan de securitate al instalației portuare (și, în consecință, nici PFSO), punctul de contact central sau regional ar trebui să fie în măsură să indice care este persoana de la țarm care are calificările necesare pentru a organiza punerea în aplicare a măsurilor de securitate adecvate, după caz, pe durata vizitei navei.
- 4.16 Guvernele contractante ar trebui să furnizeze și datele de contact ale funcționarilor guvernamentali cărora un SSO, un CSO sau un PFSO să le poată raporta motivele lor de îngrijorare privind securitatea. Acești funcționari guvernamentali ar trebui să evalueze rapoartele în cauză înainte de a lua măsurile adecvate. Motivele de îngrijorare semnalate pot avea legătură cu măsurile de securitate care intră sub jurisdicția unui alt guvern contractant. În astfel de cazuri, funcționarii guvernelor contractante ar trebui să ia în considerare contactarea omologilor lor din celălalt guvern contractant pentru a stabili dacă este necesar să se ia măsuri de remediere. În acest sens, datele de contact ale funcționarilor guvernamentali ar trebui comunicate Organizației Maritime Internaționale.
- 4.17 Guvernele contractante ar trebui de asemenea să comunice informațiile prevăzute la punctele 4.14 - 4.16 altor guverne contractante care fac o solicitare în acest sens.

#### **Documente de identificare**

- 4.18 Guvernele contractante sunt încurajate să emită documente de identificare adecvate funcționarilor guvernamentali abilitați să urce la bordul navelor sau să intre în instalațiile portuare în vederea îndeplinirii

sarcinilor oficiale care le revin și a pune în aplicare a unor proceduri care să permită verificarea autenticității documentelor în cauză.

#### **Platforme fixe și plutitoare și unități mobile de foraj amplasate în larg**

- 4.19 Guvernele contractante ar trebui să ia în considerare aplicarea de măsuri de securitate adecvate aplicabile platformelor fixe și plutitoare și unităților mobile de foraj amplasate în larg în staționare pentru a permite interacțiunea cu navele care trebuie să respecte dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod.

#### **Nave care nu sunt obligate să respecte partea A din prezentul Cod**

- 4.20 Guvernele contractante ar trebui să ia în considerare aplicarea de măsuri de securitate adecvate pentru întărirea securității navelor cărora nu li se aplică dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și să se asigure că toate dispozițiile în materie de securitate care sunt aplicabile navelor în cauză permit interacțiunea cu nave cărora li se aplică partea A din prezentul Cod.

#### **Amenințări la adresa navelor și alte incidente în larg**

- 4.21 Guvernele contractante ar trebui să furnizeze indicații generale privind măsurile considerate adecvate pentru a reduce riscurile la adresa securității navelor care navighează sub pavilionul lor atunci când sunt în larg. Ele ar trebui să furnizeze recomandări specifice privind măsurile care trebuie luate în conformitate cu nivelurile de securitate 1 - 3, în cazul:

- .1 unei schimbări a nivelului de securitate aplicabil navei atunci când este în larg, de exemplu din cauza zonei geografice în care este exploatată sau din motive aferente navei propriu-zise;
- .2 unui incident de securitate sau al unei amenințări de incident de securitate care afectează nava atunci când aceasta se află în larg.

Guvernele contractante ar trebui să stabilească metodele și procedurile optime în acest sens. În cazul unui atac iminent, nava ar trebui să încerce să stabilească o comunicare directă cu persoanele din statul de pavilion însărcinate să răspundă la incidente de securitate.

- 4.22 Guvernele contractante ar trebui de asemenea să stabilească un punct de contact care să ofere consiliere privind securitatea oricărei nave:

- .1 care este autorizată să arboreze pavilionul lor;
- .2 care operează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale.

- 4.23 Guvernele contractante ar trebui să ofere consiliere navelor care operează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale, în special cu privire la:

- .1 modificarea cursului prevăzut sau întârzierea navigării pe acesta;
- .2 navigarea pe un curs anume sau ajungerea într-un loc anume;
- .3 disponibilitatea personalului sau a echipamentului care ar putea fi amplasat la bordul navei;
- .4 coordonarea trecerii, a intrării în port sau a plecării din port, pentru a permite escortarea de către un vehicul de patrulare sau de către un avion (cu aripă fixă sau elicopter).

Guvernele contractante ar trebui să le reamintească navelor care operează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale de zonele în care accesul este restricționat temporar.

- 4.24 Guvernele contractante ar trebui să recomande navelor care operează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale să pună în aplicare prompt, în vederea protejării navei și a altor nave aflate în vecinătate, orice măsură de securitate pe care guvernul contractat ar fi putut s-o recomande.

- 4.25 Planurile elaborate de către guvernele contractante în scopurile indicate la punctul 4.22 ar trebui să includă informații privind un punct de contact adecvat, disponibil 24 de ore din 24, în cadrul guvernului contractant, inclusiv al Administrației. Aceste planuri ar trebui să includă și informații cu privire la circumstanțele în care Administrația estimează că ar trebui solicitată asistență statelor costiere vecine, precum și o procedură de stabilire a contactului dintre agenții de securitate ai instalațiilor portuare și agenții de securitate ai navelor.

#### **Acorduri alternative în materie de securitate**

- 4.26 Atunci când stabilesc modul de punere în aplicare a capitolului XI-2 și a părții A din prezentul Cod, guvernele contractante pot încheia unul sau mai multe acorduri cu unul sau mai multe guverne contractante. Domeniul de aplicare al unui acord se limitează la călătorii internaționale scurte pe rute fixe între instalațiile portuare situate pe teritoriul părților acordului. La încheierea unui acord și în urma încheierii acestuia, guvernele contractante ar trebui să consulte celelalte guverne contractante și Administrației interesate de efectele acordului. Navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la un acord ar trebui să fie lăsate să opereze numai pe rutele fixe prevăzute în acord, în cazul în care Administrația acestora decide că nava ar trebui să respecte dispozițiile acordului și îi cere navei să le respecte. Un asemenea acord nu poate, sub nici formă, compromite nivelul de securitate al altor nave și instalații portuare care nu sunt prevăzute în acord și, în special, nici una din navele care fac obiectul acordului nu poate desfășura activități între nave cu nave care nu fac obiectul acordului. Orice activitate de interfață întreprinsă de navele care fac obiectul acordului ar trebui de asemenea să facă obiectul acestui acord. Aplicarea fiecărui acord trebuie urmărită în permanență și modificată dacă este necesar și, în oricare dintre cazuri, acordul ar trebui revizuit din cinci în cinci ani.

#### **Aranjamente echivalente pentru instalațiile portuare**

- 4.27 Pentru anumite instalații portuare specifice cu operațiuni limitate sau speciale, dar în care traficul este ocazional, ar putea fi adecvat să se asigure respectarea dispozițiilor prin intermediul unor măsuri de securitate echivalente celor prescise în capitolul XI-2 și în partea A din prezentul Cod. Această prevedere poate fi valabilă în special în cazul terminalelor care deservesc fabrici sau chei de-a lungul cărora operațiunile nu sunt frecvente.

#### **Numărul membrilor echipajului**

- 4.28 Atunci când stabilește numărul minim al membrilor echipajului care să asigure securitatea navei, Administrația ar trebui să țină seama de faptul că dispozițiile privind numărul minim de membri ai echipajului care asigură securitatea, care face obiectul regulii V/14, face trimitere doar la securitatea navigației unei nave. Administrația ar trebui să țină seama și de orice încărcare suplimentară care ar putea rezulta din punerea în aplicare a planului de securitate al navei și să se asigure că nava are un număr suficient de membri ai echipajului care să dea randament. În acest sens, Administrația ar trebui să verifice că navele sunt capabile să respecte orele de odihnă și alte măsuri de contracarare a oboselii promulgate de legislația internă, în contextul ansamblului sarcinilor de la bordul navei încredințate diverșilor membri ai personalului navei.

#### **Măsuri privind controlul și respectarea dispozițiilor**

##### **Generalități**

- 4.29 Regula XI-2/9 descrie măsurile privind controlul și respectarea dispozițiilor aplicabile navelor în conformitate cu capitolul XI-2. Aceasta este împărțită în trei secțiuni distincte: controlul navelor aflate deja într-un port, controlul navelor care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant și dispoziții suplimentare aplicabile în ambele situații.
- 4.30 Regula XI-2/9.1 (Controlul navelor în port) instituie un sistem de control al navelor aflate în portul unei țări străine în care agenți autorizați corespunzător de către acest guvern contractant (funcționari autorizați corespunzător) au dreptul să urce la bordul navei pentru a verifica dacă certificatele prevăzute sunt corespunzătoare. Apoi, în cazul în care există motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește cerințele, pot fi luate măsuri de control, precum inspecții suplimentare sau reținerea navei. Aceste dispoziții țin seama de sistemele de control curente. Regula XI-2/9.1 autorizează, pe baza sistemelor menționate anterior, măsuri suplimentare (inclusiv expulzarea unei nave dintr-un port, ca măsură de control), în cazul în care funcționarii autorizați corespunzător au motive întemeiate să creadă că o navă nu îndeplinește cerințele din capitolul XI-2 sau din partea A din prezentul Cod. Regula XI-2/9.3 descrie

măsurile de prevenire care vizează asigurarea aplicării echitabile și proporționale a acestor măsuri suplimentare.

- 4.31 Regula XI-2/9.2 stabilește măsurile de control care vizează asigurarea respectării dispozițiilor de către navele care intenționează să intre într-un port al unui alt guvern contractant și introduce în capitolul XI-2, care se aplică exclusiv securității, un concept de control complet diferit. Conform acestei reguli, pot fi instituite măsuri înainte de intrarea navei în port, pentru a asigura mai bine securitatea. La fel ca în Regula XI-2/9.1, acest sistem de control suplimentar se bazează pe conceptul existenței unor motive întemeiate să se creadă că o navă nu îndeplinește cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod și include măsurile de prevenire prevăzute în regulile XI-2/9.2.2 și XI-2/9.2.5, precum și în regula XI-2/9.3.
- 4.32 Existența unor motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește cerințele semnifică faptul că există dovezi sau informații întemeiate că nava nu respectă cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod, luând în considerare recomandările prezentate în această parte din Cod. Aceste dovezi sau informații întemeiate pot apărea ca urmare a judecății profesionale a unui funcționar autorizat corespunzător sau a observațiilor efectuate în timpul verificării certificatului internațional de securitate al navei sau a certificatului internațional provizoriu de securitate a navei, emis în conformitate cu partea A din prezentul Cod (Certificatul) sau provenind din alte surse. Chiar dacă nava are la bord un certificat valabil, funcționarii autorizați corespunzător pot să aibă motive întemeiate să creadă, pe baza propriei judecăți profesionale, că o navă nu îndeplinește cerințele.
- 4.33 Exemple de posibile motive întemeiate, conform regulii XI-2/9.1 și XI-2/9.2, pot include, după caz:
- .1 dovada că în urma efectuării unei examinări certificatul nu este valabil sau a expirat;
  - .2 dovada sau informații întemeiate conform cărora există deficiențe grave în privința echipamentului, a documentației sau a aranjamentelor de securitate prevăzute în capitolul XI-2 sau în partea A din prezentul Cod;
  - .3 primirea unui raport sau a unei reclamații care, în conformitate cu judecata profesională a funcționarului autorizat corespunzător, conține informații întemeiate care indică în mod clar că nava nu îndeplinește cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod;
  - .4 dovada sau observații obținute de un funcționar autorizat corespunzător, pe baza judecății sale profesionale, că fie comandantul, fie personalul navei nu este familiarizat cu procedurile esențiale de securitate la bordul navei sau că nu poate efectua exercițiile privind securitatea navei sau că aceste proceduri sau exerciții nu au fost efectuate;
  - .5 dovezi sau observații obținute de un funcționar autorizat corespunzător pe baza judecății sale profesionale că unii membri cheie ai personalului navei nu sunt capabili să stabilească o comunicare adecvată cu alți membri cheie ai personalului navei cu responsabilități în materie de securitate la bordul navei;
  - .6 dovada sau informații întemeiate conform cărora nava a îmbarcat provizii de bord sau mărfuri într-o instalație portuară sau de pe altă navă, în cazul în care fie instalația portuară, fie cealaltă navă încălcă dispozițiile capitolului XI-2 sau din partea A din prezentul Cod și că nava în cauză nu a completat o declarație de securitate și nici nu a luat măsuri de securitate adecvate speciale sau suplimentare și nici nu a aplicat proceduri adecvate privind securitatea navei;
  - .7 dovada sau informații întemeiate conform cărora nava a îmbarcat provizii de bord sau mărfuri dintr-o instalație portuară sau din alte surse (de exemplu prin transfer de la altă navă sau de la un elicopter) în cazul în care fie instalația portuară, fie cealaltă sursă nu este obligată să îndeplinească dispozițiile capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod, iar nava în cauză nu a luat măsurile de securitate adecvate, speciale sau suplimentare de securitate sau nu a aplicat procedurile de securitate adecvate; și
  - .8 în cazul în care nava este titularul unui certificat internațional provizoriu de securitate al navei, care i-a fost emis ulterior, astfel cum este acesta descris în secțiunea A/19.4 și, conform judecății profesionale a unui funcționar autorizat corespunzător, unul dintre motivele pentru care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat îl reprezintă sustragerea de la obligația de a respecta în totalitate capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod după expirarea perioadei de valabilitate a certificatului internațional provizoriu inițial menționat în secțiunea A/19.4.4.

- 4.34 Implicațiile pe care le are regula XI-2/9 asupra legislației internaționale sunt extrem de pertinente și este necesar să se aplice această regulă ținând seama de regula XI-2/2.4, având în vedere că ar putea apărea situații în care fie se vor lua măsuri care nu fac obiectul domeniului de aplicare al capitolului XI-2, fie va trebui să se țină seama de drepturile navelor afectate, aceste drepturi nefiind prevăzute în capitolul XI-2. Prin urmare, regula XI-2/9 nu aduce atingere dreptului guvernului contractant de a lua măsuri care se întemeiază și sunt conforme cu legislația internațională pentru a asigura securitatea sau siguranța persoanelor, navelor, instalațiilor portuare și a altor bunuri în cazul în care nava, deși respectă dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, este considerată cu toate acestea ca prezentând un risc pentru securitate.
- 4.35 În cazul în care un guvern contractant impune măsuri de control unei nave, Administrația ar trebui să fie informată și să primească informații suficiente pentru a permite Administrației să asigure în totalitate legătura cu guvernul contractant.

#### **Controlul navelor în port**

- 4.36 În cazul în care neconformitatea este reprezentată fie de o componentă defectă a echipamentului, fie de o documentație greșită care are drept rezultat reținerea navei, iar neconformitatea nu poate fi remediată în portul de inspecție, guvernul contractant poate autoriza nava să navigheze în alt port, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de comun acord de statele de port și Administrație sau comandant.

#### **Nave care intenționează să intre în portul altui guvernul contractant**

- 4.37 Regula XI-2/9.2.1 enumeră informațiile pe care guvernele contractante le pot cere unei nave ca și condiție de intrare în port. Una dintre informațiile enumerate este confirmarea oricărei măsuri speciale sau suplimentare luate de navă în timpul ultimelor zece escale într-o instalație portuară. Aceste informații ar putea include, de exemplu:
- .1 rezumatele măsurilor luate în timpul escalei într-o instalație portuară situată pe teritoriul unui stat care nu este guvern contractant și în special măsuri care ar fi fost prevăzute în mod normal de instalații portuare situate pe teritoriul guvernelor contractante; și
  - .2 orice declarație de securitate elaborată cu instalațiile portuare sau cu alte nave.
- 4.38 O altă informație inclusă pe listă, care poate fi solicitată ca și condiție de intrare în port, este confirmarea faptului că au fost aplicate proceduri de securitate a navei adecvate în timpul activităților între nave desfășurate pe perioada corespunzătoare ultimelor zece escale într-o instalație portuară. În mod normal, nu se solicită includerea rezumatelor transferurilor de piloți, de agenți vamali, de agenți de la imigrări sau de securitate, și nici a operațiunilor de buncherare, de alimbare, de aprovizionare și de descărcare a deșeurilor efectuate de către navă în interiorul instalațiilor portuare, având în vedere că aceste activități fac în mod normal obiectul planului de securitate al instalației portuare. Dintre exemplele de informații care ar putea fi date se numără:
- .1 rezumatul măsurilor luate în timpul angajării navei într-o activitate între nave cu o navă care navighează sub pavilionul unui stat care nu este guvern contractant și în special măsuri care în mod normal ar fi fost furnizate de nave care navighează sub pavilionul guvernelor contractante;
  - .2 rezumatul măsurilor luate în timpul angajării într-o activitate între nave cu o navă care navighează sub pavilionul unui stat care este guvern contractant, dar care nu este obligată să respecte dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, ca de exemplu un exemplar al oricărui certificat de securitate emis pentru acea navă în conformitate cu alte dispoziții; și
  - .3 în cazul în care s-ar afla la bordul navei persoane sau bunuri salvate de pe mare, toate informațiile cunoscute cu privire la aceste persoane sau bunuri, inclusiv identitatea lor, în cazul în care aceasta este cunoscută, și rezultatele oricărei verificări efectuate în numele navei pentru a stabili statutul, în planul de securitate, al persoanelor salvate. Dispozițiile capitolului XI-2 și din partea A din prezentul Cod nu sunt menite să întârzie sau să împiedice transportul persoanelor aflate în primejdie pe mare spre un loc sigur. Singura intenție a capitolului XI-2 și a părții A din prezentul Cod este să le furnizeze statelor suficiente informații utile pentru a asigura integritatea securității acestora.
- 4.39 Printre exemplele de alte informații practice privind securitatea care ar putea fi solicitate ca și condiții de intrare în port pentru a contribui la garantarea securității și a siguranței persoanelor, instalațiilor portuare, navelor și a altor bunuri se numără următoarele informații:

- .1 informațiile prevăzute în fișa sinoptică permanentă;
- .2 poziția navei în momentul raportării;
- .3 ora prevăzută pentru sosirea navei în port;
- .4 lista echipajului;
- .5 descrierea generală a încărcăturii de la bordul navei;
- .6 lista pasagerilor; și
- .7 informațiile care trebuie să existe la bord în conformitate cu regula XI-2/5.

4.40 Regula XI-2/9.2.5 îi permite comandantului unei nave care este informat că statul costier sau statul de port va aplica măsuri de control în conformitate cu regula XI-2/9.2 să își schimbe intențiile și să renunțe să mai intre în port. În cazul în care comandantul își schimbă intențiile, regula XI-2/9 nu se mai aplică și orice alte măsuri care ar putea fi luate trebuie să se bazeze pe legislația internațională și să fie conforme cu aceasta.

#### **Dispoziții suplimentare**

4.41 În toate cazurile, atunci când unei nave i se refuză intrarea într-un port sau este expulzată dintr-un port, toate faptele cunoscute ar trebui comunicate autorităților din statele pertinente. Această comunicare ar trebui să conțină următoarele informații, în cazul în care acestea sunt cunoscute:

- .1 numele navei, pavilionul, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul și încărcătura navei;
- .2 motivul refuzării acordării dreptului de intrare sau al expulzării din port sau din zonele portului;
- .3 natura oricărei neconformități cu o măsură de securitate, după caz;
- .4 detalii cu privire la orice încercare de remediere a neconformității, după caz, inclusiv condițiile impuse navei pentru călătorie;
- .5 portul(porturile) de escală precedent(e) și următorul port de escală declarat;
- .6 ora plecării și ora prevăzută pentru sosirea în aceste porturi;
- .7 orice instrucțiuni date navei, de exemplu raportarea traseului său;
- .8 informații disponibile privind nivelul de securitate la care nava operează în mod curent;
- .9 informații privind eventuale comunicații între statele de port și Administrație;
- .10 punctul de contact în cadrul statului de port care stabilește raportul în scopul obținerii de informații suplimentare;
- .11 lista echipajului; și
- .12 orice alte informații pertinente.

4.42 Statele pertinente care urmează să fie contactate ar trebui să includă statele situate pe traseul navei până la portul următor, în special în cazul în care nava are intenția de a intra în apele teritoriale ale statului costier în cauză. Celelalte state pertinente ar putea fi statele de port de escală precedente, astfel încât să poată fi obținute informații suplimentare și ca problemele de securitate privind porturile precedente să poată fi rezolvate.

4.43 La exercitarea măsurilor privind controlul și respectarea dispozițiilor, funcționarii autorizați corespunzător ar trebui să se asigure că măsurile sau dispozițiile impuse sunt proporționale. Aceste măsuri sau dispoziții

ar trebui să fie rezonabile și gradul de severitate și durata acestora ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru a remedia neconformitatea sau pentru a o atenua.

- 4.44 Termenul „întârziere” prevăzut la regula XI-2/9.3.5.1 se referă și la situații în care, ca urmare a măsurilor luate în conformitate cu această regulă, navei îi este refuzată în mod nejustificat intrarea în port sau este în mod nejustificat expulzată din port.

#### **Nave ale statelor care nu sunt părți și nave care datorită dimensiunilor lor nu fac obiectul Convenției**

- 4.45 În ceea ce privește navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este guvern contractant la Convenție și nici parte la Protocolul SOLAS din 1988<sup>8</sup>, guvernele contractante nu ar trebui să le acorde un tratament favorabil. În consecință, cerințele regulii XI-2/9 și recomandările prevăzute în această parte din Cod ar trebui aplicate acestor nave.
- 4.46 Navele care datorită dimensiunilor lor nu fac obiectul Convenției fac obiectul măsurilor pe care statele le aplică pentru a asigura securitatea. Măsurile în cauză ar trebui luate ținându-se seama în mod corespunzător de cerințele capitolului XI-2 și de recomandările prevăzute în prezenta parte din Cod.

### **5. DECLARAȚIA DE SECURITATE**

#### **Generalități**

- 5.1 Ar trebui completată o declarație de securitate (DoS) în cazul în care guvernul contractant al instalației portuare consideră că este necesar sau în cazul în care nava consideră că este necesar.
- 5.1.1 Necesitatea unei declarații de securitate poate fi indicată de rezultatele evaluării securității instalației portuare (PFSA) și motivele și circumstanțele care necesită completarea unei declarații de securitate ar trebui menționate în planul de securitate al instalației portuare (PFSP).
- 5.1.2 Necesitatea unei declarații de securitate poate fi indicată de către o Administrație pentru navele autorizate să navigheze sub pavilionul acesteia și ca urmare a evaluării securității navei (SSA) și ar trebui menționată în planul de securitate al navei.
- 5.2 Este probabil ca o declarație de securitate să fie solicitată la nivelele de securitate mai ridicate, atunci când nava are un nivel de securitate superior celui al instalației portuare sau al altei nave cu care interacționează și pentru activitățile de interfață navă/port sau navă/navă care prezintă un risc sporit pentru persoane, pentru bunuri sau pentru mediu, din motive privind nava în cauză, inclusiv încărcătura acesteia sau pasagerii sau circumstanțele din instalația portuară sau o combinație a acestor factori.
- 5.2.1 În cazul în care o navă sau o Administrație, în numele navelor autorizate să navigheze sub pavilionul său, solicită completarea unei declarații de securitate, agentul de securitate al instalației portuare (PFSSO) sau agentul de securitate al navei (SSO) ar trebui să ia act de această solicitare și să analizeze măsurile de securitate adecvate.
- 5.3 Un PFSSO poate de asemenea solicita o declarație de securitate înaintea efectuării activităților de interfață navă/port care au fost identificate în PFSA aprobat ca reprezentând o problemă anume. Poate fi vorba, de exemplu, de îmbarcarea și debarcarea pasagerilor și de transferul, încărcarea sau descărcarea mărfurilor periculoase sau a substanțelor de risc. PFSA poate de asemenea semnala instalațiile situate în zone foarte populate sau în apropierea unor astfel de zone sau operații al căror efect din punct de vedere economic este important, care justifică elaborarea unei declarații de securitate.
- 5.4 Scopul principal al unei declarații de securitate constă în asigurarea realizării unui acord între navă și instalația portuară sau cu alte nave cu care are interfață cu privire la măsurile de securitate pe care le va lua fiecare în conformitate cu dispozițiile din planurile lor de securitate aprobate.
- 5.4.1 Declarația de securitate convenită ar trebui semnată și datată atât de instalația portuară, cât și de nava(navele) în cauză, pentru a arăta că sunt respectate dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și ar trebui să îi fie precizată perioada de valabilitate, nivelul sau nivelurile de securitate pertinente, precum și coordonatele punctelor de contact pertinente.

<sup>8</sup> Protocolul din 1988 privind Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1974

- 5.4.2 O schimbare a nivelului de securitate poate impune revizuirea declarației de securitate sau completarea uneia noi.
- 5.5 Declarația de securitate trebuie completată în engleză, franceză sau spaniolă sau într-o limbă comună instalației portuare și navei sau navelor respective, după caz.
- 5.6 Un model de declarație de securitate este prevăzut în apendicele 1 la prezenta parte din Cod. Acest model trebuie utilizat pentru a elabora o declarație de securitate dintre o navă și o instalație portuară. În cazul în care declarația de securitate trebuie să se refere la două nave, acest model trebuie adaptat în mod corespunzător.

## 6. OBLIGAȚII ALE COMPANIEI

### Generalități

- 6.1 În conformitate cu regula XI-2/5, compania trebuie să îi furnizeze comandantului navei informații pentru a îndeplini obligațiile care îi revin companiei conform dispozițiilor prezentei reguli. Aceste informații ar trebui să cuprindă elemente precum:
- .1 părțile însărcinate să desemneze personalul d la bordul navei, precum societățile de gestionare maritimă, agențiile de recrutare, concesionari (de exemplu, magazine, cazinouri etc.);
  - .2 părțile însărcinate să decidă care va fi utilizarea navei, inclusiv navlositorul(navlositorii) pe timp sau navlositorul(navlositorii) de navă nudă sau oricare altă entitate care acționează în această capacitate;
  - .3 în cazurile în care nava este utilizată în condițiile unui contract de navlosire, coordonatele punctelor de contact ale acestor părți, inclusiv navlositorii pe timp și de navă nudă.
- 6.2 În conformitate cu dispozițiile regulii XI-2/5, compania trebuie să actualizeze informațiile pe măsură ce au loc schimbări.
- 6.3 Informațiile ar trebui să fie în engleză, în franceză sau în spaniolă.
- 6.4 În ceea ce privește navele construite înainte de 1 iulie 2004, aceste informații ar trebui să țină seama de starea efectivă la acea dată.
- 6.5 În ceea ce privește navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată și navele construite înainte de 1 iulie 2004 care nu erau în exploatare la 1 iulie 2004, ar trebui furnizate informații de la data intrării navei în exploatare și ar trebui să se țină seama de starea efectivă la acea dată.
- 6.6 După 1 iulie 2004, atunci când o navă este retrasă din exploatare, ar trebui furnizate informații de la data reintrării navei în exploatare și ar trebui să se țină seama de starea efectivă la acea dată.
- 6.7 Nu este necesar să se păstreze la bord informațiile furnizate anterior care nu corespund stării efective la acea dată.
- 6.8 În cazul în care responsabilitatea exploatării navei este asumată de către altă companie, nu este necesar să se păstreze la bord informațiile privind compania care a fost însărcinată cu exploatarea navei.

Alte recomandări pertinente suplimentare sunt prevăzute la secțiunile 8, 9 și 13.

## 7. SECURITATEA NAVEI

Recomandările pertinente sunt prevăzute la secțiunile 8, 9 și 13.

## 8. EVALUAREA GRADULUI DE SECURITATE AL NAVEI

### Evaluarea gradului de securitate

- 8.1 Agentul de securitate al companiei (CSO) este însărcinat să se asigure că se efectuează o evaluare a securității navei (SSA) pentru fiecare dintre navele din flota companiei care trebuie să respecte dispozițiilor din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod pentru care CSO este responsabil. Deși CSO nu este obligat să îndeplinească personal toate sarcinile aferente postului său, are responsabilitatea finală de îndeplinire corectă a acestor sarcini.
- 8.2 Înainte de a întreprinde o evaluare a securității navei, CSO ar trebui să se asigure că se utilizează informațiile disponibile privind evaluarea amenințării în porturile în care nava va face escală sau în care se vor imbarca sau vor debarca pasageri, precum și privind instalațiile portuare și măsurile de protecție ale acestora. CSO ar trebui să studieze rapoartele anterioare privind nevoile de securitate similare. Atunci când acest lucru este posibil, CSO ar trebui să se întâlnească cu persoanele competente la bordul navei și în instalațiile portuare pentru a discuta scopul și metodologia evaluării. CSO ar trebui să urmeze indicațiile specifice date de către Guvernele contractante.
- 8.3 O SSA ar trebui să aibă ca obiect următoarele elemente de la bordul navei sau din navă:
- .1 securitatea fizică;
  - .2 integritatea structurală;
  - .3 sistemele de protecție individuală;
  - .4 procedurile generale;
  - .5 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; și
  - .6 alte zone care, în cazul în care sunt avariate sau sunt utilizate pentru observații ilegale, prezintă un risc pentru persoane, bunuri sau pentru operațiile de la bordul navei sau din interiorul instalației portuare.
- 8.4 Persoanele care participă la efectuarea unei SSA ar trebui să poată obține ajutorul experților în ceea ce privește:
- .1 cunoașterea amenințărilor existente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
  - .2 detectarea și identificarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
  - .3 identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;
  - .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;
  - .5 metodele utilizate pentru a produce un incident de securitate;
  - .6 efectele explozibililor asupra structurilor și echipamentului navei;
  - .7 securitatea navei;
  - .8 practicile comerciale privind interfața navă/port;
  - .9 planificarea de urgență, pregătirea pentru cazurile de urgență și măsurile care trebuie luate pentru a face față,
  - .10 securitatea fizică;
  - .11 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
  - .12 ingineria navală; și
  - .13 operațiile navelor și porturilor.

- 8.5 CSO ar trebui să obțină și să înregistreze informațiile necesare pentru a efectua o evaluare, în special în ceea ce privește:
- .1 planul general al navei;
  - .2 amplasarea zonelor în care accesul ar trebui să fie restricționat, cum ar fi puntea de comandă, sălile mașinilor de categoria A și alte stații de control, astfel cum sunt acestea definite în capitolul II-2 etc.;
  - .3 amplasarea și funcțiile fiecărui punct de acces efectiv sau potențial pe navă;
  - .4 modificările mării care pot avea impact asupra vulnerabilității sau securității navei;
  - .5 spațiile destinate încărcăturii și aranjamentele în materie de arimare;
  - .6 locurile în care se depozitează proviziile de bord și echipamentul de întreținere esențial;
  - .7 locurile în care se depozitează bagajele neînsoțite;
  - .8 echipamentul de urgență și de rezervă disponibil pentru a asigura serviciile esențiale;
  - .9 numărul membrilor personalului navei, orice sarcină existentă privind securitatea și practicile companiei privind formarea care sunt în vigoare;
  - .10 echipamentele de securitate și de siguranță existente pentru protecția pasagerilor și a personalului navei;
  - .11 traseele de salvare și de evacuare, precum și stațiile de adunare care trebuie menținute pentru a garanta evacuarea de urgență a navei în mod ordonat și în deplină siguranță;
  - .12 acordurile în vigoare cu societăți private care furnizează servicii de securitate navă/apă; și
  - .13 măsurile și procedurile privind securitatea în vigoare, inclusiv procedurile de inspecție și de control, sistemele de identificare, echipamentele de supraveghere și de monitorizare, documentele de identificare a personalului și sistemele de comunicare, de alarmă, de iluminare, de control al accesului și alte sisteme adecvate.
- 8.6 SSA ar trebui să permită examinarea fiecărui punct de acces identificat, inclusiv a punților descoperite, și să evalueze în ce măsură ar putea fi acestea utilizate de către persoane care doresc să încalce măsurile de securitate, fie că e vorba de persoane care au drept de acces, fie de persoane neautorizate.
- 8.7 SSA ar trebui să analizeze dacă măsurile și principiile de securitate, precum și procedurile și operațiunile instituite, atât într-o situație normală, cât și de urgență continuă să fie pertinente și să stabilească principiile de securitate privind în special:
- .1 zonele în care accesul este restricționat;
  - .2 procedurile necesare pentru a face față unui incendiu sau altei situații de urgență;
  - .3 gradul de supraveghere a personalului navei, a pasagerilor, a vizitatorilor, a furnizorilor, a tehnicienilor însărcinați cu efectuarea reparațiilor, a docherilor etc.;
  - 4 frecvența și eficiența patrulelor de securitate;
  - .5 sistemele de control al accesului, inclusiv sistemele de identificare;
  - .6 sistemele și procedurile de comunicații de securitate;
  - .7 ușile, barierele și luminile de securitate; și
  - .8 echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere, în cazul în care există.
- 8.8 SSA ar trebui să ia în considerare persoanele, activitățile, serviciile și operațiunile care este important să fie protejate. Acestea includ:

- .1 personalul navei;
  - .2 pasagerii, vizitatorii, furnizorii, tehnicienii însărcinați cu efectuarea reparațiilor, personalul instalației portuare etc.;
  - .3 capacitatea de a asigura securitatea navigației, luând măsurile de urgență necesare;
  - .4 încărcătura, în special mărfurile periculoase și substanțele de risc;
  - .5 proviziile de bord;
  - .6 echipamentele și sistemele de comunicații de securitate ale navei, după caz; și
  - .7 echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere ale navei, după caz.
- 8.9 SSA ar trebui să ia în considerare toate amenințările posibile care ar putea include următoarele tipuri de incidente de securitate:
- .1 avarierea navei sau a unei instalații portuare sau distrugerea navei sau a unei instalații portuare, de exemplu de către dispozitive explozive, incendiere premeditată, sabotaj sau vandalism;
  - .2 deturnarea sau capturarea navei sau a persoanelor aflate la bord;
  - .3 manipularea frauduloasă a încărcăturii, a sistemelor sau a echipamentului esențial al navei sau a proviziilor de bord;
  - .4 accesul sau utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini;
  - .5 contrabanda cu arme sau cu echipamente, inclusiv cu arme de distrugere în masă;
  - .6 utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și/sau a echipamentului lor;
  - .7 utilizarea navei însăși ca armă sau ca mijloc de producere de avarii sau a unei distrugerii;
  - .8 atacuri dinspre larg atunci când nava este acostată sau ancorată; și
  - .9 atacuri ale navei aflate în larg.
- 8.10 SSA ar trebui să ia în considerare toate punctele vulnerabile posibile, în special:
- .1 conflicte între măsurile de securitate și măsurile de siguranță;
  - .2 conflicte între sarcinile de la bordul navei și cele în materie de securitate repartizate;
  - .3 sarcinile privind cartul, numărul membrilor personalului navei, având în vedere implicațiile acestora privind oboseala echipajului, vigilența și performanța;
  - .4 orice deficiență identificată în materie de formare; și
  - .5 orice echipament și sistem de securitate, inclusiv sistemele de comunicații.
- 8.11 CSO și SSO ar trebui să aibă întotdeauna în vedere efectul pe care măsurile de securitate îl pot avea asupra personalului navei care rămâne la bordul navei perioade lungi de timp. La stabilirea măsurilor de securitate, ar trebui să se acorde o atenție specială asigurării condițiilor necesare, confortului și intimității personalului navei și capacității și a capacității de a fi eficient perioade lungi de timp.
- 8.12 După elaborarea SSA, se întocmește un raport. Acesta conține un rezumat al modului de desfășurare a evaluării, o descriere a fiecărui punct vulnerabil observat în timpul evaluării și o descriere a măsurilor corective care ar putea fi luate pentru a remedia fiecare punct vulnerabil. Raportul se protejează împotriva oricărui acces sau oricărei dezvoltări neautorizate.

- 8.13 În cazul în care SSA nu a fost efectuată de către companie, raportul privind SSA ar trebui trecut în revistă și acceptat de către CSO.

#### **Ancheta privind securitatea efectuată la bord**

- 8.14 Ancheta privind securitatea efectuată la bord este parte integrantă a oricărei SSA. Ancheta privind securitatea efectuată la bord ar trebui să examineze și să evalueze măsurile de protecție, procedurile și operațiile instituite la bord pentru:
- .1 garantarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea navei;
  - .2 monitorizarea zonelor în care accesul este restricționat pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces;
  - .3 controlul accesului pe navă, inclusiv orice sistem de identificare;
  - .4 monitorizarea zonelor punții și a zonelor din jurul navei;
  - .5 controlul îmbarcării persoanelor și a efectelor lor (bagaje însoțite și neînsoțite și efectele personale ale personalului navei);
  - .6 supravegherea modului de manipulare a încărcăturii și a livrării proviziilor de bord;
  - .7 asigurarea faptului că sistemele de comunicații, informațiile și echipamentul care permit asigurarea securității navei sunt rapid disponibile.

### **9. PLANUL DE SECURITATE AL NAVEI**

#### **Generalități**

- 9.1 Agentul de securitate al companiei (CSO) are responsabilitatea de a se asigura că un plan de securitate al navei (SSP) este pregătit și supus aprobării. Conținutul fiecărui SSP ar trebui să varieze în funcție de nava pentru care a fost conceput. Evaluarea securității navei trebuie să fi permis identificarea caracteristicilor navei și a amenințărilor și punctelor vulnerabile potențiale. La elaborarea SSP va trebuie să se examineze minuțios aceste caracteristici. Administrațiile pot oferi consiliere privind elaborarea și conținutul unui SSP.
- 9.2 Toate SSP ar trebui:
- .1 să descrie în detaliu organigrama măsurilor de securitate prevăzute pentru navă;
  - .2 să descrie în detaliu relațiile navei cu compania, cu instalațiile portuare, cu alte nave și cu autoritățile competente care au responsabilități în materie de securitate;
  - .3 să descrie în detaliu sistemele de comunicații care permit asigurarea în permanență a unor comunicații eficiente la bordul navei și între navă și exterior, inclusiv instalațiile portuare;
  - .4 să descrie în detaliu măsurile de securitate de bază, atât operaționale, cât și fizice, pentru nivelul de securitate 1, care trebuie să fie întotdeauna aplicate;
  - .5 să descrie în detaliu măsurile de securitate suplimentare care îi vor permite navei să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3;
  - .6 să prevadă proceduri privind revizuirea regulată, sau auditul, al SSP și modificarea acestuia, ținând seama de experiență sau de modificarea condițiilor; și
  - .7 să descrie procedurile de efectuare a rapoartelor către punctele de contact adecvate ale guvernelor contractante.
- 9.3 Elaborarea unui SSP eficient ar trebui să se bazeze pe o evaluare aprofundată a tuturor aspectelor privind securitatea navei și în special pe o cunoaștere aprofundată a caracteristicilor fizice și operaționale, inclusiv a rutelor comerciale ale fiecărei nave.

- 9.4 Toate SSP ar trebui aprobate de către Administrație sau în numele ei. În cazul în care o Administrație a apelat la un organism de securitate recunoscut (RSO) pentru a examina sau a aproba SSP, atunci RSO nu ar trebui să aibă nici o legătură cu RSO care a elaborat planul sau a contribuit la elaborarea planului.
- 9.5 CSO și agentul de securitate al navei (SSO) ar trebui să elaboreze proceduri pentru:
- .1 a stabili dacă SSP mai este eficient; și
  - .2 a elabora modificările care ar putea fi necesar să fie aduse unui plan, după ce acesta a fost aprobat.
- 9.6 Măsurile de securitate prevăzute în SSP ar trebui instituite înaintea efectuării verificării inițiale a respectării cerințelor capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, altfel certificatul internațional de securitate al navei prescris nu va putea fi emis. În cazul în care ulterior se defectează sistemele sau echipamentele de securitate ale navei sau în cazul în care se suspendă o măsură de securitate dintr-un motiv oarecare, ar trebui să se adopte măsuri de securitate temporare echivalente, să fie comunicate Administrației și să fie aprobate de către aceasta.

### **Organizarea și îndeplinirea sarcinilor privind securitatea navei**

- 9.7 În afara recomandărilor enunțate la punctul 9.2, SSP ar trebui să stabilească următoarele elemente, care privesc toate nivelurile de securitate:
- .1 sarcinile și responsabilitățile întregului personal al navei care are un rol în asigurarea securității;
  - .2 procedurile sau măsurile de prevenire necesare asigurării în permanență a comunicațiilor;
  - .3 procedurile necesare pentru a stabili dacă procedurile de securitate și echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere sunt în continuare eficiente, inclusiv procedurile care permit identificarea și remedierea defectelor sau ale problemelor de funcționare a echipamentelor sau sistemelor;
  - .4 procedurile și practicile care permit protecția informațiilor confidențiale privind securitatea, care sunt deținute pe hârtie sau în format electronic;
  - .5 tipul echipamentului și a sistemelor de securitate, după caz, și cerințele de întreținere;
  - .6 procedurile de garantare a înaintării la termenele cerute a rapoartelor și a evaluării rapoartelor privind posibila nerespectare a măsurilor de securitate sau a problemelor privind securitatea; și
  - .7 proceduri care permit elaborarea, întreținerea și actualizarea inventarului mărfurilor periculoase sau a substanțelor de risc transportate la bord, inclusiv amplasarea lor.
- 9.8 Restul secțiunii 9 are ca obiect în mod expres măsurile de securitate care ar putea fi luate la fiecare nivel, referitor la:
- .1 accesul personalului navei, a pasagerilor, vizitatorilor etc. pe navă;
  - .2 zone de la bordul navei în care accesul este restricționat;
  - .3 manipularea încărcăturii;
  - .4 livrarea proviziilor de bord;
  - .5 manipularea bagajelor neînsoțite; și
  - .7 monitorizarea securității navei.

### **Accesul pe navă**

- 9.9 SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care permit protejarea tuturor mijloacele de acces pe navă identificate de SSA. Acestea includ următoarele:

- .1 scări de acces;
  - .2 pasarele de acces;
  - .3 rampe de acces;
  - .4 uși de acces, hublouri, ferestre și saborduri;
  - .5 parâme de legare și lanțuri de ancorare;
  - . 6 macarale și instalații de ridicat.
- 9.10 Pentru fiecare dintre mijloacele de acces, SSP ar trebui să identifice locurile adecvate în care ar trebui să se aplice restricții sau interdicții de acces pentru fiecare nivel de securitate. SSP ar trebui să stabilească pentru fiecare nivel de securitate tipul de restricție sau de interdicție care urmează să fie aplicat și mijloacele de punere în aplicare a acestora.
- 9.11 SSP ar trebui să stabilească pentru fiecare nivel de securitate mijlocul de identificare necesar pentru a autoriza accesul pe navă al persoanelor sau pentru a rămâne pe navă fără a fi luat la întrebări. În acest sens ar putea fi necesar să se pună la punct un sistem adecvat de identificare permanentă și temporară pentru personalul navei, respectiv pentru vizitatori. Orice sistem de identificare ar trebui, atunci când acest lucru este posibil în practică, să fie coordonat cu sistemul care se utilizează pentru instalația portuară. Pasagerii ar trebui să fie în măsură să își dovedească identitatea prin permise de îmbarcare, bilete etc., dar nu ar trebui să li se permită accesul în zonele în care accesul este restricționat fără a fi supravegheați. SSP ar trebui să prevadă dispoziții pentru a actualiza regulat sistemele de securitate și pentru ca nerespectarea procedurilor să facă obiectul unor măsuri disciplinare.
- 9.12 Persoanele care refuză sau nu sunt în măsură să își decline identitatea și/sau să confirme scopul vizitei lor, în cazul în care li se cere să o facă, ar trebui să li se refuze accesul pe navă, iar încercarea lor de a avea acces pe navă ar trebui raportată, după caz, la SSO, la CSO, agentului de securitate al instalației portuare (PFSO) și autorităților naționale sau locale responsabile cu securitatea.
- 9.13 SSP ar trebui să stabilească frecvența controalelor accesului pe navă și în special dacă trebuie efectuate în mod aleatoriu sau ocazional.

#### Nivelul de securitate 1

- 9.14 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care permit controlul accesului pe navă. Aceste măsuri ar putea consta din:
- .1 verificarea identității tuturor persoanelor care doresc să urce la bordul navei, precum și a motivelor lor, verificând, de exemplu, instrucțiunile de îmbarcare, biletele pasagerilor, permisele de îmbarcare, legitimațiile profesionale etc.;
  - .2 asigurarea faptului, în legătură cu instalația portuară, că pentru efectuarea inspecțiilor și perchezițiilor persoanelor, ale bagajelor (inclusiv ale bagajelor de mână), ale efectelor personale, ale vehiculelor și ale conținutului acestora se desemnează zone sigure;
  - .3 asigurarea faptului, în legătură cu instalația portuară, că vehiculele care urmează să fie încărcate la bordul transbordoarelor, a navelor ro-ro și a navelor de pasageri fac obiectul unei percheziții înainte de încărcare, frecvența acestor percheziții fiind cea prevăzută în SSP;
  - .4 separarea persoanelor controlate și a efectelor lor de persoanele care nu au fost controlate și a efectelor lor;
  - .5 separarea pasagerilor care se îmbarcă de cei care debarcă;
  - .6 identificarea punctelor de acces care ar trebui securizate sau păzite în permanență pentru a preveni accesul persoanelor neautorizate;
  - .7 securizare, prin blocare sau prin altă modalitate, a accesului la spațiile care nu sunt păzite și care comunică cu zonele în care au acces pasagerii și vizitatorii; și

.8 comunicarea întregului personal al navei a informațiilor privind securitatea pentru a-l informa cu privire la amenințările posibile, la procedurile care permit semnalarea persoanelor, activităților sau obiectelor suspecte și la necesitatea de a rămâne vigilent.

- 9.15 La nivelul de securitate 1, ar trebui să fie posibil să fie percheziționate toate persoanele care doresc să urce la bordul unei nave. Frecvența acestor percheziții, inclusiv a celor aleatorii, ar trebui specificată în SSP aprobat și ar trebui aprobată în mod expres de Administrație. Ar fi preferabil ca aceste percheziții să fie efectuate de instalația portuară în strânsă cooperare cu nava și în apropierea acesteia. Membrii personalului navei nu ar trebui să li se ceară să își percheziționeze colegii sau efectele acestora, cu excepția cazului în care există motive întemeiate privind securitatea. Această inspecție trebuie efectuată în așa fel încât să se respecte în totalitate drepturile persoanelor și să nu se încalce demnitatea umană fundamentală.

#### Nivelul de securitate 2

- 9.16 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să definească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate pentru a proteja nava de un risc sporit de incident de securitate, pentru a garanta o vigoare mai mare și un control mai strict; aceste măsuri ar putea consta din:

- .1 desemnarea de personal suplimentar pentru patrulare în zonele punții în timpul orelor de liniște pentru a descuraja orice acces neautorizat;
- .2 limitarea numărului de puncte de acces pe navă prin identificarea celor care trebuie închise și a mijloacelor adecvate de securizare a lor;
- .3 descurajarea accesului pe navă dinspre apă prevăzând, de exemplu, în cooperare cu instalația portuară, patrulare;
- .4 stabilirea unei zone în care accesul este restricționat pe partea dinspre chei a navei, în strânsă cooperare cu instalația portuară;
- .5 percheziționarea mai frecventă și mai în detaliu a persoanelor, a efectelor personale și vehiculelor îmbarcate sau încărcate pe navă;
- .6 escortarea vizitatorilor la bordul navei;
- .7 comunicarea tuturor membrilor personalului navei de informații privind securitatea pentru a-l informa cu privire la amenințările posibile, la procedurile care permit semnalarea persoanelor, activităților sau obiectelor suspecte și la necesitatea de a rămâne vigilent; și
- .8 efectuarea unei percheziții totale sau parțiale a navei.

#### Nivelul de securitate 3

- 9.17 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. În SSP ar trebui să se descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri ar putea consta din:

- .1 limitarea accesului la un singur punct, controlat;
- .2 permiterea accesului numai persoanelor însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate;
- .3 îndrumarea persoanelor aflate la bordul navei;
- .4 suspendarea îmbarcării sau debarcării;
- .5 suspendarea operațiunilor de manipulare a încărcăturii, de livrare etc.;
- .6 evacuarea navei;

- .7 mutarea navei; și
- .8 pregătirea unei percheziții totale sau parțiale a navei.

#### **Zone de la bordul navei în care accesul este restricționat**

- 9.18 SSP ar trebui să identifice zonele în care accesul este restricționat care urmează a fi stabilite la bordul navei, să le specifice întinderea, perioadele în care se aplică, măsurile de securitate care vor fi luate pentru a controla accesul în aceste zone sau activitățile din interiorul acestor zone. Scopul stabilirii de zone în care accesul este restricționat este de:
- .1 a preveni accesul persoanelor neautorizate;
  - .2 a proteja pasagerii, personalul navei și personalul instalațiilor portuare sau celelalte persoane autorizate să se afle la bordul navei;
  - .3 a proteja zonele de securitate nevralgice din interiorul navei; și
  - .4 a proteja încărcătura și proviziile de bord de orice manipulare frauduloasă.
- 9.19 SSP ar trebui să asigure instituirea unor politici și practici definite clar în toate zonele în care accesul este restricționat pentru a controla accesul.
- 9.20 SSP ar trebui să prevadă ca toate zonele în care accesul este restricționat să fie semnalate clar, astfel încât să se indice că accesul în zonă este restricționat și că prezența persoanelor neautorizate în aceste zone constituie o încălcare a măsurilor de securitate.
- 9.21 Zonele în care accesul este restricționat pot include:
- .1 puntea de comandă, sălile mașinilor de categoria A și alte posturi de control, astfel cum sunt acestea definite în capitolul II-2;
  - .2 spațiile care conțin echipamente și sisteme de securitate și de supraveghere, precum și comenzile lor și comenzile dispozitivului de iluminare;
  - .3 spațiile conținând instalațiile de ventilație și de aer condiționat și alte spații similare;
  - .4 spațiile care dau acces la rezervoarele de apă potabilă, la pompe sau la colectoare;
  - .5 spații care conțin mărfuri periculoase sau substanțe periculoase;
  - .6 spații care conțin pompe pentru încărcătură și comenzile acestora;
  - .7 spațiile de încărcare și spațiile care conțin proviziile de bord;
  - .8 locurile de cazare pentru echipaj; și
  - .9 orice altă zonă în care accesul trebuie restricționat pentru a asigura securitatea navei, pe care CSO o va fi declarat zonă în care accesul este restricționat pe baza SSA.

#### Nivelul de securitate 1

- 9.22 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în zonele în care accesul este restricționat, care pot include;
- .1 blocarea sau securizarea punctelor de acces;
  - .2 utilizarea de echipament de supraveghere pentru monitorizarea zonelor;
  - .3 utilizarea de paznici sau patrulare; și
  - .4 utilizarea de dispozitive automate de detectare a intruziunii pentru a alerta personalul navei cu privire la accesul persoanelor neautorizate.

#### Nivelul de securitate 2

9.23 La nivelul de securitate 2, este necesar să se mărească frecvența și gradul de supraveghere al zonelor în care accesul este restricționat și să fie intensificat controlul accesului în aceste zone pentru a se asigura că numai persoanele autorizate au acces. SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate, care pot include;

- .1 stabilirea de zone în care accesul este restricționat adiacente punctelor de acces;
- .2 păzirea permanentă a echipamentelor de supraveghere; și
- .3 desemnarea de personal suplimentar pentru a păzi zonele în care accesul este restricționat și a face patulări.

#### Nivelul de securitate 3

9.24 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară; aceste măsuri ar putea consta din:

- .1 stabilirea de zone în care accesul este restricționat suplimentare pe navă, în apropierea locului incidentului de securitate sau a locului în care se presupune că este amenințarea la adresa securității în care accesul este restricționat; și
- .2 percheziția zonelor în care accesul este restricționat ca parte a percheziției navei.

#### **Manipularea încărcăturii**

9.25 Măsurile de securitate privind manipularea încărcăturii ar trebui să permită:

- .1 prevenirea oricărei manipulari frauduloase; și
- .2 prevenirea acceptării și depozitării la bordul navei a unei încărcături al cărei transport nu este prevăzut.

9.26 Măsurile de securitate, dintre care unele ar fi putut fi aplicate împreună cu instalația portuară, ar trebui să includă proceduri de control al inventarului în punctele de acces pe navă. În cazul în care încărcătura se află la bordul navei, ar trebui să poată fi identificată ca fiind aprobată pentru a fi încărcată pe navă. În afară de aceasta, ar trebui instituite măsuri de securitate pentru a se asigura faptul că încărcătura aflată la bord nu a făcut obiectul unei manipulari frauduloase.

#### Nivelul de securitate 1

9.27 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul manipularii încărcăturii, care pot consta din:

- .1 efectuarea de inspecții regulate ale încărcăturii, ale unităților de transport și ale spațiilor de încărcare înainte și în timpul operațiunilor de manipulare a încărcăturii;
- .2 verificarea faptului că încărcătura care a fost încărcată corespunde documentației aferente acesteia;
- .3 asigurarea faptului, împreună cu instalația portuară, că vehiculele care urmează să fie încărcate pe transbordoare, pe nave ro-ro și pe nave de pasageri fac obiectul unei percheziții înainte de a fi încărcate, frecvența acestor percheziții fiind cea prevăzută în SSP; și
- .4 verificarea sigiliilor sau alte metode pentru a preveni manipularea frauduloasă.

9.28 Inspecția încărcăturii poate fi realizată prin unul sau prin toate mijloacele următoare:

- .1 examinare vizuală și fizică; și

.2 utilizare de echipament de scanare/detecție, de dispozitive mecanice sau câini.

- 9.29 În caz de mutări regulate sau repetate ale încărcăturii, CSO sau SSO pot, după consultarea instalației portuare, să stabilească cu expeditorii sau cu alte persoane responsabile de aceste încărcături, aranjamente privind controlul din afara navei, sigilarea, programarea mutării încărcăturii, documentația de sprijin etc. Aceste aranjamente ar trebui să fie comunicate PFSO respectiv și să fie aprobate de către acesta.

Nivelul de securitate 2

- 9.30 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul manipulării încărcăturii, care pot include:

- .1 o inspecție detaliată a încărcăturii, a unităților de transport și a spațiilor de încărcătură;
- .2 intensificarea controalelor, pentru a se asigura că numai încărcătura prevăzută este încărcată;
- .3 intensificarea perchezițiilor vehiculelor care urmează să fie încărcate pe transbordoare, pe nave ro-ro și pe nave de pasageri; și
- .4 o verificare mai frecventă și mai în detaliu a sigiliilor și alte metode utilizate pentru a preveni orice manipulare frauduloasă.

- 9.31 Inspecția detaliată a încărcăturii poate fi realizată prin unul sau prin toate mijloacele următoare:

- .1 examinări vizuale și fizice mai frecvente și mai detaliate;
- .2 utilizarea mai frecventă a echipamentelor de scanare/detecție, de dispozitive mecanice sau câini; și
- .3 coordonarea măsurilor de securitate consolidate cu expeditorul sau cu altă parte responsabilă, în conformitate cu acordurile și cu procedurile stabilite.

Nivelul de securitate 3

- 9.32 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri ar putea include:

- .1 suspendarea operațiunilor de încărcare sau de descărcare a încărcăturii; și
- .2 verificarea inventarului mărfurilor periculoase și a substanțelor de risc transportate la bord, după caz, și amplasarea acestora.

### **Livrarea proviziilor de bord**

- 9.33 Măsurile de securitate privind livrarea proviziilor de bord ar trebui să constea din:

- .1 verificarea proviziilor de bord și a integrității ambalajelor;
- .2 prevenirea acceptării proviziilor de bord fără o inspecție prealabilă;
- .3 prevenirea manipulării frauduloase; și
- .4 prevenirea acceptării proviziilor de bord în cazul în care nu au fost comandate.

- 9.34 În cazul navelor care utilizează în mod regulat instalația portuară, ar putea fi oportun să se stabilească proceduri între navă, furnizorii acesteia și instalația portuară, care să se refere la notificarea și planificarea livrărilor, precum și la documentația acestora. Ar trebui să existe întotdeauna o modalitate de confirmare a faptului că proviziile prezentate pentru livrare sunt însoțite de o dovadă că au fost comandate de navă.

Nivelul de securitate 1

- 9.35 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul livrării proviziilor de bord. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 verificarea faptului că proviziile corespund comenzii înainte de a fi încărcate la bord; și
- .2 asigurarea faptului că proviziile de bord sunt de îndată depozitate la loc sigur.

Nivelul de securitate 2

- 9.36 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul livrării proviziilor de bord, prevăzându-se efectuarea de verificări înainte de recepția proviziilor la bord și prin inspecții intensificate.

Nivelul de securitate 3

- 9.37 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 efectuarea unei inspecții mai detaliate a proviziilor de bord;
- .2 restricționarea sau suspendarea manipulării proviziilor de bord; și
- .3 refuzul acceptării de a încărca la bordul navei provizii de bord.

#### **Manipularea bagajelor neînsoțite**

- 9.38 SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate pentru a se verifica faptul că bagajele neînsoțite (și anume bagajele, inclusiv efectele personale, care nu se află asupra pasagerului sau a membrului personalului navei în momentul inspecției sau percheziției) sunt identificate și verificate prin scanare, fiind inclusiv percheziționate, înainte de a fi acceptate la bordul navei. Nu este prevăzut ca aceste bagaje să facă obiectul unei verificări prin scanare atât la bordul navei, cât și în instalația portuară, iar în cazul în care ambele sunt echipate adecvat, responsabilitatea verificării prin scanare ar trebui să îi revină instalației portuare. O cooperare strânsă cu instalația portuară este esențială și ar trebui luate măsuri pentru a garanta că bagajele neînsoțite sunt manipulate în siguranță după verificarea prin scanare.

Nivelul de securitate 1

- 9.39 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul manipulării bagajelor neînsoțite pentru a se asigura că 100% din bagajele neînsoțite sunt supuse unei verificări prin scanare sau unei percheziții, în special cu un aparat de scanare cu raze X.

Nivelul de securitate 2

- 9.40 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul manipulării bagajelor neînsoțite, 100% din acestea trebuind să fie supuse unui control radiosopic.

Nivelul de securitate 3

- 9.41 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 efectuarea unei verificări prin scanare mai detaliate a bagajelor neînsoțite, efectuând de exemplu un control radiosopic din cel puțin două unghiuri diferite;
- .2 pregătirea pentru restricționarea sau suspendarea manipulării bagajelor neînsoțite; și

.3 refuzul de a accepta încărcarea la bord a bagajelor neînsoțite.

### **Supravegherea securității navei**

9.42 Nava ar trebui să fie dotată cu mijloace care să permită asigurarea supravegherii acesteia, a zonelor de la bord în care accesul este restricționat și a zonelor din jurul navei. Aceste mijloace de supraveghere pot include utilizarea de:

.1 dispozitive de iluminat;

.2 personal de gardă, paznici însărcinați cu asigurarea securității și servicii de pază pe punte, inclusiv patrule; și

.3 dispozitive automate de detectare a intruziunii și echipamente de supraveghere.

9.43 Atunci când sunt utilizate, dispozitivele automate de detectare a intruziunii ar trebui să activeze o alarmă sonoră și/sau vizuală într-un loc care este păzit sau supravegheat în permanență.

9.44 SSP ar trebui să stabilească procedurile și echipamentele necesare pentru fiecare nivel de securitate, precum și mijloacele de garantare a faptului că echipamentele de supraveghere vor putea funcționa în permanență, ținând seama de efectele posibile ale condițiilor meteorologice sau ale întreruperilor de energie electrică.

#### Nivelul de securitate 1

9.45 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate, care constau dintr-o combinație de dispozitive de iluminare, de servicii de pază, de paznici însărcinați cu asigurarea securității sau de echipamente de securitate și supraveghere care permit personalului însărcinat cu asigurarea securității navei să țină nava sub observație, în general, și barierele și zonele în care accesul este restricționat, în special.

9.46 Puntea navei și punctele de acces pe navă ar trebui iluminate în timpul orelor în care este întuneric și a perioadelor în care vizibilitatea este redusă pe perioada efectuării de către navă a activităților de interfață navă/port sau atunci când se află într-o instalație portuară sau este ancorată, după caz. Atunci când navighează, navele ar trebui să utilizeze iluminarea maximă compatibilă cu siguranța navigației, atunci când este necesar, având în vedere dispozițiile în vigoare din Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea coliziunii pe mare. La stabilirea intensității adecvate a iluminării și a amplasamentului adecvat al acesteia, este necesar să se țină seama de următoarele:

.1 personalul navei ar trebui să poată detecta activități care au loc în afara navei, atât pe uscat, cât și pe apă;

.2 ar trebui să fie iluminată atât zona navei, cât și cea din jurul navei;

.3 iluminarea ar trebui să faciliteze identificarea persoanelor la punctele de acces; și

.4 iluminarea ar putea fi asigurată prin coordonare cu instalația portuară.

#### Nivelul de securitate 2

9.47 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate pentru a consolida mijloacele de control și de supraveghere. Aceste măsuri pot consta din:

.1 efectuarea unor patrulări de securitate mai frecvente și mai în detaliu;

.2 creșterea acoperirii și intensității iluminării sau utilizarea de echipamente de securitate și de supraveghere;

.3 repartizarea de personal suplimentar ca marinari de veghe; și

.4 asigurarea coordonării cu patrulele de pe apă și cu patrulele care efectuează ronduri pe jos sau în vehicule, pe uscat, după caz.

- 9.48 Poate fi necesară iluminarea suplimentară pentru a se asigura protecția de risc sporit de incident de securitate. În acest caz, această iluminare poate fi efectuată prin coordonare cu instalația portuară pentru a furniza iluminare suplimentară pe uscat.

#### Nivelul de securitate 3

- 9.49 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 aprinderea întregului dispozitiv de iluminare la bordul navei sau iluminarea zonei din jurul navei;
- .2 pornirea întregului echipament de supraveghere de la bord capabil să înregistreze activitățile de la bord sau din apropierea navei;
- .3 prelungirea la maxim a intervalului de timp în care echipamentele de supraveghere pot continua să înregistreze;
- .4 pregătirea pentru inspecția submarină a cocii navei; și
- .5 luarea de măsuri, inclusiv rotirea lentă a elicelor navei, în cazul în care este posibil, pentru a descuraja accesul submarin la coca navei.

#### Niveluri de securitate diferite

- 9.50 SSP ar trebui să specifice procedurile și măsurilor de securitate pe care le-ar putea adopta nava în cazul în care nava aplică un nivel de securitate superior celui aplicat într-o instalație portuară.

#### Activități neprevăzute de Cod

- 9.51 SSP ar trebui să specifice procedurile și măsurilor de securitate pe care le-ar putea aplica nava atunci când:

- .1 se află într-un port al unui stat care nu este guvern contractant;
- .2 efectuează o activitate de interfață cu o navă căreia nu i se aplică prezentul Cod;
- .3 efectuează o activitate de interfață cu platforme fixe sau plutitoare sau cu o unitate mobilă de foraj amplasată în acel loc; sau
- .4 efectuează o activitate de interfață cu un port sau cu o instalație portuară care nu este obligată să îndeplinească dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod.

#### Declarații de securitate

- 9.52 SSP ar trebui să descrie în detaliu cum se procedează cu declarațiile de securitate (DoS) cerute de o instalație portuară și situațiile în care nava însăși ar trebui să solicite o DoS.

#### Audit și revizuire

- 9.53 SSP ar trebui să indice modul în care CSO și SSO intenționează să verifice menținerea eficienței SSP și procedura de urmat pentru revizuirea, actualizarea sau modificarea SSP.

## 10 REGISTRE

### Generalități

- 10.1 Registrele ar trebui să fie disponibile funcționarilor autorizați corespunzător ai guvernelor contractante pentru ca aceștia să poată verifica faptul că dispozițiile din planurile de securitate sunt puse în aplicare.
- 10.2 Registrele pot fi păstrate în orice formă, dar ar trebui protejate de orice acces sau dezvăluire neautorizată.

## 11 AGENTUL DE SECURITATE AL COMPANIEI

*Recomandările pertinente sunt prevăzute în secțiunile 8, 9 și 13.*

## 12 AGENTUL DE SECURITATE AL NAVEI

*Recomandările pertinente sunt prevăzute în secțiunile 8, 9 și 13.*

## 13 FORMAREA, EXERCITIILE ȘI ANTRENAMENTELE ÎN MATERIE DE SECURITATE A NAVEI

**Formarea**

13.1 Agentul de securitate al companiei (CSO) și personalul competent al companiei de pe uscat și agentul de securitate al navei (SSO) ar trebui să aibă cunoștințe și să primească formarea profesională în unele sau în toate domeniile următoare, după caz:

- .1 administrarea securității;
- .2 convenții, recomandări, culegeri de reguli și coduri internaționale pertinente;
- .3 legislație și reglementări interne pertinente;
- .4 responsabilitatea și funcțiile altor organisme de securitate;
- .5 metodologia evaluării securității navei;
- .6 metode de vizitare și de inspecție a securității navei;
- .7 operațiunile navelor și ale porturilor și condițiile acestor operațiuni;
- .8 măsuri de securitate aplicate la bordul navei și în instalația portuară;
- .9 pregătirea, intervenția și planificarea de urgență;
- .10 tehnici de instruire pentru formarea în materie de securitate, inclusiv măsurile și procedurile de securitate;
- .11 operarea informațiilor confidențiale privind securitatea și a comunicațiile privind securitatea;
- .12 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
- .13 identificarea și detectarea armelor și a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .14 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;
- .15 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;
- .16 echipamente și sisteme de securitate și limitele de utilizare ale acestora;
- .17 metode de aplicat în cadrul auditurilor, inspecțiilor, controalelor și supravegherii;
- .18 metode de percheziție și de inspecție neinvazive;
- .19 exerciții și antrenamente în materie de securitate, inclusiv exercițiile și antrenamentele desfășurate cu instalațiile portuare; și
- .20 evaluarea exercițiilor și antrenamentelor în materie de securitate.

13.2 În afară de aceasta, SSO ar trebui să aibă cunoștințe adecvate și să primească o formare profesională în unele sau în toate domeniile următoare, după caz:

- .1 proiectarea navei;

- .2 planul de securitate al navei și procedurile aferente (inclusiv formare privind modul de răspuns la un incident de securitate bazat pe un scenariu);
  - .3 gestionarea pasagerilor și tehnici de control;
  - .4 funcționarea echipamentelor și sistemelor de securitate; și
  - .5 testarea, calibrarea și, atunci când nava este în larg, întreținerea echipamentelor și sistemelor de securitate.
- 13.3 Personalul de la bordul navei care are sarcini specifice în materie de securitate ar trebui să aibă cunoștințe suficiente și capacitatea de a se achita de sarcinile care îi sunt încredințate, inclusiv, după caz:
- .1 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
  - .2 detectarea și identificarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
  - .3 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;
  - .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;
  - .5 gestionarea pasagerilor și tehnici de control;
  - .6 comunicații privind securitatea;
  - .7 cunoașterea procedurilor și a planurilor de urgență;
  - .8 funcționarea echipamentelor și a sistemelor de securitate;
  - .9 testarea, calibrarea și, atunci când nava este în larg, întreținerea echipamentelor și sistemelor de securitate.
  - .10 tehnici de inspecție, de control și de supraveghere; și
  - .11 metode de percheziție fizică a persoanelor, a efectelor personale, a bagajelor, a încărcăturii și a proviziilor de bord.
- 13.4 Toți ceilalți membri ai personalului de la bordul navei ar trebui să cunoască suficient de bine dispozițiile pertinente din planul de securitate al navei (SSP) și să fie familiarizați cu acestea, inclusiv:
- .1 semnificația și implicațiile diferitelor niveluri de securitate;
  - .2 cunoașterea procedurilor și a planurilor de urgență;
  - .3 identificarea și detectarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
  - .4 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;
  - .5 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate.

### **Exerciții și antrenamente**

- 13.5 Obiectivul exercițiilor și antrenamentelor este acela de a garanta că personalul de la bordul navei este competent în ceea ce privește achitarea de toate sarcinile care îi sunt încredințate în materie de securitate la toate nivelurile de securitate și în ceea ce privește identificarea oricărei deficiențe a sistemului de securitate care este necesar să fie remediată.
- 13.6 Pentru a asigura eficiența punerii în aplicare a dispozițiilor planului de securitate al navei, ar trebui efectuate exerciții cel puțin o dată la trei luni. În afară de aceasta, în cazul în care peste 25 % din personalul navei este înlocuit, într-un moment oarecare, cu personal care nu a participat anterior la un

exercițiu la bordul navei în cauză în ultimele trei luni, ar trebui efectuat un exercițiu în săptămâna următoare celei în care s-a efectuat schimbarea personalului. Aceste exerciții ar trebui să se refere la elemente individuale din plan, precum amenințările la adresa securității prevăzute la punctul 8.9.

- 13.7 Ar trebui efectuate diferite tipuri de exerciții, care pot include participarea agenților de securitate ai companiei, a agenților de securitate ai instalației portuare, a autorităților pertinente ale guvernelor contractante, precum și a agenților de securitate ai navei, în cazul în care sunt disponibili, cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, intervalele dintre exerciții nefiind mai mari de 18 luni. Aceste exerciții ar trebui să testeze comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și riposta. Aceste exerciții pot:

- .1 fi efectuate la scară reală sau în mediu real;
- .2 consta dintr-o simulare teoretică sau dintr-un seminar;
- .3 fi combinate cu alte exerciții, precum exerciții de căutare și de salvare sau de intervenție de urgență.

- 13.8 Participarea companiei la un exercițiu cu un alt guvern contractant ar trebui recunoscută de către Administrație.

## 14 SECURITATEA INSTALAȚIEI PORTUARE

*Recomandările pertinente sunt prevăzute în secțiunile 15, 16 și 18.*

## 15 EVALUAREA SECURITĂȚII INSTALAȚIEI PORTUARE

### **Generalități**

- 15.1 Evaluarea securității instalației portuare poate fi efectuată de către un organism de securitate recunoscut (RSO). Cu toate acestea, o PFSA care a fost efectuată nu poate fi aprobată decât de către guvernul contractant pertinent.

- 15.2 În cazul în care un guvern contractant apelează la un organism de securitate recunoscut pentru a examina sau a verifica conformitatea PFSA, RSO nu ar trebui să aibă nici o legătură cu RSO care a efectuat sau a contribuit la elaborarea acestei evaluări.

- 15.3 PFSA ar trebui să se refere la următoarele elemente dintr-o instalație portuară:

- .1 securitatea fizică;
- .2 integritatea structurală;
- .3 sistemele de protecție individuală;
- .4 proceduri generale;
- .5 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- .6 infrastructura transporturilor pertinente;
- .7 servicii colective;
- .8 alte zone care, în cazul în care sunt avariate sau sunt utilizate pentru observații ilegale, prezintă un risc pentru persoane, bunuri sau pentru operațiunile din interiorul instalației portuare.

- 15.4 Persoanele care participă la efectuarea unei PFSA ar trebui să poată obține asistență din partea experților în ceea ce privește:

- .1 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
- .2 detectarea și identificarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .3 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;

- .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;
- .5 metodele utilizate pentru a produce un incident de securitate;
- .6 efectele explozibililor asupra structurilor și serviciilor instalației portuare;
- .7 securitatea instalației portuare;
- .8 practicile comerciale portuare;
- .9 planificarea de urgență, pregătirea pentru situațiile de urgență și măsurile care urmează să fie luate pentru a face față,
- .10 măsurile de securitate fizică, de exemplu împrejuririle;
- .11 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- .12 transport și construcții civile; și
- .13 operațiunile navelor și porturilor.

**Identificarea și evaluarea bunurilor și a infrastructurilor importante care este important să fie protejate**

- 15.5 Identificarea și evaluarea bunurilor importante și a elementelor infrastructurii importante este un proces care permite stabilirea importanței relative a structurilor și instalațiilor pentru funcționarea instalației portuare. Acest proces de identificare și de evaluare este esențial, întrucât asigură o bază pentru definirea strategiilor de atenuare a defectelor axate pe acele bunuri și structuri care sunt cel mai important de protejat de un incident de securitate. Acest proces ar trebui să ia în considerare pierderile potențiale de vieți omenești, importanța portului din punct de vedere economic, valoarea sa simbolică și prezența instalațiilor guvernamentale.
- 15.6 Identificarea și evaluarea bunurilor și a infrastructurilor ar trebui să permită ierarhizarea acestora în funcție de importanța relativă a protecției acestora. Preocuparea primordială ar trebui să o reprezinte evitarea deceselor sau a rănirii. Este de asemenea important să se stabilească dacă instalația portuară, structura sau instalațiile pot continua să funcționeze fără unul respectiv și în ce măsură este posibil să se restabilească rapid o funcționare normală.
- 15.7 Bunurile și infrastructura care ar trebui considerate ca fiind important de protejat pot include:
  - .1 punctele de acces, intrările, abordările și ancorările, zonele de manevră și de acostare;
  - .2 instalațiile, terminalele, zonele de depozitare a încărcăturii și echipamentul de manipulare a încărcăturii;
  - .3 sisteme precum rețelele de distribuție a electricității, sistemele de radio și telecomunicații și sistemele și rețelele informatice;
  - .4 sistemele de gestionare a traficului navelor în port și a auxiliarelor pentru navigație;
  - .5 centralele electrice, circuitele de transfer a încărcăturilor și alimentarea cu apă;
  - .6 podurile, căile ferate, drumurile;
  - .7 navele de serviciu din porturi, inclusiv pilotinele, remorcherele, limburile etc.;
  - .8 echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere; și
  - .9 apele adiacente instalației portuare.
- 15.8 Este esențial să se identifice clar bunurile și infrastructurile în vederea evaluării standardelor de securitate ale instalației portuare, să se stabilească ordinea priorităților măsurilor de protecție și a alocării resurselor

pentru a proteja mai bine instalația portuară. Acest proces poate implica obligația de a consulta autoritățile pertinente responsabile de structurile adiacente instalației portuare care ar putea produce avarii în cadrul instalației portuară sau care ar putea fi utilizate în scopul producerii de avarii la instalația portuară sau pentru a observa ilegal instalația sau pentru a deturna atenția.

**Identificarea amenințărilor posibile la adresa bunurilor și infrastructurilor și a probabilității apariției acestora, în scopul stabilirii măsurilor de securitate și a clasificării lor în ordinea priorităților**

- 15.9 Ar trebui identificate actele care ar putea amenința securitatea bunurilor și a infrastructurilor, precum și metodele de producere a acestor acte pentru a evalua vulnerabilitatea unui bun sau a unui anumit amplasament la un incident de securitate și de a institui, clasându-le în ordinea priorităților, măsurile de securitate necesare pentru planificarea și alocarea de resurse. Pentru a identifica și evalua fiecare act potențial și metoda de producere a acestuia, ar trebui să se țină seama de diverși factori, inclusiv de evaluările amenințărilor, efectuate de organisme publice. Persoanele responsabile cu efectuarea evaluării care identifică și evaluează amenințările nu trebuie să invoce cele mai grave situații pentru a acorda consiliere privind planificarea și alocarea resurselor.
- 15.10 PFSA ar trebui să includă o evaluare efectuată în colaborare cu organismele de securitate pertinente pentru a determina:
- .1 toate caracteristicile instalației portuare, inclusiv transportul maritim care utilizează instalația, din cauza cărora aceasta riscă să devină ținta unui atac;
  - .2 consecințele probabile ale unui atac împotriva sau în instalația portuară, în ceea ce privește pierderea de vieți omenești, avarierea bunurilor, perturbarea activităților economice, inclusiv perturbarea sistemelor de transport;
  - .3 intențiile și resursele celor care pot organiza un asemenea atac; și
  - .4 tipul sau tipurile posibile de atac;
- pentru a obține o evaluare globală a gradului de risc pentru care trebuie instituite măsuri de securitate.
- 15.11 PFSA ar trebui să ia în considerare toate amenințările posibile, care pot include următoarele tipuri de incidente de securitate:
- .1 avarierea sau distrugerea instalației portuare sau a navei, de exemplu prin dispozitive explozibile, incendiere premeditată, sabotaj sau vandalism;
  - .2 deturnarea sau capturarea navei sau a persoanelor de la bord;
  - .3 manipularea frauduloasă a încărcăturii, a echipamentului sau a sistemelor esențiale ale navei sau a proviziilor de bord;
  - .4 accesul sau utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini;
  - .5 contrabanda cu arme sau cu echipamente, inclusiv cu arme de distrugere în masă;
  - .6 utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și a echipamentului lor;
  - .7 utilizarea navei în sine ca armă sau ca mijloc de producere de avarii sau a unei distrugerii;
  - .8 blocarea intrărilor în port, a ecluzelor, a zonelor de abordare; și
  - .9 atac nuclear, biologic și chimic.
- 15.12 Acest proces ar trebui să implice obligația de a consulta autoritățile pertinente responsabile de structurile adiacente instalației portuare care ar putea produce avarii în cadrul instalației portuare sau care ar putea fi utilizate în scopul producerii de avarii instalației portuare sau pentru a observa ilegal instalația sau pentru a deturna atenția.

**Identificarea, selectarea și clasificarea în ordinea priorităților a măsurilor de contracarare și a schimbărilor de procedură și eficiența cu care acestea pot reduce vulnerabilitatea**

- 15.13 Identificarea și clasificarea în ordinea priorităților a măsurilor de contracarare vizează asigurarea faptului că se utilizează cele mai eficiente măsuri de securitate pentru a reduce vulnerabilitatea unei instalații portuare sau a unei interfețe navă/port în fața amenințărilor posibile.
- 15.14 Măsurile de securitate ar trebui selectate pe baza unor factori precum capacitatea de a reduce probabilitatea producerii unui atac și ar trebui evaluate ținând de seama de informații care includ:
- .1 anchete, inspecții și audituri de securitate;
  - .2 consultări cu proprietarii și operatorii instalației portuare și cu proprietarii/operatorii structurilor adiacente, după caz;
  - .3 istoricul incidentelor de securitate; și
  - .4 operațiunile efectuate în cadrul instalației portuare.

**Identificarea punctelor vulnerabile**

- 15.15 Identificarea punctelor vulnerabile ale structurilor fizice, ale sistemelor de protecție a personalului, ale procedurilor și a altor elemente care pot produce un incident de securitate poate fi utilizată pentru a elimina sau a atenua aceste puncte vulnerabile. De exemplu, efectuarea unei analize ar putea evidenția puncte vulnerabile în sistemele de securitate sau în infrastructurile neprotejate ale unei instalații portuare, cum ar fi aprovizionarea cu apă, podurile etc., care ar putea fi remediate prin măsuri fizice, ca de exemplu bariere permanente, alarme, echipament de supraveghere etc.
- 15.16 Identificarea punctelor vulnerabile ar trebui să includă examinarea următoarelor aspecte:
- .1 accesul dinspre apă sau dinspre țărm la instalația portuară și la navele acostate la acea instalație;
  - .2 integritatea structurală a cheiurilor, a instalațiilor și a altor structuri conexe;
  - .3 măsurile și procedurile de securitate existente, inclusiv sistemele de identificare;
  - .4 măsuri și proceduri de securitate existente privind serviciile portuare și utilitățile;
  - .5 măsuri de protecție a echipamentului de radio și de telecomunicații, a serviciilor și a utilităților, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
  - .6 zonele adiacente care pot fi exploatate în timpul sau pentru un atac;
  - .7 acordurile existente cu societăți private care furnizează servicii de securitate pe apă/pe uscat.
  - .8 orice principii contradictorii între măsurile și procedurile de securitate și de siguranță;
  - .9 orice conflict între sarcinile atribuite instalației portuare și sarcinile acesteia cu privire la securitate;
  - .10 orice limitare în materie de execuție și orice restricție în materie de personal;
  - .11 orice deficiență identificată pe parcursul formării și a exercițiilor; și
  - .12 orice deficiență identificată pe parcursul operațiunilor de rutină, în urma incidentelor sau a alertelor, a notificării de probleme privind securitatea, a exercitării de măsuri de control, de audituri etc.

**16 PLANUL DE SECURITATE AL INSTALAȚIEI PORTUARE**

**Generalități**

- 16.1 Responsabilitatea elaborării planului de securitate al instalației portuare (PFSP) îi revine agentului de securitate al instalației portuare (PFSO). Deși nu este obligatoriu ca agentul de securitate al instalației

portuare să îndeplinească personal toate sarcinile asociate funcției sale, îi revine responsabilitatea finală privind îndeplinirea corectă a acestor sarcini.

- 16.2 Conținutul fiecărui PFSP va fi diferit, în funcție de circumstanțele particulare ale instalației sau ale instalațiilor portuare pentru care este conceput. Evaluarea securității instalației portuare (PFSA) trebuie să fi permis identificarea caracteristicilor particulare ale instalației portuare, precum și a riscurilor potențiale în materie de securitate, care au făcut necesară desemnarea unui PFSO și elaborarea unui PFSP. Aceste caracteristici, precum și toate elementele locale sau naționale privind securitatea, vor trebui luate în considerare în cadrul PFSP la elaborarea acestuia și vor trebui instituite măsuri de securitate adecvate în vederea reducerii la maxim a riscului de încălcare a măsurilor de securitate și a consecințelor riscurilor potențiale. Guvernele contractante pot oferi consiliere privind pregătirea și conținutul unui PFSP.
- 16.3 Toate PFSP ar trebui să:
- .1 descrie în detaliu organizația de securitate a instalației portuare;
  - .2 descrie în detaliu legăturile acestei organizații cu autoritățile competente pertinente și cu sistemele de comunicații necesare pentru a asigura în permanentă funcționarea eficientă a acestei organizații, precum și legăturile ei, în special cu navele din port;
  - .3 descrie în detaliu măsurile de bază de la nivelul de securitate 1, atât operaționale, cât și fizice, care vor fi instituite;
  - .4 descrie în detaliu măsurile de securitate suplimentare care vor permite instalației portuare să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3;
  - .5 prevadă proceduri privind revizuirea regulată sau auditul PFSP și modificarea acestuia ca urmare a experienței sau a schimbării circumstanțelor; și
  - .6 descrie procedurile de notificare a punctelor de contact de pe lângă guvernele contractante pertinente.
- 16.4 Elaborarea unui PFSP eficient va trebui să se bazeze pe o evaluare aprofundată a tuturor chestiunilor privind securitatea instalației portuare și în special pe o apreciere aprofundată a caracteristicilor fizice și operaționale ale fiecărei instalații portuare.
- 16.5 Guvernele contractante ar trebui să aprobe PFSP-urile instalațiilor portuare aflate sub jurisdicția lor. Guvernele contractante ar trebui să elaboreze procedurile pentru a stabili dacă fiecare PFSP rămâne eficient și pot solicita ca PFSP să fie modificat înainte de a fi aprobat sau după ce a fost aprobat. PFSP ar trebui să indice faptul că rapoartele privind incidentele și amenințările de incident de securitate, privind examinările, auditurile, formarea și exercițiile trebuie păstrate ca dovadă a conformării cu cerințele în cauză.
- 16.6 Măsurile de securitate prevăzute în PFSP ar trebui instituite într-un interval de timp rezonabil după aprobarea PFSP și PFSP ar trebui să indice data la care va fi instituită fiecare măsură. În cazul în care instituirea acestor măsuri riscă să fie întârziată, ar trebui avizat guvernul contractant responsabil de aprobarea PFSP pentru a fi analizat acest aspect și pentru a decide adoptarea altor măsuri de securitate temporare satisfăcătoare care să asigure un grad de securitate echivalent în perioada de tranziție.
- 16.7 Utilizarea de arme de foc la bord sau în apropierea navelor și în instalațiile portuare poate reprezenta riscuri pentru securitate particulare și semnificative, în special în legătură cu anumite substanțe periculoase sau care pot deveni periculoase și ar trebui analizată cu mare atenție. În cazul în care un guvern contractant ar decide că este necesar să se utilizeze personal armat în aceste zone, acest guvern contractant ar trebui să se asigure că personalul este autorizat și instruit corespunzător în privința utilizării acestor arme și cunoaște riscurile specifice în materie de securitate din zonele respective. În cazul în care un guvern contractant autorizează utilizarea armelor de foc, ar trebui ca pentru utilizarea lor să se dea instrucțiuni de securitate specifice. PFSP ar trebui să conțină recomandări specifice în materie, în special cu privire la aplicarea sa la nave care transportă mărfuri periculoase sau care pot deveni periculoase.

### Organizarea și îndeplinirea sarcinilor privind securitatea instalației portuare

- 16.8 În afara recomandărilor prevăzute la punctul 16.3, PFSP ar trebui să indice următoarele elemente cu privire la toate nivelurile de securitate:
- .1 rolul și structura organizației de securitate a instalației portuare;
  - .2 sarcinile și responsabilitățile întregului personal al instalației portuare care are un rol privind securitatea și formarea pe care trebuie să o fi primit, precum și măsurile necesare pentru a permite evaluarea eficienței fiecărui membru al personalului;
  - .3 legăturile organizației de securitate a instalației portuare cu alte autorități naționale sau locale cu responsabilități în materie de securitate;
  - .4 sistemele de comunicații prevăzute pentru a asigura o comunicare eficientă și continuă între personalul de securitate al instalației portuare, navele din port și, după caz, cu autoritățile naționale sau locale cu responsabilități în materie de securitate;
  - .5 procedurile sau măsurile de prevenire necesare menținerii în permanență a acestor comunicații continue;
  - .6 procedurile și practicile de protejare a informațiilor confidențiale privind securitatea, deținute pe hârtie sau în format electronic;
  - .7 procedurile necesare pentru a evalua dacă măsurile și procedurile de securitate și echipamentul de securitate, inclusiv procedurile care permit identificarea și remedierea deficiențelor sau proasta funcționare a echipamentului, sunt în continuare eficiente;
  - .8 procedurile de urmat care să garanteze înaintarea și evaluarea rapoartelor privind posibila nerespectare a măsurilor de securitate sau chestiunile legate de securitate;
  - .9 procedurile privind manipularea încărcăturii;
  - .10 procedurile privind livrarea proviziilor de bord;
  - .11 procedurile care permit inventarierea și actualizarea inventarului mărfurilor periculoase și a substanțelor care pot deveni periculoase din instalația portuară, inclusiv amplasarea acestora;
  - .12 mijloacele de alertare a patrulilor de pe mare și a echipelor de experți în percheziție și de obținere a serviciilor acestora, inclusiv pentru căutarea explozibililor și pentru inspecții submarine;
  - .13 procedurile care permit acordarea de asistență, la cerere, agenților de securitate ai navei pentru a confirma identitatea celor care doresc să urce la bord; și
  - .14 procedurile care permit facilitarea învoirii pe uscat a personalului navei și a schimbărilor de personal, precum și accesul vizitatorilor pe navă, inclusiv a reprezentanților organismelor însărcinate cu confortul și condițiile de viață ale navigatorilor.
- 16.9 Restul secțiunii 16 se referă expres la măsurile de securitate care ar putea fi luate la fiecare nivel de securitate în ceea ce privește:
- .1 accesul în instalația portuară;
  - .2 zonele din instalația portuară în care accesul este restricționat;
  - .3 manipularea încărcăturii;
  - .4 livrarea proviziilor de bord;
  - .5 manipularea bagajelor neînsoțite; și
  - .6 controlul securității instalației portuare.

### Accesul în instalația portuară

- 16.10 PFSP ar trebui să indice măsurile de securitate care permit protejarea tuturor mijloacelor de acces în instalația portuară identificate în PFSA.
- 16.11 Pentru fiecare dintre aceste mijloace de acces, PFSP ar trebui să identifice amplasarea adecvată, în care ar trebui aplicate restricții sau interdicții de acces pentru fiecare nivel de securitate. PFSP ar trebui să precizeze tipul de restricție sau de interdicție care urmează să fie aplicat și mijloacele de punere în aplicare.
- 16.12 PFSP ar trebui să stabilească, pentru fiecare nivel de securitate, mijlocul de identificare necesar pentru a permite accesul în instalația portuară sau pentru a rămâne în instalația portuară fără a fi luat la întrebări. Ar putea fi necesar în acest sens să se instituie un sistem adecvat de identificare permanentă și temporară a personalului instalației portuare și, respectiv, a vizitatorilor. Orice sistem de identificare ar trebui, atunci când acest lucru este posibil în practică, să fie coordonat cu cel care se aplică navelor care utilizează în mod regulat instalația portuară. Pasagerii ar trebui să fie în măsură să își poată dovedi identitatea prin permise de îmbarcare, bilete etc., dar ar trebui să nu li se permită accesul în zonele în care accesul este restricționat fără a fi supravegheați. PFSP ar trebui să stabilească dispoziții pentru a asigura actualizarea regulată a sistemului de identificare și pentru ca nerespectarea procedurilor să facă obiectul unor măsuri disciplinare.
- 16.13 Persoanele care refuză sau nu își pot declina identitatea, la cerere, sau/și să confirme scopul vizitei, ar trebui să li se refuze accesul în instalația portuară, iar încercarea lor de a obține acces în instalația portuară ar trebui raportată PFSA și autorităților naționale sau locale responsabile cu securitatea.
- 16.14 PFSP ar trebui să specifice locurile în care trebuie efectuată percheziția persoanelor, a efectelor personale, precum și a vehiculelor. Aceste locuri ar trebui să fie acoperite pentru ca percheziția să continue să fie efectuată indiferent de condițiile meteorologice, în conformitate cu frecvența specificată în PFSP. După ce au fost percheziționate, persoanele, efectele personale și vehiculele ar trebui îndreptate direct spre zonele de îmbarcare, de așteptare și de încărcare a vehiculelor.
- 16.15 PFSP ar trebui să stabilească locuri separate pentru persoanele și efectele care au fost controlate și pentru persoanele și efectele care nu au fost controlate și, în cazul în care este posibil, zone separate pentru pasagerii care se îmbarcă și pentru cei care debarcă, pentru personalul navei și efectele lor, pentru ca persoanele care nu au fost controlate să nu intre în contact cu persoanele care au fost controlate.
- 16.16 PFSP ar trebui să stabilească frecvența controalelor la accesul în instalația portuară, în special în cazul în care acestea trebuie efectuate aleatoriu sau ocazional.

#### Nivelul de securitate 1

- 16.17 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să indice punctele de control în care se pot aplica următoarele măsuri de securitate:
- .1 zonele în care accesul este restricționat, care ar trebui delimitate cu un tip de îngrădire sau de barieră aprobat de guvernul contractant;
  - .2 controlul identității tuturor persoanelor care doresc să intre în instalația portuară care au legătură cu o navă, în special pasagerii, personalul navei și vizitatorii, precum și motivele lor, prin verificarea, de exemplu, a instrucțiunilor de îmbarcare, a biletelor pasagerilor, a permiselor de îmbarcare, a legitimațiilor profesionale etc.
  - .3 inspectarea vehiculelor utilizate de persoanele care doresc să intre în instalația portuară care au o legătură cu o navă;
  - .4 verificarea identității personalului instalației portuare și a persoanelor angajate să lucreze în interiorul instalației portuare, precum și a vehiculelor lor;
  - .5 restricționarea accesului pentru a exclude persoanele care nu sunt angajați ai instalației portuare sau care nu lucrează în interiorul ei, în cazul în care aceste persoane nu își pot declina identitatea;
  - .6 efectuarea unei percheziții a persoanelor, a efectelor personale, a vehiculelor și al conținutului acestora;  
și

.7 identificarea oricăror puncte de acces care, nefiind utilizate în mod regulat, ar trebui închise și blocate în permanență.

16.18 La nivelul de securitate 1, ar trebui să fie posibil să fie percheziționate toate persoanele care doresc să intre în instalația portuară. Frecvența perchezițiilor în cauză, inclusiv a perchezițiilor aleatorii, ar trebui specificată în PFSP aprobat și ar trebui aprobată în mod expres de către guvernul contractant. Membrilor personalului navei nu ar trebui să li se ceară să își controleze colegii sau efectele personale ale acestora, cu excepția cazului în care există motive întemeiate privind securitatea. Această inspecție trebuie efectuată în așa fel încât să respecte în totalitate drepturile omului și să nu se încalce demnitatea umană fundamentală.

#### Nivelul de securitate 2

16.19 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să se aplice, care pot consta din:

- .1 alocarea de personal suplimentar pentru a păzi punctele de acces și barierele din perimetrul zonei de patrulare;
- .2 limitarea numărului punctelor de acces în instalația portuară, prin identificarea celor care ar trebui închise și a mijloacelor de securizare corespunzătoare acestora;
- .3 furnizarea de mijloace care să împiedice trecerea de punctele de acces rămase, de exemplu barierele de securitate;
- .4 creșterea frecvenței perchezițiilor persoanelor, a efectelor personale și a vehiculelor;
- .5 refuzul permiterii accesului vizitatorilor care nu pot oferi o justificare care poate fi verificată a faptului că doresc să aibă acces în instalația portuară; și
- .6 utilizarea de nave de patrulare pentru a consolida securitatea pe apă.

#### Nivelul de securitate 3

16.20 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunilor date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 interzicerea temporară a accesului în toată sau într-o parte a instalației portuare;
- .2 permiterea accesului numai persoanelor însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate;
- .3 suspendarea deplasărilor pietonilor sau a vehiculelor în toată sau într-o parte a instalației portuare;
- .4 creșterea frecvenței patrulelor de securitate în interiorul instalației portuare, după caz;
- .5 suspendarea operațiunilor portuare în toată sau într-o parte a instalației portuare;
- .6 direcționarea deplasării navelor în raport cu toată sau cu o parte a instalației portuare;
- .7 evacuarea totală sau parțială a instalației portuare.

#### **Zonele din instalația portuară în care accesul este restricționat**

16.21 FPSP ar trebui să identifice zonele în care accesul este restricționat care urmează a fi stabilite în instalația portuară, să specifice zona pe care o acoperă, perioadele în care se aplică, măsurile de securitate care trebuie luate pentru a controla accesul în aceste zone, precum și activitățile din această zonă. Aceasta ar trebui să includă, de asemenea, în condiții corespunzătoare, măsuri care să asigure faptul că în zonele în

care accesul este restricționat temporar se efectuează verificarea de siguranță atât înainte, cât și după stabilirea unor astfel de zone. Scopul zonelor în care accesul este restricționat este de:

- .1 a proteja pasagerii, personalul navei, personalul instalațiilor portuare și vizitatorii, inclusiv vizitatorii care au legătură cu o navă;
- .2 a proteja instalația portuară;
- .3 a proteja navele care utilizează sau care deservește instalația portuară;
- .4 a proteja zonele sensibile pentru securitate din cadrul instalației portuare;
5. a proteja echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere;
- .6 a proteja încărcătura și proviziile de bord de orice manipulare frauduloasă.

16.22 PFSP ar trebui să asigure instituirea tuturor măsurilor de securitate stabilite în mod clar în toate zonele în care accesul este restricționat pentru a controla:

- .1 accesul persoanelor;
- .2 intrarea, staționarea, încărcarea și descărcarea vehiculelor;
- .3 mutarea și depozitarea încărcăturii și proviziilor de bord; și
- .4 bagajele sau efectele personale neînsoțite.

16.23 PFSP ar trebui să prevadă ca toate zonele în care accesul este restricționat să fie semnalate clar, astfel încât să se indice că accesul în zonă este restricționat și că prezența neautorizată în cadrul acestor zone constituie o încălcare a măsurilor de securitate.

16.24 La instalarea dispozitivelor automate de detectare a intruziunii, acestea ar trebui să alerteze un centru de control care să poată răspunde la declanșarea alarmei.

16.25 Zonele în care accesul este restricționat pot include:

- .1 zonele de pe uscat și apă adiacente navei;
- .2 zonele de îmbarcare și de debarcare, zonele de așteptare și de control al pasagerilor și al personalului navei, inclusiv punctele în care se efectuează percheziția;
- .3 zonele în care se efectuează operațiunile de încărcare, de descărcare sau de depozitare a încărcăturii și a proviziilor de bord;
- .4 locurile în care se păstrează informații sensibile din punctul de vedere al securității, inclusiv documentația privind încărcătura;
- .5 zonele în care sunt depozitate mărfuri periculoase și substanțe periculoase;
- .6 posturile de control ale sistemului de gestiune a traficului maritim, centrele de control ale auxiliarelor pentru navigație, inclusiv sălile de control ale sistemelor de supraveghere și de securitate;
- .7 zonele în care se află echipamentele de supraveghere și de securitate;
- .8 instalațiile radio și telecomunicații, de alimentare cu energie electrică, de distribuție a apei și alte instalații pentru utilități; și
- .9 orice altă zonă din instalația portuară în care accesul navelor, vehiculelor sau persoanelor ar trebui restricționat.

16.26 Aplicarea măsurilor de securitate poate fi extinsă, cu aprobarea autorităților competente, astfel încât să se restricționeze accesul neautorizat la structuri din care poate fi observată instalația portuară.

## Nivelul de securitate 1

- 16.27 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în zonele în care accesul este restricționat, care pot include:
- .1 instalarea unui tip de barieră permanente sau temporare în jurul zonei în care accesul este restricționat care să fie considerat acceptabil de către guvernul contractant;
  - .2 prevederea de puncte de acces în care accesul să poată fi controlat de paznici, atunci când acestea sunt în funcțiune, și care să poată fi blocate sau barate atunci când nu se utilizează;
  - .3 emiterea de permise, pe care persoanele trebuie să le arate pentru a indica faptul că au dreptul să se afle în zona în care accesul este restricționat;
  - .4 marcarea clară a vehiculelor care au drept de acces în zonele în care accesul este restricționat;
  - .5 prevederea de paznici și de patrulare;
  - .6 instalarea de dispozitive automate de detectare a intruziunii sau de echipamente sau de sisteme de supraveghere pentru a detecta accesul neautorizat într-o zonă în care accesul este restricționat sau orice mișcare în interiorul unei astfel de zone; și
  - .7 controlul deplasării navelor din vecinătatea navelor care utilizează instalația portuară.

## Nivelul de securitate 2

- 16.28 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să prevadă creșterea frecvenței și gradului de supraveghere ale zonelor în care accesul este restricționat și intensificarea controlului accesului în aceste zone. PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să se aplice, care pot consta din:
- .1 creșterea eficienței barierelor sau îngrădirilor din jurul zonelor în care accesul este restricționat și în special recurgerea la patrulare sau utilizarea de dispozitive automate de detectare a intruziunii;
  - .2 reducerea numărului punctelor de acces la zonele în care accesul este restricționat și intensificarea controalelor efectuate la celelalte puncte de acces;
  - .3 restricționarea staționării în vecinătatea navelor acostate;
  - .4 restricționarea suplimentară a accesului în zonele în care accesul este restricționat, precum și a mișcărilor și a depozitărilor în interiorul acestor zone;
  - .5 utilizarea de echipament de supraveghere care presupune efectuarea de înregistrări, verificat în permanență;
  - .6 creșterea numărului și frecvenței patrulărilor, inclusiv a patrulărilor pe apă de-a lungul perimetrului care delimitează zonele în care accesul este restricționat, precum și în interiorul acestor zone;
  - .7 restricționarea accesului în zone stabilite în prealabil adiacente zonelor în care accesul este restricționat; și
  - .8 asigurarea respectării restricțiilor de acces de către ambarcațiunile neautorizate în apele adiacente navelor care utilizează instalația portuară.

## Nivelul de securitate 3

- 16.29 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 stabilirea de zone în care accesul este restricționat suplimentare în interiorul instalației portuare, în vecinătatea locului în care a avut loc incidentul de securitate sau a locului presupus al amenințării la adresa securității, în care accesul este interzis; și
- .2 pregătirea operațiunilor de percheziție ale zonelor în care accesul este restricționat ca parte a percheziției întregii instalații portuare sau a unei părți a acesteia.

### **Manipularea încărcăturii**

16.30 Măsurile de securitate privind manipularea încărcăturii ar trebui să permită:

- .1 prevenirea oricărei manipulări frauduloasă; și
- .2 prevenirea acceptării și depozitării în interiorul instalației portuare a unei încărcături al cărei transport nu este prevăzut.

16.31 Măsurile de securitate ar trebui să includă proceduri de control al inventarului la punctele de acces în instalația portuară. Atunci când încărcătura se află în interiorul instalației portuare ar trebui să se poată identifica faptul că a fost controlată și acceptată pentru a fi încărcată pe navă sau pentru a fi temporar depozitată într-o zonă în care accesul este restricționat în timp ce se așteaptă încărcarea. Ar putea fi necesar să se restricționeze intrarea încărcăturii în instalația portuară în cazul în care data încărcării acesteia nu este confirmată.

#### Nivelul de securitate 1

16.32 La nivelul de securitate 1 PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul manipulării încărcăturii, care pot consta din:

- .1 efectuarea de inspecții regulate ale încărcăturii, ale unităților de transport a încărcăturii și ale zonelor de depozitare a încărcăturii în interiorul instalației portuare, înainte și în timpul operațiunilor de manipulare a încărcăturii;
- .2 verificarea faptului că încărcătura care intră în instalația portuară corespunde notei de livrare sau documentației echivalente privind încărcătura;
- .3 percheziția vehiculelor; și;
- .4 verificarea sigiliilor și alte metode utilizate pentru a preveni manipularea frauduloasă la intrarea încărcăturii în instalația portuară sau la depozitarea acesteia în interiorul instalației portuare.

16.33 Inspecția încărcăturii poate fi realizată cu următoarele mijloace:

- .1 examinare vizuală și fizică; și
- .2 utilizarea de echipamente de scanare/detectare, de dispozitive mecanice sau câini.

16.34 În caz de mutări regulate sau repetate ale încărcăturii, agentul de securitate al companiei (CSO) sau agentul de securitate al navei (SSO) poate, după consultarea instalației portuare, să încheie o înțelegere cu expeditorii sau cu alte persoane responsabile cu încărcătura în cauză cu privire la efectuarea controlului în afara navei, la aplicarea de sigilii, la programarea mutărilor, la documentele de sprijin etc. Aceste înțelegeri ar trebui comunicate PFSP în cauză și aprobate de acesta.

#### Nivelul de securitate 2

16.35 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul manipulării încărcăturii în vederea intensificării controlului; aceste măsuri pot include:

- .1 o inspecție detaliată a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii și a zonelor de depozitare a încărcăturii în interiorul instalației portuare;

- .2 controale intensificate, după caz, pentru a se asigura că numai încărcătura însoțită de documentele necesare intră în instalația portuară, este depozitată temporar și apoi este încărcată pe navă;
- .3 o percheziție mai în detaliu a vehiculelor;
- .4 o verificare mai frecventă și mai în detaliu a sigiliilor și alte metode utilizate pentru a preveni orice manipulare frauduloasă.

16.36 Inspecția detaliată a încărcăturii poate fi efectuată prin una din următoarele modalități:

- .1 inspecții mai frecvente și mai detaliate ale încărcăturii, ale unităților de transport și ale zonelor în care se depozitează încărcătura în interiorul instalației portuare (examinare vizuală și fizică);
- .2 utilizarea mai frecventă a echipamentelor de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau a câinilor.
- .3 coordonarea măsurilor de securitate consolidate cu expeditorul sau cu altă parte responsabilă, în afara acordurilor și a procedurilor stabilite.

Nivelul de securitate 3

16.37 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 restricționarea sau suspendarea mutării încărcăturii sau a operațiunilor privind încărcătura din toată sau dintr-o parte a instalației portuare sau la bordul unei anumite nave; și
- .2 o verificare a inventarului mărfurilor periculoase și al substanțelor care pot fi periculoase de la bordul navei și a amplasării acestora.

**Livrarea proviziilor de bord**

16.38 Măsurile de securitate privind livrarea proviziilor de bord ar trebui să constea din:

- .1 verificarea proviziilor de bord și a integrității ambalajelor;
- .2 prevenirea acceptării proviziilor de bord fără o inspecție prealabilă;
- .3 prevenirea oricărei manipulări frauduloase; și
- .4 prevenirea acceptării proviziilor de bord în cazul în care acestea nu au fost comandate;
- .5 percheziția vehiculului care efectuează livrarea; și
- .6 escortarea vehiculelor care efectuează livrarea în interiorul instalației portuare.

16.39 În cazul navelor care utilizează în mod regulat instalația portuară, ar putea fi necesar să se stabilească proceduri între navă, furnizorii acestora și instalația portuară privind notificarea și planificarea livrărilor, precum și a documentației acestora. Ar trebui să existe întotdeauna un mijloc de a confirma că proviziile de bord prezentate în vederea livrării sunt însoțite de o dovadă că au fost comandate de navă.

Nivelul de securitate 1

16.40 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate pentru a controla livrarea proviziilor de bord. Aceste măsuri pot include:

- .1 o inspecție a proviziilor de bord;
- .2 notificarea prealabilă a conținutului încărcăturii, datele privind șoferul și numărul de înmatriculare al vehiculului;

.3 o percheziție a vehiculului care efectuează livrarea.

16.41 Inspecția proviziilor de bord poate fi efectuată prin unul dintre următoarele mijloace:

.1 examinare vizuală și fizică; și

.2 utilizarea de echipamente de scanare/detectare, de dispozitive mecanice sau câini.

Nivelul de securitate 2

16.42 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate pentru intensificarea controlului livrării proviziilor de bord. Aceste măsuri pot include:

.1 o inspecție detaliată a proviziilor de bord;

.2 o percheziție detaliată a vehiculelor care efectuează livrarea;

.3 coordonare cu personalul navei pentru a efectua verificarea comenzii în comparație cu nota de livrare, înainte de intrarea în instalația portuară; și

.4 escortarea vehiculului care efectuează livrarea în interiorul instalației portuare.

16.43 Inspecția detaliată a proviziilor de bord poate fi efectuată prin unul dintre următoarele mijloace:

.1 efectuarea de percheziții mai frecvente și mai detaliate a vehiculelor care efectuează livrarea;

.2 utilizarea mai frecventă de echipamente de scanare/detectare, de dispozitive mecanice sau câini; și

.3 restricționarea sau interzicerea intrării proviziilor de bord în cazul în care acestea nu trebuie să părăsească instalația portuară la un termen specificat.

Nivelul de securitate 3

16.44 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din pregătirile efectuate în vederea restricționării sau suspendării livrării proviziilor de bord în toată sau într-o parte a instalației portuare.

### **Manipularea bagajelor neînsoțite**

16.45 PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate pentru a verifica faptul că bagajele neînsoțite (și anume bagajele, inclusiv efectele personale, care nu mai sunt asupra pasagerului sau a membrului echipajului la punctul în care se efectuează inspecția sau percheziția) sunt identificate și inspectate prin scanare, inclusiv percheziționate, înainte de a fi admise în instalația portuară, și, în funcție de aranjamentele prevăzute pentru depozitare, înainte de a fi transferate între instalația portuară și navă. Nu este prevăzut ca aceste bagaje să facă obiectul unei inspecții prin scanare atât de către instalația portuară, cât și de către navă, iar în cazul în care ambele sunt dotate cu echipamente adecvate, responsabilitatea inspecției prin scanare ar trebui să îi revină instalației portuare. O cooperare strânsă cu nava este esențială și ar trebui luate măsuri pentru asigurarea faptului că bagajelor neînsoțite sunt manipulate în siguranță după efectuarea inspecției prin scanare.

Nivelul de securitate 1

16.46 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul manipulării bagajelor neînsoțite pentru a se asigura că 100% din bagajele neînsoțite sunt supuse unei verificări prin scanare sau unei percheziții, în special cu un aparat de scanare cu raze X.

#### Nivelul de securitate 2

- 16.47 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul manipulării bagajelor neînsoțite, 100% din acestea trebuind să fie supuse unui control radioscopic.

#### Nivelul de securitate 3

- 16.48 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele aflate în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 efectuarea unei inspecții prin scanare mai detaliate a bagajelor neînsoțite, efectuând de exemplu un control radioscopic din cel puțin două unghiuri diferite;
- .2 pregătirea pentru restricționarea sau suspendarea manipulării bagajelor neînsoțite; și
- .3 refuzul acceptării în instalația portuară a bagajelor neînsoțite.

#### **Supravegherea securității instalației portuare**

- 16.49 Organizația de securitate a instalației portuare ar trebui să fie echipată cu mijloace care să permită supravegherea instalației portuare și a zonelor din jurul ei, pe uscat și pe apă, în permanență, inclusiv în timpul nopții și în perioadele cu vizibilitate redusă, precum și a zonelor în care accesul este restricționat din interiorul instalației portuare, a navelor din instalația portuară și a zonelor din jurul navelor. Aceste mijloace de supraveghere pot include utilizarea:

- .1 de dispozitive de iluminat;
- .2 de paznici însărcinați cu asigurarea securității, inclusiv patrulare pe jos, în vehicule sau pe apă și
- .3 de dispozitive automate de detectare a intruziunii și echipamente de supraveghere.

- 16.50 Atunci când sunt utilizate, dispozitivele automate de detectare a intruziunii ar trebui să declanșeze o alarmă sonoră și/sau vizuală într-un loc care este păzit sau monitorizat în permanență.

- 16.51 PFSP ar trebui să specifice procedurile și echipamentele necesare pentru fiecare nivel de securitate, precum și mijloacele de garantare a faptului că echipamentele de monitorizare vor putea funcționa în permanență, ținând seama de efectele posibile ale condițiilor meteorologice sau ale întreprinderilor de energie electrică.

#### Nivelul de securitate 1

- 16.52 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate, care pot consta dintr-o combinație de dispozitive de iluminare, de paznici însărcinați cu asigurarea securității sau de echipamente de securitate și de supraveghere care să permită personalului însărcinat cu asigurarea securității instalației portuare:

- .1 să țină sub observație sectorul instalației portuare în general, inclusiv a accesului dinspre uscat și apă;
- .2 să țină sub observație punctele de acces, barierele și zonele în care accesul este restricționat; și
- .3 să supravegheze zonele și mișcările din jurul navelor care utilizează instalația portuară, inclusiv să mărească intensitatea iluminatului furnizat de nava însăși.

#### Nivelul de securitate 2

16.53 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate pentru a consolida mijloacele de monitorizare și de supraveghere. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 mărirea acoperirii și intensității iluminării sau utilizarea de echipamente de supraveghere, inclusiv furnizarea de iluminat și supraveghere suplimentare;
- .2 creșterea frecvenței patrulelor pe jos, în vehicule sau pe apă; și
- .3 alocarea de personal de securitate suplimentar pentru supraveghere și patrulare.

Nivelul de securitate 3

16.54 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunilor date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta din:

- .1 aprinderea tuturor luminilor din interiorul instalației portuare sau iluminarea zonei din jurul instalației portuare;
- .2 punerea în funcțiune a tuturor echipamentelor de supraveghere capabile să înregistreze activitățile din interiorul sau din vecinătatea instalației portuare;
- .3 prelungirea la maximum a intervalului de timp în care echipamentele de supraveghere pot continua să înregistreze.

#### **Niveluri de securitate diferite**

16.55 PFSP ar trebui să specifice procedurile și măsurile de securitate pe care le-ar putea adopta instalația portuară în cazul în care aceasta ar aplica un nivel de securitate inferior celui aplicat de o navă.

#### **Activități neprevăzute de Cod**

16.56 PFSP ar trebui să specifice procedurile și măsurile de securitate pe care ar trebui să le aplice instalația portuară în caz de interfață:

- .1 cu o navă care se află în portul unui stat care nu este guvern contractant;
- .2 cu o navă căreia nu i se aplică prezentul Cod; și
- .3 cu platforme fixe sau plutitoare sau cu unități mobile de foraj aflate în larg, în staționare.

#### **Declarații de securitate**

16.57 PFSP ar trebui să determine procedurile de urmat atunci când, ca urmare a instrucțiunilor primite de la guvernul contractant, PFSO solicită o declarație de securitate sau atunci când este solicitată o declarație de securitate de către navă.

#### **Audit, revizuire și modificare**

16.58 PFSP ar trebui să indice modul în care PFSO intenționează să verifice menținerea eficienței PFSP și procedura de urmat pentru a revizui, actualiza sau modifica PFSP.

16.59 PFSP ar trebui revizuit în cazul în care PFSO consideră acest lucru necesar. În afară de aceasta, ar trebui revizuit:

- .1 în cazul în care PFSA aferentă instalației portuare este modificată;
- .2 în cazul în care în urma efectuării unui audit independent al PFSP sau a verificării de către guvernul contractant al organizației de securitate a instalației portuare sunt identificate lacune sau pertinența unui element important al PFSP este pusă sub semnul întrebării;

.3 în urma unui incident de securitate sau a unei amenințări de incident de securitate care implică instalația portuară; și

.4 în urma schimbării proprietarului sau a gestiunii instalației portuare.

16.60 PFSP poate recomanda efectuarea de modificări corespunzătoare planului aprobat, ca urmare a oricărei revizuirii a planului. Modificările aduse PFSP cu privire la:

.1 schimbări propuse care ar putea modifica fundamental abordarea adoptată pentru a asigura securitatea instalației portuare; și

.2 eliminarea, modificarea sau înlocuirea barierelor permanente, a echipamentelor și a sistemelor de securitate și supraveghere etc., considerate anterior ca esențiale pentru a asigura securitatea instalației portuare;

ar trebui înaintate guvernului contractant care a aprobat PFSP inițial, pentru a fi analizate și aprobate. Această aprobare poate fi dată de guvernul contractant sau în numele său, cu sau fără modificări la schimbările propuse. La aprobarea PFSP, guvernul contractant ar trebui să indice care sunt modificările procedurale sau fizice care trebuie să îi fie înaintate spre aprobare.

#### **Aprobarea planurilor de securitate ale instalației portuare**

16.61 PFSP-urile trebuie aprobate de către guvernul contractant pertinent, care ar trebui să prevadă proceduri adecvate privind:

.1 înaintarea PFSP;

.2 examinarea PFSP;

.3 aprobarea PFSP, cu sau fără modificări;

.4 examinarea modificărilor supuse spre aprobare; și

.5 inspecțiile sau auditurile care permit verificarea faptului că PFSP aprobat este în continuare pertinent.

În toate etapele, ar trebui adoptate dispoziții pentru a garanta caracterul confidențial al conținutului PFSP.

#### **Declarația de conformitate a instalației portuare**

16.62 Guvernul contractant pe a cărui teritoriu este situată o instalație portuară poate emite o declarație de conformitate corespunzătoare pentru o instalație portuară (SoCPF) care să indice:

.1 instalația portuară;

.2 faptul că instalația portuară se conformează dispozițiilor capitolului XI-2 și ale părții A din Cod;

.3 perioada de valabilitate a SoCPF, care ar trebui specificată de guvernele contractante, dar care nu ar trebui să depășească cinci ani; și

.4 dispozițiile stabilite în consecință pentru verificarea efectuată de guvernul contractant și confirmarea faptului că aceste dispoziții au fost aplicate.

16.63 Declarația de conformitate a unei instalații portuare ar trebui să fie întocmită conform modelului prevăzut în apendicele la prezenta parte din Cod. În cazul în care limba utilizată nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, guvernul contractant poate include o traducere în una dintre aceste limbi, în cazul în care consideră acest lucru necesar.

## 17 AGENTUL DE SECURITATE AL INSTALAȚIEI PORTUARE

### Generalități

- 17.1 În situațiile excepționale în care agentul de securitate al navei are nelămuriri în ceea ce privește valabilitatea documentelor de identificare ale persoanelor care doresc să urce la bordul navei în scopuri oficiale, agentul de securitate al instalației portuare ar trebui să îi acorde asistență.
- 17.2 Agentul de securitate al instalației portuare nu ar trebui să fie responsabil de confirmarea de rutină a identității persoanelor care doresc să urce la bordul navei.

*Recomandări pertinente suplimentare sunt prevăzute în secțiunile 15, 16 și 18.*

## 18 FORMAREA, EXERCITIILE ȘI ANTRENAMENTELE PRIVIND SECURITATEA INSTALAȚIEI PORTUARE

### Formarea

- 18.1 Agentul de securitate al instalației portuare ar trebui să aibă cunoștințe și să primească formare profesională în unele sau în ansamblul domeniilor următoare, după caz:
- .1 administrarea securității;
  - .2 convenții, recomandări, culegeri de reguli și coduri internaționale pertinente;
  - .3 legislație și reglementări interne pertinente;
  - .4 responsabilitățile și funcțiile altor organisme de securitate;
  - .5 metodologia evaluării securității instalației portuare;
  - .6 metode de vizitare și de inspecție a securității navei și a instalației portuare;
  - .7 operațiunile navelor și ale porturilor și condițiile acestor operațiuni;
  - .8 măsuri de securitate aplicate la bordul navei și în instalația portuară;
  - .9 pregătirea, intervenția și planificarea de urgență;
  - .10 tehnici de instruire pentru formarea în materie de securitate, inclusiv măsurile și procedurile de securitate;
  - .11 operarea informațiilor confidențiale privind securitatea și a comunicațiilor privind securitatea;
  - .12 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
  - .13 identificarea și detectarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
  - .14 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;
  - .15 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;
  - .16 echipamente și sisteme de securitate și limitele de utilizare ale acestora;
  - .17 metode de aplicat în cadrul auditurilor, inspecțiilor, controalelor și supravegherii;
  - .18 metode de percheziție și de inspecție neinvazive;
  - .19 exerciții și antrenamente în materie de securitate, inclusiv exerciții și antrenamente desfășurate cu navele; și
  - .20 evaluarea exercițiilor și antrenamentelor în materie de securitate.

- 18.2 Personalul instalației portuare care are sarcini specifice în materie de securitate ar trebui să aibă cunoștințe și să primească formare profesională în unele sau în ansamblul domeniilor următoare, după caz:
- .1 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
  - .2 identificarea și detectarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
  - .3 identificarea caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;
  - .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;
  - .5 gestionarea pasagerilor și tehnici de control;
  - .6 comunicații privind securitatea;
  - .7 funcționarea echipamentelor și a sistemelor de securitate;
  - .8 testarea, calibrarea și întreținerea echipamentelor și sistemelor de securitate.
  - .9 tehnici de inspecție, de control și de supraveghere; și
  - .10 metode de percheziție fizică a persoanelor, a efectelor personale, a bagajelor, a încărcăturii și a proviziilor de bord.

- 18.3 Toți ceilalți membri ai personalului instalației portuare ar trebui să cunoască dispozițiile PFSP și să fie familiarizați cu acestea, în unele sau în ansamblul domeniilor următoare, după caz:

- .1 semnificația și implicațiile diferitelor niveluri de securitate;
- .2 identificarea și detectarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- .3 identificarea caracteristicilor și comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; și
- .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate.

#### **Exerciții și antrenamente**

- 18.4 Obiectivul exercițiilor și antrenamentelor este acela de a asigura faptul că personalul instalației portuare este competent în ceea ce privește achitarea de toate sarcinile care îi sunt încredințate în materie de securitate la toate nivelurile de securitate și în ceea ce privește identificarea oricărei deficiențe a sistemului de securitate care este necesar să fie remediată.
- 18.5 Pentru a garanta eficiența punerii în aplicare a dispozițiilor planului de securitate al navei, ar trebui efectuate exerciții cel puțin o dată la trei luni, cu excepția cazului în care datorită anumitor circumstanțe este necesar să se procedeze altfel. Aceste exerciții ar trebui să se refere la elemente individuale din plan, precum amenințările la adresa securității prevăzute la punctul 15.11.
- 18.6 Ar trebui efectuate diferite tipuri de exerciții, care pot include participarea agenților de securitate ai instalațiilor portuare, a autorităților competente ale guvernelor contractante, a agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor, în cazul în care sunt disponibili, cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, intervalele dintre exerciții nefiind mai mari de 18 luni. Solicitarea participării agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor la exerciții comune ar trebui să țină seama de consecințele posibile pentru navă din punctul de vedere al securității și al muncii. Aceste exerciții ar trebui să testeze comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și intervenția. Aceste exerciții:
- .1 pot fi efectuate la scară reală sau în mediu real;
  - .2 pot consta dintr-o simulare teoretică sau dintr-un seminar; sau

.3 pot fi combinate cu alte exerciții, precum exerciții de intervenție de urgență sau alte exerciții ale autorității statului de port.

## 19 VERIFICAREA NAVELOR ȘI EMITEREA CERTIFICATELOR

*Nu este prevăzută nici o recomandare suplimentară.*

### Apendice la partea B

#### APENDICELE 1

Model de declarație de securitate dintre o navă și o instalație portuară<sup>9</sup>

#### DECLARAȚIE DE SECURITATE

Numele navei:	
Portul de înmatriculare:	
Numărul OMI:	
Numele instalației portuare:	

Prezenta declarație de securitate este valabilă de la..... până la....., pentru următoarele activități:.....

*(lista și descrierea activităților)*

la următoarele niveluri de securitate

Nivel(uri) de securitate stabilit(e) pentru navă:	
Nivel(uri) de securitate stabilit(e) pentru instalația portuară:	

Instalația portuară și nava convin următoarele măsuri și responsabilități în materie de securitate pentru a asigura respectarea cerințelor părții A din Codul internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare.

Activitate	Mențiunea SSO sau PFSO în aceste coloane indică faptul că activitatea trebuie efectuată în conformitate cu planul pertinent aprobat de către	
	Instalația portuară	Navă
Execuția tuturor sarcinilor privind securitatea		
Supravegherea zonelor în care accesul este restricționat pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces		
Controlul accesului în instalația portuară		
Controlul accesului pe navă		
Supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Supravegherea navei, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Manipularea încărcăturii		
Livrarea proviziilor de bord		
Manipularea bagajelor neînsoțite		
Controlul îmbarcării persoanelor și a efectelor lor		

<sup>9</sup> Acest model de declarație de securitate trebuie utilizat pentru a întocmi o declarație de securitate între o navă și o instalație portuară. În cazul în care declarația de securitate urmează să fie întocmită între două nave, acest model trebuie modificat în mod corespunzător.

Asigurarea faptului că sistemele de comunicații de securitate între navă și instalația portuară sunt rapid disponibile		
--	--	--

Semnatarii prezentului acord certifică prin prezenta că măsurile și aranjamentele în materie de securitate de care vor fi însărcinate instalația portuară și nava în timpul activităților specificate respectă dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din Cod, care vor fi aplicate în conformitate cu dispozițiile deja indicate în planul aprobat sau cu aranjamentele specifice convenite, care sunt prevăzute în anexa atașată.

Întocmit la....., la data de.....

<b>Semnat pentru și în numele</b>	
instalației portuare:	navei:
<i>(Semnătura agentului de securitate al instalației portuare)</i>	<i>(Semnătura comandantului sau a agentului de securitate al navei)</i>
<b>Numele și funcția persoanei care semnează</b>	
Numele:	Numele:
Funcția:	Funcția:
<b>Date de contact</b>	
<i>(se completează după caz)</i>	
<i>(se indică numerele de telefon, canalele sau frecvențele radio care urmează să fie utilizate)</i>	
pentru instalația portuară	pentru navă
Instalația portuară	Comandantul
Agentul de securitate al instalației portuare	Agentul de securitate al navei
	Compania
	Agentul de securitate al companiei

## APENDICELE 2

Model de declarație de conformitate a unei instalații portuare

### DECLARAȚIE DE CONFORMITATE A UNEI INSTALAȚII PORTUARE

(Ștampilă oficială) (Statul)  
 Declarația numărul.....

Emisă în conformitate cu dispozițiile părții B a

#### CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS)

Guvernul:.....  
*(Numele statului)*

Numele instalației portuare:.....

Adresa instalației portuare:.....

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că a fost verificată conformitatea acestei instalații portuare cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din Codul internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare (Codul ISPS) și că această instalație portuară este exploatată în conformitate cu planul de securitate al instalației portuare aprobat. Acest plan a fost aprobat pentru următoarele <se specifică tipurile de operațiuni, tipurile de nave sau de activități sau alte informații pertinente > (se elimină, după caz):

Navă de pasageri

Ambarcațiune de mare viteză pentru pasageri

Ambarcațiune de mare viteză pentru marfă

Vrachier

Petrolier

Tanc de produse chimice

Transportator de gaz

Unități mobile de foraj în larg

Navă de marfă alta decât cele menționate anterior

Această declarație de conformitate este valabilă până la....., sub rezerva verificărilor (indicate pe verso)

Întocmită la.....

(Locul întocmirii declarației)

Data întocmirii:.....

.....  
(Semnătura agentului autorizat corespunzător care întocmește declarația)

.....  
(Ștampila sau parafa autorității care întocmește declarația, după caz)

#### ATESTAREA VERIFICĂRILOR

Guvernul <se inserează numele statului> a stabilit valabilitatea prezentei declarații de conformitate sub rezerva <se inserează indicații pertinente privind verificările (de exemplu, verificări obligatorii anuale sau neprogramate).

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că, în urma verificării efectuate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 din Codul ISPS, s-a constatat că instalația portuară respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS.

#### PRIMA VERIFICARE

Semnat:.....

(Semnătura agentului autorizat)

Locul:.....

Data:.....

#### A DOUA VERIFICARE

Semnat:.....

(Semnătura agentului autorizat)

Locul:.....

Data:.....

#### A TREIA VERIFICARE

Semnat:.....

(Semnătura agentului autorizat)

Locul:.....

Data:.....

#### A PATRA VERIFICARE

Semnat:.....

*(Semnătura agentului autorizat)*

Locul:.....

Data:.....