

ORGANIZATIA MARITIMA INTERNATIONALA

IMO

CONFERINTA GUVERNELOR
CONTRACTANTE LA CONVENTIA
INTERNATIONALA PRIVIND
OCROTIREA VIETII UMANE PE MARE, 1974
Punctul 6 pe ordinea de zi

SOLAS/CONF.5/32
12 Decembrie 2002
Original: Engleza

ANALIZA SI ADOPTAREA AMENDAMENTELOR LA CONVENTIA INTERNATIONALA PRIVIND OCROTIREA VIETII UMANE PE MARE, 1974

Rezolutia 1 a Conferintei si amendamentele in legatura cu Conventia SOLAS 1974

Adoptate de Conferinta

Atasate, in anexa, sunt textele rezolutiei 1 a Conferintei si ale amendamentelor la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, anexate la aceasta, asa cum sunt stabilite in anexa 1 la Actul Final al Conferintei.

SOLAS/CONF.5/32

ANEXA

ANEXA 1 LA ACTUL FINAL AL CONFERINTEI

REZOLUTIA 1 A CONFERINTEI A GUVERNELOR CONTRACTANTE LA CONVENTIA INTERNATIONALA PRIVIND OCROTIREA VIETII UMANE PE MARE, 1974 ADOPTATA LA 12 DECEMBRIE 2002

ADOPTAREA AMENDAMENTELOR LA ANEXA LA CONVENTIA INTERNATIONALA PRIVIND OCROTIREA VIETII UMANE PE MARE, 1974

CONFERINTA,

AVAND IN VEDERE scopurile si principiile Cartei Natiunilor Unite privind mentinerea pacii si securitatii internationale si promovarea relatiilor de prietenie si cooperare intre State,

PROFUND PREOCUPATA de cresterea numarului actelor de terorism in lume sub toate formele sale, care pun in pericol sau iau vieti nevinovate, primejduiesc libertatile fundamentale si submineaza demnitatea oamenilor,

FIIND CONSTIENTA DE importanta si insemnatatea navigatiei in comertul si economia internationala si, prin urmare, fiind decisa sa protejeze lantul international de aprovizionare impotriva oricaror atentate rezultate in urma atacurilor teroriste asupra navelor, porturilor, terminalelor in larg sau a altor facilitati,

LUAND IN CONSIDERARE faptul ca actele ilegale impotriva navigatiei pun in pericol siguranta si securitatea persoanelor si a proprietatii, afecteaza serios functionarea serviciilor maritime si submineaza increderea popoarelor lumii in siguranta navigatiei maritime,

LUAND IN CONSIDERARE faptul ca producerea unor astfel de acte este un motiv de ingrijorare deosebita pentru comunitatea internationala ca un tot unitar, in timp ce recunoaste si importanta miscarii eficiente si economice a comertului international,

FIIND CONVINSA de necesitatea urgenta de dezvoltare a unei cooperari internationale intre State prin elaborarea si adoptarea unor masuri practice si eficiente, adaugate la cele deja adoptate de catre Organizatia Maritima Internationala (denumita in continuare „Organizatia”) pentru prevenirea si suprimarea actelor ilegale impotriva navigatiei in sensul larg al cuvantului,

INVOCAND rezolutia 1373 (2001) a Consiliului de Securitate al Natiunilor Unite, adoptata la 28 septembrie 2001, care solicita Statelor sa ia masuri pentru prevenirea si suprimarea actelor teroriste, inclusiv convocarea statelor in vederea implementarii unor conventii impotriva terorismului,

OBSEVAND Actiunea Cooperativa G8 asupra Securitatii Transportului (in special, sectiunea Securitatea Maritima din aceasta), avizata de catre Conducatorii G8 in timpul summit-ului din Kananaskis, Alberta (Canada) in iunie 2002,

INVOCAND articolul VIII (c) al Conventiei Internationale privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata (denumita in continuare „Conventia”), privind procedura de amendare a Conventiei de catre Conferinta Guvernelor Contractante,

OBSERVAND rezolutia A.924 (22) intitulata „Revizuirea masurilor si procedurilor de prevenire a actelor de terorism care ameninta securitatea pasagerilor si a echipajului si siguranta navelor”, adoptata de catre Adunarea Organizatiei la 20 noiembrie 2001, care, printre altele:

- (a) recunoaste necesitatea Organizatiei de a revedea, in vederea revizuirii, masurile tehnice si legale internationale existente si a analiza noi masuri corespunzatoare pentru a preveni si suprima terorismul impotriva navelor si a spori securitatea la bord si pe uscat in vederea reducerii riscului la care sunt supusi atat pasagerii, echipajul si personalul de la bordul navelor si din zonele portuare cat si navele si incarcatura acestora; si
- (b) solicita Comitetului de Siguranta Maritima, Comitetului Legislativ si Comitetului pentru Facilitare ale Organizatiei sa initieze, sub indrumarea Consiliului, cu titlu de prioritate, o revizuire in vederea stabilirii daca exista necesitatea de a reactualiza instrumentele la care se face referire in paragrafele de inceput ale rezolutiei mai sus mentionate si a altor instrumente IMO relevante de competenta lor si/sau sa adopte alte masuri de securitate si, in lumina unei astfel de revizuii, sa actioneze corespunzator;

IDENTIFICAND rezolutia A.584 (14) intitulata „Masuri de prevenire a actelor ilegale care ameninta siguranta navelor si securitatea pasagerilor si a echipajului”, MSC/Circ.443 asupra „Masurilor de prevenire a actelor ilegale impotriva pasagerilor si a echipajului de la bordul navelor” si MSC/Circ. 754 asupra „Securitatii pasagerilor pe ferry” printre instrumentele IMO relevante pentru continutul rezolutiei A.924 (22),

INVOCAND rezolutia 5 intitulata „Amendamente viitoare la capitolul XI al Conventiei SOLAS 1974 asupra masurilor speciale de sporire a sigurantei maritime” adoptata de Conferinta din 1994 a Guvernelor Contractante la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974,

ANALIZAND amendamentele la Anexa Conventiei propusa si circulata in randul tuturor Membrilor Organizatiei si al Guvernelor Contractante la Conventie,

1. ADOPTA, in conformitate cu articolul VIII (c)(ii) al Conventiei, amendamentele la Anexa Conventiei, al caror text este dat in Anexa la prezenta rezolutie;
2. STABILESTE in conformitate cu articolul VIII (b)(vi)(2)(bb) al Conventiei, ca amendamentele mentionate mai sus vor fi considerate ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2004, daca, inainte de aceasta data, mai mult de o treime a Guvernelor Contractante la Conventie sau a Guvernelor Contractante ale caror flote comerciale combinate constituie nu mai putin de 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale, nu vor fi adus la cunostinta obiectiile lor la aceste amendamente;
3. INVITA Guvernele Contractante la Conventie sa observe ca, in conformitate cu articolul VIII(b)(vii)(2) al Conventiei, amendamentele mentionate vor intra in vigoare la 1 iulie 2004 in urma acceptarii lor in conformitate cu paragraful 2 de mai sus;
4. SOLICITA Secretarului General al Organizatiei, in conformitate cu articolul VIII (b)(v) al Conventiei, sa transmita copii autentificate ale prezentei rezolutii si textul amendamentelor continute in Anexa tuturor Guvernelor Contractante la Conventie;
5. SOLICITA DE ASEMENEA Secretarului General sa transmita copii ale acestei rezolutii si ale Anexei ei tuturor Membrilor Organizatiei, care nu sunt Guverne Contractante la Conventie.

ANEXA

AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENTIA INTERNATIONALA PENTRU OCROTIREA VIETII UMANE PE MARE, 1974 AMENDATA

CAPITOLUL V

SIGURANTA NAVIGATIEI

Reglementarea 19 – Cerintele de transport pentru sistemele si echipamentele de navigatie transportate pe nave.

1. Subparagrafele existente .4, .5 si .6 ale paragrafului 2.4.2 sunt inlocuite de urmatoarele:

“4 in cazul navelor, altele decat cele de pasageri si tancuri, cu tonaj brut de 300 tone si mai mare, dar mai mic de 50.000, nu mai tarziu de prima inspectie a echipamentelor de siguranta¹ dupa 1 iulie 2004 sau pana la 31 decembrie 2004, oricare dintre ele are loc mai devreme; si”

2. Urmatoarea propozitie se adauga la sfarsitul subparagrafului existent .7 al paragrafului 2.4:

“Navele echipate cu AIS vor mentine AIS in functiune tot timpul mai putin acolo unde acordurile, regulile sau standardele internationale asigura protectia informatiilor de navigatie.”

CAPITOLUL XI

MASURI SPECIALE PENTRU SPORIREA SIGURANTEI MARITIME

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

Reglementarea 3 – Numarul de identificare al navei

4. Urmatorul text este introdus dupa titlul Reglementarii:

“(Paragrafele 4 si 5 se aplica tuturor navelor carora se aplica aceasta reglementare. Pentru navele construite inainte de [1 iulie 2004], cerintele paragrafelor 4 si 5 vor fi respectate nu mai tarziu de prima andocare pe uscat programata a navei dupa [1 iulie 2004])”

5. Paragraful existent 4 este eliminat si urmatorul text nou este introdus:

“4. Numarul de identificare al navei va fi marcat in permanenta:

.1 intr-un loc vizibil fie pe pupa navei sau pe o parte a corpului navei la jumatatea distantei dintre prova si pupa, deasupra celei mai joase linii de incarcare stabilite sau pe o parte a suprastructurii, prova sau pupa sau pe partea din fata a suprastructurii sau, in cazul navelor de pasageri, pe o suprafata orizontala vizibila din aer; si

.2 intr-un loc usor accesibil fie pe unul dintre peretii transversali de capat ai compartimentului masini, cum este definit in Reglementarea II-2/3.30, sau pe una dintre gurile de magazie sau, in cazul tancurilor, in compartimentul pompelor sau, in cazul navelor cu spatii pentru autovehicule, cum este definit in Reglementarea II-2/3.41, pe unul dintre peretii transversali de capat ai spatiului pentru autovehicule.

5.1 Marcajul permanent va fi clar vizibil, fara alte marcaje pe corpul navei si va fi vopsit intr-o culoare contrastanta.

5.2 Marcajul permanent la care se face referire in paragraful 4.1 nu va fi mai mic de 200mm in inaltime. Marcajul permanent la care se face referire in paragraful 4.2 nu va fi mai mic de 100mm in inaltime. Latimea marcajelor va fi proportionala cu inaltimea.

5.3 Marcajul permanent poate fi facut cu litere in relief sau prin gravare sau prin perforare sau prin alta metoda echivalenta de marcare a numarului de identificare al navei prin care sa se asigure ca marcajul nu va fi indepartat prea usor.

¹ Prima inspectie a echipamentelor de siguranta inseamna prima inspectie anuala, prima inspectie periodica sau prima inspectie de reinnoire a echipamentelor de siguranta, oricare dintre ele este programata prima dupa 1 iulie 2004 si, in plus, in cazul navelor in curs de constructie, inspectia initiala.

5.4 Pe navele construite din alt material decat otel sau metal, Administratia va aproba metoda de marcare a numarului de identificare al navei.”

6 Urmatoarea reglementare 5 este adaugata dupa Reglementarea 4 existenta:

“Reglementarea 5 Registrul Sinoptic Permanent

1 Fiecarei nave, careia i se aplica capitolul I, i se va emite un Registru Sinoptic Permanent.

2.1 Registrul Sinoptic Permanent are scopul de a furniza un document la bordul navei al istoricului navei cu privire la informatiile inregistrate in acesta.

2.2 Pentru navele construite inainte 1 iulie 2004, Registrul Sinoptic Permanent va furniza, cel putin, istoricul navei incepand cu 1 iulie 2004.

3 Registrul Sinoptic Pemanent va fi emis de catre Administratie pentru fiecare nava care are dreptul sa arboreze pavilionul ei si va contine cel putin, urmatoarele informatii:

.1 numele Statului al carui pavilion nava are dreptul de a arbora;

.2 data la care nava a fost inregistrata apartinand acelui Stat;

.3 numarul de identificare al navei in conformitate cu Reglementarea 3;

.4 numele navei;

.5 portul in care nava a fost inregistrata;

.6 numele proprietarului/propietarilor inregistrat/i si adresa/ele lui/lor inregistrate;

.7 numele navlositorului/navlositorilor bareboat inregistrat/i si adresa/ele lor inregistrata/e daca se poate aplica;

.8 numele Companiei, cum este definita in Reglementarea IX/1, adresa ei inregistrata si adresa/ele de la care desfasoara activitatile de management al sigurantei;

.9 numele tuturor societatilor de clasificare la care este clasificata nava;

.10 numele Administratiei sau al Guvernului Contractant sau al organizatiei recunoscute care a eliberat Documentul de Conformitate (sau Documentul de Conformitate provizoriu) specificat in Codul ISM, asa cum este definit in Reglementarea IX/1, Companiei care opereaza nava si numele organismului care a efectuat auditul pe baza caruia a fost eliberat documentul, daca acesta este altul decat cel care elibereaza documentul;

.11 numele Administratiei sau al Guvernului Contractant sau al organizatiei recunoscute care a eliberat Companiei care opereaza nava Certificatul de Management al Sigurantei (sau Certificatul provizoriu de Management al Sigurantei), specificat in Codul ISM cum este definit in Reglementarea IX/1, si numele organismului care a efectuat auditul pe baza caruia a fost eliberat certificatul, daca acesta este altul decat cel care elibereaza certificatul;

.12 numele Administratiei sau al Guvernului Contractant sau al organizatiei recunoscute de securitate care a eliberat navei Certificatul International privind Securitatea Navei (sau un Certificat International provizoriu privind Securitatea Navei), specificat in partea A a Codului ISPS cum este definit in Reglementarea XI-2/1 si numele organismului care a efectuat inspectia pe baza careia a fost eliberat certificatul, daca acesta este altul decat cel care elibereaza certificatul; si

.13 data la care nava a incetat sa mai fie inregistrata in acel Stat.

4.1 Orice modificare privitoare la punctele la care se face referire in paragrafele 3.4 – 3.12 va fi inregistrata in Registrul Sinoptic Permanent pentru a furniza informatii actualizate si curente alaturi de istoricul modificarilor.

4.2 In cazul unei modificari privitoare la punctele la care se face referire in paragraful 4.1, Administratia va elibera, cat de repede posibil dar nu mai tarziu de trei luni de la data modificarii, navelor care au dreptul de a arbora pavilionul ei, fie o versiune revazuta si actualizata a Registrului Sinoptic Permanent sau amendamentele corespunzatoare la acesta.

4.3 In cazul unor modificari privitoare la punctele la care se face referire in paragraful 4.1,

Administratia, in asteptarea emiterii unei versiuni actualizate a Registrului Sinoptic Permanent, va autoriza si va solicita fie Companiei cum este definita in Reglementarea IX/1 sau comandantului navei sa amendeze Registrul Sinoptic Permanent pentru a evidentia modificarile. In cazul unor astfel de modificari, dupa ce Registrul Sinoptic Permanent a fost amendat, Compania va informa, fara intarziere, Administratia, conform datelor actuale.

5.1 Registrul Sinoptic Permanent va fi redactat in engleza, franceza sau spaniola. In plus, poate fi furnizata si o traducere a Registrului Sinoptic Permanent in limba sau limbile oficiala/e a/le Administratiei.

5.2 Registrul Sinoptic Permanent va fi in formatul elaborat de catre Organizatie si va fi pastrat conform liniilor directe elaborate de catre Organizatie. Nici unul dintre punctele anterioare din Registrul Sinoptic Permanent nu va fi modificat, eliminat sau, in vreun fel, sters sau deteriorat.

6 Oricand o nava este transferata sub pavilionul altui Stat sau o nava este vanduta altui proprietar (sau este preluata de catre alt navlositor bareboat) sau alta Companie isi asuma responsabilitatea pentru operarea navei, Registrul Sinoptic Permanent va fi lasat la bord.

7 Cand o nava urmeaza sa fie transferata sub pavilionul altui Stat, Compania va instiinta Administratia asupra numelui Statului sub al carui pavilion nava urmeaza sa fie transferata astfel incat sa permita Administratiei sa inainteze acelu Stat o copie a Registrului Sinoptic Permanent ce acopera perioada in care nava a fost sub jurisdicia lor.

8 Cand o nava este transferata sub pavilionul altui Stat al carui Guvern este Guvern Contractant, Guvernul Contractant al Statului al carui pavilion arborase pana atunci nava va transmite Administratiei cat de repede posibil, dupa ce transferul a avut loc, o copie a Registrului Sinoptic Permanent ce acopera perioada in care nava a fost sub jurisdicia lor alaturi de toate Registrele Sinoptice Permanente anterior eliberate navei de catre alte State.

9 Cand o nava este transferata sub pavilionul altui Stat, Administratia va anexa Registrul Sinoptic Permanent anterior la Registrul Sinoptic Permanent pe care Administratia il va elibera navei astfel incat sa furnizeze un raport istoric continuu intentionat prin aceasta reglementare.

10 Registrul Sinoptic Permanent va fi tinut la bordul navei si va fi pus la dispozitie pentru inspectie in orice moment.

7 Urmatorul capitol XI -2 este introdus dupa capitolul XI-1 renumerotat:

“CAPITOLUL XI-2

MASURI SPECIALE PENTRU SPORIREA SECURITATII MARITIME

Reglementarea 1 Definitii

1 In scopul acestui capitol, numai daca nu se prevede in mod expres altfel:

- .1 *Vrachier* inseamna un vrachier asa cum este definit in reglementarea IX/1.6.
- .2 *Tanc de produse chimice* inseamna un tanc de produse chimice asa cum este definit in reglementarea VII/8.2.
- .3 *Nava de produse lichefiate* inseamna o nava de produse lichefiate asa cum este definit in reglementarea VII/11.2.
- 4 *Ambarcatiune rapida* inseamna o imbarcatiune asa cum este definit in reglementarea X/1.2.
- 5 *Unitate mobila de foraj in larg* inseamna o unitate mobila de foraj in larg propulsata mecanic asa cum este definita in reglementarea IX/1, **not on location**.
- 6 *Tanc petrolier* inseamna un tanc petrolier asa cum este definit in reglementarea II-1/2.12.
- 7 *Companie* inseamna o Companie asa cum este definit in reglementarea IX/1.
- 8 *Interfata nava/port* desemneaza interactiunile ce au loc atunci cand o nava este in mod direct si imediat afectata de catre actiunile ce implica deplasarea oamenilor, a bunurilor sau a proviziilor din serviciile portuare catre sau dinspre nava.

- .9 *Instalatia portuara* este o locatie, asa cum este determinata de catre Guvernul Contractant sau Autoritatea Desemnata, unde are loc interfata nava/port. Acestea includ zone precum locurile de ancoraj, dane de asteptare, apropieri dinspre mare, dupa caz.
- .10 *Activitatea de la nava la nava* inseamna activitatea care nu are legatura cu o facilitate portuara care implica transferul de bunuri sau persoane de pe o nava pe alta.
- .11 *Autoritatea Desemnata* inseamna organizatia/organizatiile sau administratia/ administratiile identificate, in cadrul guvernului Contractant, responsabile de asigurarea implementarii acestui capitol, in legatura cu securitatea facilitatii portuare si interfata nava/port, din punctul de vedere al facilitatii portuare.
- .12 *Codul International privind Securitatea Navei si a Facilitatilor Portuare* desemneaza Codul International pentru Securitatea Navelor si a Facilitatilor Portuare ce contine partea A (ale carei prevederi vor fi tratate ca obligatorii) si partea B (ale carei prevederi vor fi tratate ca recomandabile), adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezolutia 2 a Conferintei Guvernelor Contractante la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, asa cum poate fi amendata de catre Organizatie cu conditia ca:
- .1 amendamentele la partea A a Codului sunt adoptate, intrate in vigoare si aplicate in conformitate cu articolul VIII al prezentei Conventii privind procedurile de amendare aplicabile Anexei, alta decat capitolul I; si
 - .2 amendamentele la partea B ale Codului sunt adoptate de catre Comitetul de Siguranta Maritima in conformitate cu Regulamentul Interior.
- .13 *Incidentul de securitate* inseamna orice act sau imprejurare suspecta care ameninta securitatea unei nave, inclusiv a unei unitati mobile de foraj in larg sau a unei ambarcatiuni rapida, sau a unei facilitati portuare sau a oricarei conexiuni nava/port sau a unei activitati de la nava la nava.
- .14 *Gradul de securitate* inseamna clasificarea gradului de risc pe care il presupune posibilitatea producerii sau insasi producerea unui incident de securitate.
- .15 *Declaratia de securitate* inseamna un acord incheiat intre o nava si o facilitate portuara sau o alta nava cu care realizeaza interfata specificand masurile de securitate pe care fiecare le va implementa.
- .16 *Organizatia recunoscuta de securitate* inseamna o organizatie cu experienta corespunzatoare in problemele de securitate si cu cunostinte corespunzatoare in legatura cu operatiunile portuare si de la bordul navei autorizata sa efectueze o evaluare sau o verificare sau o activitate de aprobare sau certificare ceruta de acest capitol sau de partea A a Codului ISPS.
- 2 Termenul “nava”, cand este folosit in Reglementarile 3-13, include unitatile mobile de foraj in larg si ambarcatiunile rapide.
- 3 Termenul “toate navele”, cand este folosit in acest capitol, inseamna orice nava careia i se aplica acest capitol.
- 4 Termenul “Guvern Contractant”, cand este folosit in Reglementarile 3, 4, 7, 10, 11, 12 si 13, include o referire la “Autoritatea Desemnata”.

Reglementarea 2 Aplicarea

1 Acest capitol se aplica:

- .1 urmatoarelor tipuri de nave angajate in voiaje internationale:
 - .1.1 nave de pasageri, inclusiv ambarcatiuni rapide de pasageri;
 - .1.2 nave de marfuri, inclusiv ambarcatiuni rapide cu tonaj brut de 500 tone si mai mult; si
 - .1.3 unitati mobile de foraj in larg; si
- .2 facilitati portuare ce deservesc astfel de nave angajate in voiaje internationale.

- 2 Fara a lua in considerare prevederile paragrafului 1.2, Guvernele Contractante vor decide masura in care se aplica acest capitol si sectiunile relevante ale partii A a Codului ISPS facilitatilor portuare de pe teritoriul lor, care, desi au fost folosite in special de nave neangajate in voiaje internationale, sunt cerute, ocazional, sa deserveasca nave care vin din sau pleaca intr-un voiaj international.
- 2.1 Guvernele Contractante isi vor baza deciziile din paragraful 2 pe o evaluare a securitatii unei facilitati portuare efectuata in conformitate cu prevederile partii A a Codului ISPS.
- 2.2 Orice decizie pe care o ia un Guvern Contractant in paragraful 2 nu va compromite atingerea gradului de securitate stabilit de acest capitol sau de partea A a Codului ISPS.
- 3 Acest capitol nu se aplica navelor de razboi, navelor auxiliare sau altor nave detinute sau operate de catre un Guvern Contractant si folosite numai in serviciul non-comercial al Guvernului.
- 4 Nimic din acest capitol nu va prejudicia drepturile si obligatiile Statelor de sub incidenta Dreptului International.

Reglementarea 3 **Obligatiile Guvernelor Contractante cu privire la securitate**

- 1 Administratiile vor stabili niveluri de securitate si vor asigura prevederea de a informa navele care au dreptul de a arbora pavilionul lor asupra gradului de securitate. Atunci cand se produc modificari privitoare la gradul de securitate, informatiile asupra gradului de securitate vor fi reactualizate conform imprejurailor.
- 2 Guvernele Contractante vor stabili gradele de securitate si va asigura prevederea de a informa facilitatile portuare de pe teritoriul lor si navele care urmeaza sa intre in port sau care stationeaza intr-un port de pe teritoriul lor asupra gradului de securitate. Atunci cand se produc modificari privitoare la gradul de securitate, informatiile asupra gradului de securitate vor fi reactualizate conform imprejurailor.

Reglementarea 4 **Cerinte impuse Companiilor si navelor**

- 1 Companiile vor respecta cerintele relevante ale acestui capitol si ale partii A a Codului ISPS luand in considerare ghidul dat in partea B a Codului ISPS.
- 2 Navele vor respecta cerintele relevante ale acestui capitol si ale partii A a Codului ISPS, luand in considerare ghidul dat in partea B a Codului ISPS, si respectarea lor va fi verificata si certificata asa cum se prevede in partea A a Codului ISPS.
- 3 Inainte de a intra in port sau in timpul stationarii intr-un port de pe teritoriul unui Guvern Contractant, o nava va respecta cerintele presupuse de un anumit grad de securitate stabilit de acel Guvern Contractant, daca acest grad de securitate este mai mare decat gradul de securitate stabilit de Administratie pentru acea nava.
- 4 Navele vor raspunde fara intarziere la fiecare schimbare spre un grad mai inalt de securitate.
- 5 Cand o nava nu respecta cerintele aplicabile ale acestui capitol sau ale partii A a Codului ISPS sau nu poate respecta cerintele gradului de securitate stabilit de catre Administratie sau alt Guvern Contractant, si aplicabile acelei nave, atunci nava va instiinta autoritatea competenta corespunzatoare inainte de efectuarea oricarei interfate nava/port sau inaintea intrarii in port, oricare dintre acestea are loc mai intai.

Reglementarea 5 **Responsabilitati specifice Companiilor**

Compania se va asigura ca Comandantul are in permanenta disponibile la bord informatii prin care ofiterii complet autorizati de catre un Guvern Contractant pot stabili:

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

Reglementarea 6

Sistemul de alarma de securitate al navei

1 Toate navele vor fi prevazute cu un sistem de alarma de securitate al navei, dupa cum urmeaza:

- .1 navele construite la sau dupa 1 iulie 2004;
- .2 navele de pasageri, inclusiv ambarcatiunile rapide de pasageri, construite inainte de 1 iulie 2004, nu mai tarziu de prima inspectie a echipamentelor radio dupa 1 iulie 2004;
- .3 petroliere, tancuri de produse chimice, tancuri de produse lichefiate, vrachiere si ambarcatiuni rapide de marfuri cu tonaj brut de 500 tone si mai mare, construite inainte de 1 iulie 2004, nu mai tarziu de prima inspectie a echipamentelor radio dupa 1 iulie 2004; si
- .4 alte nave de marfuri cu tonaj brut de 500 tone si mai mare si unitati mobile de foraj in larg construite inainte de 1 iulie 2004, nu mai tarziu de prima inspectie a echipamentelor radio dupa 1 iulie 2006.

2 Sistemul de alarma de securitate al navei, cand este activat:

- .1 va initia si transmite o alarma de securitate intre nava si tarm unei autoritati competente desemnate de catre Administratie, care, in aceste imprejurari poate sa includa Compania, identificand nava, locatia acesteia si indicand ca securitatea navei este amenintata sau ca aceasta a fost compromisa;
- .2 nu va trimite alarma de securitate a navei nici unei alte nave;
- .3 nu va declansa nici o alarma de la bordul navei; si
- .4 va continua sa transmita alarma de securitate a navei pana cand aceasta va fi fost dezactivata si/sau resetata.

3 Sistemul de alarma de securitate al navei:

- .1 va putea fi activat din comanda de navigatie si din cel putin un alt loc; si
- .2 se va conforma unor standarde de functionare ce nu vor fi inferioare celor adoptate de catre Organizatie.

4 Punctele de activare a sistemului de alarma de securitate al navei vor fi astfel proiectate incat sa previna initierea accidentala a alarmei de securitate a navei.

5 Cerinta pentru un sistem de securitate a navei poate fi respectata prin utilizarea facilitatii radio echipata in conformitate cu cerintele capitolului IV, cu conditia ca toate cerintele acestei reglementari sa fie respectate.

6 Cand o Administratie primeste o instiintare despre o alarma de securitate a unei nave, acea Administratie va instiinta imediat Statul/Statele in vecinatatea caruia/carora opereaza nava.

7 Cand un Guvern Contractant primeste o instiintare despre o alarma de securitate de la o nava care nu are dreptul sa arboreze pavilionul lui, acel Guvern Contractant va instiinta imediat Administratia corespunzatoare si, daca este cazul, Statul/Statele in vecinatatea caruia/carora opereaza nava.

Reglementarea 7

Amenintari aduse navelor

- 1 Guvernele Contractante vor stabili grade de securitate si vor asigura prevederea de a informa navele care opereaza in marea lor teritoriala sau care au comunicat intentia de a intra in marea lor teritoriala asupra gradului de securitate.
- 2 Guvernele Contractante vor furniza un punct de contact prin care astfel de nave pot solicita consiliere sau asistenta si caruia astfel de nave sa poata raporta orice problema privind securitatea altor nave, deplasarea sau comunicatiile.
- 3 Acolo unde s-a indentificat un risc de atac, Guvernul Contractant implicat va informa navele in chestiune si Administratiile lor cu privire la:
 - .1 gradul de securitate in vigoare;

.2 orice masura de securitate care va fi pusa in aplicare de catre navele interesate sa se protejeze impotriva atacului, in conformitate cu prevederile partii A a Codului ISPS; si

.3 masurile de securitate pe care Statul costal s-a hotarat sa le puna in aplicare, in mod corespunzator.

Reglementarea 8

Discretia comandantului in ceea ce priveste siguranta si securitatea navei

- 1 Comandantul nu va fi impiedicat de catre Companie, navlositor sau orice alta persoana sa ia sau sa puna in aplicare o decizie care, in judecata profesionala a comandantului, este necesara pentru mentinerea sigurantei si securitatii navei. Aceasta include interzicerea accesului persoanelor (cu exceptia celor identificate ca fiind complet autorizate de catre Guvernul Contractant) sau al efectelor acestora si refuzul de a incarca marfa, inclusiv containere sau alte unitati inchise de transport al marfii.
- 2 Daca, in judecata profesionala a comandantului, apare un conflict intre cerintele de siguranta si securitate aplicabile unei nave in timpul operarii ei, comandantul va pune in aplicare cerintele necesare pentru mentinerea sigurantei navei. In astfel de cazuri, comandantul poate implementa masuri temporare de securitate si va informa imediat Administratia si, daca este cazul, Guvernul Contractant in al carui port opereaza nava sau intentioneaza sa intre. Orice astfel de masura temporara de securitate prevazuta de aceasta reglementare va fi, in limita posibilitatilor, proportional cu gradul de securitate predominant. Cand astfel de cazuri sunt identificate, Administratia se va asigura ca astfel de conflicte sunt solutionate si ca posibilitatea repetarii lor este minimalizata.

Reglementarea 9

Masuri de control si conformitate

1 Controlul navelor in port

- 1.1 In scopul acestui capitol, fiecare nava careia i se aplica acest capitol este supusa controlului cand stationeaza intr-un port al altui Guvern Contractant de catre ofiterii complet autorizati de acel Guvern, care pot fi tot cei care efectueaza functiile reglementarii I/19. Un astfel de control se va limita la verificarea daca la bordul navei exista un Certificat International de Securitate a Navei valabil sau un Certificat International Provizoriu de Securitate a Navei valabil emis in conformitate cu prevederile partii A a Codului ISPS (Certificat), care daca este valabil, va fi acceptat, doar daca exista baze reale pentru a crede ca nava nu respecta cerintele acestui capitol sau ale partii A a Codului ISPS.
- 1.2 Atunci cand exista astfel de baze reale, sau cand nu se prezinta la solicitare un Certificat valabil, ofiterii complet autorizati de catre Guvernul Contractant vor impune una sau mai multe masuri de control legate de acea nava asa cum se prevede in paragraful 1.3. Orice astfel de masuri impuse trebuie sa fie proportionale, luand in considerare ghidul dat in partea B a Codului ISPS.
- 1.3 Astfel de masuri de control sunt urmatoarele: inspectia navei, intarzierea navei, retinerea navei, restrictionarea operatiunilor inclusiv deplasarea in interiorul portului sau expulzarea navei din port. Astfel de masuri de control pot include in plus sau alternativ alte masuri mai putin corective sau de sanctionare.

2 Nave care intentioneaza sa intre intr-un port al altui Guvern Contractant

- 2.1 In scopul acestui capitol, un Guvern Contractant poate cere ca navele care intentioneaza sa in porturile sale sa prezinte urmatoarele informatii ofiterilor complet autorizati de catre acel Guvern Contractant pentru a se asigura conformitatea cu acest capitol inainte de intrarea in port in scopul evitarii necesitatii de a impune masuri sau etape de control:

.1 nava posedea un Certificat valabil si numele autoritatii emitente;

.2 gradul de securitate la care opereaza in prezent nava;

.3 gradul de securitate la care nava a operat in orice alt port precedent unde a efectuat o interfata nava/port in perioada de timp specificata in paragraful 2.3;

.4 orice masuri speciale sau aditionale de securitate care au fost luate de catre nava intr-un port precedent in care a efectuat o conexiune nava/port in perioada de timp specificata in paragraful 2.3;

.5 ca procedurile corespunzatoare de securitate a navei au fost mentinute pe durata oricarei activitati de la nava la nava in perioada de timp specificata in paragraful 2.3; sau

.6 alte informatii practice de securitate asociate (dar nu detalii ale planului de securitate a navei), luand in considerare ghidul dat in partea B a Codului ISPS.

Daca Guvernul Contractant cere, nava sau Compania va prezenta confirmarea informatiilor cerute mai sus, acceptabila pentru acel Guvern Contractant.

- 2.2 Fiecare nava, careia i se aplica acest capitol, care intentioneaza sa intre intr-un port al altui Guvern Contractant va furniza informatiile descrise in paragraful 2.1 asupra solicitarii din partea ofiterilor complet autorizati de catre acel Guvern Contractant. Comandantul poate refuza furnizarea acestor informatii, fiind constient de faptul ca acest refuz poate avea ca rezultat interzicerea accesului in port.
- 2.3 Nava va tine registre ale informatiilor la care se face referire in paragraful 2.1 pentru ultimele 10 escale la facilitatile portuare.
- 2.4 Daca, dupa primirea informatiilor descrise in paragraful 2.1, ofiterii complet autorizati de catre Guvernul Contractant al portului in care nava intentioneaza sa intre, au baze reale pentru a crede ca nava nu respecta cerintele acestui capitol sau ale partii A a Codului ISPS, acesti ofiteri vor incerca sa stabileasca comunicatia cu si intre nava si Administratie pentru a rectifica non-conformitatea. Daca aceste comunicatii nu rezulta intr-o rectificare, sau daca ofiterii au baze reale pentru a crede ca nava nu respecta cerintele acestui capitol sau ale partii A a Codului ISPS, ofiterii pot lua masuri privind acea nava asa cum este prevazut in paragraful 2.5. Orice astfel de actiune trebuie sa fie proportionala, luand in considerare ghidul dat in partea B a Codului ISPS.

2.5 Aceste actiuni sunt:

- .1 o cerinta de rectificare a non-conformitatii;
- .2 o cerinta ca nava porneasca spre o locatie specificata in marea teritoriala sau apele interioare ale aceluia Guvern Contractant;
- .3 inspectia navei, daca nava se afla in marea teritoriala a Guvernului Contractant in al carui port nava intentioneaza sa intre; sau
- .4 interzicerea accesului in port.

Inainte de initierea unor astfel de actiuni, nava trebuie sa fie informata de catre Guvernul Contractant asupra intentiilor acestuia. Pe baza acestei informari, comandantul isi poate retrage intentia de a intra in acel port. In astfel de cazuri, aceasta reglementare nu se va aplica.

Prevederi suplimentare

3.1 In cazul intreprinderii:

- .1 unei masuri de control, alta decat o masura mai putin corectiva sau de sanctionare, la care se face referire in paragraful 1.3; sau
- .2 oricarei actiuni la care se face referire in paragraful 2.5,

un ofiter complet autorizat de catre Guvernul Contractant va informa imediat in scris Administratia specificand ce masuri de control au fost impuse sau ce actiuni s-au intreprins si motivele pentru acestea. Guvernul Contractant care impune masurile de control sau actiunile vor instiinta organizatia de securitate recunoscuta, care a eliberat Certificatul navei vizate si Organizatia cand astfel de masuri de control sau actiuni au fost impuse sau intreprinse.

- 3.2 Cand accesul in port este interzis sau nava este expulzata din port, autoritatile portului Statului trebuie sa comunice datele corespunzatoare autoritatilor Statului urmatoare de escale, atunci cand acesta se cunoaste, si oricaror alte State riverane, luand in considerare liniile directoare care urmeaza sa fie elaborate de Organizatie. Confidentialitatea si securitatea acestor instiintari trebuie sa fie asigurate.
- 3.3 Interzicerea accesului in port, ca urmare a paragrafelor 2.4 si 2.5, sau expulzarea din port, ca urmare a paragrafelor 1.1-1.3, vor fi impuse numai atunci cand ofiterii complet autorizati de catre Guvernul Contractant au baze reale pentru a crede ca nava reprezinta o amenintare imediata pentru securitatea sau siguranta personelor, navei sau a proprietatii si nu exista alte modalitati de indepartare a amenintarii.

3.4 Masurile de control la care se face referire in paragraful 1.3 si actiunile la care se face referire in paragraful 2.5 vor fi impuse numai ca urmare a acestei reglementari, pana cand non-conformitatea ce a impus masurile de control sau actiunile a fost corectata spre satisfactia Guvernului Contractant, luand in considerare actiunile propuse de nava sau Administratie, daca acestea exista.

3.5 Cand Guvernele Contractante exercita controlul la care se refera paragraful 1 sau intreprind actiuni la care se refera paragraful 2:

.1 toate eforturile posibile vor fi facute pentru a evita retinerea pe nedrept sau intarzierea unei nave. Daca o nava este astfel retinuta pe nedrept sau intarziata, va avea dreptul la compensatia tuturor pierderilor sau pagubelor suferite; si

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

Reglementarea 10 Cerinte impuse facilitatilor portuare

1 Facilitatile portuare vor respecta cerintele relevante ale acestui capitol si ale partii A a Codului ISPS, luand in considerare ghidul dat in partea B a Codului ISPS.

2 Guvernele Contractante cu facilitatea/ile portuara/e de pe teritoriul lor, carora se aplica aceasta reglementare, se vor asigura ca:

.1 evaluarea securitatii facilitatilor portuare este efectuata, revizuita si aprobata in conformitate cu prevederile partii A a Codului ISPS; si

.2 planurile de securitate a facilitatilor portuare sunt elaborate, revazute si implementate in conformitate cu prevederile partii A a Codului ISPS.

3 Guvernele Contractante vor desemna si comunica masurile cerute a fi incluse intr-un plan de securitate a facilitatilor portuare pentru diferite grade de securitate, inclusiv atunci cand prezentarea unei Declaratii de Securitate va fi ceruta.

Reglementarea 11 Acorduri alternative de securitate

1 Guvernele Contractante pot atunci cand implementeaza acest capitol si partea A a Codului ISPS, sa incheie in scris acorduri bilaterale sau multilaterale cu alte Guverne Contractante asupra masurilor alternative de securitate ce acopera voiaje internationale scurte pe rute fixe intre facilitati portuare de pe teritoriul lor.

2 Orice astfel de acord nu va compromite gradul de securitate al altor nave sau facilitati portuare ce nu sunt acoperite de acord.

3 Nici o nava acoperita de un astfel de acord nu va efectua activitati de la nava la nava cu o nava neacoperita de acord.

4 Astfel de acorduri vor fi revazute periodic, luand in considerare experienta castigata precum si modificarile anumitor imprejurari sau a amenintarilor estimate fata de nave, facilitati portuare sau rutele acoperite de acest acord.

Reglementarea 12 Masuri echivalente de securitate

1 O Administratie poate permite unei anumite nave sau unui grup de nave ce au dreptul de a arbora pavilionul lor sa implementeze alte masuri de siguranta echivalente cu cele prescrise in acest capitol sau in partea A a Codului ISPS, cu conditia ca astfel de masuri de securitate sa fie cel putin la fel de eficiente ca cele prescrise in acest capitol sau in partea A a Codului ISPS. Administratia, care permite astfel de masuri de securitate, va comunica Organizatiei detalii despre acestea.

2 Cand implementeaza acest capitol si partea A a Codului ISPS, un Guvern Contractant poate permite unei anumite facilitati portuare sau unui grup de facilitati portuare localizate in limitele teritoriului sau, altele decat cele acoperite de un acord incheiat in baza reglementarii 11, sa implementeze masuri de securitate echivalente cu cele precise in acest capitol sau in partea A a Codului ISPS, cu conditia ca astfel de masuri de securitate sa fie cel putin la fel de eficiente ca cele prescrise in acest capitol sau in partea A a Codului ISPS. Guvernul Contractant, care permite astfel de masuri de securitate, va comunica Organizatiei detalii despre acestea.

Reglementarea 13 Comunicarea informatiilor

1 Guvernele Contractante vor comunica Organizatiei, nu mai tarziu de 1 iulie 2004 si vor pune la dispozitie pentru informarea Companiilor si navelor urmatoarele:

- .1 numele si detalii privind contactarea autoritatii/lor lor nationale responsabile cu securitatea navei si a facilitatilor portuare;
- .2 locatiile de pe teritoriul lor, acoperite de planurile de securitate ale facilitatilor portuare aprobate.
- .3 numele si detalii privind contactarea celor care au fost desemnati sa fie disponibili in permanenta sa primeasca si sa actioneze in cazul unor alarmelor de securitate de la nava la tarm la care se face referire in reglementarea 6.2.1;
- .4 numele si detaliile privind contactarea celor care au fost desemnati sa fie disponibili organizatiei in permanenta sa primeasca si sa actioneze in cazul oricaror comunicatii de la Guvernele Contractante ce exercita masuri de control si conformitate, la care se face referire in reglementarea 9.3.1; si
- .5 numele si detaliile privind contactarea celor care au fost desemnati sa fie disponibili in permanenta sa furnizeze consultanta si asistenta navelor si carora navele trebuie sa raporteze orice probleme privind securitatea, la care se face referire in reglementarea 7.2;

si apoi sa actualizeze aceste informatii conform si cand modificarile care se refera la acestea se petrec. Organizatia va circula aceste detalii altor Guverne Contractante spre informarea ofiterilor lor.

2 Guvernele Contractante vor comunica Organizatiei, nu mai tarziu de 1 iulie 2004, numele si detaliile privind contactarea tuturor organizatiilor de securitate autorizate care sa actioneze in numele lor impreuna cu detaliile privind responsabilitatea specifica si conditiile autoritatii delegate pentru astfel de organizatii. Astfel de informatii vor fi actualizate conform si cand modificarile la care se refera acestea se petrec. Organizatia va circula aceste detalii altor Guverne Contractante spre informarea ofiterilor lor.

3 Guvernele Contractante vor comunica Organizatiei, nu mai tarziu de 1 iulie 2004, o lista a planurilor aprobate de securitate a facilitatilor portuare situate in limitele teritoriului lor impreuna cu locatia sau locatiile acoperite de fiecare plan aprobat de securitate a facilitatilor portuare si data corespunzatoare aprobarii si apoi vor comunicand oricare dintre urmatoarele schimbari vor avea loc:

- .1 modificari ale locatiei sau locatiilor acoperite de un plan aprobat de securitate a facilitatilor portuare urmeaza sa fie introduse sau au fost introduse. In astfel de cazuri informatiile care urmeaza sa fie comunicate vor indica modificarile locatiei sau locatiilor acoperite de plan si data de la care astfel de modificari urmeaza sa fie introduse sau au fost implementate.
- .2 un plan aprobat de securitate a facilitatilor portuare, anterior inclus in lista prezentata Organizatiei, urmeaza sa fie retras sau a fost retras. In astfel de cazuri informatiile care urmeaza sa fie comunicate vor indica data la care retragerea va intra in vigoare sau a fost implementata. In aceste cazuri, Organizatia va fi informata cat de repede este practic posibil; si
- .3 adaugiri urmeaza sa fie facute la lista planurilor aprobate de securitatea facilitatilor portuare. In astfel de cazuri, informatiile ce urmeaza sa fie comunicate vor indica locatia sau locatiile acoperite de plan si data aprobarii.

4 Guvernele Contractante vor comunica Organizatiei, la interval de 5 ani dupa 1 iulie 2004, o lista revazuta si actualizata care sa indice toate planurile de securitate a facilitatilor portuare aprobate pentru facilitatile portuare de pe teritoriul lor impreuna cu locatia sau locatiile acoperite de fiecare plan de securitate a facilitatilor portuare aprobat si data corespunzatoare de aprobare (si data aprobarii oricaror amendamente la aceasta) care va elimina sau inlocui toate informatiile comunicate Organizatiei, ca urmare a paragrafului 3, in ultimii 5 ani.

5 Guvernele Contractante vor comunica Organizatiei informatia ca s-a incheiat un acord in baza reglementarii 11. Informatia comunicata va cuprinde:

- .1 numele Guvernelor Contractante care au incheiat acordul;
- .2 facilitatile portuare si rutele fixe acoperite de acord;
- .3 periodicitatea revizuirii acordului;

.4 data intrarii in vigoare a acordului; si

.5 informatii asupra oricaror consultatii care au avut loc cu celelalte Guverne Contractante;

si apoi vor comunica Organizatiei, cat mai repede posibil, informatii atunci cand acordul a fost amendat sau a expirat.

6 Orice Guvern Contractant care permite, in baza prevederilor reglementarii 12, orice masuri de securitate echivalente in cazul unei nave care are dreptul de a arbora pavilionul sau sau in cazul unei facilitati portuare localizate in limitele teritoriului sau, va comunica organizatiei detalii despre acestea.

7 Organizatia va face disponibile informatiile comunicate in paragraful 3 pentru alte Guverne Contractante la cerere.

CONFERINTA GUVERNELOR
CONTRACTANTE LA CONVENTIA
INTERNATIONALA PENTRU OCROTIREA
VIETII UMANE PE MARE, 1974
Puctele 6,7 si 8 de pe ordinea de zi

SOLAS/CONF.5/33
12 Decembrie 2002
Original: Engleza

**ANALIZA PROIECTULUI DE AMENDAMENTE LA CONVENTIA INTERNATIONALA PENTRU OCROTIREA
VIETII UMANE PE MARE, 1974,
PROIECTUL CODULUI PRIVIND SECURITATEA NAVEI SI A FACILITATILOR PORTUARE (ISPS) SI
PROIECTUL DE REZOLUTII, RECOMANDARI SI ALTE PROBLEME CONEXE**

Adoptata de Conferinta

Atasate, sunt amendamentele agreate de plenara atunci cand s-a analizat adoptarea amendamentelor propuse la Conventia SOLAS 1974, Codul privind Securitatea Navei si a Facilitatilor Portuare si respectiv rezolutiile asociate ale Conferintei.

ANEXA

ERATA

SOLAS/CONF.5/DC/1

1 Nota de subsol 1 este amendata dupa cum urmeaza:

„Prima inspectie a echipamentului de siguranta inseamna prima inspectie anuala, *prima inspectie periodica* sau prima inspectie de reinnoire a echipamentului de siguranta, oricare dintre ele are loc prima dupa 1 iulie 2004 si, in plus, in cazul navelor in constructie, inspectia initiala.”

2 Reglementarea XI-2/1.4 este amendata dupa cum urmeaza:

„4 Termenul „Guvern Contractant”, cand este folosit in reglementarile 3, 4, 7 si **10-13** include o referire la „Autoritatea Desemnata”.”

3 In reglementarea XI-2/12.2 referirea la „reglementarea 7” este amendata la „reglementarea 11”

SOLAS/CONF.5/DC/2

4 Sectiunea A/4.1 a Codului ISPS este amendata dupa cum urmeaza:

„4.1 Supuse prevederilor reglementarii XI-2/3 si **XI-2/7**, Guvernele Contractante vor stabili grade de securitate si vor asigura indrumare in scopul protectiei in fata incidentelor de securitate. Grade mai inalte de securitate indica o probabilitate mai mare de ocurenta a incidentelor de securitate. Factorii care trebuie luati in considerare in stabilirea gradului corespunzator de securitate includ:”

Nota: subsectiunile A/4.1.1 – A/4.1.4 raman nemodificate

5 Sectiunea A/7.6 a Codului ISPS este amendat dupa cum urmeaza:

„7.6 Inainte de intrarea in port, sau in timpul stationarii in port de pe teritoriul unui Guvern Contractant care a stabilit gradul 2 sau 3 de securitate, nava **trebuie** sa recunoasca primirea acestei instructiuni si va confirma ofiterului insarcinat cu securitatea facilitatii portuare initierea implementarii masurilor si procedurilor corespunzatoare asa cum sunt detaliate in planul de securitate al navei, si in cazul gradului 3 de securitate in instructiunile stabilite de Guvernul Contractant care a stabilit gradul 3 de securitate. Nava trebuie sa raporteze orice dificultate in implementare. In astfel de cazuri, ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare si ofiterul insarcinat cu securitatea navei vor coordona actiunile corespunzatoare.”

6 Sectiunea A/9.4.2 a Codului ISPS este amendata dupa cum urmeaza:

„2 identificarea zonelor restrictionate si masurile privind prevenirea accesului neautorizat **la acestea**,”

7 Sectiunea A/9.5.1 a Codului ISPS este amendata dupa cum urmeaza:

„9.5.1 Natura modificarilor aduse planului de securitate a navei sau echipamentului de securitate care a fost aprobat de catre Administratie, in urma sectiunii 9.5, va fi documentata intr-o modalitate care indica clar aprobarea. Aceasta aprobare va fi disponibila la bord si va fi prezentata impreuna cu Certificatul International de Securitate a Navei [(sau Certificatul International Intermediar de securitate a Navei)]. Daca aceste modificari sunt temporare, odata ce masurile si echipamentul original au fost repuse, aceasta documentare nu mai trebuie retinuta de catre nava.”

SOLAS/CONF.5/DC/2/Add.1

8 Paragrafele B/4.37 si B/4.38 sunt amendate dupa cum urmeaza:

„4.37 Reglementarea XI-2/9.2.1 prezinta informatiile pe care Guvernele Contractante le pot solicita de la o nava ca o conditie de intrare in port. Un punct din informatiile prezentate il constituie confirmarea oricaror masuri speciale sau aditionale luate de catre nava in timpul ultimelor zece escale la o facilitate portuara. Exemple in acest sens includ:

.1 inregistrari ale masurilor luate in timpul vizitarii unei instalatii portuare localizate pe teritoriul unui Stat care nu este Guvern Contractant, mai ales acele masuri care in mod normal au fost furnizate de facilitatile portuare localizate pe teritoriul Guvernelor Contractante; si

.2 orice Declaratii de Securitate care au intrat in vigoare in cazul unor instalatii portuare **sau al altor nave**”

4.38 Un alt punct printre informatiile prezentate, care poate fi solicitat ca o conditie de intrare in port, il constituie confirmarea mentinerii procedurilor corespunzatoare de securitate a navei pe durata activitatilor de la nava la nava efectuate in [timpul ultimelor 10 escale la o facilitate portuara]. In mod normal nu s-ar solicita sa includa inregistrari ale transferurilor de piloti, vami, imigrare, oficialitati insarcinate cu securitatea si nici buncherare, descarcare partiala, incarcarea proviziilor si descarcarea deseurilor de catre nava la facilitatile portuare pentru ca acestea vor fi incluse in Planul de Securitate al Navei. Exemple de informatii care pot fi date includ:”

Nota: subparagrafele B/4.38.1 la B/4.38.3 raman nemodificate.

9 Paragraful B/45 este amendat dupa cum urmeaza:

„4.45 In ceea ce priveste navele sub pavilionul unui Stat care nu este Guvern Contractant la Conventie si nu este Parte a Protocolului SOLAS 1988², Guvernele Contractante **nu** trebuie sa trateze **mai** favorabil astfel de nave. In consecinta, cerintele reglementarii XI-2/9 si ghidul dat in aceasta Parte a Codului trebuie aplicate acestor nave.”

10 Paragraful B/5.4 este amendat dupa cum urmeaza:

„5.4 Principalul scop al DoS este sa asigure ajungerea la un acord intre nava si instalatia portuara **sau cu alte nave cu care efectueaza conexiuni** conform masurilor de securitate pe care le vor intreprinde fiecare in conformitate cu prevederile planurilor lor de securitate aprobate.”

SOLAS/CONF.5/DC/3

11 Proiectul de Rezolutie a Conferintei 4 asupra „Viitoarelor Amendamente la Capitolul XI-2 al Conventiei SOLAS 1974 asupra Masurilor Speciale de Sporire a Securitatii Maritime” este amendat dupa cum se arata in Apendicele anexat.

12 Paragraful operativ 4 al Rezolutiei Conferintei 5 asupra „Promovarii Cooperarii si Asistentei Tehnice” este amendat dupa cum urmeaza:

² Protocolul din 1988 referitor la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974

„4. INVITA DE ASEMENEA Secretarul general sa analizeze din timp stabilirea Fondului de Creditare pentru Securitatea Maritima in scopul furnizarii unei surse sigure de suport financiar pentru activitatile de cooperare tehnica privind securitatea maritima si, in special, furnizarii suportului pentru initiative nationale in *tarile in curs de dezvoltare* in vederea intaririi infrastructurii si masurilor *lor* privind securitatea maritima.”

Apendice

REZOLUTIA 4 A CONFERINTEI

(adoptata la 12 Decembrie 2002)

AMENDAMENTE VIITOARE LA CAPITOLELE XI-1 SI XI-2 ALE CONVENTIEI SOLAS 1974 CU PRIVIRE LA MASURILE SPECIALE PENTRU SPORIREA SECURITATII SI SIGURANTEI MARITIME

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare (SOLAS), 1974, amendata (in continuare numita „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei si securitatii maritime,

OBSERVAND natura speciala a masurilor incluse acum in noul capitol XI-2 al Conventiei ce urmareste sporirea securitatii maritime,

RECUNOSCAND necesitatea unor masuri urgente si speciale pentru sporirea securitatii maritime si dorinta Guvernelor Contractante de a pune in aplicare aceste masuri cat mai curand posibil,

OBSERVAND DE ASEMENEA ca poate fi necesar, datorita naturii speciale a subiectelor implicate, sa se amendeze in mod frecvent, in viitor, prevederile capitolului XI-2 al Conventiei pentru a raspunde, intr-un mod proactiv, noilor si urgentelor riscuri si amenintari,

INVOCAND Rezolutia 5 intitulata „Amendamente viitoare la Capitolul XI al Conventiei SOLAS, 1974, cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei maritime”, adoptat de catre Conferinta din 1994 a Guvernelor Contractante la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974,

DORIND ca viitoarele amendamente la capitolele XI-1 si XI-2 ale Conventiei sunt adoptate, puse in vigoare si puse in aplicare in cel mai scurt timp posibil,

RECOMANDA ca viitoarele amendamente la prevederile capitolelor XI-1 si XI-2 ale Conventiei trebuie adoptate fie de catre Comitetul pentru Siguranta Maritima al Organizatiei Maritime Internationale in conformitate cu articolul VIII(b) al Conventiei, fie printr-o Conferinta a Guvernelor Contractante la Conventie in conformitate cu articolul VIII(c) al acesteia.

CONFERINTA GUVERNELOR
CONTRACTANTE LA CONVENTIA
INTERNATIONALA PENTRU OCROTIREA
VIETII UMANE PE MARE, 1974
Punctele 7 si 8 pe ordinea de zi

SOLAS/CONF.5/34
17 Decembrie 2002
Original: ENGLEZA

ANALIZAREA SI ADOPTAREA CODULUI INTERNATIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR SI FACILITATILOR PORTUARE (ISPS) ANALIZAREA SI ADOPTAREA REZOLUTIILOR, RECOMANDARILOR SI ALTOR CHESTIUNI IN LEGATURA CU ACESTEA

Rezolutia 2 a Conferintei si amendamente in legatura cu Conventia SOLAS 1974 si rezolutiile de la 3 la 11 ale Conferintei

Asa cum au fost adoptate de catre Conferinta

Atasate in anexe sunt textele rezolutiei 2 a Conferintei si Codul International pentru Securitatea Navelor si Facilitatilor Portuare (Codul ISPS), precum si rezolutiile asociate Conferintei, dupa cum este precizat in anexele 2 si 3 Actul Final al Conferintei.

ANEXA 1
REZOLUTIA 2 A CONFERINTEI
(adoptat la 12 Decembrie 2002)
ADOPTAREA CODULUI INTERNATIONAL PENTRU
SECURITATEA NAVELOR SI A FACILITATILOR PORTUARE

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata (in continuare numita „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei si securitatii maritime,

CONSIDERAND ca noul capitol XI-2 al Conventiei face o referire la Codul International pentru Securitatea Navelor si Facilitatilor Portuare (ISPS) si solicita ca navele, companiile si facilitatile portuare sa fie in conformitate cu cerintele relevante ale partii A a Codului International pentru Securitatea Navelor si Facilitatilor Portuare (ISPS), dupa cum este specificat in partea A a Codului ISPS,

FIIND DE PARERE ca implementarea de catre Guvernele Contractante a capitolului mentionat va contribui din plin la sporirea sigurantei si securitatii maritime si la mentinerea acestora la bordul navelor si la tarm,

LUAND IN CONSIDERARE un proiect al Codului International pentru Securitatea Navelor si Facilitatilor Portuare intocmit de Comitetul pentru Siguranta Maritima al Organizatiei Maritime Internationale (in continuare numita „Organizatia”), in cadrul celei de-a 75-a si 76-a sesiuni, in vederea analizarii si adoptarii de catre Conferinta,

- 1 ADOPTA Codul International pentru Securitatea Navelor si Facilitatilor Portuare (in continuare numit „Codul”), al carui text este stabilit in Anexa la prezenta rezolutie;
- 2 INVITA Guvernele Contractante la Conventie sa ia cunostinta ca, Codul va intra in vigoare la 1 Iulie 2004, in baza intrarii in vigoare a noului capitol XI-2 al Conventiei;
- 3 SOLICITA Comitetului pentru Siguranta Maritima sa revizuiasca permanent si sa amendeze Codul, dupa cum este cazul;
- 4 SOLICITA Secretarului General al Organizatiei sa transmita copiile certificate ale prezentei rezolutii si textul Codului continut in Anexa catre toate Guvernele Contractante la Conventie;
- 5 DE ASEMENEA, MAI SOLICITA Secretarului General sa transmita copiile acestei rezolutii si Anexa acesteia catre toti Membrii Organizatiei, care nu sunt Guverne Contractante la Conventie.

ANEXA
CODUL INTERNATIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR SI A FACILITATILOR PORTUARE
PREAMBUL

1 Conferinta Diplomatica asupra Securitatii Maritime care a avut loc la Londra in decembrie 2002 a adoptat noile prevederi referitoare la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974 si prezentul Cod* in vederea sporirii securitatii maritime. Aceste noi cerinte formeaza cadrul international prin care navele si facilitatile portuare pot coopera in vederea depistarii si impiedicarii actelor care ameninta securitatea in sectorul transporturilor maritime.

2 In urma tragicelor evenimente din 11 septembrie 2001, cea de-a 22-a sesiune a Adunarii Organizatiei Maritime Internationale (Organizatia), in noiembrie 2001, a convenit in mod unanim asupra dezvoltarii unor noi masuri in legatura cu securitatea navelor si a facilitatilor portuare pentru adoptarea in cadrul unei Conferinte a Guvernelor Contractante la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974 (cunoscuta sub numele de Conferinta Diplomatica asupra Securitatii Maritime) in decembrie 2002. Pregatirea Conferintei Diplomatice a fost in sarcina Comitetului pentru Siguranta Maritima al Organizatiei (MSC) pe baza documentelor intocmite de Statele Membre, organizatiile interguvernamentale si non-guvernamentale in faza de consultari cu Organizatia.

* Denumirea completa a acestui Cod este Codul International pentru securitatea navelor si a facilitatilor portuare. Denumirea abreviata a acestui Cod, dupa cum se face referire in reglementarea XI-2/1 din Conventia SOLAS'74 amendata, este Codul International pentru securitatea navelor si a facilitatilor portuare (ISPS) sau, pe scurt, Codul ISPS.

3 MSC, in cadrul primei sale sesiuni extraordinare, care a avut loc de asemenea in noiembrie 2001, pentru a accelera dezvoltarea si adoptarea masurilor de securitate corespunzatoare, a stabilit un Grup de lucru MSC intersesional asupra securitatii maritime. Prima sedinta a Grupului de lucru MSC intersesional asupra securitatii maritime a avut loc in februarie 2002, iar rezultatele discutiilor au fost raportate si analizate la cea de-a 75-a sesiune a MSC din martie 2002, cand a fost stabilit un Grup de lucru *ad-hoc* in vederea dezvoltarii ulterioare a propunerilor facute. Cea de-a 75-a sesiune a MSC a analizat raportul celui Grup de lucru si a recomandat ca lucrarile sa aiba loc in cadrul unui viitor Grup de lucru MSC intersesional, care a avut loc in septembrie 2002. Cea de-a 76-a sesiune a MSC a analizat rezultatele sesiunii din septembrie 2002 a Grupului de lucru MSC intersesional si lucrarile ulterioare realizate de catre Grupul de lucru MSC care a avut loc in legatura cu cea de-a 76-a sesiune a Comitetului in decembrie 2002, imediat inainte de Conferinta Diplomatica si a fost de acord ca versiunea finala a textelor propuse sa fie analizate in cadrul Conferintei Diplomatice.

4 Conferinta Diplomatica (9-13 decembrie) a adoptat, de asemenea, amendamentele la prevederile existente ale Conventiei Internationale pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974 (SOLAS 1974) care accelereaza implementarea cerintei cu privire la echiparea Sistemelor de Identificare Automata si a adoptat noile Reguli ale Capitolului XI-1 din SOLAS'74 cu privire la marcarea Numarului de Identificare al Navei si intocmirea unei Registru Sinoptic Permanent.

Conferinta Diplomatica a adoptat, de asemenea, un numar de Rezolutii ale Conferintei inclusiv acelea referitoare la implementarea si revizuirea acestui Cod, Cooperarea Tehnica, precum si lucrarile in colaborare cu Organizatia Internationala a Muncii si Organizatia Mondiala a Vamilor. A fost recunoscut ca analiza si amendarea unora din noile prevederi cu privire la securitatea maritima pot fi cerute la incheierea lucrarilor acestor doua Organizatii.

5 Prevederea Capitolului XI-2 din SOLAS'74 si prezentul Cod se aplica navelor si facilitatilor portuare. Extinderea SOLAS'74 pentru a acoperi facilitatile portuare a fost acceptata in baza faptului ca SOLAS'74 a oferit cele mai rapide mijloace de asigurare a masurilor de securitate necesare intrate in vigoare si puse rapid in aplicare. Oricum, s-a convenit si in legatura cu faptul ca prevederile cu privire la facilitatile portuare ar trebui puse in legatura exclusiv cu interfata nava/port. Problema mai ampla a securitatii zonelor portuare va face subiectul unor lucrari viitoare de colaborare intre Organizatia Maritima Internationala si Organizatia Internationala a Muncii. S-a convenit de asemenea ca prevederile nu ar trebui extinse asupra raspunsului efectiv la atacuri sau asupra oricaror alte activitati necesare de combatere a efectelor dupa un astfel de atac.

6 In proiectarea prevederilor, s-a acordat atentie asigurarii compatibilitatii cu prevederile Conventiei Internationale asupra standardelor de instruire, certificare si serviciul de cart pentru navigatori (STCW), 1978, amendata, Codul International privind Managementul Sigurantei (ISM) si sistemul armonizat de inspectie si certificare.

7 Prevederile reprezinta o schimbare importanta in abordarea industriilor maritime internationale privind problema securitatii in sectorul transporturilor maritime. Este recunoscut faptul ca acestea pot plasa o raspundere suplimentara semnificativa asupra Guvernelor Contractante. Importanta Cooperarii Tehnice pentru asistarea Guvernelor Contractante in implementarea prevederilor este complet recunoscuta.

8 Implementarea prevederilor va necesita o cooperare efectiva continua si intelegere intre toti cei implicati in acest lucru sau care utilizeaza nave si facilitati portuare inclusiv personalul navei, personalul portuar, pasageri, interese privind marfa, managementul navei si portului si cei din cadrul Autoritatilor Nationale si Locale cu responsabilitati in securitate. Practicile si procedurile existente vor trebui revazute si schimbate daca nu asigura un grad corespunzator de securitate. In interesul securitatii maritime crescute, vor trebui suportate responsabilitati suplimentare de catre industriile portuare si de navigatie si de catre Autoritatile Locale si Nationale.

9 Ghidul prezentate in partea B a prezentului Cod trebuie luate in considerare atunci cand se implementeaza prevederile privind securitatea stabilite in Capitolul XI-2 din SOLAS'74 si in partea A a prezentului Cod. Oricum, este recunoscut ca extinderea pentru care se aplica ghidul poate varia in functie de natura facilitatii portuare si a navei, specificul sau si/sau incarcatura.

10 Nimic din prezentul Cod nu va fi interpretat sau aplicat intr-o maniera inconsistenta cu respectarea corespunzatoare a drepturilor si libertatilor fundamentale dupa cum este stabilit prin instrumente internationale, in special acelea cu privire la lucratorii maritimi si la refugiatii inclusiv Declaratia Organizatiei Internationale a Muncii asupra Principiilor si Drepturilor Fundamentale la Lucru, precum si standardele internationale cu privire la lucratorii maritimi si portuari.

11 Recunoscand ca, Conventia asupra Facilitatii Traficului Maritim, 1965, amendata, prevede ca membrilor echipajelor straine sa le fie permis de catre autoritatile publice sa coboare

la tarm in timp ce nava cu care sosesc se afla in port, dovedind ca formalitatile de sosire ale navei au fost indeplinite si autoritatile publice nu au nici un motiv sa refuze coborarea la tarm din considerente de sanatate publica, siguranta publica sau ordine publica, Guvernele Contractante atunci cand aproba planurile de securitate a navei si facilitatii portuare trebuie sa acorde o atentie deosebita faptului ca personalul navei traieste si munceste pe nava si are nevoie sa coboare la tarm si sa aiba acces la facilitatile de la tarm pentru navigatori privind asistenta sociala, inclusiv ingrijire medicala.

PARTEA A

CERINTE OBLIGATORII PRIVIND PREVEDERILE

CAPITOLULUI XI – 2 AL CONVENTIEI INTERNATIONALE PENTRU OCROTIREA VIETII UMANE PE MARE, 1974, AMENDATA

1. GENERALITATI

1.1. Introducere

Aceasta parte a Codului international pentru securitatea navelor si a facilitatilor portuare contine prevederi obligatorii la care se face referire in capitolul XI – 2 al Conventiei Internationale pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata.

1.2. Obiective

Obiectivele acestui Cod sunt:

- .1 sa stabileasca un cadru international care sa implice cooperarea intre Guvernele Contractante, Agentiile guvernamentale, administratiile locale si ramurile industriale de navigatie si portuare pentru a detecta amenintarile la securitate si a lua masuri preventive contra incidentelor de securitate ce afecteaza navele sau facilitatile portuare folosite in comertul international;
- .2 sa stabileasca rolurile si responsabilitatile respective ale Guvernelor Contractante, Agentiilor guvernamentale, administratiilor locale si ale ramurilor industriale de navigatie si portuare, la nivel national si international pentru asigurarea securitatii maritime;
- .3 sa asigure adunarea si schimbul la timp si eficient de informatii legate de securitate;
- .4 sa ofere o metodologie pentru evaluarile de securitate astfel incat sa aiba stabilite planuri si proceduri pentru a reactiona la grade de securitate in schimbare; si
- .5 sa asigure increderea ca sunt stabilite masuri de securitate maritima adecvate si proportionate.

1.3 Cerinte functionale

Pentru a atinge aceste obiective, prezentul Cod cuprinde un numar de cerinte functionale. Acestea includ, dar nu sunt limitate la:

- .1 strangerea si evaluarea informatiei cu privire la amenintarile la securitate si schimbul de astfel de informatii cu Guvernele Contractante corespunzatoare;
- .2 solicitarea mentinerii protocoalelor de comunicare pentru nave si facilitati portuare;
- .3 prevenirea accesului neautorizat la nave, facilitati portuare si in zonele lor restrictionate;
- .4 prevenirea introducerii de arme neautorizate, echipamente incendiare sau explozibile la nave si facilitati portuare;
- .5 furnizarea de mijloace pentru pornirea alarmei ca reactie la amenintarile privind securitatea sau incidentele de securitate;
- .6 solicitarea de planuri de securitate a navei si a facilitatii portuare bazate pe evaluarile de securitate; si
- .7 solicitarea de instruire si exercitii pentru a asigura familiarizarea cu planurile si procedurile de securitate.

2 DEFINITII

2.1 In sensul acestei parti, daca nu este prevazut in mod expres altfel:

- .1 *Conventie* inseamna Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata.

- .2 *Reglementare* inseamna o reglementare a Conventiei.
- .3 *Capitol* inseamna un capitol al Conventiei.
- .4 *Planul de securitate a navei* inseamna un plan elaborat pentru a asigura aplicarea masurilor la bordul navei destinate sa protejeze persoanele de la bord, marfa, unitatile de transport al marfii, magaziile navei sau nava de riscurile unui incident de securitate.
- .5 *Planul de securitate a facilitatii portuare* inseamna un plan elaborat pentru a asigura aplicarea masurilor destinate sa protejeze facilitatea portuara si navele, persoanele, marfurile, unitatile de transport al marfii si magaziile navei in interiorul facilitatii portuare de riscurile unui incident de securitate.
- .6 *Ofiterul insarcinat cu securitatea navei* inseamna persoana de la bord, subordonata comandantului, desemnata de Companie ca responsabila cu securitatea navei, inclusiv implementarea si mentinerea planului de securitate a navei si cu legatura cu ofiterul insarcinat cu securitatea companiei si cu ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare.
- .7 *Ofiterul insarcinat cu securitatea companiei* inseamna persoana desemnata de catre Companie pentru a se asigura ca evaluarea securitatii navei este realizata, ca este elaborat un plan de securitate a navei, transmis spre aprobare si apoi implementat si mentinut, si pentru legatura cu ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare si ofiterul insarcinat cu securitatea navei.
- .8 *Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare* inseamna persoana desemnata responsabila cu elaborarea, implementarea, revizuirea si mentinerea planului de securitate a facilitatii portuare si cu legatura cu ofiterii insarcinati cu securitatea navei si cu ofiterii insarcinati cu securitatea companiei.
- .9 *Grad de securitate 1* inseamna gradul pentru care trebuie mentinute tot timpul masuri de securitate minime de protectie corespunzatoare.
- .10 *Grad de securitate 2* inseamna gradul pentru care trebuie mentinute pe o perioada de timp masuri de securitate suplimentare de protectie corespunzatoare ca rezultat al riscului ridicat al unui incident de securitate.
- .11 *Grad de securitate 3* inseamna gradul pentru care trebuie mentinute masuri de securitate suplimentare specifice de aparare pe o perioada de timp cand un incident de securitate este probabil sau iminent, desi poate nu este posibil de identificat tinta specifica.
- 2.2. Termenul “nava”, atunci cand este folosit in prezentul Cod, include unitati mobile de foraj in larg si ambarcatiuni de mare viteza, asa cum sunt definite in reglementarea XI-2/1.
- 2.3. Termenul „Guvern Contractant” in legatura cu orice referire la o facilitate portuara, atunci cand este folosit in sectiunile de la 14 la 18, include o referinta la „Autoritatea Desemnata”.
- 2.4. Termenii care nu sunt definiti altfel in aceasta parte au acelasi inteles ca cel atribuit lor in capitolele I si XI – 2.

3 APLICARE

3.1. Acest cod se aplica:

- .1 urmatoarelor tipuri de nave angajate in voiaje internationale:
- .1 navelor de pasageri, inclusiv ambarcatiunile de mare viteza pentru pasageri;
- .2 cargourilor, inclusiv ambarcatiunilor de mare viteza de 500 tone tonaj brut si mai mult; si
- .3 unitatilor mobile de foraj in larg; si
- .2 facilitatilor portuare ce servesc astfel de nave angajate in voiaje internationale.
- 3.2. In ciuda prevederilor sectiunii 3.1.2, Guvernele Contractante vor decide extinderea

aplicarii prezentei Parti din Cod asupra acelor facilitati portuare in interiorul teritoriului lor care, desi initial erau folosite de catre nave care nu erau angajate in voiaje internationale, sunt solicitate, ocazional, sa serveasca nave care sosesc din sau pleaca intr-un voiaj international.

- 3.2.1. Guvernele Contractante isi vor baza deciziile, conform sectiunii 3.2, pe o evaluare a securitatii facilitatii portuare efectuata in conformitate cu prezenta Parte a Codului.
- 3.2.2. Orice decizie adoptata de un Guvern Contractant, conform sectiunii 3.2, nu va compromite gradul de securitate ce se intentioneaza a fi atins prin capitolul XI-2 sau prin prezenta Parte a Codului.
- 3.3. Prezentul Cod nu se aplica navelor de razboi, auxiliarelor navale sau altor nave detinute sau operate de un Guvern Contractant si utilizate numai in serviciul non-comercial al Guvernului.
- 3.4. Sectiunile 5 - 13 si 19 ale acestei Parti se aplica navelor si Companiilor asa cum se specifica in reglementarea XI - 2/4.
- 3.5. Sectiunile 5 si 14 - 18 ale acestei Parti se aplica facilitatilor portuare asa cum se specifica in reglementarea XI - 2/10.
- 3.6. Nimic in prezentul Cod nu va prejudicia drepturile sau obligatiile Statelor conform legislatiei internationale.

4 RESPONSABILITATILE GUVERNELOR CONTRACTANTE

4.1 Conform prevederilor reglementarii XI-2/3 si XI-2/7, Guvernele Contractante vor stabili grade de securitate si vor oferi ghid pentru protectia impotriva incidentelor de securitate. Gradele de securitate mai ridicata indica o probabilitate mai mare de aparitie a unui incident de securitate. Factori ce trebuie analizati in stabilirea gradului corespunzator de securitate includ:

- .1 gradul in care informatia privind amenintarea este credibila;
- .2 gradul in care informatia privind amenintarea este coroborata;
- .3 gradul in care informatia privind amenintarea este specifica sau iminenta; si
- .4 consecintele potentiale ale unui astfel de incident de securitate.

4.2 Guvernele Contractante, atunci cand stabilesc gradul de securitate 3, vor emite, dupa cum este necesar, instructiuni corespunzatoare si vor furniza informatii referitoare la securitate navelor si facilitatilor portuare care pot fi afectate.

4.3 Guvernele Contractante pot delega catre o organizatie de securitate recunoscuta unele din responsabilitatile sale referitoare la securitate conform capitolului XI-2 si prezentei Parti a Codului cu exceptia urmatoarelor aspecte:

- .1 stabilirea gradului de securitate aplicabil;
- .2 aprobarea unei Evaluari a Securitatii Facilitatii Portuare si amendamentele ce urmeaza unei evaluari aprobate;
- .3 determinarea facilitatilor portuare care vor trebui sa desemneze un Ofiter insarcinat cu securitatea facilitatii portuare;
- .4 aprobarea unui Plan de securitate a facilitatii portuare si amendamentele care urmeaza unui plan aprobat;
- .5 exercitarea controlului si masurile corespunzatoare in conformitate cu reglementarea XI-2/9; si
- .6 stabilirea cerintelor pentru Declaratia de securitate.

4.4 Guvernele Contractante, in sensul extinderii pe care acestea o considera corespunzatoare, vor verifica eficienta Planurilor de securitate a navelor sau a facilitatilor portuare, sau eficienta amendamentelor la astfel de planuri pe care le-au aprobat sau, in cazul navelor, eficienta planurilor care au fost aprobate in numele lor.

5 DECLARATIA DE SECURITATE

5.1 Guvernele Contractante vor determina cand o declaratie de securitate este ceruta prin evaluarea riscului pe care il prezinta o interfata nava/port sau activitatea nava-nava pentru persoane, proprietate sau mediu.

- 5.2 O nava poate solicita incheierea Declaratiei de securitate atunci cand:
- .1 nava opereaza la un grad de securitate mai inalt decat facilitatea portuara sau alta nava cu care aceasta este in interfata;
 - .2 exista un acord asupra unei Declaratii de securitate intre Guvernele Contractante care acopera anumite voiaje internationale sau nave specifice in acele voiaje;
 - .3 a existat o amenintare la securitate sau un incident de securitate care a implicat nava sau facilitatea portuara, dupa caz;
 - .4 nava se afla intr-un port care nu trebuie sa detina si sa implementeze un plan de securitate a facilitatii portuare aprobat; sau
 - .5 nava deruleaza activitati nava-nava cu o alta nava care nu trebuie sa detina si sa implementeze un plan de securitate a navei aprobat.

5.3. Cererile pentru incheierea unei Declaratii de securitate, conform acestei sectiuni, vor fi facute cunoscute de catre nava sau facilitatea portuara aplicabila,

5.4. Declaratia de securitate va fi completata de:

- .1 comandant sau de ofiterul insarcinat cu securitatea navei in numele navei (navelor); si, daca este cazul,
- .2 ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare sau, daca Guvernul Contractant stabileste altfel, alt organ responsabil cu securitatea pe tarm, in numele facilitatii portuare.

5.5. Declaratia de securitate va contine cerintele de securitate care ar putea fi impartite intre o facilitate portuara si o nava (sau intre nave) si va stabili responsabilitatea fiecareia dintre acestea.

5.6. Guvernele Contractante vor specifica, tinand cont de prevederile reglementarii XI-2/9.2.3, perioada minima pentru care Declaratiile de securitate vor fi pastrate de catre facilitatile portuare aflate in cadrul teritoriilor lor.

5.7. Administratiile vor specifica, tinand cont de prevederile reglementarii XI-2/9.2.3, perioada minima pentru care Declaratiile de securitate vor fi pastrate de catre navele indreptatite sa arboreze pavilionul lor.

6 OBLIGATIILE COMPANIEI

6.1. Compania se va asigura ca planul de securitate a navei contine o declaratie clara ce accentueaza autoritatea comandantului. Compania va stabili in planul de securitate a navei ca, comandantul are autoritatea si responsabilitatea superioara in a lua decizii cu privire la siguranta si securitatea navei si la cererea de asistenta a companiei sau a oricarui alt Guvern Contractant, in functie de necesitati.

6.2. Compania se va asigura ca ofiterului insarcinat cu securitatea companiei, comandantului si ofiterului insarcinat cu securitatea navei li se acorda sprijinul necesar pentru a-si indeplini indatoririle si responsabilitatile in conformitate cu capitolul XI-2 si prezenta Parte a acestui Cod.

7 SECURITATEA NAVEI

7.1. Unei nave i se cere sa opereze conform gradelor de securitate stabilite de Guvernele Contractante, asa cum se indica mai jos.

7.2. La gradul de securitate 1, vor fi indeplinite urmatoarele activitati, prin masuri corespunzatoare, pe toate navele, luand in considerare ghidul dat in partea B a acestui Cod, pentru a identifica si a lua masuri preventive impotriva incidentelor de securitate:

- .1 asigurarea executarii tuturor sarcinilor de securitate la nava;
- .2 controlul accesului la nava;

- .3 controlarea ambarcarii persoanelor si a efectelor lor;
- .4 monitorizarea zonelor restrictionate pentru a se asigura ca numai persoanele autorizate au acces;
- .5 monitorizarea zonelor pe punte si a zonelor din jurul navei;
- .6 supervizarea manevrarii marfii si a proviziilor navei; si
- .7 asigurarea ca sistemul de comunicare privind securitatea este disponibil.

7.3. La gradul de securitate 2, masurile suplimentare de protectie, specificate in planul de securitate a navei vor fi implementate pentru fiecare activitate detaliata in sectiunea 7.2, luand in considerare ghidul dat in partea B a acestui Cod.

7.4. La gradul de securitate 3, masuri de protectie suplimentare specifice, specificate in planul de securitate a navei vor fi implementate in fiecare activitate detaliata in sectiunea 7.2, luand in considerare ghidul dat in partea B a acestui Cod.

7.5. Oricand gradele de securitate 2 si 3 sunt stabilite de catre Administratie, nava va lua la cunostinta primirea instructiunilor asupra schimbarii gradului de securitate.

7.6. Inaintea intrarii intr-un port sau in timp ce se afla intr-un port de pe teritoriul unui Guvern Contractant care a stabilit gradul de securitate 2 sau 3, nava va lua la cunostinta primirea acestei instructiuni si va confirma ofiterului insarcinat cu securitatea facilitatii portuare initierea implementarii masurilor si procedurilor corespunzatoare asa cum este detaliat in planul de securitate a navei si, in cazul gradului de securitate 3, in instructiunile emise Guvernul Contractant care a stabilit gradul de securitate 3. Nava va raporta orice dificultate aparuta in procesul de implementare. In astfel de cazuri, ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare si ofiterul insarcinat cu securitatea navei vor tine legatura si vor coordona actiunile corespunzatoare.

7.7. Daca o nava este solicitata de catre Administratie sa stabileasca un grad de securitate mai mare sau este deja se afla la un grad de securitate mai mare, altul decat acela stabilit pentru portul in care intentioneaza sa intre sau in care se afla deja, nava va aviza apoi, fara intarziere, autoritatea competenta a Guvernului Contractant pe teritoriul caruia este localizata facilitatea portuara si ofiterul insarcinat cu securitatea instalatiei portuare asupra situatiei.

7.7.1. In astfel de cazuri, ofiterul insarcinat cu securitatea navei va tine legatura cu ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare si va coordona actiunile corespunzatoare, daca este necesar.

7.8. O Administratie care solicita navelor indreptatite sa arboreze pavilionul sau sa stabileasca gradul de securitate 2 sau 3 intr-un port al altui Guvern Contractant, va informa acel Guvern Contractant fara intarziere.

7.9. Atunci cand Guvernele Contractante stabilesc grade de securitate si asigura prevederea referitoare la informarea asupra gradului de securitate pentru navele care opereaza in marea lor teritoriala sau care au transmis intentia lor de a intra in marea lor teritoriala, astfel de nave vor fi avizate sa fie vigilente si sa raporteze Administratiei lor si oricaror State aflate in apropierea coastei orice informatie pe care o observa si care ar putea afecta securitatea maritima in zona.

7.9.1. Atunci cand avizeaza astfel de nave asupra gradului de securitate aplicabil, un Guvern Contractant, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod, va aviza de asemenea acele nave si asupra oricarei masuri de securitate pe care acestea ar trebui sa o ia si, daca este cazul, asupra masurilor care au fost luate de catre Guvernul Contractant pentru a asigura protectia impotriva amenintarilor.

8 EVALUAREA SECURITATII NAVEI

8.1. Evaluarea securitatii navei este o parte esentiala si integrala a procesului elaborarii si actualizarii planului de securitate a navei.

8.2. Ofiterul insarcinat cu securitatea companiei se va asigura ca evaluarea securitatii este executata de persoane cu abilitati corespunzatoare in a evalua securitatea unei nave, in conformitate cu aceasta sectiune si luand in considerare ghidul dat in Partea B a acestui Cod.

8.3. Supusa prevederilor din sectiunea 9.2.1, o organizatie recunoscuta de securitate poate efectua evaluarea securitatii unei nave specifice.

8.4. Evaluarea securitatii navei va include o inspectie a securitatii la fata locului, si, cel putin, urmatoarele elemente:

- .1 identificarea masurilor de securitate, a procedurilor si operatiunilor existente;

- .2 identificarea si evaluarea operatiunilor-cheie de la bord, important de protejat;
- .3 identificarea amenintarilor posibile fata de operatiunile cheie de la bord si probabilitatea incidentei lor, pentru a stabili si da prioritate masurilor de securitate; si
- .4 identificarea punctelor slabe, inclusiv factorii umani din infrastructura, politici si proceduri.

8.5. Evaluarea securitatii navei va fi documentata, revazuta, acceptata si pastrata de Companie.

9 PLANUL DE SECURITATE A NAVEI

9.1. Fiecare nava va avea la bord un plan de securitate a navei aprobat de Administratie. Planul va prevedea pentru cele trei grade de securitate asa cum este definit in aceasta Parte a prezentului Cod.

9.1.1. Supusa prevederilor sectiunii 9.2.1, o organizatie recunoscuta de securitate poate pregati planul de securitate pentru o nava specifica.

9.2. Administratia poate incredinta revederea si aprobarea planurilor de securitate a navei sau a amendamentelor la un plan aprobat anterior unor organizatii recunoscute de securitate.

9.2.1. In astfel de cazuri, organizatia recunoscuta de securitate, efectuand revederea si aprobarea unui plan de securitate a navei, sau a amendamentelor la acesta, pentru ca o anumita nava nu trebuie sa fie implicata nici in pregatirea evaluarii securitatii navei pe baza careia planul sau amendamentele au fost elaborate.

9.3. Transmiterea spre aprobare a unui plan de securitate a navei sau a amendamentelor la un plan aprobat anterior trebuie sa fie insotita de evaluarea securitatii in baza careia au fost elaborate planul sau amendamentele.

9.4. Un astfel de plan va fi elaborat luand in considerare ghidul dat in partea B a acestui Cod si va fi redactat in limba sau limbile de lucru de la nava. Daca limba sau limbile folosite nu sunt engleza, franceza sau spaniola, o traducere intr-una din aceste limbi va fi inclusa. Planul va cuprinde cel putin:

- .1 masurile destinate sa impiedice introducerea la bordul navelor a armelor, substantelor si echipamentelor periculoase cu intentia de a fi folosite impotriva oamenilor, navelor sau porturilor si transportul carora este neautorizat;
- .2 identificarea zonelor restrictionate si masurilor pentru prevenirea accesului neautorizat in acestea;
- .3 masuri pentru prevenirea accesului neautorizat la nava;
- .4 procedurile de raspuns la amenintarile privind securitatea sau atentatele la securitate, inclusiv prevederile pentru mentinerea operatiunilor vitale ale navei sau ale interfetei nava/port;
- .5 procedurile de raspuns la orice instructiuni de securitate pe care Guvernele Contractante le pot da pentru gradul de securitate 3;
- .6 procedurile pentru evacuare in caz de amenintari privind securitatea sau atentatele la securitate;
- .7 indatoririle personalului de la bord insarcinat cu responsabilitati privind securitatea si ale altor membri ai personalului de la bord in privinta aspectelor de securitate;
- .8 procedurile pentru auditarea activitatilor de securitate;
- .9 procedurile pentru instruire, exercitii si antrenamente asociate cu planul;
- .10 proceduri pentru interfata cu activitatile in legatura cu securitatea facilitatii portuare;
- .11 procedurile pentru revizuirea periodica a planului si pentru actualizarea acestuia;
- .12 procedurile pentru raportarea incidentelor de securitate;
- .13 identificarea ofiterului insarcinat cu securitatea navei;

- .14 identificarea ofiterului insarcinat cu securitatea companiei, inclusiv a serviciului de contactat 24 ore pentru detalii;
- .15 procedurile pentru asigurarea inspectiei, testarii, calibrarii si intretinerii oricaror echipamente de securitate prevazute la bord;
- .16 frecventa testarii sau calibrarii oricaror echipamente de securitate prevazute la bord;
- .17 identificarea locurilor unde sunt prevazute puncte de activare a sistemului de alarma privind securitatea navei;* si
- .18 procedurile, instructiunile si ghidul referitoare la folosirea sistemului de alarma privind securitatea navei, inclusiv testarea, activarea, dezactivarea si resetarea pentru limitarea alarmelor false.*

9.4.1. Personalul care efectueaza audituri interne ale activitatilor de securitate specificate in plan sau care evalueaza implementarea acestora va fi independent de activitatile care sunt auditate mai putin atunci cand acest lucru este impracticabil datorita marimii sau specificului Companiei sau navei.

9.5. Administratia va determina care dintre schimbarile la un plan de securitate aprobat sau la orice echipamente de securitate specificate intr-un plan aprobat nu vor fi implementate mai putin atunci cand amendamentele relevante aduse planului sunt aprobate de catre Administratie. Orice astfel de schimbari vor fi cel putin la fel de eficiente ca si acelea prescrise in capitolul XI-2 si prezenta parte din Cod.

9.5.1. Natura schimbarilor aduse planului de securitate a navei sau echipamentelor de securitate care au fost in mod specific aprobate de catre Administratie, conform sectiunii 9.5, vor fi documentate intr-o maniera care indica in mod clar o astfel de aprobare. Aceasta aprobare va fi disponibila la bord si va fi prezentata impreuna cu Certificatul International de Securitate a Navei (sau cu Certificatul International Interimar de Securitate a Navei). Daca aceste schimbari sunt temporare, odata ce masurile sau echipamentele originale aprobate sunt reinstaurate, aceasta documentatie nu mai trebuie pastrata de catre nava.

9.6. Planul poate fi tinut in format electronic. Intr-un astfel de caz, va fi protejat prin proceduri ce au ca scop prevenirea stergerii, distrugerii sau amendarea acestuia, neautorizate.

9.7. Planul va fi protejat de accesul sau dezvaluirea neautorizate.

9.8. Planurile de securitate a navei nu sunt supuse inspectiei de catre ofiterii complet autorizati de un Guvern Contractant sa execute controlul si conformitatea masurilor potrivit reglementarii XI-2/9, cu exceptia circumstantelor specificate in sectiunea 9.8.1.

9.8.1. Daca ofiterii complet autorizati de catre un Guvern Contractant au motive clare sa creada ca nava nu respecta cerintele capitolului XI-2 sau partea A a prezentului Cod si singurul mod de verificare sau rectificarea non-conformitatii este acela de revedere a cerintelor relevante din planul de securitate a navei, accesul limitat la sectiunile specifice ale planului in legatura cu non-conformitatea este permis in mod exceptional, dar numai cu consimtamantul Guvernului Contractant al navei in cauza sau al comandantului navei respective. Cu toate acestea, prevederile din plan referitoare la sectiunea 9.4 subsectiunile .2, .4, .5, .7, .15, .17 si .18 din prezenta Parte a Codului sunt considerate informatii confidentiale si nu pot fi subiectul unei inspectii, mai putin atunci cand este convenit altfel de catre Guvernele Contractante implicate.

10 PROCESE VERBALE

10.1. Procesele verbale ale urmatoarelor activitati din planul de securitate a navei vor fi tinute la bord pentru cel putin perioada minima specificata de Administratie, avand in vedere prevederile reglementarii XI-2/9.2.3:

- .1 instruire, antrenament si exercitii;
- .2 amenintari la securitate si incidente de securitate;
- .3 atentatele la securitate;
- .4 schimbarile ale gradului de securitate;

* Administratiile pot permite, pentru a evita compromiterea in orice fel a obiectivului referitor la prevederea la bord a alarmei de securitate a navei, ca aceasta informatie sa fie pastrata in alta parte la bord, intr-un document cunoscut de comandant, de ofiterul insarcinat cu securitatea navei si a altor membrii superiori de la bord, asa cum poate decide compania.

- .5 comunicatiile legate de securitatea directa a navei precum amenintarile specifice aduse navei sau facilitatilor portuare la care se afla sau a fost nava;
- .6 audituri interne si revizuii ale activitatilor legate de securitate;
- .7 revizuirea periodica a evaluarii securitatii navei;
- .8 revizuirea periodica a planului de securitate a navei;
- .9 implemetarea oricaror amendamente aduse planului; si
- .10 intretinerea, calibrarea si testarea oricarui echipament de securitate prevazut la bord inclusiv testarea sistemului de alarma pentru securitatea navei.

10.2 Procesele verbale trebuie pastrate in limba sau limbile de lucru de pe nava. Daca limba sau limbile utilizate nu sunt engleza, franceza sau spaniola, o traducere intr-una din aceste limbi va fi inclusa.

10.3 Procesele verbale pot fi pastrate in format electronic. Intr-un astfel de caz, ele vor fi protejate prin proceduri ce au ca scop prevenirea stergerii, distrugerii sau amendarii neautorizate.

10.4 Procesele verbale vor fi protejate de accesul sau dezvaluirea neautorizate.

11 OFITERUL INSARCINAT CU SECURITATEA COMPANIEI

11.1 Compania va desemna un ofiter insarcinat cu securitatea companiei. O persoana desemnata ca ofiter insarcinat cu securitatea companiei poate actiona ca ofiter insarcinat cu securitatea companiei pentru una sau mai multe nave, in functie de numarul sau tipurile de nave pe care le opereaza compania cu conditia ca sa se identifice clar pentru care nave este responsabila aceasta persoana. O companie poate, in functie de numarul sau tipurile de nave pe care le opereaza, sa desemneze mai multe persoane ca ofiteri insarcinati cu securitatea companiei, cu conditia sa se identifice clar pentru care nave este responsabila fiecare persoana.

11.2 In plus fata de cele specificate oriunde in prezenta Parte a acestui Cod, atributiile si responsabilitatile ofiterului insarcinat cu securitate companiei trebuie sa cuprinda, dar nu se limiteaza la:

- .1 sa informeze cu privire la gradul de amenintare posibil cu care ar putea sa se confrunte nava, folosind evaluarile corespunzatoare referitoare la securitate si alte informatii relevante;
- .2 sa se asigure ca evaluarile referitoare la securitatea navei sunt efectuate;
- .3 sa asigure dezvoltarea, transmiterea spre aprobare si apoi implementarea si intretinerea planului de securitate a navei;
- .4 sa se asigure ca planul de securitate a navei este modificat, dupa cum este potrivit, pentru a corecta deficientele si a satisface cerintele de securitate ale fiecarei nave;
- .5 sa pregateasca auditurile interne si sa revada activitatile referitoare la securitate;
- .6 sa pregateasca verificarea initiala a navei si cele care urmeaza efectuate de catre Administratie sau de organizatia de securitate recunoscuta;
- .7 sa se asigure ca deficientele si non-conformitatile identificate in timpul auditurilor interne, revizuirilor periodice, inspectiilor de securitate si verificarilor de conformitate sunt facute cunoscute si corectate in mod prompt;
- .8 sa intensifice atentia si vigilentia fata de securitate;
- .9 sa asigure o pregatire corespunzatoare pentru personalul responsabil cu securitatea navei;
- .10 sa asigure o comunicare si o cooperare efectiva intre ofiterul insarcinat cu securitatea navei si ofiterii insarcinati cu securitatea facilitatii portuare relevante;

- .11 sa asigure uniformitatea intre cerintele de siguranta si cele de securitate;
- .12 sa se asigure ca, atunci cand planurile de siguranta a flotei sau a navelor cu aceleasi caracteristici sunt utilizate, planul pentru fiecare nava reflecta cu acuratete informatiile specifice fiecarei nave; si
- .13 sa se asigure ca orice masuri alternative sau echivalente aprobate pentru o anumita nava sau grup de nave sunt implementate si mentinute.

12 OFITERUL INSARCINAT CU SECURITATEA NAVEI

12.1 Pe fiecare nava trebuie sa fie desemnat un ofiter insarcinat cu securitatea navei.

12.2 In plus fata de cele specificate oriunde in prezenta Parte a acestui Cod, atributiile si responsabilitatile ofiterului insarcinat cu securitatea navei trebuie sa cuprinda, dar nu se limiteaza la:

- .1 sa efectueze inspectii regulate privind securitatea navei pentru a se asigura ca sunt mentinute masurile de securitate corespunzatoare;
- .2 sa mentina si sa supravegheze implementarea planului de securitate a navei, inclusiv orice amendamente aduse planului;
- .3 sa coordoneze aspectele de securitate privind manipularea marfii si a proviziilor cu restul de personal aflat la bord si cu ofiterii insarcinati cu securitatea facilitatii portuare relevante;
- .4 sa propuna modificari la planul de securitate a navei;
- .5 sa raporteze ofiterului insarcinat cu securitatea companiei orice deficiente si non-conformitati identificate in timpul auditurilor interne, revizuirilor periodice, inspectiilor de securitate si verificarilor de conformitate si sa implementeze actiunile corective;
- .6 sa sporeasca atentia si vigilentia la bord cu privire la securitate;
- .7 sa se asigure ca personalul de la bordul navei a primit o pregatire corespunzatoare;
- .8 sa raporteze toate incidentele de securitate;
- .9 sa coordoneze implementarea planului de securitate a navei impreuna cu ofiterul insarcinat cu securitatea companiei si cu ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatilor portuare importante; si
- .10 sa se asigure ca echipamentele de securitate, daca acestea exista, sunt operate, testate, calibrate si intretinute in mod corespunzator.

13 PREGATIREA, ANTRENAMENTELE SI EXERCITIILE PENTRU SECURITATEA NAVEI

13.1 Ofiterul insarcinat cu securitatea companiei si personalul corespunzator de la tarm trebuie sa aiba cunostinte si sa fie pregatit, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod.

13.2 Ofiterul insarcinat cu securitatea navei trebuie sa aiba cunostinte si sa fie pregatit, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod.

13.3 Personalul de la bordul navei care are atributii si responsabilitati specifice in legatura cu securitatea trebuie sa inteleaga responsabilitatile pe care le au pentru securitatea navei dupa cum este descris in planul de securitate a navei si trebuie sa detina suficiente cunostinte si abilitati pentru realizarea atributiilor pe care le au, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod.

13.4 Pentru a asigura implementarea efectiva a planului de securitate a navei, trebuie realizate antrenamente la intervale corespunzatoare tinand cont de tipul navei, schimbarile de personal de pe nava, facilitatile portuare care vor fi inspectate si alte circumstante relevante, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod.

13.5 Ofiterul insarcinat cu securitatea companiei va asigura coordonarea si implementarea eficienta a planurilor de securitate a navei prin participarea la exercitii la intervale corespunzatoare, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod.

14. SECURITATEA FACILITATILOR PORTUARE

14.1 O facilitate portuara trebuie sa functioneze in baza gradelor de securitate stabilite de catre Guvernul Contractant pe teritoriul caruia este situata aceasta. Masurile si procedurile de securitate trebuie sa fie aplicate facilitatii portuare intr-o asemenea maniera astfel incat sa cauzeze perturbari sau intarzieri minime pasagerilor, navei, personalului navei si inspectorilor, marfurilor si serviciilor.

14.2 La gradul de securitate 1, urmatoarele activitati trebuie efectuate prin intermediul unor masuri corespunzatoare in toate facilitatile portuare, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod, pentru a identifica si a lua masurile preventive impotriva incidentelor de securitate:

- .1 asigurarea indeplinirii tuturor atributiilor de securitate a tuturor facilitatilor portuare;
- .2 controlul accesului la facilitatile portuare;
- .3 monitorizarea facilitatilor portuare, inclusiv a zonei (zonelor) de acostare;
- .4 monitorizarea zonelor restrictionate pentru a se asigura ca numai persoanele autorizate au acces;
- .5 supravegherea manipularii marfurilor;
- .6 supravegherea manipularii proviziilor navei; si
- .7 asigurarea ca sistemul de comunicare pentru siguranta este disponibil oricand.

14.3 La gradul de securitate 2, masurile protectie aditionale, specificate in planul de securitate a facilitatilor portuare, trebuie implementate pentru fiecare activitate detaliata in sectiunea 14.2, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod.

14.4 La gradul de securitate 3, masuri protectie specifice suplimentare, specificate in planul de securitate a facilitatilor portuare, trebuie implementate pentru fiecare activitate detaliata in sectiunea 14.2, tinand cont de ghidul dat in Partea B a prezentului Cod.

14.4.1 In plus, la gradul de securitate 3, facilitatilor portuare li se cere sa raspunda la si sa implementeze orice instructiuni de securitate date de Guvernul Contractant pe teritoriul caruia facilitatea portuara este localizata.

14.5 Atunci cand un ofiter insarcinat cu securitatea facilitatilor portuare este informat ca o nava intampina dificultati in indeplinirea cerintelor din capitolul XI-2 sau din aceasta parte sau in implementarea masurilor si procedurilor corespunzatoare dupa cum sunt detaliata in planul de securitate a navei, si in cazul gradului de securitate 3 care urmeaza orice instructiuni de securitate dat de catre Guvernul Contractant pe al carui teritoriu se afla facilitatea portuara, ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare si cel insarcinat cu securitatea navei trebuie sa fie in legatura si sa coordoneze actiunile corespunzatoare.

14.6 Atunci cand un ofiter insarcinat cu securitatea facilitatii portuare este informat ca o nava are un grad de securitate care este mai inalt decat cel al facilitatii portuare, ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare va raporta problema autoritatii competente si va fi in legatura cu ofiterul insarcinat cu securitatea navei si vor coordona actiunile corespunzatoare, daca este necesar.

15 EVALUAREA SECURITATII FACILITATILOR PORTUARE

15.1 Evaluarea securitatii facilitatilor portuare reprezinta o parte esentiala si integranta a procesului de dezvoltare si actualizare a planului de securitate a facilitatilor portuare.

15.2 Evaluarea securitatii facilitatilor portuare trebuie efectuata de Guvernul Contractant pe al carui teritoriu se afla facilitatea portuara. Un Guvern Contractant poate autoriza o organizatie recunoscuta de securitate sa efectueze evaluarea securitatii facilitatii portuare pentru o anumita facilitate portuara localizata pe teritoriul acestuia.

15.2.1 Atunci cand evaluarea securitatii facilitatilor portuare a fost efectuata de catre o organizatie recunoscuta de securitate, evaluarea securitatii va fi revazuta si aprobata in scopul conformitatii cu prezenta sectiune de catre Guvernul Contractant pe al carui teritoriu se afla facilitatea portuara.

15.3 Persoanele care efectueaza evaluarea trebuie sa aiba aptitudini corespunzatoare pentru a evalua securitatea facilitatii portuare conform prezentei sectiuni, tinand cont de ghidul dat in partea B a prezentului Cod.

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

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

- .1 identificarea și evaluarea activelor și infrastructurii relevante, important de protejat;
- .2 identificarea posibilelor amenințări privind activele și infrastructura și probabilitatea incidentei acestora, pentru a stabili prioritatea măsurilor de securitate;
- .3 identificarea, selectarea și stabilirea priorității contra măsurilor și schimbărilor procedurale și nivelul eficienței acestora în reducerea vulnerabilității; și
- .4 identificarea punctelor slabe, inclusiv factorul uman în infrastructura, politici și proceduri.

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

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

16 PLANUL DE SECURITATE A FACILITĂȚILOR PORTUARE

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

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

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

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

- .1 măsurile concepute pentru a împiedica armele și orice alte dispozitive și substanțe periculoase destinate pentru a fi folosite împotriva oamenilor, navelor sau porturilor, al căror transport nu este autorizat, să fie aduse în interiorul facilităților portuare sau la bordul navei;
- .2 măsurile concepute să prevină accesul neautorizat la facilitățile portuare, la navele acostate la facilități, și în zonele restricționate ale facilităților;
- .3 procedurile de răspuns la amenințările privind securitatea sau atentatele la securitate, inclusiv prevederile pentru menținerea operațiunilor vitale ale facilității portuare sau a interfeței nava/port;
- .4 procedurile de răspuns la orice instrucțiuni privind securitatea pe care Guvernul Contractant, pe al cărui teritoriu se află facilitatea portuara, le poate da pentru gradul de securitate 3;
- .5 procedurile de evacuare în caz de amenințări privind securitatea sau atentatele la securitate;
- .6 atribuțiile personalului facilității portuare însărcinat cu responsabilități privind securitatea și cele ale altui personal al facilității cu privire la aspecte de securitate;
- .7 procedurile pentru conexiunea cu activitățile de securitate a navei;
- .8 procedurile pentru revederea și reactualizarea periodică a planului;

- .9 procedurile pentru raportarea incidentelor de securitate;
- .10 stabilirea ofiterului insarcinat cu securitatea facilitatilor portuare inclusiv detaliile privind contactul 24h din 24;
- .11 masurile pentru a asigura securitatea informatiilor cuprinse in plan;
- .12 masurile concepute sa asigure o securitate efectiva a marfii si a echipamentelor de manipulare a marfii la facilitatea portuara;
- .13 procedurile pentru auditarea planului de securitate a facilitatii portuare;
- .14 procedurile de raspuns in cazul in care sistemul de alarma pentru securitatea navei de la facilitatea portuara a fost activat; si
- .15 procedurile pentru facilitarea permisiei la uscat a personalului navei sau pentru schimbarile de personal, precum si accesul inspectorilor la nava inclusiv pentru reprezentantii organizatiilor de munca si asistenta sociala pentru navigatori.

16.3.1 Personalul care realizeaza audituri interne ale activitatilor privind securitatea specificate in plan sau care evalueaza implementarea acestuia vor fi independente de activitatile care vor fi auditate, mai putin atunci cand acest lucru este impracticabil datorita marimii si naturii facilitatii portuare.

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

16.5 Guvernul Contractant pe al carui teritoriu se afla facilitatea portuara va determina ce schimbari la planul de securitate a facilitatii portuare nu vor fi implementate, mai putin atunci cand amendamentele relevante la plan sunt aprobate de acesta.

16.6 Planul poate fi tinut in format electronic. In acest caz, planul trebuie protejat prin proceduri care au ca scop prevenirea stergerii, distrugerii sau amendarii neautorizate.

16.7 Planul va fi protejat impotriva accesului sau dezvaluirii neautorizate.

16.8 Guvernele Contractante pot permite ca un plan de securitate a facilitatilor portuare sa acopere mai mult de o facilitate portuara daca operatorul, locatia, operarea, echipamentul si proiectarea acestor facilitati sunt similare. Orice Guvern Contractant care permite o astfel de masura alternativa va comunica Organizatiei detalii despre aceasta.

17 OFITERUL INSARCINAT CU SECURITATEA FACILITATII PORTUARE

17.1 Un ofiter insarcinat cu securitatea facilitatii portuare va fi desemnat pentru fiecare facilitate portuara. O persoana poate fi desemnata ofiter insarcinat cu securitatea facilitatii portuara pentru una sau mai multe facilitati portuare.

17.2 In plus fata de cele specificate oriunde in prezenta Parte a Codului, atributiile si responsabilitatile ofiterului insarcinat cu securitatea facilitatii portuare vor cuprinde, dar nu se limiteaza la:

- .1 sa realizeze o inspectie initiala cuprinzatoare a securitatii facilitatii portuare luand in considerare evaluarea relevanta a securitatii facilitatii portuare;
- .2 sa asigure dezvoltarea si mentinerea planului de securitate a facilitatii portuare;
- .3 sa implementeze si sa aplice planul de securitate a facilitatii portuare;
- .4 sa intreprinda inspectii regulate ale securitatii facilitatii portuare pentru a asigura continuitatea masurilor de securitate corespunzatoare;
- .5 sa recomande si sa incorporeze, dupa cum este cazul, modificari in planul de securitate a facilitatii portuare cu scopul de a corecta deficientele si a actualiza planul pentru a avea in vedere schimbarile importante ale facilitatii portuare;
- .6 sa sporeasca atentia si vigilentia personalului facilitatii portuare cu privire la securitate;

- .7 sa se asigure ca o pregatire corespunzatoare i-a fost asigurata personalului responsabil cu securitatea facilitatii portuare;
- .8 sa raporteze autoritatilor importante si sa pastreze procese verbale ale evenimentelor care au amenintat securitatea facilitatii portuare;
- .9 sa coordoneze implementarea planului de securitate a facilitatii portuare impreuna cu Compania corespunzatoare si cu ofiterul (ofiterii) insarcinat(i) cu securitatea navei;
- .10 sa coordoneze impreuna cu serviciile de securitate, dupa caz;
- .11 sa se asigure ca sunt indeplinite standardele pentru personalul responsabil cu securitatea facilitatii portuare.
- .12 sa se asigure ca echipamentele de securitate, daca exista, sunt operate corespunzator, testate, calibrate si intretinute; si
- .13 sa asiste ofiterii insarcinati cu securitatea navei in confirmarea identitatii acelor care incearca sa urce la bord, la cerere.

17.3 Ofiterului insarcinat cu securitatea facilitatii portuare i se va acorda sprijinul necesar pentru a-si indeplini atributiile si responsabilitatile impuse prin capitolul XI-2 si prin prezenta Parte a Codului.

18 PREGATIRE, ANTRENAMENTE SI EXERCITII PENTRU SECURITATEA FACILITATII PORTUARE

18.1 Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare si personalul corespunzator insarcinat cu securitatea facilitatii portuare va avea cunostinte si va fi pregatit, tinand cont de ghidul dat in partea B a prezentului Cod.

18.2 Personalul facilitatii portuare care are atributiuni specifice privind securitatea trebuie sa inteleaga atributiunile si responsabilitatile pe care le are pentru securitatea facilitatii portuare, dupa cum este descris in planul de securitate a facilitatii portuare si trebuie sa aiba suficiente cunostinte si abilitati pentru indeplinirea atributiunilor ce le revin, tinand cont de ghidul dat in partea B a prezentului Cod.

18.3 Pentru a asigura implementarea efectiva a planului de securitate a facilitatii portuare, antrenamentele vor fi efectuate la intervale adecvate tinand cont de tipurile de operatii ale facilitatii portuare, schimbarile de personal la facilitatea portuara, tipurile de nave pe care le serveste facilitatea portuara si alte circumstante relevante, tinand cont de ghidul dat in partea B a prezentului Cod.

18.4 Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare va asigura coordonarea efectiva si implementarea planului de securitate a facilitatii portuare prin participarea la exercitii la intervale adecvate, tinand cont de ghidul dat in partea B a prezentului Cod.

19 VERIFICAREA SI CERTIFICAREA NAVELOR

19.1 Verificari

19.1.1 Fiecare nava la care se aplica prezenta Parte din Cod trebuie va fi subiectul verificarilor specificate mai jos:

- .1 o inspectie initiala inainte de darea in folosinta a navei sau inainte ca certificatul

cerut in baza sectiunii 19.2 sa fie acordat pentru prima data, care va include o verificare completa a sistemului sau de securitate si orice echipamente de securitate asociate acoperite de prevederile relevante ale capitolului XI-2, prezenta Parte din Cod si planul aprobat de securitate a navei. Aceasta verificare va asigura ca sistemul de securitate a navei si orice echipament de securitate asociat indeplineste in totalitate cerintele aplicabile ale capitolului XI-2 si ale prezentei Parti a Codului si ca este in stare satisfacatoare si potrivit pentru scopul pe care il are nava;

- .2 o inspectie de reactualizare la intervale specificate de catre Administratie, dar care sa nu depaseasca cinci ani, mai putin acolo unde se aplica sectiunea 19.3. Aceasta inspectie va asigura ca sistemul de securitate a navei si echipamentul de securitate asociat indeplineste in totalitate cerintele aplicabile ale capitolului XI-2, ale prezentei Parti a Codului si ca este in stare satisfacatoare si potrivit pentru scopul pe care il are nava;

- .3 cel putin o verificare intermediara. Daca este efectuata o singura verificare intermediara, aceasta va avea loc intre a doua si a treia data aniversara a certificatului dupa cum este definit in reglementarea I/2(n). Verificarea intermediara va include verificarea sistemului de securitate a navei si a oricarui echipament de securitate asociat pentru a asigura ca acestea sunt in stare satisfacatoare pentru scopul pe care il are nava. O astfel de verificare intermediara va fi inregistrata pe certificat;

.4 orice inspectii suplimentare dupa cum este determinat de catre Administratie.

19.1.2 Verificarile navei vor fi efectuate de catre ofiterii Administratiei. Totusi, Administratia poate incredinta verificarile unei organizatii de securitate recunoscuta la care se face referire in reglementarea XI-2/1.

19.1.3 In toate cazurile, Administratia implicata trebuie sa garanteze in totalitate indeplinirea si eficienta verificarii si se obliga sa asigure pregatirilor necesare pentru a satisface aceasta obligatie.

19.1.4 Sistemul de securitate a navei si orice echipamente de securitate asociate, dupa verificare, trebuie mentinute pentru a fi in conformitate cu prevederile reglementarilor XI-2/4.2 si XI-2/6, cu prezenta Parte din Cod si cu planul de securitate a navei aprobat. Dupa ce o inspectie conform sectiunii 19.1.1 a fost incheiata, nici o schimbare nu va mai fi facuta in sistemul de securitate si in orice echipamente de securitate asociate sau in planul de securitate a navei aprobat fara autorizatia Administratiei.

19.2 Emiterea sau avizarea certificatului

19.2.1 Un Certificat International de Securitate a Navei trebuie sa fie emis dupa verificarea initiala sau cea de reinnoire a certificatului in conformitate cu prevederile sectiunii 19.1.

19.2.2 Un astfel de certificat va fi emis sau avizat fie de catre Administratie, fie de catre organizatia de securitate recunoscuta care actioneaza in numele Administratiei.

19.2.3 Un alt Guvern Contractant poate, la cererea Administratiei, sa determine ca nava sa fie verificata si, daca apreciaza ca sunt indeplinite prevederile paragrafului 19.1.1, va emite sau va autoriza emiterea unui Certificat International de Securitate a Navei pentru nava si, acolo unde este cazul, sa avizeze sau sa autorizeze avizarea aceluia certificat pe nava, in conformitate cu prezentul Cod.

19.2.3.1 O copie a certificatului si o copie a raportului verificarii vor fi transmise cat de curand posibil catre Administratia care a solicitat aceasta.

19.2.3.2 Un certificat astfel emis va contine o declaratie din care sa reiasa ca a fost eliberat la cererea Administratiei si va avea aceeasi putere si va primi aceeasi recunostere ca si certificatul emis conform sectiunii 19.2.2.

19.2.4 Certificatul International de Securitate a Navei va fi intocmit sub o forma corespunzatoare modelului dat in anexa la prezentul Cod. Daca limba utilizata nu este engleza, franceza sau spaniola, textul trebuie sa includa o traducere in una din aceste limbi.

19.3 Durata si valabilitatea certificatului

19.3.1 Un Certificat International de Securitate a Navei va fi emis pentru o perioada specificata de catre Administratie care nu trebuie sa depaseasca cinci ani.

19.3.2 Atunci cand verificarea pentru reinnoirea certificatului a fost efectuata intr-o perioada de trei luni inainte de data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil incepand cu data incheierii verificarii pentru reinnoirea certificatului pana la o data care sa nu depaseasca cinci ani de la data expirarii certificatului existent.

19.3.2.1 Atunci cand verificarea pentru reinnoirea certificatului a fost incheiata dupa data expirarii certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data incheierii verificarii de reinnoire a certificatului pana la o data care sa nu depaseasca cinci ani de la data expirarii certificatului existent.

19.3.2.2 Atunci cand verificarea de reinnoire a certificatului este incheiata cu mai mult de trei luni inainte de data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data incheierii verificarii de reinnoire a certificatului pana la o data care sa nu depaseasca cinci ani de la data incheierii inspectiei de reactualizare.

19.3.3 Daca un certificat este emis pentru o perioada mai mica de cinci ani, Administratia poate extinde valabilitatea certificatului dupa data de expirare la perioada maxima specificata in sectiunea 19.3.1, cu conditia ca verificarile la care se face referire in sectiunea 19.1.1 aplicabile atunci cand un certificat este emis pentru o perioada de cinci ani sunt efectuate corespunzator.

19.3.4 Daca o verificare de reinnoire a certificatului a fost incheiata si un nou certificat nu poate fi emis sau plasat la bordul navei inainte de data expirarii certificatului existent, Administratia sau organizatia de securitate recunoscuta care actioneaza in numele Administratiei poate aviza certificatul existent si un astfel de certificat va fi acceptat ca fiind valabil pentru o perioada ulterioara care nu va depasi cinci luni de la data expirarii.

19.3.5 Daca o nava, in momentul expirarii certificatului, nu se afla in portul in care urmeaza sa

fie verificata, Administratia poate extinde perioada de valabilitate a certificatului, dar aceasta extindere va fi acordata numai cu scopul de a-i permite navei sa isi incheie voiajul catre portul in care va fi verificata, si apoi numai in cazurile in care este potrivit si rezonabil sa procedeze astfel. Nici un certificat nu va fi extins pentru o perioada mai mare de trei luni, iar nava careia ii este acordata o extindere, la sosirea in portul in care urmeaza sa fie verificata, nu va fi indreptatita, in virtutea unei astfel de extinderi, sa paraseasca acel port fara a detine un nou certificat. Atunci cand verificarea de reinnoire a certificatului a fost incheiata, noul certificat va fi valabil pana la o data care sa nu depaseasca cinci ani de la data expirarii certificatului existent inaintea acordarii extinderii.

19.3.6 Un certificat emis unei nave angajate in voiaje scurte care nu a fost extins conform prevederilor anterioare din prezenta sectiune poate fi extins de catre Administratie pentru o perioada de gratie de pana la o luna de la data expirarii inscrisa pe certificat. Atunci cand verificarea de reinnoire a certificatului este incheiata, noul certificat va fi valabil pana la o data care sa nu depaseasca cinci ani de la data expirarii certificatului existent inainte ca extinderea sa fie acordata.

19.3.7 Daca o verificare intermediara este incheiata inainte de perioada specificata in sectiunea 19.1.1, atunci:

- .1 data expirarii indicata pe certificat va fi amendata prin avizarea la o data care nu trebuie sa fie mai tarziu de trei ani dupa data la care a fost incheiata verificarea intermediara;
- .2 data expirarii poate ramane neschimbata daca una sau mai multe verificari suplimentare au fost efectuate astfel incat intervalele maxime intre verificarile prescrise in sectiunea 19.1.1 nu sunt depasite.

19.3.8 Un certificat emis conform sectiunii 19.2 va inceta sa fie valabil in oricare din urmatoarele cazuri:

- .1 daca verificarile relevante nu sunt incheiate in cadrul perioadelor precizate in sectiunea 19.1.1;
- .2 daca certificatul nu este avizat in conformitate cu sectiunile 19.1.1.3 si 19.3.7.1, daca sunt aplicabile;
- .3 cand o Companie isi asuma responsabilitatea operarii unei nave care nu a mai fost operata anterior de acea Companie; si
- .4 datorita transferului navei sub pavilionul altui Stat.

19.3.9 In cazul:

- .1 transferului unei nave sub pavilionul altui Guvern Contractant, Guvernul Contractant al carui pavilion nava a fost anterior indreptatita sa il arboreze va transmite, pe cat de curand posibil, Administratiei copii sau toate informatiile referitoare la Certificatul International de Securitate a Navei detinut de nava inainte de transfer si copii ale rapoartelor disponibile ale verificarilor, sau
- .2 unei Companii care isi asuma responsabilitatea operarii unei nave care nu a mai fost operata de acea Companie, Compania anterioara va transmite, pe cat de curand posibil, Companiei actuale copii ale oricaror informatii referitoare la Certificatul International de Securitate a Navei sau pentru a facilita inspectiile descrise in sectiunea 19.4.2.

19.4 Certificarea interimara

19.4.1 Certificatele specificate in sectiunea 19.2 vor fi emise numai atunci cand Administratia care emite certificatele este complet satisfacuta ca nava indeplineste cerintele sectiunii 19.1. Oricum, dupa 1 iulie 2004, in cazul:

- .1 unei nave fara certificat, la predare sau inainte de intrarea sau reintrarea in serviciu;
- .2 transferului unei nave de sub pavilionul unui Guvern Contractant sub pavilionul unui alt Guvern Contractant;
- .3 transferului unei nave sub pavilionul unui Guvern Contractant de sub pavilionul unui Stat care nu este Guvern Contractant; sau
- .4 cand o Companie isi asuma responsabilitatea operarii unei nave care nu a mai fost operata anterior de acea Companie;

inainte ca certificatul la care se face referire in sectiunea 19.2 sa fie emis, Administratia poate determina emiterea unui Certificat International Interimar de Securitate a Navei, intr-o forma care corespunde modelului dat in Apendicele la prezenta Parte din Cod.

19.4.2 Un Certificat International Interimar de Securitate a Navei va fi emis numai atunci cand Administratia sau organizatia recunoscuta de securitate, in numele Administratiei, a verificat ca:

- .1 evaluarea securitatii navei ceruta prin prezenta Parte a Codului a fost incheiata,
- .2 o copie a planului de securitate a navei care indeplineste cerintele capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod este prevazuta la bord, ca a fost transmisa pentru analiza si aprobare si implementata la bord,
- .3 nava este prevazuta cu un sistem de alarma de securitate care indeplineste cerintele reglementarii XI-2/6, daca este necesar,
- .4 ofiterul insarcinat cu securitatea companiei:
 - .1 s-a asigurat:
 - .1 de analizarea planului de securitate a navei in vederea conformitatii cu prezenta Parte din Cod;
 - .2 ca planul a fost transmis spre aprobare, si
 - .3 ca planul este implementat pe nava, si
 - .2 a stabilit aranjamentele necesare, inclusiv aranjamente pentru antrenamente, exercitii si audituri interne, prin care ofiterul insarcinat cu securitatea companiei apreciaza ca nava va indeplini cu succes verificarea solicitata in conformitate cu sectiunea 19.1.1.1 , in termen de 6 luni;
- .5 au fost facute aranjamentele pentru efectuarea verificarilor necesare conform sectiunii 19.1.1.1;
- .6 comandantul, ofiterul insarcinat cu securitatea navei si personalul navei cu atributii specifice referitoare la securitate isi cunosc atributiile si responsabilitatile dupa cum sunt specificate in prezenta Parte din Cod, precum si cu prevederile relevante ale planului de securitate a navei aflat la bord si ca astfel de informatii au fost prevazute in limba de lucru a personalului navei sau limbile intelese de acesta; si
- .7 ofiterul insarcinat cu securitatea navei indeplineste cerintele din prezenta Parte a Codului.

19.4.3 Un Certificat International Interimar de Securitate a Navei poate fi emis de catre Administratie sau de o organizatie recunoscuta de securitate autorizata sa actioneze in numele sau.

19.4.4 Un Certificat International Interimar de Securitate a Navei va fi valabil 6 luni sau inainte ca certificatul cerut prin sectiunea 19.2 sa fie emis, oricare dintre acestea ar fi primul, si nu poate fi extins.

19.4.5 Nici un Guvern Contractant nu va determina emiterea unui Certificat International Interimar de Securitate a Navei ulterior, in mod consecutiv unei nave daca, dupa parerea Administratiei sau a organizatiei recunoscute de securitate, unul dintre scopurile navei sau Companiei care solicita un astfel de certificat este acela de a evita conformitatea completa cu capitolul XI-2 si prezenta Parte din Cod dupa trecerea perioadei certificatului interimar initial dupa cum este specificat in sectiunea 19.4.4.

19.4.6 In scopul reglementarii XI-2/9, Guvernele Contractante pot, inaintea acceptarii unui Certificat International Interimar de Securitate a Navei ca fiind un certificat valabil, sa se asigure ca cerintele sectiunilor de la 19.4.2.4 la 19.4.2.6 au fost indeplinite.

APENDICE LA PARTEA A

APENDICE 1

Forma Certificatului International de Securitate a Navei

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SECURITATE A NAVEI

(sigiliul oficial)

(Statul)

Certificat nr.

Emis conform prevederilor

CODULUI INTERNATIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR SI A FACILITATILOR PORTUARE (CODUL ISPS)

Sub autoritatea Guvernului _____

(Numele Statului)

de catre _____

(persoanele sau organizatia autorizate)

Numele navei:
Numar sau litere distinctive:
Portul de inmatriculare:
Tipul navei:
Tonajul brut:
Numarul IMO:
Numele si adresa companiei:

PREZENTUL ATESTA:

- 1 ca sistemul de securitate a navei si orice echipament asociat de securitate a fost verificat in conformitate cu sectiunea 19.1 din partea A a Codului ISPS;
- 2 ca verificarea a aratat ca sistemul de securitate a navei si orice echipament asociat de securitate a navei este din toate punctele de vedere satisfactor si ca nava indeplineste cerintele aplicabile din capitolul XI-2 al Conventiei si din partea A a Codului ISPS;
- 3 ca nava este prevazuta cu un Plan de Securitate a Navei aprobat.

Data verificarii initiale/de reinnoire pe care este bazat acest certificat

Acest Certificat este valabil pana la.....
supus verificarilor in conformitate cu sectiunea 19.1.1 din partea A a Codului ISPS.

Emis la.....

(locul emiterii Certificatului)

Data emiterii.....

*(semnatura persoanei oficiale complet
autorizate care a emis Certificatul)*

(Sigiliul sau stampila autoritatii emitente, dupa caz)

ATESTAT PENTRU EXTINDEREA CERTIFICATULUI DACA ACESTA ESTE VALABIL PENTRU MAI PUTIN DE CINCI ANI ACOLO UNDE SE APLICA SECTIUNEA A/19.3.3 A CODULUI ISPS

Nava este in conformitate cu prevederile relevante ale partii A din Codul ISPS, iar Certificatul va fi acceptat, in conformitate cu sectiunea 19.3.3 a partii A din Codul ISPS, ca valabil pana la

.....

Semnat.....
(Semnatura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau stampila autoritatii, dupa caz)

ATESTAT PENTRU EFECTUAREA VERIFICARII DE INNOIRE SI APLICAREA SECTIUNII A/19.3.4 A CODULUI ISPS

Nava este in conformitate cu prevederile relevante ale partii A din Codul ISPS, iar Certificatul va fi acceptat, in conformitate cu sectiunea 19.3.4 a partii A din Codul ISPS, ca valabil pana la

.....

Semnat.....
(Semnatura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau stampila autoritatii, dupa caz)

**ATESTAT PENTRU EXTINDEREA VALABILITATII CERTIFICATULUI
INAINTE DE SOSIREA IN PORTUL DE VERIFICARE IN CARE SE APLICA SECTIUNEA A/19.3.5 A CODULUI
ISPS SAU PENTRU O PERIOADA DE GRATIE
IN CARE SE APLICA SECTIUNEA A/19.3.6 A CODULUI ISPS**

Acest Certificat va fi acceptat, in conformitate cu sectiunea 19.3.5 / 19.3.6* a partii A din Codul ISPS, ca valabil pana la.....

Semnat.....
(Semnatura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau stampila autoritatii, dupa caz)

ATESTAT PENTRU AVANSAREA DATEI DE EXPIRARE

ACOLO UNDE SE APLICA SECTIUNEA A/19.3.7.1 A CODULUI ISPS

In conformitate cu sectiunea 19.3.7.1 a partii A din Codul ISPS, noua data de expirare** este.....

Semnat.....
(Semnatura persoanei oficiale autorizate)

* Se va sterge, dupa caz

** In cazul completarii acestei parti din certificat, data de expirare inregistrata pe fata certificatului va fi, de asemenea, amendata corespunzator

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau stampila autoritatii, dupa caz)

APENDICE 2

Forma Certificatului International Intermediar de Securitate a Navei

CERTIFICAT INTERNATIONAL INTERMEDIAR DE SECURITATE A NAVEI

(sigiliul oficial)

(Statul)

Certificat nr.

Emis conform prevederilor

CODULUI INTERNATIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR SI A
FACILITATILOR PORTUARE (CODUL ISPS)

Sub autoritatea Guvernului _____
(Numele Statului)

de catre _____
(persoanele sau organizatia autorizate)

Numele navei:
Numar sau litere distinctive:
Portul de inmatriculare:
Tipul navei:
Tonajul brut:
Numarul IMO:
Numele si adresa companiei:
Acest certificat intermediar este unul ulterior, consecutiv? DA/NU*
Daca DA, data emiterii certificatului intermediar initial

PREZENTUL ATESTA CA cerintele sectiunii A/19.4.2 a Codului ISPS au fost indeplinite.

Acest Certificat este emis in baza sectiunii A/19.4 din Codul ISPS.

Acest Certificat este valabil pana la.....

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

Data emiterii.....
(semnatura persoanei oficiale complet
autorizate care a emis Certificatul)

(Sigiliul sau stampila autoritatii emitente, dupa caz)

* Se va sterge, dupa caz

PARTEA B

GHID CU PRIVIRE LA PREVEDERILE CAPITOLULUI XI-2 DIN ANEXA LA CONVENTIA INTERNATIONALA PENTRU SIGURANTA VIETII UMANE PE MARE , 1974 AMENDATA

SI

PARTEA A DIN ACEST COD

1 INTRODUCERE

Generalitati

1.1 Preambulul prezentului Cod indica faptul ca, capitolul XI-2 si partea A a prezentului Cod stabilesc noul cadru international al masurilor pentru cresterea securitatii maritime si prin care navele si facilitatile portuare pot coopera pentru detectarea si impiedicarea actelor care ameninta securitatea sectorului de transport maritim.

1.2 Aceasta introducere prezinta, intr-o maniera concisa, procesele pe care le implica stabilirea si implementarea masurilor si aranjamentelor necesare pentru a atinge si a mentine conformitatea cu prevederile capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod si identifica principalele elemente pe baza carora este oferit ghidul. Ghidul este prevazut in paragrafele de la 2 la 19. De asemenea, sunt stabilite aspectele esentiale care ar trebui luate in considerare atunci cand se are in vedere aplicarea ghidului referitor la nave si facilitati portuare.

1.3 Chiar daca interesul cititorului este legat numai de nave, este inasa imperios recomandat ca prezenta Parte din Cod sa fie citita in intregimee, in special sectiunile referitoare la facilitatile portuare. Acelasi lucru se aplica si acelora pentru care interesul primar este in legatura cu facilitatile portuare; acestia ar trebui de asemenea sa citeasca sectiunile referitoare la nave.

1.4 Ghidul prevazut in sectiunile urmatoare are legatura in primul rand cu protectia navei atunci cand aceasta se afla la facilitatea portuara. Cu toate acestea, ar putea exista situatii in care nava poate prezenta o amenintare pentru facilitatea portuara, de exemplu, o data intrata in facilitatea portuara, nava ar putea fi folosita ca baza de lansare a unui atac. Atunci cand se au in vedere masurile de securitate corespunzatoare pentru a raspunde amenintarilor la securitate avand ca baza nava, aceia care efectueaza Evaluarea Securitatii Facilitatii Portuare sau care intocmesc Planul de Securitate a Facilitatii Portuare ar trebui sa analizeze posibilitatea unor adaptari corespunzatoare ghidului dat un sectiunile urmatoare.

1.5 Cititorul este sfatuit ca nimic din prezenta Parte a Codului nu ar trebui citit sau interpretat in opozitie cu oricare din prevederile fie din capitolul XI-2, fie din partea A a prezentului Cod si ca prevederile mentionate prevaleaza intotdeauna si se extind peste orice inconsistenta neintentionata care poate sa fi fost din neglijenta exprimate in prezenta Parte din Cod. Ghidul prevazut in aceasta Parte din Cod ar trebui intotdeauna citite, interpretate si aplicate intr-o maniera care este sa fie comparabila cu scopurile, obiectivele si principiile stabilite in capitolul XI-2 si partea A din prezentul Cod.

Responsabilitatile Guvernelor Contractante

1.6 Guvernele Contractante, conform prevederilor capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod, au numeroase responsabilitati, care, printre altele, includ:

- stabilirea gradului aplicabil de securitate;
- aprobarea Planului de Securitate a navei si amendamentele relevante la un plan aprobat anterior;
- verificarea conformitatii navelor cu prevederile capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod si emiterea catre nave a Certificatului International de Securitate a Navei;
- determinarea caror facilitati portuare localizate pe teritoriul lor li se cere desemnarea unui Ofiter insarcinat cu securitatea facilitatii portuare care va fi responsabil cu pregatirea Planului de Securitate a Facilitatii Portuare;
- asigurarea efectuarii si aprobarii Evaluarii Securitatii Facilitatii Portuare si a oricaror amendamente ulterioare aduse unei evaluari aprobate anterior;
- aprobarea Planului de Securitate a Facilitatii Portuare si a oricaror amendamente ulterioare la un plan aprobat anterior; si

- exercitarea controlului si a masurilor de conformitate;
- testarea planurilor aprobate; si
- comunicarea informatiilor catre Organizatia Maritima Internationala si catre industriile navale si portuare.

1.7 Guvernele Contractante pot numi sau stabili Autoritati Desemnate in cadrul Guvernului, care sa stabileasca, referitor la facilitatile portuare, atributiuni de securitate conform capitolului XI-2 si partea A a prezentului Cod si sa permita Organizatiilor de Securitate Recunoscute sa efectueze anumite activitati referitoare la facilitatile portuare, dar decizia finala asupra acceptarii si aprobarii acestor activitati ar trebui luata de catre Guvernul Contractant sau Autoritatea Desemnata. Administratiile pot delega, de asemenea, stabilirea anumitor atributii referitoare la securitate, in legatura cu navele, catre Organizatiile de Securitate Recunoscute. Urmatoarele atributii sau activitati nu pot fi delegate catre o Organizatie de Securitate Recunoscuta:

- stabilirea gradului de securitate aplicabil;
- determinarea caror facilitati portuare localizate pe teritoriul unui Guvern Contractant li se cere sa desemneze un Ofiter insarcinat cu securitatea facilitatii portuare si sa pregateasca un Plan de Securitate a Facilitatii portuare;
- aprobarea unei Evaluari a securitatii facilitatii portuare sau a oricaror amendamente ulterioare la o evaluare anterior aprobata;
- aprobarea unui Plan de securitate a facilitatii portuare sau a oricaror amendamente ulterioare la un plan anterior aprobat;
- exercitarea controlului si a masurilor de conformitate; si
- stabilirea cerintelor pentru Declaratia de Securitate.

Stabilirea gradului de securitate

1.8 Stabilirea gradului de securitate care se aplica in orice moment este responsabilitatea Guvernelor Contractante si se poate aplica navelor si facilitatilor portuare. Partea A din prezentul Cod defineste trei grade de securitate pentru utilizare internationala. Acestea sunt:

- Gradul de securitate 1, normal; gradul la care navele si facilitatile portuare opereaza in mod normal;
- Gradul de securitate 2, sporit; gradul care se aplica atata timp cat exista un risc ridicat de incident de securitate; si
- Gradul de securitate 3, exceptional; gradul care se aplica pentru perioada de timp in care exista un risc probabil sau iminent de incident de securitate.

Compania si nava

1.9 Orice Companie care opereaza nave pentru care se aplica capitolul XI-2 si partea A din prezentul Cod, trebuie sa desemneze un Ofiter insarcinat cu securitatea Companiei si un Ofiter insarcinat cu securitatea navei pentru fiecare din navele sale. Atributiile, responsabilitatile si cerintele de instruire ale acestor ofiteri si cerintele pentru antrenamente si exercitii sunt definite in partea A din prezentul Cod.

1.10 Responsabilitatile Ofiterului insarcinat cu securitatea Companiei includ, pe scurt, printre altele, asigurarea ca Evaluarea securitatii navei este efectuata corespunzator, ca Planul de securitate a navei este intocmit si transmis spre aprobare catre sau in numele Administratiei si ca acesta se afla la bordul fiecarei nave pentru care se aplica partea A din prezentul Cod si pentru care acea persoana a fost numita Ofiter insarcinat cu securitatea Companiei.

1.11 Planul de securitate a navei ar trebui sa indice masurile de securitate operationale si fizice pe care insasi nava ar trebui sa le adopte pentru a se asigura ca aceasta opereaza intotdeauna la gradul de securitate 1. Planul ar trebui, de asemenea, sa indice masurile de securitate suplimentare sau intensificate pe care nava insasi le poate adopta pentru a se transfera si a opera la gradul de securitate 2 atunci cand este instruita sa procedeze astfel. Mai mult, planul ar trebui sa indice actiunile pregatitoare posibile pe care nava le-ar putea adopta pentru a permite raspunsul prompt la instructiunile ce pot fi transmise navei de aceia care raspund la gradul de securitate 3 unui incident de securitate sau amenintare.

1.12 Navele pentru care se aplica cerintele capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod si care sunt operate in conformitate cu acestea este necesar sa detina un Plan de securitate a navei aprobat de catre Administratie sau in numele acesteia. Ofiterul insarcinat cu securitatea Companiei si a navei ar trebui sa monitorizeze eficienta si relevanta permanenta a planului, inclusiv efectuarea auditurilor interne. Amendamentele la oricare din elementele unui plan aprobat, pentru care Administratia a determinat ca este necesara aprobarea, trebuie transmise pentru analiza si aprobare inaintea incorporarii in planul aprobat si a implementarii de catre nava.

1.13 Nava trebuie sa detina un Certificat International de Securitate a Navei care sa indice ca aceasta este in conformitate cu cerintele capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod. Partea A din prezentul Cod include prevederile referitoare la verificarea si certificarea conformitatii navei cu aceste cerinte in baza verificarii initiale, a verificarii de innoire si a verificarii intermediare.

1.14 Atunci cand o nava se afla in port sau se indreapta spre un port al unui Guvern Contractant, Guvernul Contractant are dreptul, conform prevederilor reglementarii XI-2/9, sa exercite diferite controale si masuri de conformitate in legatura cu nava respectiva. Nava face subiectul inspectiilor referitoare la Controlul Portului Stat, dar astfel de inspectii nu vor fi extinse in mod normal asupra examinarii Planului de securitate a navei decat in circumstante specifice. Nava poate, de asemenea, sa fie subiectul unor masuri de control suplimentare, daca Guvernul Contractant care exercita controlul si masurile de conformitate are motive sa creada ca securitatea navei sau facilitatea portuara pe care aceasta a servit-o a fost compromisa.

1.15 Nava trebuie, de asemenea, sa detina la bord informatii pentru a fi puse la dispozitia Guvernelor Contractante la cerere, care sa indice cine este responsabil cu decizia de angajare de personal pe nava si cu decizia diferitelor aspecte in legatura cu angajarea navei.

Facilitatea portuara

1.16 Fiecare Guvern Contractant trebuie sa asigure efectuarea unei Evaluari a securitatii facilitatii portuare pentru fiecare facilitate portuara, localizata pe teritoriul acestuia, care serveste navele angajate in voiaje internationale. Guvernul Contractant, o Autoritate Desemnata sau o Organizatie de Securitate Recunoscuta pot efectua aceasta evaluare. Evaluarea securitatii facilitatii portuare trebuie sa fie aprobata de catre Guvernul Contractant sau de catre Autoritatea Desemnata in cauza. Aceasta aprobare nu poate fi delegata. Evaluarea securitatii facilitatii portuare ar trebui revazute periodic.

1.17 Evaluarea securitatii facilitatii portuare este, in mod fundamental, o analiza a riscurilor a tuturor aspectelor legate de operarea unei facilitatii portuare pentru a determina care parte (parti) din aceasta sunt mai susceptibile si / sau mai posibil de a fi subiect al atacului. Riscul de securitate reprezinta o functie a amenintarii unui atac alaturi de vulnerabilitatea tinte si consecintele unui atac.

Evaluarea trebuie sa includa urmatoarele componente:

- amenintarea perceputa fata de facilitatile portuare si infrastructura trebuie sa fie determinata;
- vulnerabilitatile potentiale identificate; si
- consecintele incidentelor calculate.

La incheierea analizei, aceasta este posibil sa produca o evaluare totala a gradului de risc. Evaluarea securitatii facilitatii portuare va ajuta sa determine care dintre facilitatile portuare sunt solicitate sa numeasca un Ofiter insarcinat cu securitatea facilitatii portuare si sa pregateasca un Plan de securitate a facilitatii portuare.

1.18 Facilitatile portuare care trebuie sa indeplineasca cerintele capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod sunt solicitate sa desemneze un Ofiter insarcinat cu securitatea facilitatii portuare. Atributiile, responsabilitatile si cerintele de instruire ale acestor ofiteri si cerintele pentru antrenamente si exercitii sunt definite in partea A a prezentului Cod.

1.19 Planul de securitate a facilitatii portuare ar trebui sa indice masurile de securitate fizica si operationala pe care facilitatea portuara ar trebui sa le ia pentru a se asigura ca aceasta opereaza intotdeauna la gradul de securitate 1. Planul ar trebui de asemenea sa indice masurile de securitate suplimentare sau intensificate pe care facilitatea portuara le poate lua pentru a se transfera si opera la gradul de securitate 2 atunci cand este instuita sa procedeze astfel. Mai mult, planul ar trebui sa indice actiunile pregatitoare posibile pe care le-ar putea intreprinde facilitatea portuara pentru a permite un raspuns prompt la instructiunile care pot fi emise de catre aceia care raspund la gradul de securitate 3 unui incident de securitate sau unei amenintari .

1.20 Facilitatile portuare care trebuie sa indeplineasca cerintele capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod sunt solicitate sa detina si sa opereze in conformitate cu un Plan de securitate a facilitatii portuare aprobat de catre Guvernul Contractant sau de catre Autoritatea Desemnata implicata. Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare ar trebui sa implementeze prevederile sale si sa monitorizeze eficienta continua si relevanta planului, inclusiv comanda auditurilor interne ale modului de aplicare a

planului. Amendamentele la oricare din elementele unui plan aprobat, pentru care Guvernul Contractant sau Autoritatea desemnata implicata a determinat ca este necesara o aprobare, trebuie transmise pentru analiza si aprobare inaintea incorporarii in planul aprobat si implementarii la facilitatea portuara. Guvernul Contractant sau Autoritatea desemnata implicata pot testa eficienta planului. Evaluarea securitatii facilitatii portuare care acopera facilitatea portuara sau pe care s-a bazat dezvoltarea planului ar trebui revazuta periodic. Toate aceste activitati pot conduce la amendarea planului aprobat. Orice amendamente la elementele specifice ale unui plan aprobat vor trebui transmise spre aprobare catre Guvernul Contractant sau de catre Autoritatea Desemnata implicata.

1.21 Navele care folosesc facilitati portuare pot fi subiectul inspectiilor de Controlul Portului Stat si al masurilor de control suplimentare definite in reglementarea XI-2/9. Autoritatile relevante pot solicita prevederea informatiilor referitoare la nava, incarcatura sa, pasageri si personalul navei inainte de intrarea navei in port. Pot exista circumstante in care intrarea in port poate fi refuzata.

Informarea si comunicarea

1.22 Capitolul XI-2 si partea A din prezentul Cod solicita Guvernelor Contractante sa prevada anumite informatii catre Organizatia Maritima Internationala si ca aceste informatii sa fie facute disponibile pentru a permite comunicarea efectiva intre Guvernele Contractante si intre Ofiterii insarcinati cu securitatea Companiei/Navei si Ofiterii insarcinati cu securitatea facilitatii portuare.

2 DEFINITII

2.1 Nici una dintre ghidul nu este prevazuta cu referire la definitiile stabilite in capitolul XI-2 sau in partea A din prezentul Cod.

2.2 In scopul prezentei Parti din Cod:

- .1 „*sectiune*” inseamna o sectiune a partii A din Cod si este indicata ca „*sectiunea A/<urmata de numarul sectiunii>*”;
- .2 „*paragraf*” inseamna un paragraf din prezenta Parte a Codului si este indicat ca „*paragraf<urmat de numarul paragrafului>*”; si
- .3 „Guvern Contractant”, atunci cand este folosit in paragrafele de la 14 la 18, inseamna „Guvernul Contractant pe al carui teritoriu se afla facilitatea portuara” si include o referire la „Autoritatea Desemnata”.

3 APLICARE

Generalitati

3.1 Ghidul dat in prezenta Parte din Cod ar trebui luate in considerare atunci cand se implementeaza cerintele capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod.

3.2 Cu toate acestea, ar trebui recunoscut ca extinderea pentru care se aplica aceste ghid va depinde de tipul navei, incarcatura sa si/sau pasagerii, modalitatile de comert si caracteristicile facilitatilor portuare vizitate de catre nava.

3.3 In mod similar, in legatura cu ghidul asupra facilitatilor portuare, extinderea pentru care se aplica aceste ghid va depinde de facilitatile portuare, tipurile de nave care utilizeaza facilitatile portuare, tipurile de marfa si/sau pasageri si de modalitatile de comert ale navelor care viziteaza facilitatile.

3.4 Prevederile capitolului XI-2 si din partea A din prezentul Cod nu intentioneaza sa se aplice facilitatilor portuare desemnate si utilizate in principal in scopuri militare.

4 RESPONSABILITATILE GUVERNELOR CONTRACTANTE

Securitatea evaluarilor si planurilor

4.1 Guvernele Contractante ar trebui sa se asigure ca sunt aplicate masurile corespunzatoare pentru a evita dezvaluirea sau accesul neautorizate la materialele referitoare la securitate in legatura cu Evaluările securitatii navei, Planurile de securitate a navei, Evaluările securitatii facilitatii portuare si Planurile de securitate a facilitatii portuare si cu planurile sau evaluarile individuale.

Autoritatile desemnate

4.2 Guvernele Contractante pot identifica o Autoritate desemnata in cadrul Guvernului pentru a indeplini atributiile acestora de securitate in legatura cu facilitatile portuare, dupa cum este stabilit in capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod.

Organizatiile de securitate recunoscute

4.3 Guvernele Contractante pot autoriza o Organizatie de Securitate Recunoscuta (OSR) sa efectueze anumite activitati de securitate, care includ:

- .1 aprobarea Planurilor de securitate a navei sau a amendamentelor la acestea, in numele Administratiei;
- .2 verificarea si certificarea conformitatii navelor cu cerintele capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod, in numele Administratiei; si
- .3 efectuarea Evaluarilor de securitate a facilitatilor portuare cerute de catre Guvernul Contractant.

4.4 O OSR poate, de asemenea, sa ofere consultanta si asistenta Companiilor sau facilitatilor portuare pe probleme de securitate, inclusiv Evaluările securitatii navei, Planurile de securitate a navei, Evaluările securitatii facilitatii portuare si Planurile de securitate a facilitatilor portuare. Acest lucru poate include efectuarea unei Evaluari sau a unui Plan al securitatii navei sau o Evaluare sau un Plan al securitatii facilitatii portuare. Daca OSR a procedat astfel referitor la evaluarea sau planul de securitate a navei, acel OSR nu ar trebui sa fie autorizata sa aprobe acel plan de securitate a navei.

4.5 Atunci cand autorizeaza o OSR, Guvernele Contractante ar trebui sa analizeze competenta unei astfel de organizatii. OSR ar trebui sa fie capabila sa demonstreze:

- .1 experienta in aspectele relevante de securitate;
- .2 cunostinte corespunzatoare despre nava si operatiunile portuare, inclusiv cunoasterea structurii si constructiei navei, daca aceasta asigura servicii referitoare la nava si cunoasterea structurii si constructiei portului daca asigura servicii referitoare la facilitatile portuare;
- .3 capacitatea lor de a evalua riscurile probabile de securitate care ar putea aparea in timpul operarii navei si facilitatii portuare inclusiv interfata nava/port si de a minimiza asfel de riscuri;
- .4 abilitatea lor de a mentine si imbunatati experienta personalului;
- .5 abilitatea acestora de a monitoriza corectitudinea permanenta a personalului lor;
- .6 abilitatea lor de a mentine masurile corespunzatoare pentru a evita dezvaluirea sau accesul neautorizate la materialele referitoare la securitate;
- .7 cunoasterea cerintelor capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod si a legislatiei relevante si cerintelor de securitate nationale si internationale;
- .8 cunoasterea amenintarilor curente si modalitatilor de amenintare a securitatii;
- .9 cunostintele in a recunoaste si a detecta armele, substantele si dispozitivele periculoase;
- .10 cunostintele in a recunoaste, pe o baza nediscriminatorie, trasaturile si comportamentul persoanelor care par a ameninta securitatea;

- .11 cunostintele referitoare la tehnicile utilizate pentru sustragerea de la masurile de securitate; si
- .12 cunostintele despre echipamentele si sistemele de securitate si supraveghere si limitarile operationale ale acestora.

Atunci cand deleaga anumite atributii catre OSR, Guvernele Contractante, inclusiv Administratiile, ar trebui sa se asigure ca OSR are competentele necesare pentru efectuarea sarcinii.

4.6 O Organizatie Recunoscuta, dupa cum este definita in reglementarea I/6 si care indeplineste cerintele reglementarii XI-1/1, poate fi numita ca OSR daca detine experienta referitoare la securitate corespunzatoare prezentata in paragraful 4.5.

4.7 O Autoritate portuara sau un operator al facilitatii portuare pot fi numiti OSR daca detin experienta referitoare la securitate corespunzatoare prezentata in paragraful 4.5.

Stabilirea gradului de securitate

4.8 In stabilirea gradului de securitate, Guvernele Contractante ar trebui sa ia in considerare informatiile generale si specifice referitoare la amenintari. Guvernele Contractante ar trebui sa stabileasca gradul de securitate care se aplica navelor sau facilitatilor portuare la unul din urmatoarele trei grade:

- Gradul de securitate 1: normal, gradul la care navele si facilitatile portuare opereaza in mod normal;
- Gradul de securitate 2: sporit, gradul care se aplica atata timp cat exista un risc crescut de incident de securitate; si
- Gradul de securitate 3: exceptional, gradul care se aplica pentru perioada de timp in care exista un risc probabil sau iminent de incident de securitate.

4.9 Stabilirea gradului de securitate 3 ar trebui sa fie o masura exceptionala care se aplica numai acolo unde exista informatii credibile ca un incident de securitate este probabil sau iminent. Gradul de securitate 3 ar trebui sa fie stabilit numai pe durata amenintarii de securitate identificate sau a incidentului de securitate existent. Din moment ce gradele de securitate se pot schimba de la gradul de securitate 1, prin gradul de securitate 2 la gradul de securitate 3, este de asemenea posibil ca gradele de securitate sa se schimbe direct din gradul de securitate 1 in gradul de securitate 3.

4.10 Permanent, comandantul navei detine responsabilitatea definitiva pentru siguranta si securitatea navei. Chiar si la gradul de securitate 3, comandantul poate clarifica si amenda instructiunile emise de aceia care raspund la un incident de securitate sau la o amenintare, daca exista motive sa creada ca, conformitatea cu orice instructiune poate pune in pericol siguranta navei.

4.11 Ofiterul insarcinat cu securitatea Companiei (OSC) sau Ofiterul insarcinat cu securitatea navei (OSN) se va pune in legatura cu prima ocazie cu Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare (OSFP) al facilitatii portuare in care nava intentioneaza sa intre, pentru a stabili gradul de securitate care se aplica pentru nava respectiva la facilitatea portuara. Avand stabilit un contact cu o nava, OSFP va avertiza nava in legatura cu orice schimbare ulterioara in gradul de securitate al facilitatii portuare si va furniza navei orice informatii relevante referitoare la securitate.

4.12 In timp ce pot exista situatii in care o nava individuala poate opera la un grad de securitate mai inalt decat cel al facilitatii portuare in care intra, nu vor exista situatii in care o nava sa poata avea un grad de securitate mai mic decat cel al facilitatii portuare in care intra. Daca o nava are un grad de securitate mai inalt decat al facilitatii portuare pe care intentioneaza sa o viziteze, OSC sau OSN ar trebui sa il anunte imediat pe OSFP. OSFP ar trebui sa efectueze o evaluare a situatiei respective consultandu-se cu OSC sau OSN si sa se puna de acord asupra masurilor de securitate corespunzatoare navei, care pot include incheierea si semnarea unei Declaratii de securitate.

4.13 Guvernele Contractante ar trebui sa ia in considerare modalitatile prin care informatiile referitoare la schimbarile gradelor de securitate sa fie promulgate rapid. Administratiile pot dori sa utilizeze mesajele NAVTEX sau Apelurile catre Navigatori ca metoda de notificare a unor astfel de schimbari in gradele de securitate catre nava, OSC si OSN. Sau, acestea pot dori sa ia in considerare alte metode de comunicare care asigura o acoperire si o viteza echivalenta sau mai mare. Guvernele Contractante ar trebui sa stabileasca mijloace de notificare a OSFP asupra schimbarilor gradelor de securitate. Guvernele Contractante ar trebui sa adune si sa mentina detaliile de contact pentru o lista a acelor care trebuie sa fie informati asupra schimbarilor gradelor de securitate. In timp ce gradul de securitate nu trebuie sa fie privit ca fiind deosebit de sensibil, informatiile fundamentale referitoare la securitate pot fi foarte sensibile. Guvernele Contractante ar trebui sa acorde o atentie deosebita tipului si detaliilor informatiilor transmise si metodei prin care acestea sunt transmise catre OSN, OSC si OSFP.

Punctele de contact si informatiile referitoare la Planurile de securitate a facilitatii portuare

4.14 Acolo unde o facilitate portuara are un PSFP, acest lucru trebuie comunicat catre Organizatie si, de asemenea, aceasta informatie trebuie sa fie disponibila pentru Ofiterii insarcinati cu securitatea companiei si a navei. Nici un detaliu ulterior al PSFP nu trebuie publicat, in plus fata de ceea ce este la fata locului. Guvernele Contractante ar trebui sa ia in considerare fie puncte de contact regionale sau centrale, fie alte mijloace pentru a asigura informatii actualizate asupra locatiilor in care se gasesc PSFP, precum si detalii de contact pentru OSFP relevant. Existenta unor astfel de puncte de contact ar trebui data publicitatii. Guvernele Contractante asigura, de asemenea, informatii referitoare la organizatiile de securitate recunoscute numite sa actioneze in numele Guvernului Contractant, impreuna cu detalii ale responsabilitatilor si conditiilor specifice ale autoritatii delegate pentru astfel de organizatii de securitate recunoscute.

4.15 In cazul in care un port nu detine un PSFP (si deci nu are un OSFP), punctul de contact regional sau central ar trebui sa fie capabil sa identifice la tarm o persoana calificata corespunzator care sa poata aranja sa se aplice, daca este necesar, masurile de securitate corespunzatoare pe durata vizitei navei.

4.16 Guvernele Contractante ar trebui, de asemenea, sa furnizeze detaliile de contact ale ofiterilor guvernamentali carora OSN, OSC si OSFP sa le poata raporta problemele referitoare la securitate. Acesti ofiteri guvernamentali ar trebui sa evalueze aceste rapoarte inainte de a intreprinde actiunile corespunzatoare. Astfel de probleme de securitate pot avea legatura cu masurile de securitate aflate sub jurisdicția unui alt Guvern Contractant. In acest caz, Guvernele Contractante ar trebui sa aiba in vedere contactul cu partea echivalenta din celalalt Guvern Contractant pentru a discuta daca actiunea de remediere este adecvata. In acest scop, detaliile de contact ale ofiterilor guvernamentali ar trebui comunicate catre Organizatia Maritima Internationala.

4.17 Guvernele Contractante ar trebui, de asemenea, sa procedeze astfel incat informatiile indicate in paragrafele de la 4.14 la 4.16 sa fie disponibile la cererea altor Guverne Contractante.

Documente de identificare

4.18 Guvernele Contractante sunt incurajate sa emita documente de identificare corespunzatoare catre oficialitatile guvernamentale indreptatite sa urce la bordul navelor sau sa intre in facilitatile portuare atunci cand isi exercita atributiile oficiale si sa stabileasca proceduri prin care sa poata fi verificata autenticitatea unor astfel de documente.

Platforme fixe si plutitoare si unitati mobile de foraj marin instalate in pozitie

4.19 Guvernele Contractante ar trebui sa aiba in vedere stabilirea masurilor de securitate corespunzatoare pentru platformele fixe si plutitoare si unitatile mobile de foraj marin instalate in pozitie pentru a permite interactiunea cu navele care trebuie sa indeplineasca prevederile capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod³.

Nave care nu trebuie sa fie in conformitate cu partea A din prezentul Cod

4.20 Guvernele Contractante ar trebui sa aiba in vedere stabilirea masurilor de securitate corespunzatoare pentru sporirea securitatii navelor pentru care nu se aplica prezentul capitol XI-2 si partea A din prezentul Cod si pentru a se asigura ca orice prevederi referitoare la securitate care se aplica pentru astfel de nave permit interactiunea cu nave pentru care se aplica partea A din prezentul Cod.

Amenintari pentru nave si alte incidente pe mare

4.21 Guvernele Contractante ar trebui sa furnizeze ghid general asupra masurilor, considerat ca fiind adecvat pentru a reduce riscul de securitate pentru navele care arboreaza pavilionul lor atunci cand se afla pe mare. Acestea ar trebui sa asigure consultanta specifica asupra actiunilor care vor fi intreprinse in conformitate cu gradele de securitate de la 1 la 3 daca:

- .1 exista o schimbare in gradul de securitate care se aplica navei in timp ce aceasta se afla pe mare, de exemplu datorita ariei geografice in care opereaza nava sau in legatura cu nava insasi; si
- .2 exista un incident sau amenintare la securitate care implica nava in timp ce aceasta este pe mare.

³ Se refera la Stabilirea masurilor corespunzatoare pentru a spori securitatea navelor, facilitatilor portuare, unitatilor mobile de foraj marin instalate in pozitie si platformelor fixe si mobile care nu sunt acoperite de capitolul XI-2 ale Conventiei SOLAS 1974 adoptata de catre Conferinta asupra Securitatii Maritime prin rezolutia 7.

Guvernele Contractante vor stabili cele mai bune metode si proceduri in acest scop. In cazul unui atac iminent, nava va cauta sa stabileasca o comunicare directa cu cei responsabili sa raspunda incidentelor de securitate in Statul pavilion.

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

- .1 indreptatita sa arboreze pavilionul lor; sau
- .2 care opereaza in marea lor teritoriala sau care si-a comunicat intentia de a intra in marea lor teritoriala.

4.23 Guvernele Contractante vor oferi consultanta navelor care opereaza in marea lor teritoriala sau care si-au comunicat intentia de a intra in marea lor teritoriala, care poate include informatii ca:

- .1 sa-si schimbe ruta sau sa intarzie intentia de trecere;
- .2 sa navigheze pe o anumita ruta sau sa inainteze spre un anumit loc;
- .3 disponibilitatea oricarui tip de personal sau echipamente care ar putea fi plasate pe nava;
- .4 sa coordoneze trecerea, sosirea in port sau plecarea din port, sa permita escortarea de catre o ambarcatiune de patrulare sau de una aeriana (cu aripi fixe sau elicopter).

Guvernele Contractante trebuie sa aminteasca navelor care opereaza in marea lor teritoriala sau care si-au comunicat intentia de a intra in marea lor teritoriala, orice zone restrictionate temporar pe care le-au dat publicitatii.

4.24 Guvernele Contractante ar trebui sa recomande navelor care opereaza in marea lor teritoriala sau care si-au comunicat intentia de a intra in marea lor teritoriala sa implementeze rapid, pentru protectia navei respective si a altor nave din apropiere, orice masuri de securitate in legatura cu care a avertizat Guvernul Contractant.

4.25 Planurile pregatite de catre Guvernele Contractante in scopurile prezentate in paragraful 4.22 vor include informatii referitoare la punctul de contact corespunzator, disponibil in permanenta, din cadrul Guvernului Contractant, inclusiv Administratia. Aceste planuri vor include, de asemenea, informatii referitoare la circumstantele in care Administratia analizeaza posibilitatea de a solicita asistenta din partea Statelor costiere si procedura de legatura dintre ofiterii insarcinati cu securitatea facilitatilor portuare si cei insarcinati cu securitatea navei.

Acorduri de securitate alternative

4.26 Guvernele Contractante, in analiza modului de implementare a capitolului XI-2 si a partii A din prezentul Cod, pot incheia unul sau mai multe acorduri cu unul sau mai multe Guverne Contractante. Scopul unui astfel de acord se limiteaza la voiajele internationale scurte pe rute fixe intre facilitatile portuare de pe teritoriul partilor. Atunci cand incheie un acord si ulterior, Guvernele Contractante trebuie sa consulte alte Guverne Contractante si Administratii interesate de efectele acordului. Navele care arboreaza pavilionul unui Stat care nu este parte la acord trebuie numai sa le fie permis sa opereze pe rutele fixe acoperite prin acord daca Administratiile lor sunt de acord ca nava sa fie in conformitate cu prevederile acordului si solicita navei sa procedeze astfel. In nici un caz un astfel de acord nu poate compromite gradul de securitate al altor nave si facilitati portuare care nu sunt acoperite de respectivul acord si, in mod specific, toate navele acoperite de un astfel de acord nu pot efectua activitati nava-nava cu nave care nu sunt acoperite de respectivul acord. Orice interfata operationala efectuata de navele acoperite de acord ar trebui sa fie acoperita de acesta. Operarea fiecarui acord trebuie sa fie in mod continuu monitorizata si amendata atunci cand este nevoie si, in orice caz, ar trebui analizata la fiecare 5 ani.

Masuri echivalente pentru facilitatile portuare

4.27 Pentru anumite facilitati portuare specifice cu operari limitate sau speciale, dar cu un trafic mai mult decat ocazional, poate fi adecvat sa se asigure conformitatea prin masuri de securitate echivalente cu cele prescrise in capitolul XI-2 si in partea A din prezentul Cod. Acesta poate fi, in particular, cazul terminalelor cum ar fi cele anexate fabricilor sau al cheurilor fara operari frecvente.

Gradul de echipare a navei

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

Măsuri⁴ de control și conformitate

Generalități

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

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

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

4.32 Motivele clare că nava nu este în conformitate înseamnă probe sau informații sigure că nava nu corespunde cu cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod, ținând cont de ghidul dat în prezenta Parte din Cod. Astfel de probe sau informații sigure pot reieși din observațiile și judecata profesională a ofițerului complet autorizat obținute în timp ce verifică Certificatul Internațional de Siguranță a Navei respective sau Certificatul Internațional Intermediar de Siguranță a Navei emis în conformitate cu partea A din prezentul Cod (certificat)sau din alte surse. Chiar dacă la bord se află un certificat valabil, ofițerul complet autorizat poate avea în continuare motive clare să creadă că nava nu este în conformitate, în baza judecății sale profesionale.

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

- .1 dovada în urma verificării că certificatul nu este valabil sau că acesta a expirat;
- .2 probe sau informații sigure că există deficiențe serioase în echipamentul de siguranță, documentația sau aranjamentele cerute prin capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod;

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

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

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

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

- .3 primirea unui raport sau a unei reclamatii care, in judecata profesionala a ofiterului complet autorizat, contine informatii sigure care indica in mod clar ca nava nu este in conformitate cu cerintele capitolului XI-2 sau ale partii A din prezentul Cod;
- .4 dovada sau observarea de catre ofiterul complet autorizat, care foloseste judecata profesionala, ca, comandantul sau personalul navei nu sunt familiarizati cu procedurile esentiale de securitate la bord sau nu pot efectua antrenamente cu privire la securitatea navei sau ca astfel de proceduri sau antrenamente nu au fost efectuate;
- .5 dovada sau observarea de catre ofiterul complet autorizat, care foloseste judecata profesionala, ca membrii-cheie ai personalului navei nu sunt capabili sa stabileasca o comunicare corespunzatoare cu orice alt membru-cheie al personalului navei cu responsabilitati de securitate la bordul navei.
- .6 probe sau informatii sigure ca nava a imbarcat persoane sau a incarcat provizii sau bunuri la o facilitate portuara sau de la alta nava si, fie facilitatea portuara, fie cealalta nava violeaza capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod, iar nava in chestiune nu a completat Declaratia de securitate, nici nu a adoptat masurile de securitate corespunzatoare, speciale sau suplimentare sau nu a mentinut procedurile corespunzatoare de securitate a navei;
- .7 probe sau informatii sigure ca nava a imbarcat persoane sau a incarcat magazii sau bunuri la o facilitate portuara sau de la alta sursa (ex: alta nava sau prin transfer cu elicopterul), si, fie facilitatea portuara, fie celelalte surse nu i se cere sa fie in conformitate cu capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod, iar nava nu a luat masurile de securitate corespunzatoare, speciale sau suplimentare sau nu a mentinut procedurile corespunzatoare de securitate a navei; si
- .8 daca nava detine un Certificat International Intermediar de Securitate a Navei emis ulterior, in mod consecutiv dupa cum este descris in sectiunea A/19.4 si daca, conform judecatii profesionale a ofiterului complet autorizat, unul din scopurile navei sau ale Companiei pentru a solicita un astfel de certificat este acela de a evita conformitatea totala cu capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod dincolo de perioada certificatului intermediar initial dupa cum este descris in sectiunea A/19.4.4.

4.34 Implicatiile legislatiei internationale ale reglementarii XI-2/9 sunt relevante in mod particular, iar reglementarea ar trebui implementata tinand cont de reglementarea XI-2/2.4, dupa cum exista potentialul de a aparea situatii in care trebuie analizate fie masurile care vor fi luate sunt in afara scopului capitolului XI-2, fie drepturile navelor afectate, in afara capitolului XI-2. De aceea, reglementarea XI-2/9 nu prejudiciaza Guvernul Contractant in a adopta masuri avand ca baza si fiind conforme cu legislatia internationala, pentru a asigura siguranta sau securitatea persoanelor, navelor, facilitatilor portuare si a altor proprietati in cazurile in care nava, desi este in conformitate cu capitolul XI-2 sau partea A din prezentul Cod, este in continuare considerata ca prezinta un risc de securitate.

4.35 Atunci cand un Guvern Contractant impune masuri de control asupra navei, Administratia trebuie sa fie contactata, fara intarziere, cu suficiente informatii care sa ii permita sa fie in legatura completa cu Guvernul Contractant.

Controlul navelor in port

4.36 Acolo unde non-conformitatea este fie un aspect deficient al echipamentelor, fie documentatia gresita care conduce la retinerea navei si non-conformitatea nu poate fi remediata in portul de inspectie, Guvernul Contractant poate permite navei sa navigheze catre alt port, presupunand ca toate conditiile convenite intre Statele port si Administratie sau comandant sunt indeplinite.

Nave care intentioneaza sa intre intr-un port al altui Guvern Contractant

4.37 Reglementarea XI-2/9.2.1 prezinta informatiile pe care Guvernele Contractante le pot solicita de la nava ca o conditie de intrare in port. Un aspect al informatiilor prezentate il reprezinta confirmarea oricaror masuri speciale sau suplimentare luate de catre nava in timpul ultimelor 10 escale la o facilitate portuara. Exemple pot include:

- .1 inregistrari ale masurilor luate pe timpul stationarii la facilitatea portuara aflata pe teritoriul unui Stat care nu este Guvern Contractant, in special acele masuri care, in mod normal, ar fi prevazute de catre facilitatile portuare aflate pe teritoriile Guvernelor Contractante; si
- .2 orice Declaratii de securitate care au fost intocmite cu facilitatile portuare sau cu alte nave.

4.38 Un alt aspect al informatiilor prezentate, care poate fi solicitat ca o conditie de intrare in port, este confirmarea ca procedurile corespunzatoare de securitate a navei au fost mentinute pe timpul activitatii nava-nava realizata in perioada ultimelor 10

escale la o facilitate portuara. In mod normal, nu se va solicita sa se includa inregistrari ale transferului pilotilor, ale vamilor, imigrarii, persoanelor oficiale insarcinate cu securitatea, nici aprovizionarea cu combustibil, alimbarea, aprovizionarea si descarcarea deseurilor de catre nava in cadrul facilitatilor portuare, deoarece acestea, in mod normal, cad sub incidenta Planului de securitate a facilitatii portuare. Exemple de informatii care ar putea fi date include:

- .1 inregistrarea masurilor luate in timpul angajarii unei nave in activitati cu o alta nava care arboreaza pavilionul unui Stat care nu este Guvern Contractant , in special acele masuri care, in mod normal, ar fi prevazute de nave care arboreaza pavilionul Guvernelor Contractante;
- .2 inregistrarea masurilor luate in timpul angajarii unei nave in activitati cu o alta nava care arboreaza pavilionul unui Guvern Contractant, dar care nu trebuie sa indeplineasca prevederile capitolului XI-2 si ale partii A din prezentul Cod, cum ar fi o copie a oricarui certificat de securitate emis pentru acea nava conform altor prevederi; si
- .3 in cazul in care persoane si bunuri salvate de pe mare se afla la bord, toate informatiile cunoscute in legatura cu astfel persoane sau bunuri, inclusiv identitatea acestora cand este cunoscuta si rezultatele oricaror verificari efectuate in numele navei pentru a stabili starea de securitate a celor salvati. Intentia capitolului XI-2 si a partii A din prezentul Cod nu este aceea de a intarzia sau preveni transportarea celor aflati in primejdie pe mare catre un loc sigur. Unica intentie a capitolului XI-2 si a partii A din prezentul Cod este aceea de a asigura Statelor informatii corespunzatoare suficiente pentru mentinerea integritatii securitatii lor.

4.39 Exemple de alte informatii referitoare la securitatea practica care pot fi solicitate ca o conditie de intrare in port in vederea asistentei pentru a asigura securitatea si siguranta persoanelor, facilitatilor portuare, navelor si a altor proprietati includ:

- .1 informatii continute in Registrul Sinoptic Permanent;
- .2 localizarea navei in momentul in care este facut raportul;
- .3 ora probabila a sosirii navei in port;
- .4 lista echipajului;
- .5 descrierea generala a marfurilor aflate la bordul navei;
- .6 lista pasagerilor; si
- .7 informatii ce trebuie sa fie detinute conform reglementarii XI-2/5.

4.40 Reglementarea XI-2/9.2.5 permite comandantului navei, dupa ce a fost informat ca portul Stat sau costier va implementa masurile de control conform reglementarii XI-2/9.2, sa retraga intentia navei de a intra in port. In cazul in care comandantul retrage intentia, reglementarea XI-2/9 nu se mai aplica, iar orice alti pasi care se fac trebuie sa se bazeze si sa fie conformi cu legislatia internationala.

Prevederi suplimentare

4.41 In toate cazurile in care unei nave ii este refuzata intrarea sau este expulzata dintr-un port, toate faptele cunoscute trebuie comunicate autoritatilor Statelor relevante. Aceasta comunicare trebuie sa cuprinda urmatoarele aspecte, atunci cand sunt cunoscute:

- .1 numele navei, pavilionul sau, numarul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul navei si incarcatura;
- .2 motivul pentru refuzul intrarii sau expulzarea din port sau zonele portuare;
- .3 daca este relevant, natura oricarei neconformitati de securitate;
- .4 daca este relevant, detaliile oricaror incercari de a rectifica o neconformitate, inclusiv orice conditii impuse navei pentru voiaj;
- .5 portul (porturile) de escala anterioare si urmatorul port de escala declarat;
- .6 ora plecarii si ora estimata de sosire in acele porturi;
- .7 orice instructiuni date navei, cum ar fi raportarea rutei;

- .8 informatiile disponibile asupra gradului de securitate la care nava opereaza in mod curent;
- .9 informatii referitoare la orice comunicari pe care Statul port le-a avut cu Administratia;
- .10 punctul de contact in cadrul Statului port care intocmeste raportul in scopul obtinerii de informatii ulterioare;
- .11 lista echipajului; si
- .12 orice alte informatii relevante.

4.42 Statele relevante pentru contact trebuie sa includa aceste informatii pe parcursul deplasarii navei catre urmatorul sau port, in mod special daca nava intentioneaza sa intre in marea teritoriala a acelui Stat costier. Alte State relevante vor include porturile de escala anterioare, astfel incat pot fi obtinute informatii ulterioare si probleme de securitate in legatura cu porturile anterioare din care s-a plecat.

4.43 In exercitarea controlului si a masurilor de conformitate, ofiterii complet autorizati trebuie sa se asigure ca orice masuri sau etape impuse sunt proportionate. Astfel de masuri sau etape trebuie sa fie rezonabile si de o severitate si durata minima necesare pentru a rectifica a reduce neconformitatea.

4.44 Cuvantul „intarziere” din reglementarea XI-2/9.3.5.1 se refera, de asemenea, la situatiile in care, conform actiunilor intreprinse in baza acestei reglementari, nava nu este complet respinsa sa intre in port sau nava nu este complet expulzata din port.

Nave non-parti si nave inferioare dimensiunii Conventiei

4.45 Referitor la navele care arboreaza pavilionul unui Stat care nu este Guvern Contractant la Conventie si care nu este Parte la Protocolul⁶ SOLAS 1988, Guvernele Contractante nu trebuie sa mai acorde tratament favorabil unor astfel de nave. Astfel, cerintele reglementarii XI-2/9 si ghidul prevazut in prezenta Parte din Cod trebuie aplicate acestor nave.

4.46 Navele inferioare dimensiunii Conventiei sunt subiectul masurilor prin care Statele mentin securitatea. Astfel de masuri trebuie adoptate cu atentie in legatura cu cerintele din capitolul XI-2 si ghidul prevazut in prezenta Parte din Cod.

5 DECLARATIA DE SECURITATE

Generalitati

5.1 Declaratia de securitate (DdS) trebuie completata atunci cand Guvernul Contractant al unei facilitatii portuare considera ca este necesara sau cand o nava o considera necesara.

5.1.1 Necesitatea pentru DdS poate fi indicata prin rezultatele Evaluarii securitatii facilitatii portuare (ESFP), iar motivele si circumstantele in care DdS este necesara trebuie stabilite in Planul de securitate a facilitatii portuare (PSFP).

5.1.2 Necesitatea pentru DdS poate fi indicata de catre o Administratie pentru navele indreptatite sa arboreze pavilionul sau sau ca rezultat al unei evaluari a securitatii navei si trebuie stabilita in planul de securitate a navei.

5.2 Este probabil ca DdS sa fie solicitata la gradele de securitate mai inalte, atunci cand o nava are un grad de securitate mai inalt decat facilitatea portuara sau decat o alta nava cu care intra in conexiune, si pentru interfata nava/port sau activitatile nava-nava care supun persoanele, proprietatile si mediul la un risc mai mare din motive specifice acelei nave, inclusiv pentru incarcatura sau pasageri sau conditiile de la facilitatea portuara sau o combinatie a acestor factori.

5.2.1 In cazul in care o nava sau o Administratia, in numele navelor indreptatite sa arboreze pavilionul sau, solicita completarea DdS, Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare (OSFP) sau Ofiterul insarcinat cu securitatea navei (OSN) trebuie sa cunoasca aceasta solicitare si sa discute masurile de securitate corespunzatoare.

5.3 OSFP poate, de asemenea, sa initieze DdS inaintea interfatelor nava/port care sunt identificate in PFSA aprobat ca fiind un aspect particular. Exemplele pot include imbarcarea sau debarcarea pasagerilor, transferul, incarcarea sau descarcarea marfurilor sau substantelor periculoase. PFSA poate, de asemenea, sa identifice facilitatile din interiorul sau din apropierea zonelor populate sau operatiunile semnificative economic care garanteaza DdS.

⁶ Protocolul din 1988 in legatura cu Conventia Internationala pentru Siguranta Vietii Umane pe Mare, 1974.

5.4 Scopul principal al DdS este acela de a se asigura ca s-a ajuns la o intelegere intre nava si facilitatea portuara sau alte nave cu care intra in conexiune dupa cum fiecare dintre masurile de securitate respective vor fi adoptate in conformitate cu prevederile planurilor de securitate aprobate ale fiecareia.

5.4.1 DdS convenita trebuie sa fie semnata si datata si de facilitatea portuara, si de nava(e), dupa caz, pentru a indica conformitatea cu capitolul XI-2 si partea A din prezentul Cod si trebuie sa includa durata sa, gradul sau gradele de securitate relevante si detaliile de contact relevante.

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

5.5 DdS trebuie completata in engleza, franceza sau spaniola sau intr-o limba comuna pentru facilitatea portuara si pentru nava sau nave, dupa caz.

5.6 Un model al DdS este inclus in Apendixul 1 la prezenta Parte din Cod. Acest model este pentru o DdS intre o nava si o facilitate portuara. In cazul in care DdS este pentru a acoperi doua nave, acest model trebuie ajustat in mod corespunzator.

6 OBLIGATIILE COMPANIEI

Generalitati

6.1 Reglementarea XI-2/5 solicita companiei sa furnizeze comandantului navei informatiile pentru a indeplini cerintele Companiei conform prevederilor acestei reglementari. Aceste informatii trebuie sa includa subiecte ca:

- .1 partile responsabile cu numirea personalului navei, cum ar fi companiile de management al navelor, agentii care asigura personalul minim de siguranta, contractorii, concesionarii (de exemplu, vanzarile cu amanuntul, cazinouri etc.);
- .2 partile responsabile cu decizia angajarii navei, inclusiv, timpul sau contractul (contractele) bareboat sau orice alte entitati care actioneaza la o astfel de capacitate; si
- .3 in cazurile in care nava este angajata in termenii unui contract de navlosire, detaliile de contact ale partilor, inclusiv timpul sau navlositorii voiajului.

6.2 Conform reglementarii XI-2/5, Compania este obligata sa actualizeze si sa mentina informatia la zi dupa cum si cand apar schimbarile.

6.3 Aceste informatii trebuie sa fie in engleza, franceza sau spaniola.

6.4 Referitor la navele construite inainte de 1 iulie 2004, aceste informatii trebuie sa reflecte conditia reala la aceasta data.

6.5 Referitor la navele construite pe sau dupa 1 iulie 2004 si la navele construite inainte de 1 iulie 2004 care au fost scoase din functiune pe 1 iulie 2004, informatiile trebuie prevazute de la data intrarii navei in serviciu si trebuie sa reflecte conditia reala la aceasta data.

6.6 Dupa 1 iulie 2004, atunci cand o nava este retrasa din serviciu, informatiile trebuie prevazute de la data reintrarii navei in serviciu si trebuie sa reflecte conditia reala la aceasta data.

6.7 Informatiile prevazute anterior care nu au legatura cu conditia reala la aceasta data nu trebuie retinute la bord.

6.8 Atunci cand responsabilitatea operarii navei este asumata de o Companie, informatiile referitoare la Compania care a operat nava nu este necesar sa fie lasate la bord.

In plus, un alt ghid relevant este prevazut in sectiunile 8, 9 si 13.

7. SECURITATEA NAVEI

Ghidul relevant este dat in sectiunile 8, 9 si 13

8. EVALUAREA SECURITATII NAVEI

Evaluarea securitatii

8.1. Ofiterul insarcinat cu securitatea navei (OSC) trebuie sa se asigure ca Evaluarea securitatii navei (ESN) este dusa la indeplinire pentru fiecare din navele flotei companiei careia i se cere sa respecte prevederile capitolului XI-2 si a partea A a acestui Cod pentru care OSC este responsabil. Daca OSC nu trebuie neaparat sa indeplineasca personal toate atributiunile aferente postului, responsabilitatea finala de a se asigura ca acestea sunt indeplinite corespunzator, ii revine OSC personal.

8.2. Inainte de inceperea ESN, OSC trebuie sa se asigure ca se obtin avantaje din informatia disponibila privind evaluarea amenintarii pentru porturile in care nava va face escale sau in care pasagerii se vor imbarca sau debarca si privind facilitatile portuare si masurile lor de protectie. OSC trebuie sa studieze rapoarte anterioare privind necesitati similare de securitate. Acolo unde este fezabil, OSC trebuie sa se intalneasca cu persoanele potrivite pe nava sau in facilitatile portuare pentru a discuta scopul si metodologia evaluarii. OSC trebuie sa urmareasca orice ghid specific oferit de Guvernele contractante.

8.3 O ESN trebuie sa contina urmatoarele elemente la bordul navei:

- .1 securitatea fizica;
- .2 integritatea structurala;
- .3 sistemele de protectie a personalului;
- .4 politicile procedurale;
- .5 sistemele radio si de telecomunicatii, inclusiv sistemele si retelele de computere;

si

.6 alte zone care, daca sunt avariate sau folosite pentru observatii ilegale, reprezinta un risc pentru persoanele, proprietatea sau operatiunile la bordul navei sau in cadrul unei facilitati portuare.

8.4 Cei implicati in ESN trebuie sa fie capabili sa furnizeze asistenta specializata in legatura cu:

- .1 cunoasterea amenintarilor si formelor curente de securitate;
- .2 recunoasterea si detectarea armelor, a substantelor si echipamentelor periculoase;
- .3 recunoasterea, pe o baza nediscriminatorie, a caracteristicilor si a modelelor comportamentale ale persoanelor care pot ameninta securitatea;
- .4 tehnicile folosite pentru a zadarnici masurile de securitate;
- .5 metodele folosite pentru a cauza un incident de securitate;
- .6 efectele explozivelor asupra structurilor si echipamentelor navei;
- .7 securitatea navei;
- .8 practicile de afaceri in ceea ce priveste interfata nava/port;
- .9 planul de contingenta, pregatirea si raspunsul in caz de urgenta;
- .10 securitatea fizica;
- .11 sistemele de radio si telecomunicatii, inclusiv sistemele si retelele de computere;
- .12 inginerie maritima; si
- .13 operatiunile la nava si in port.

8.5 OSC trebuie sa obtina si sa inregistreze informatiile cerute necesare efectuării unei evaluari care includ:

- .1 schema generala a navei;
- .2 localizarea zonelor care trebuie sa aiba acces limitat, precum comanda de navigatie, sala masinilor de categoria A si alte statii de control, asa cum este definit in capitolul II-2, etc.;

- .3 localizarea si functia fiecarui punct propriu-zis sau potential de acces catre nava;
- .4 schimbarile de marea care pot avea un impact asupra vulnerabilitatii sau securitatii navei;
- .5 spatiile de marfa si modalitatile de depozitare;
- .6 locatiile unde se afla magaziile si unde este depozitat echipamentul esential de intretinere;
- .7 locurile unde este depozitat bagajul neinsotit;
- .8 echipamentul de urgenta si de interventie disponibil pentru intretinerea serviciilor esentiale;
- .9 numarul personalului navei, orice sarcini existente privind securitatea si orice practici privind cerintele de instruire existente ale Companiei;
- .10 echipamentul existent de securitate si siguranta pentru protectia pasagerilor si a personalului navei;
- .11 rutele de salvare si evacuare si locurile de adunare care trebuie intretinute pentru a asigura evacuarea in caz de urgenta ordonata si in siguranta a navei;
- .12 acordurile existente cu companiile private de securitate ce furnizeaza servicii de securitate la nava si la tarm; si
- .13 masurile si procedurile de securitate in vigoare, inclusiv inspectia si procedurile de control, sistemele de identificare, echipamentul de supraveghere si monitorizare, documentele de identificare a personalului si sistemele de comunicare, alarmare, iluminare, controlul accesului si alte sisteme corespunzatoare.

8.6 ESN trebuie sa examineze fiecare punct identificat de acces, inclusiv punctele descoperite si sa evalueze potentialul lor de utilizare de catre indivizi care pot atenta la securitate. Aceasta include punctele de acces disponibile indivizilor care au acces legitim cat si celor care incearca sa intre neautorizat.

8.7 ESN trebuie sa analizeze relevanta continua a masurilor, ghidului, procedurilor si operatiunilor de securitate existente, atat in conditii de rutina cat si de urgenta si trebuie sa stabileasca ghidul de securitate, care include:

- .1 zonele restrictionate;
- .2 procedurile de raspuns la foc si alte conditii de urgenta;
- .3 nivelul supravegherii personalului navei, a pasagerilor, inspectorilor, vanzatorilor, tehnicienilor depanatori, docherilor, etc.
- .4 frecventa si eficienta patrulelor de securitate;
- .5 sistemele de control ale accesului, inclusiv sistemele de identificare;
- .6 sistemele si procedurile de comunicatii de securitate;
- .7 usi de securitate, bariere si iluminare; si
- .8 echipamentul si sistemele de securitate si supraveghere, daca exista.

8.8 ESN trebuie sa analizeze persoanele, activitatile, serviciile si operatiunile care sunt important de protejat. Acestea includ:

- .1 personalul navei;
- .2 pasagerii, inspectorii, vanzatorii, tehnicienii depanatori, personalul facilitatilor portuare, etc.
- .3 capacitatea de a mentine navigatia sigura si raspuns in caz de urgenta;
- .4 marfa, in special marfurile si substantele periculoase;
- .5 magaziile navei;
- .6 echipamentul si sistemele de comunicatii referitoare la securitatea navei, daca exista; si
- .7 echipamentul si sistemele de supraveghere a securitatii navei, daca exista.

- 8.9 ESN trebuie sa analizeze toate amenintarile posibile, care pot include urmatoarele tipuri de incidente de securitate:
- .1 avarierea sau distrugerea navei sau a facilitatii portuare, de ex. prin echipamente explosive, incendiere, sabotaj sau vandalism;
 - .2 deturnarea sau atacarea navei sau a persoanelor de la bord;
 - .3 sustragerea marfii, a echipamentului sau sistemelor vitale de la nava sau a magaziiilor navei;
 - .4 acces sau utilizare neautorizata, inclusiv prezenta transfugilor;
 - .5 arme sau echipament de contrabanda, inclusiv arme de distrugere in masa;
 - .6 utilizarea navei pentru transportul pe cei ce intentioneaza provocarea unui incident de securitate si/sau a echipamentului lor;
 - .7 utilizarea navei ca arma sau ca mijloc de cauzare a avariei sau distrugerii;
 - .8 atacurile inspre mare, in timp ce se afla in dana sau la ancora; si
 - .9 atacurile in timp ce nava se afla pe mare.
- 8.10 ESN trebuie sa ia in considerare toate punctele vulnerabile posibile, care pot include:
- .1 conflictele intre masurile de securitate si cele de siguranta;
 - .2 conflictele intre indatoririle la bordul navei si atributiile privind securitatea;
 - .3 sarcinile de cart, numarul personalului navei, in special cele cu privire la oboseala echipajului, promptitudinea si performanta;
 - .4 orice deficiente identificate privind instruirea legata de securitate; si
 - .5 orice sisteme si echipamente de securitate, inclusiv sistemele de comunicatii.
- 8.11 OSC si OSN trebuie sa ia intotdeauna in considerare efectul pe care masurile de securitate le pot avea asupra personalului navei care va ramane la nava pentru perioade mai lungi de timp. Cand se elaboreaza masuri de securitate, trebuie acordata atentie deosebita bunastarii, confortului si vietii particulare a personalului navei si abilitatii lui de a mentine eficienta pe perioade mai lungi de timp.
- 8.12 La incheierea ESN, trebuie pregatit un raport ce contine un rezumat asupra modului de desfasurare a evaluarii, o descriere a fiecarui punct vulnerabil gasit in timpul evaluarii si o descriere a contramasurilor care pot fi folosite pentru fiecare punct vulnerabil. Raportul va fi protejat impotriva accesului sau dezvaluirii neautorizate.
- 8.13 Daca ESN nu a fost efectuata de catre Companie, raportul ESN trebuie sa fie revizuit si acceptat de OSC.

Inspectarea la fata locului privind securitatea

- 8.14 Inspectarea la fata locului privind securitatea este o parte integranta a oricarei ESN. Inspectarea la fata locului privind securitatea trebuie sa examineze si sa evalueze masurile, procedurile si operatiunile de protectie existente la bordul navelor pentru:
- .1 asigurarea executarii tuturor atributiilor privind securitatea navei;
 - .2 monitorizarea zonelor restrictionate pentru asigurarea ca au acces numai persoanele autorizate;
 - .3 controlarea accesului la nava, inclusiv orice sisteme de identificare;
 - .4 monitorizarea zonelor de punte si a zonelor din jurul navei;
 - .5 controlarea imbarcarii persoanelor si a efectelor lor (bagajul insotit si neinsotit si efectele personale ale personalului navei);
 - .6 supervizarea manipularii marfii si furnizarea proviziilor; si
 - .7 supravegherea ca comunicarea privind securitatea navei, informatiile si echipamentele sunt disponibile oricand.

9 PLANUL DE SECURITATE A NAVEI

Generalitati

- 9.1 Ofiterul insarcinat cu securitatea Companiei (OSC) are responsabilitatea de a se asigura ca Planul de securitate a navei (PSN) este pregatit si inaintat pentru aprobare. Continutul fiecarui PSN va varia in functie de nava in discutie. Evaluarea securitatii

navei (ESN) va identifica caracteristicile particulare ale navei si amenintarile si punctele vulnerabile potentiale. Pregatirea PSN va necesita ca aceste chestiuni sa fie abordate in detaliu. Administratiile pot asigura consultanta privind pregatirea si continutul PSN.

9.2 Toate PSN trebuie:

- .1 sa detalieze structura organizationala a securitatii pentru nava;
- .2 sa detalieze legaturile navei cu Compania, facilitatile portuare, alte nave si autoritati relevante cu responsabilitati privind securitatea;
- .3 sa detalieze sistemele de comunicatii pentru a permite o comunicare continua eficienta pe nava si intre nava si altele, inclusiv facilitatile portuare;
- .4 sa detalieze masurile de baza privind securitatea pentru gradul de securitate 1, atat operationale cat si fizice, care va exista intotdeauna;
- .5 sa detalieze masurile de securitate suplimentare care vor permite navei sa treaca fara intarziere la gradul 2 de securitate si, cand este necesar, la gradul de securitate 3;
- .6 sa furnizeze o revizuire regulata, sau audit a PSN si pentru amendarea acestuia ca raspuns la experienta sau circumstantele schimbatoare; si
- .7 procedurile de raportare catre punctele de contact ale Guvernelor Contractante corespunzatoare.

9.3 Pregatirea unui PSN eficient trebuie sa se bazeze pe o evaluare completa a tuturor chestiunilor legate de securitatea navei, inclusiv, in special, o apreciere completa a caracteristicilor fizice si operationale, inclusiv voiajul fiecarei nave in parte.

9.4 Toate PSN trebuie aprobate de Administratie, sau in numele acesteia. Daca o Administratie foloseste o Organizatie recunoscuta de securitate (ORS) pentru a revizui sau aproba PSN, ORS nu trebuie sa fie asociata cu alte ORS care au pregatit sau asistat la pregatirea planului.

9.5 OSC si ofiterii insarcinati cu securitatea navei (OSN) trebuie sa elaboreze proceduri pentru:

- .1 a evalua eficienta continua a PSN; si
- .2 a pregati amendamentele planului dupa aprobare.

9.6 Masurile de securitate incluse in PSN trebuie sa existe atunci cand va fi efectuata verificarea initiala pentru respectarea cerintelor capitolului XI-2 si partea A a acestui Cod. Altfel, procesul emiterii catre nava a Certificatului international de securitate a navei necesar nu poate fi efectuat. Daca echipamentul sau sistemele de securitate vor fi avariate, sau masura de securitate se suspenda dintr-un motiv oarecare, trebuie adoptate masuri de securitate temporare echivalente, aduse la cunostinta Administratiei si aprobate de aceasta.

Organizarea si indeplinirea atributiunilor de securitate a navei

9.7 In plus fata de ghidul dat in sectiunea 9.2, PSN trebuie sa stabileasca urmatoarele puncte legate de toate gradele de securitate:

- .1 atributiunile si responsabilitatile intregului personal de la bord cu un rol in ceea ce priveste securitatea;
- .2 procedurile sau precautiile necesare pentru a permite ca o comunicare continua sa fie mentinuta in permanenta;
- .3 procedurile necesare pentru a evalua eficienta continua a procedurilor de securitate si a oricaror echipamente si sisteme de supraveghere si securitate, inclusiv procedurile pentru identificare si raspuns la avarierea sau functionare deficitara a echipamentului si sistemelor;
- .4 procedurile si practicile de protejare a informatiilor sensibile privind securitatea pastrate pe hartie sau in format electronic;
- .5 tipul si cerintele de intretinere a echipamentului si sistemelor de securitate si supraveghere, daca exista;
- .6 procedurile pentru a asigura inaintarea la timp si evaluarea rapoartelor legate de posibilele atentate la securitate sau de problemele de securitate; si
- .7 procedurile pentru a stabili, mentine si aduce la zi un inventar al marfurilor sau substantelor periculoase transportate la bord, inclusiv localizarea acestora.

9.8 Finalul acestei sectiuni se refera in special la masurile de securitate care pot fi luate la fiecare grad de securitate ce acopera:

- .1 accesul la nava de catre personalul navei, pasageri, inspectoori, etc.
- .2 zonele restrictionate de pe nava.
- .3 manipularea marfii.
- .4 furnizarea proviziilor;
- .5 manipularea bagajului neinsotit; si
- .6 monitorizarea securitatii navei.

Accesul la nava

9.9 PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce acopera toate mijloacele de acces la nava identificate in ESN. Acesta trebuie sa includa toate:

- .1 scarile de acces
- .2 pasarelele de acces
- .3 rampele de acces
- .4 usile de acces, iublourile laterale, ferestrele si babordul;
- .5 liniile de acostare si lanturile de ancora; si
- .6 macarelele si facilitatile de ridicat.

9.10 Pentru fiecare din acestea, PSN trebuie sa identifice locurile potrivite unde trebuie aplicate restrictiile si interzicerea accesului pentru fiecare din gradele de securitate. Pentru fiecare grad de securitate, PSN trebuie sa stabileasca tipul de restrictie sau interzicere ce trebuie aplicat si mijloacele de intrare in vigoare.

9.11 PSN trebuie sa stabileasca pentru fiecare grad de securitate mijloacele de identificare necesare pentru a permite accesul la nava si pentru indivizi de a ramane la bordul navei fara dificultate, aceasta poate implica elaborarea unui sistem adecvat de identificare care sa permita identificari permanente si temporare, atat pentru personalul navei cat si pentru vizitatori. Orice sistem de identificare a navei trebuie, cand este posibil de executat, sa fie coordonat cu cel ce se aplica facilitatii portuare. Pasagerii trebuie sa poata sa-si dovedeasca identitatea prin permise de imbarcare, bilete, etc., dar nu trebuie sa li se permita accesul in zone restrictionate daca nu sunt supravegheati. PSN trebuie sa stabileasca prevederi pentru a se asigura ca sistemele de identificare sunt aduse la zi in mod regulat, iar abuzul de proceduri trebuie supus actiunii disciplinare.

9.12 Celor ce nu vor sau nu pot sa-si dovedeasca identitatea si/sau sa confirme scopul vizitei lor cand li se cere, trebuie sa li se interzica accesul la nava , iar incercarea lor de a obtine accesul trebuie raportata catre OSN, OSC, Ofiterului insarcinat cu securitatea facilitatii portuare (OSFP) si autoritatilor nationale sau locale cu responsabilitati privind securitatea.

9.13 PSN trebuie sa stabileasca frecventa aplicarii tuturor controalelor privind accesul, in special daca ele trebuie aplicate la intamplare sau ocazional.

Gradul 1 de securitate

9.14 Pentru gradul 1 de securitate PSN trebuie sa stabileasca masuri de securitate pentru controlul accesului la nava, acolo unde se pot aplica urmatoarele:

- .1 verificarea identitatii tuturor persoanelor care cauta sa se imbarce la bordul navelor si confirmarea motivelor lor pentru imbarcare, prin verificarea, de exemplu, a instructiunilor de adunare, biletelor pasagerilor, permiselor de imbarcare, ordinelor de lucru, etc.
- .2 in legatura cu facilitatea portuara, nava trebuie sa se asigure ca sunt stabilite zone de securitate desemnate, in care pot avea loc inspectiile si cautarea de persoane, bagaj (inclusiv transportul unor articole), efecte personale, vehicule si continutul lor;
- .3 in legatura cu facilitatea portuara, nava trebuie sa se asigure ca vehiculele destinate incarcarii la bordul navelor transportatoare de masini, navelor ro-ro si alte nave de pasageri sunt supuse verificarii inainte de incarcare, in conformitate cu frecventa solicitata in PSN;
- .4 separarea persoanelor verificate si a efectelor lor personale de persoanele neverificate si a efectelor lor personale;
- .5 separarea pasagerilor care se debarca de cei care se imbarca;
- .6 identificarea punctelor de acces care trebuie asigurate sau deservite de personal pentru a preveni accesul neautorizat;
- .7 asigurarea, prin incuiere sau alte mijloace, a accesului catre spatiile nesupravegheate din zonele invecinate la care pasagerii si vizitatorii au acces; si
- .8 instructajul tuturor membrilor personalului navei cu privire la securitate si la toate amenintarile posibile, procedurile pentru raportarea persoanelor dubioase, obiectele sau activitatile si nevoia de vigilență.

9.15 La gradul de securitate 1, toti cei care cauta sa se imbarce la bordul navei trebuie sa fie expusi perchezitionarii. Frecventa unor astfel de perchezitii, inclusiv perchezitionarile la intamplare, trebuie sa fie specificata in PSN aprobat si trebuie aprobat in mod special de catre Administratie. Astfel de perchezitii pot fi cel mai bine intreprinse de catre facilitatea portuara in cooperare stransa cu nava si in apropierea imediata a acesteia. Daca nu exista motive clare de securitate in a proceda astfel, membrilor personalului navei nu trebuie sa li se ceara sa-si perchezitioneze colegii sau efectele lor personale. Orice astfel de perchezitie trebuie intreprinsa intr-o maniera care ia in totalitate in considerare drepturile individuale ale omului asigura demnitatea umana fundamentala.

Gradul de securitate 2

9.16 La gradul de securitate 2, PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza sa fie aplicate pentru protectia impotriva unui risc ridicat a unui incident de securitate pentru a asigura o vigilenta mai ridicata si un control mai sever, care poate include:

- .1 desemnarea de personal suplimentar care sa patruleze in zonele de pe punte in timpul orelor de odihna pentru a impiedica accesul neautorizat;
- .2 limitarea numarului punctelor de acces la nava, identificarea celor care vor fi inchise si mijloacele adecvate de asigurare a acestora;
- .3 impiedicarea accesului de la tarm pe nava, inclusiv, de exemplu, in ceea ce priveste facilitatea portuara, asigurarea de patrulare cu barci;
- .4 stabilirea unei zone restrictionate pe partea dinspre tarm a navei, in cooperare stransa cu facilitatea portuara;
- .5 cresterea frecventei si detalierea perchezitionarii persoanelor, efectelor personale, si a vehiculelor ce se imbarca sau se incarca la bordul navei;
- .6 escortarea vizitatorilor la nava;
- .7 prevederea de instiintari suplimentare specifice privind securitatea, catre toti membrii echipajului in legatura cu orice amenintare identificata, accentuind procedurile pentru raportarea persoanelor, a obiectelor sau activitatilor suspecte si evidentierea nevoii de vigilenta sporita; si
- .8 perchezitia completa sau partiala a navei.

Gradul de securitate 3

9.17 La gradul de securitate 3, nava trebuie sa respecte instructiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau o amenintare legata de acesta. PSN trebuie sa detalieze masurile de securitate care pot fi luate de nava, in stransa cooperare cu cei responsabili si cu facilitatea portuara care pot include:

- .1 limitarea accesului la un singur punct de acces controlat;
- .2 permiterea accesului numai celor responsabili de incidentul de securitate sau de o amenintare legata de acesta;
- .3 indrumarea persoanelor la bord;
- .4 suspendarea imbarcarii sau debarcarii;
- .5 suspendarea operatiunilor de manipulare a marfii, a aprovizionarilor, etc.
- .6 evacuarea navei;
- .7 deplasarea navei;
- .8 pregatirea perchezitiei partiale sau complete a navei.

Zonele restrictionate de la nava

9.18 PSN trebuie sa identifice zonele restrictionate ce vor fi stabilite pe nava, sa specifice aria acestora, momentul aplicarii, masurile de securitate ce trebuie luate pentru controlul accesului la aceste zone si acelea ce trebuie luate pentru controlul activitatilor ce se desfasoara in aceste zone. Scopul zonelor restrictionate este acela de a:

- .1 preveni accesul neautorizat;
- .2 proteja pasagerii, personalul navei si personalul ce deserveste facilitatile portuare sau alte agentii autorizate sa se afle la bordul navei;
- .3 proteja zonele cu probleme de securitate la nava;
- .4 proteja marfurile si proviziile de la bordul navei impotriva falsificarii.

9.19 PSN trebuie sa se asigure ca exista politici si practici clar stabilite pentru a controla accesul la toate zonele restrictionate.

9.20 PSN trebuie sa prevada ca toate zonele restrictionate trebuie clar marcate pentru a indica ca accesul in zona este restrictionat si ca prezenta neautorizata in zona constituie un atentat la securitate.

9.21 Zonele restrictionate pot include:

- .1 comanda de navigatie, sala masinilor de categoria A si alte statii de control asa cum sunt definite in capitolul II-2;
- .2 spatiile ce contin echipament si sisteme de securitate si supraveghere si controlul acestora precum si al sistemului de iluminare;
- .3 sistemele de ventilatie si de aer conditionat si alte spatii similare;
- .4 spatiile cu acces la tancurile de apa potabila, pompe sau manifolduri;
- .5 spatiile ce contin marfuri sau substante periculoase;
- .6 spatiile ce contin pompe de marfa si controlul lor;
- .7 spatiile de marfa si spatiile ce contin proviziile navei;

- .8 spatiile de locuit ale echipajului; si
- .9 alte zone asa cum este stabilit de OSC, prin ESN, zone la care accesul este restrictionat pentru a mentine securitatea navei.

Gradul 1 de securitate

9.22 La gradul 1 de securitate, PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza sa fie aplicate in zonele restrictionate, care pot include:

- .1 incuierea sau securizarea punctelor de acces;
- .2 utilizarea echipamentului de supraveghere pentru a monitoriza zonele;
- .3 folosirea personalului de securitate si patrulare; si
- .4 utilizarea dispozitivelor automate de detectare a intruziunilor pentru alertarea echipajului cu privire la accesul neautorizat.

Gradul 2 de securitate

9.23 La gradul 2 de securitate, frecventa si intensitatea monitorizarii si controlul accesului in zonele restrictionate trebuie sporit pentru a se asigura ca numai persoanele autorizate au acces. PSN trebuie sa stabileasca masurile suplimentare de securitate ce urmeaza sa fie aplicate, care pot include:

- .1 stabilirea zonelor restrictionate din apropierea punctelor de acces;
- .2 echipamentul de supraveghere si monitorizare continua; si
- .3 desemnarea de personal suplimentar pentru a pazi si patrula in zonele restrictionate.

Gradul 3 de securitate

9.24 La gradul de securitate 3, nava trebuie sa respecte instructiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau cu amenintarea legata de acesta. PSN trebuie sa detalieze masurile de securitate care pot fi luate de nava, in stransa cooperare cu cei responsabili si cu facilitatea portuara, care pot include:

- .1 stabilirea de zone restrictionate suplimentare la bordul navei in eventualitatea unui incident de securitate, sau locatia considerata a amenintarii aduse securitatii, la care accesul este interzis; si
- .2 cercetarea zonelor restrictionate ca parte a perchezitiei navei

Manipularea marfii

9.25 Masurile de securitate legate de manipularea marfii trebuie:

- .1 sa previna sustragerea; si
- .2 sa previna acceptarea si depozitarea la bordul navei a marfii care nu este destinata transportului.

9.26 Masurile de securitate, dintre care unele pot fi aplicate in legatura cu facilitatea portuara, trebuie sa includa proceduri de control al inventarului la punctele de acces la bordul navei. Odata ajunsa la bordul navei, marfa trebuie sa fie identificata ca fiind aprobata pentru a fi incarcata pe nava. In plus, masuri de securitate trebuie elaborate pentru garantarea faptului ca marfa, odata ajunsa la bord, nu este contrafacuta.

Gradul 1 de securitate

9.26 La gradul de securitate 1, PSN trebuie sa stabileasca masuri de securitate ce urmeaza sa fie aplicate in timpul manipularii marfii, care pot include:

- .1 verificarea de rutina a marfii, a unitatilor transportatoare de marfa si a spatiilor de marfa inainte de si in timpul operatiunilor de manipulare a marfii;
- .2 verificari pentru a se asigura ca marfa ce este incarcata este aceeaasi ca in documente;
- .3 asigurarea, in legatura cu facilitatea portuara, ca vehiculele ce trebuie incarcate la bordul cargourilor, a navelor ro-ro si de pasageri sunt supuse cercetarii inainte de incarcare, in conformitate cu frecventa solicitata in PSN; si
- .4 verificarea sigiliilor sau a altor metode folosite pentru a preveni sustragerea.

9.28 Verificarea marfii se poate realiza prin urmatoarele mijloace:

- .1 examinare vizuala si fizica; si
- .2 utilizarea echipamentului de scanare/detectare, a facilitatilor mecanice sau cainilor.

9.29 Atunci cand exista miscare regulata sau repetata a marfii, OSC sau OSN pot, in consultanta cu facilitatea portuara, agreea aranjamentele cu expeditorii sau alti responsabili de astfel de marfuri care acopera verificarea, sigilarea, programarea, documentatia de sustinere din exterior, etc. Astfel de aranjamente trebuie comunicate catre si aprobate de OSFP implicat.

Gradul 2 de securitate

9.30 La gradul de securitate 2, PSN trebuie sa stabileasca masuri suplimentare de securitate ce urmeaza sa fie aplicate in timpul manipularii marfii, care pot include:

- .1 verificarea detaliata a marfii, unitatilor de transport ale marfii si spatiilor de marfa;
- .2 verificari intensificate pentru a se asigura ca numai marfa care trebuie este incarcata;
- .3 cercetari intensificate ale vehiculelor ce trebuie incarcate pe navele port-vehicule, nave ro-ro si nave de pasageri; si
- .4 frecventa si detalierea sporita in verificarea sigiliilor si a altor metode folosite pentru a impiedica sustragerea.

9.31 Verificarea detaliata a marfii poate fi realizata prin urmatoarele mijloace:

- .1 intensificarea frecventei si detalierea examinarii vizuale si fizice;
- .2 intensificarea frecventei utilizarii echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau a cainilor; si
- .3 coordonarea masurilor de securitate sporita cu expeditorii si alte echipe ce detin responsabilitati in conformitate cu acordul si procedurile stabilite.

Gradul 3 de securitate

9.32 La gradul 3 de securitate, nava trebuie sa respecte instructiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate si cu amenintarea privind un astfel de incident. PSN trebuie sa detalieze masurile de securitate care ar trebui luate de nava, in cooperare stransa cu cei responsabili si facilitatea portuara, care poate include:

- .1 suspendarea incarcarii sau descarcarii marfii; si
- .2 verificarea inventarului marfurilor si a substantelor periculoase transportate la bord, daca exista, si localizarea lor.

Furnizarea proviziilor

9.33 Masurile de securitate legate de furnizarea proviziilor trebuie:

- .1 sa asigure verificarea integritatii proviziilor si a pachetelor;
- .2 sa impiedice acceptarea fara inspectie a proviziilor;
- .3 sa impiedice sustragerea; si
- .4 sa impiedice acceptarea proviziilor daca nu exista ordine in acest sens.

9.34 Pentru navele care folosesc in mod regulat facilitatea portuara, poate fi adecvat sa se stabileasca proceduri ce implica nava, furnizorii ei, si facilitatea portuara ce acopera avizul si momentul furnizarii si a documentatiilor lor. Intotdeauna trebuie sa existe o metoda de confirmare ca proviziile prezentate spre furnizare sunt insotite de dovada ca ele au fost comandate de nava.

Gradul 1 de securitate

9.35 La gradul 1 de securitate, PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza sa fie aplicate in timpul furnizarii proviziilor la nava, care pot include:

- .1 verificarea pentru a se asigura ca proviziile corespund comenzii inainte de a fi incarcate la bord; si
- .2 asigurarea depozitarii sigure imediate a proviziilor la nava.

Gradul 2 de securitate

9.36 La gradul 2 de securitate, PSN trebuie sa stabileasca masurile suplimentare ce urmeaza a fi aplicate in timpul furnizarii proviziilor la nava prin exersarea verificarilor inainte de primirea proviziilor la bord si intensificarea inspectiilor.

Gradul 3 de securitate

9.37 La gradul 3 de securitate, nava trebuie sa respecte instructiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate si cu amenintarea unui astfel de incident. PSN trebuie sa detalieze masurile de securitate care ar putea fi luate de nava, in stransa cooperare cu cei responsabili si cu facilitatea portuara, care poate include:

- .1 supunerea proviziilor unei verificari mai amanuntite;
- .2 pregatirea pentru restrictionarea sau suspendarea manipularii proviziilor de la nava; si
- .3 refuzarea acceptarii proviziilor la bordul navei.

Manipularea bagajelor neinsotite

9.38 PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza a fi aprobate pentru a se asigura ca bagajul neinsotit (de ex. orice bagaj, inclusiv efectele personale, care nu sunt cu pasagerul sau cu un membru al echipajului la punctul inspectiei sau cercetarii) este identificat si supus scanarii corespunzatoare, inclusiv perchezitiei, inainte de a

fi acceptat la bordul navei. Nu se preconizeaza ca un astfel de bagaj va fi supus scanarii atat de nava cat si de facilitatea portuara, si in cazurile cand ambele sunt adecvat echipate, responsabilitatea scanarii trebuie sa revina facilitatii portuare. Cooperarea stransa cu facilitatea portuara este esentiala si trebuie facuti pasi pentru a se asigura ca bagajul neinsotit este manipulat in siguranta dupa scanare.

Gradul 1 de securitate

9.39 La gradul 1 de securitate, PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza a fi aplicate la manipularea bagajului neinsotit pentru a se asigura ca bagajul neinsotit este scanat sau perchezitionat in proportie de sau pana la 100%, ceea ce poate include scanarea cu raze X.

Gradul 2 de securitate

9.40 La gradul 2 de securitate, PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate suplimentare care urmeaza sa fie aplicate cand se manipuleaza bagaj neinsotit care trebuie sa includa scanarea cu raze X 100% a tuturor bagajelor neinsotite.

Gradul 3 de securitate

9.41 La gradul 3 de securitate, nava trebuie sa respecte instructiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau cu amenintarea unui incident de securitate. PSN trebuie sa detalieze masurile de securitate ce ar putea fi luate de nava, in stransa cooperare cu cei responsabili si cu facilitatea portuara, masuri care pot include:

- .1 supunerea unor astfel de bagaje unei verificari mai amanuntite, de exemplu scanarea cu raze X din cel puțin doua unghiuri diferite;
- .2 pregatirea pentru restrictionarea sau suspendarea manipularii bagajului neinsotit;
- si
- .3 refuzarea acceptarii bagajului neinsotit la bordul navei.

Monitorizarea securitatii navei

9.42 Nava trebuie sa aiba capacitatea de a monitoriza nava, zonele restrictionate de la bord si zonele inconjuratoare ale acesteia. Aceasta capacitate de monitorizare poate include utilizarea:

- .1 iluminatului;
- .2 carturilor, paznicilor, inclusiv a patrulelor de punte, si
- .3 echipamente automate de detectare a intrusilor si echipamente de supraveghere.

9.43 Cand sunt folosite, echipamentele automate de detectare a intrusilor trebuie sa activeze o alarma auditiva si/sau vizuala intr-un loc care este deservit sau monitorizat incontinuu.

9.44 PSN trebuie sa specifice procedurile si echipamentul necesar fiecarui grad de securitate si mijloacele prin care se asigura ca echipamentul de monitorizare este poate functiona incontinuu, inclusiv luarea in considerare a posibilelor efecte ale conditiilor meteo sau ale intreruperilor in alimentarea cu energie electrica.

Gradul 1 de securitate

9.45 La gradul 1 de securitate, PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza a fi aplicate, care pot fi o combinatie intre iluminat, carturi, paza si utilizarea echipamentului de securitate si supraveghere pentru a permite personalului responsabil cu securitatea sa observe nava in general si barierele si zonele restrictionate, in special.

9.46 Puntea navei si punctele de acces la nava trebuie iluminate pe timpul noptii si in perioadele cu vizibilitate scazuta in timpul guvernarii navei/ si a conducerii activitatilor de interfata nava/port sau la o facilitate portuara sau la ancoraj atunci cand este necesar. In mars, atunci cand este necesar, nava trebuie sa foloseasca iluminarea maxima disponibila potrivita navigatiei sigure, avand in vedere prevederile COLREG in vigoare. La stabilirea unei locatii si a unui nivel corespunzator de iluminare, se vor avea in vedere urmatoarele:

- .1 echipajul trebuie sa fie capabil sa vada mai departe de nava, atat cheul cat si partea dinspre larg;
- .2 zona de acoperire trebuie sa includa atat suprafata navei cat si suprafata din jurul acesteia;
- .3 zona de acoperire trebuie sa faciliteze identificarea personalului la punctele de acces; si
- .4 zona de acoperire poate fi asigurata prin coordonarea cu facilitatile portuare.

Gradul 2 de securitate

9.47 La gradul 2 de securitate, PSN trebuie sa stabileasca masurile de securitate suplimentare ce urmeaza a fi aplicate pentru a spori capacitatea de monitorizare si supraveghere, care pot include:

- .1 marirea frecventei si detaliilor privitoare la patrulele de securitate;

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

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

Gradul 3 de securitate

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

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

Grade de securitate deosebite

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

Activități care nu sunt acoperite de Cod

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

- .1 este într-un port al unui Stat care nu este Guvern Contractant;
- .2 efectuează interfata cu o nava careia nu i se aplică acest Cod⁷;
- .3 efectuează interfata cu platforme fixe sau plutitoare sau o unitate mobilă de foraj instalată în poziție; sau
- .4 efectuează interfata cu un port sau o facilitate portuare careia nu i se cere să respecte capitolul XI-2 și partea A a acestui Cod.

Declarațiile de securitate

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

Audit și revizuire

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

10 INREGISTRARI

Generalități

10.1 Inregistrarile vor fi disponibile ofiterilor complet autorizați ale Guvernelor Contractante pentru a verifica ca prevederile planurilor de securitate a navei sunt implementate.

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

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

11 OFITERUL INSARCINAT CU SECURITATEA COMPANIEI

Un ghid relevant este prevazut in sectiunile 8, 9 si 13.

12 OFITERUL INSARCINAT CU SECURITATEA NAVEI

Un ghid relevant este prevazut in sectiunile 8, 9 si 13.

13 INSTRUIRE, ANTRENAMENTE SI EXERCITII PRIVIND SECURITATEA NAVEI

Instruirea

13.1 Ofiterul responsabil cu securitatea din partea companiei si personalul corespunzator de baza de la tarm si Ofiterul insarcinat cu securitatea navei va trebui sa aiba cunostinte si sa fie antrenat in cateva sau in toate dintre urmatoarele, dupa caz:

- .1 administrarea securitatii;
- .2 conventiile, codurile si recomandarile internationale relevante;
3. legislatia si reglementarile guvernamentale relevante;
- .4 responsabilitatile si functiile altor organizatii de securitate;
- .5 metodologia evaluarii securitatii navei;
- .6 metodele de inspectare si cercetare privind securitatea navei;
- .7 operatiunile si conditiile navei si portului;
- .8 masurile de securitate ale navei si facilitatii portuare;
- .9 pregatirea si raspunsul in caz de urgenta si planu de contingenta;
- .10 tehnicile de instruire pentru instruirea si educatia privind securitatea, inclusiv masurile si procedurile de securitate;
- .11 utilizarea informatiilor si a comunicatiilor legate de securitate;
- .12 cunoasterea amenintarilor si modelelor curente de securitate si a tipurilor acestora;
- .13 recunoasterea si detectarea armamentului, substantelor si dispozitivelor periculoase;
- .14 recunoasterea, pe o baza nediscriminatorie a caracteristicilor si a modelelor comportamentale ale persoanelor care pot ameninta securitatea;
- .15 tehnicile folosite pentru a zadarnici masurile de securitate;
- .16 echipamentul si sistemele de securitate si limitarile operationale;
- .17 metodele de conducere a auditurilor, inspectiei, controlului si monitorizarii;
- .18 metodele de perchezitionare fizica si a inspectiilor nedisturbatoare;
- .19 antrenamentele si exercitiile privind securitatea, inclusiv antrenamentele exercitiile in facilitatile portuare; si
- .20 evaluarea antrenamentelor si exercitiilor de securitate.

13.2 In plus, OSN trebuie sa aiba cunostinte adecvate si sa fie antrenat in cateva sau in toate dintre urmatoarele, dupa caz:

- .1 structura navei;
- .2 planul de securitate a navei si procedurile in legatura cu acesta (inclusiv antrenamentul bazat pe scenarii in privinta combaterii);
- .3 managementul multimii si a tehnicilor de control;
- .4 operatiunile echipamentului si sistemelor de securitate; si
- .5 testarea, calibrarea si intretinerea pe mare a echipamentului si sistemelor de securitate.

13.3 Personalul de la bord care are indatoriri specifice ce privesc securitatea trebuie sa aiba suficiente cunostinte si abilitati de a-si indeplini aceste indatoriri, inclusiv:

- .1 cunoasterea amenintarilor curente de securitate si tipurilor acestora;
- .2 recunoasterea si detectarea armamentului, a substantelor si dispozitivelor periculoase;
- .3 recunoasterea caracteristicilor si modelelor comportamentale ale persoanelor ce pot ameninta securitatea;
- .4 tehnicile folosite pentru a zadarnici masurile de securitate;
- .5 managementul multimii si tehnicile de control;
- .6 comunicatiile legate de securitate;
- .7 cunoasterea procedurilor de urgenta si a planurilor de contingenta;
- .8 operatiunile echipamentului si sistemelor de securitate;
- .9 testarea, calibrarea si intretinerea pe mare a echipamentului si sistemelor de securitate;
- .10 tehnicile de inspectare, control si monitorizare; si
11. metodele privind perchezitionarea fizica a persoanelor, efectelor personale, a bagajelor, marfii si a proviziilor.

13.4 Toti ceilalti membri ai echipajului trebuie sa aiba cunostinte suficiente si sa fie familiarizati cu prevederile relevante ale PSN, inclusiv:

- .1 sensul si cerintele logice ale gradelor diferite de securitate;

- .2 cunoasterea procedurilor de urgenta si a planurilor de contingenta;
- .3 recunoasterea si detectarea armelor, a substantelor si dispozitivelor periculoase;
- .4 recunoasterea, pe o baza nediscriminatorie, a caracteristicilor si modelelor comportamentale ale persoanelor care pot ameninta securitatea; si
- .5 tehnicile folosite pentru a zadarnici masurile de securitate;

Exercitiile si antrenamentele

13.5 Obiectivul exercitiilor si al antrenamentelor este asigurarea ca personalul de la bordul

navei este competent in toate sarcinile privind securitatea la toate gradele de securitate si identificarea oricaror deficiente legate de securitate care trebuie abordata.

13.6 Pentru a asigura implementarea eficienta a prevederilor planului de securitate al navei, antrenamentele trebuie desfasurate cel putin o data la trei luni. In plus, in cazurile in care mai mult de 25% din personalul navei a fost schimbat la un moment dat, cu personal care nu a mai participat la un antrenament pe acea nava, in ultimele trei luni, un antrenament trebuie desfasurat pe parcursul unei saptamani de la schimb. Aceste antrenamente trebuie sa testeze elementele individuale ale planului precum amenintarile aduse securitatii enumerate in paragraful 8.9.

13.7 Tipuri variate de exercitii care pot include participarea ofiterilor insarcinati cu securitatea companiei, a ofiterilor insarcinati cu securitatea facilitatii portuare, a autoritatilor relevante ale Guvernelor contractante precum si a ofiterilor insarcinati cu securitatea navei, daca sunt disponibili, trebuie desfasurate cel putin o data intr-un an calendaristic cu nu mai mult de 18 luni intre exercitii. Aceste exercitii trebuie sa testeze comunicarea, coordonarea, disponibilitatea resurselor, si reactia. Aceste exercitii pot fi:

- .1 la scara completa sau la fata locului;
- .2 simulare la pupitru sau seminar; sau
- .3 combinate cu alte exercitii sustinute precum cautare si salvare sau exercitii de raspuns in caz de urgenta.

13.8 Participarea companiei intr-un exercitiu cu un alt Guvern contractant trebuie recunoscuta de catre Administratie.

14. SECURITATEA FACILITATII PORTUARE

Ghid relevant relevant este furnizat in sectiunile 15, 16 si 18

14 EVALUAREA SECURITATII FACILITATII PORTUARE

Generalitati

15.1 Evaluarea Securitatii facilitatii portuare – (ESFP) poate fi desfasurata de o Organizatie recunoscuta de securitate (ORS). Totusi, aprobarea unei ESFP incheiate trebuie data numai de catre Guvernul contractant relevant.

15.2 Daca un Guvern contractant foloseste o RSO pentru a revizui sau verifica conformitatea cu ESFP, ORS nu trebuie sa fie asociata cu orice alta ORS care a pregatit sau asistat in pregatirea evaluarii.

15.3 O ESFP trebuie sa abordeze urmatoarele elemente in cadrul unei facilitati portuare:

- .1 securitatea fizica;
- .2 integritatea structurala;
- .3 sistemele de protectie a personalului;
- .4 politicile procedurale;
- .5 sistemele radio si de telecomunicatii, inclusiv sistemele si retelele de computere;
- .6 infrastructura relevanta de transport;
- .7 utilitatile; si
- .8 alte zone care, daca sunt avariate sau folosite pentru supraveghere ilegala, pot reprezenta un risc pentru persoane, proprietate sau operatiuni din cadrul facilitatii portuare.

15.4 Cei implicati in ESFP trebuie sa poata furniza asistenta de specialitate in legatura cu:

- .1 cunoasterea amenintarilor si modelelor curente privind securitatea;
- .2 recunoasterea si detectarea armelor, substantelor si dispozitivelor periculoase;
- .3 recunoasterea, pe o baza nediscriminatorie, a caracteristicilor si modelelor comportamentale ale persoanelor care pot ameninta securitatea;
- .4 tehnicile folosite pentru a zadarnici masurile de securitate;

- .5 metodele folosite pentru a cauza un incident de securitate;
- .6 efectele explozibililor asupra structurii si a serviciilor facilitatii portuare;
- .7 securitatea facilitatii portuare;
- .8 practicile de afaceri portuare;
- .9 planul de contingenta, a pregatirii si reactiei in caz de urgenta;
- .10 masurile de securitate fizica, de ex. gardurile;
- .11 sistemele de radio si telecomunicatii, inclusiv sistemele si retelele de computere;
- .12 ingineria civila si de transport; si
- .13 operatiunile navei si portului.

Identificarea si evaluarea activelor si infrastructurii relevante, important de protejat

15.5 Identificarea si evaluarea activelor si a infrastructurii relevante este un proces prin intermediul caruia se poate stabili importanta relativa a structurilor si instalatiilor pentru functionarea facilitatii portuare. Acest proces de identificare si evaluare este important deoarece asigura o baza pentru concentrarea strategiilor pentru temperare asupra acelor active si structuri care sunt mai important de protejat impotriva unui incident de securitate. Acest proces trebuie sa aiba in vedere potentialul pericol al pierderii de vieti omenesti, semnificatia economica a portului, valoarea simbolica si existenta facilitatilor guvernamentale.

15.6 Identificarea si evaluarea activelor si a infrastructurii trebuie folosite pentru a scoate in evidenta importanta relativa de a fi protejate. Principala preocupare trebuie sa fie evitarea mortii sau ranirii. De asemenea, este important de analizat daca facilitatea portuara, structura sau facilitatea pot continua sa functioneze fara active si masura in care restabilire rapida a unei functionari normale este posibila.

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

- .1 zonele de acces, intrarile, abordarile si zonele de ancorare, manevra si acostare;
- .2 instalatiile de marfa, terminalele, zonele de depozitare si echipamentul de manipulare a marfii;
- .3 sistemele precum sistemele de distributie electrice, sistemele de radio si telecomunicatii si sistemele si retelele de computere;
- .4 sistemele de management al traficului navelor in port si mijloacele de asigurare a navigatiei;
- .5 facilitatile electrice, tubulatura de transfer al marfii si alimentarea cu apa;
- .6 poduri, cai ferate si drumuri;
- .7 navele de servicii portuare, inclusiv pilotine, remorchere, salandre, etc.
- .8 echipament si sisteme de securitate si supraveghere; si
- .9 apele din vecinatatea facilitatii portuare.

15.8 Identificarea clara a activelor si infrastructurii este esentiala pentru evaluarea cerintelor de securitate pentru facilitatile portuare, ierarhizarea masurilor de protectie si deciziilor care privesc alocarea de resurse pentru o mai buna protectie a facilitatilor portuare. Procesul poate implica consultanta cu autoritatile relevante legata de structuri din apropierea facilitatii portuare care ar putea cauza avarii in facilitate sau ar putea fi folosite in scopul cauzarii de avarii in facilitate sau al observarii ilegale a facilitatii sau pentru distragerea atentiei.

Identificarea posibilelor amenintari la adresa infrastructurii si activelor si probabilitatea producerii acestora, in vederea stabilirii si ierarhizarii masurilor de securitate in functie de prioritati

15.9 Posibilele actiuni ce pot ameninta securitatea activelor si infrastructurii si metodele prin care sunt realizate aceste actiuni, trebuie identificate pentru a se evalua vulnerabilitatea unui anumit activ sau localizarea unui incident de securitate si pentru a se stabili si ierarhiza cerintele, in functie de prioritati a cerintelor de securitate pentru a permite planificarea si alocarea resurselor. Identificarea si evaluarea fiecărei potentiale actiuni si metodele acesteia trebuie sa se bazeze pe diversi factori, inclusiv pe evaluarea amenintarilor facute de agentiile guvernamentale. In identificarea si evaluarea amenintarilor, cei ce desfasoara evaluarea nu trebuie sa se bazeze pe scenariile celor mai grave cazuri pentru a indruma planificarea si alocarea resurselor.

15.10 ESFP trebuie sa includa o evaluare intreprinsa cu consultarea organizatiilor de securitate nationale relevante pentru a stabili:

- .1 orice aspecte particulare ale facilitatii portuare, inclusiv traficul de nave ce utilizeaza facilitatea care este probabil sa fie tinta atacului;
 - .2 consecintele probabile referitoare la pierderea vietii, avarierea proprietatii, problemele economice, inclusiv dezbinarea sistemelor de transport si un atac asupra facilitatii portuare;
 - .3 capacitatea si intentia celor care ar putea pregati un astfel de atac; si
 - .4 tipul sau tipurile posibile de atac,
- producand o evaluare generala a gradului de risc pentru care trebuie elaborate masuri de securitate.

15.11 ESFP trebuie sa analizeze toate amenintarile posibile, care pot include urmatoarele tipuri de incidente de securitate:

- .1 avarierea sau distrugerea facilitatii portuare sau navei, de ex. prin dispozitive explozive, incendiere, sabotaj sau vandalism;
- .2 deturnarea sau sechestrarea navei sau a persoanelor de la bord;
- .3 sustragerea marfii, a echipamentului sau sistemelor esentiale de la nava sau a proviziilor
- .4 accesul neautorizat, inclusiv prezenta transfugilor;
- .5 traficul de arme sau echipamente, inclusiv arme de distrugere in masa;
- .6 utilizarea navei pentru transportul celor ce intentioneaza sa cauzeze un incident de securitate si echipamentul lor;
- .7 utilizarea navei ca arma sau ca mijloc de a cauza avarierea sau distrugerea;
- .8 blocajul intrarilor in port, a ecluzelor, a abordarilor, etc; si
- .9 atac nuclear, biologic si chimic.

15.12 Procesul trebuie sa implice consultarea cu autoritatile relevante in legatura cu structurile din vecinatatea facilitatii portuare care pot cauza avarierea in facilitate sau pot fi folosite in scopul cauzarii avarierii facilitatii sau pentru observarea ilegala a facilitatii sau pentru distragerea atentiei.

Identificarea, selectarea si ierarhizarea in functie de prioritati a contramasurilor si a schimbarilor procedurale si nivelul lor de eficacitate in reducerea vulnerabilitatii

15.13 Identificarea si ierarhizarea in functie de prioritati a contramasurilor este menita sa dea certitudinea ca sunt utilizate cele mai eficiente masuri de securitate pentru reducerea vulnerabilitatii unei facilitati portuare sau interfata nava/port in cazul posibilelor amenintari.

15.14 Masurile de securitate trebuie selectate pe baza unor factori deoarece ei reduc probabilitatea unui atac si masurile trebuie evaluate folosind informatii care includ:

- .1 inspectiile, cercetarile si auditurile privind securitatea;
- .2 consultarea cu proprietarii si operatorii de facilitati portuare si proprietarii/operatorii structurilor adiacente daca este cazul;
- .3 informatii despre istoria incidentelor de securitate; si
- .4 operatiuni din cadrul facilitatilor portuare.

Identificarea punctelor slabe

15.15 Identificarea punctelor slabe in structurile fizice, sistemele de protectie a personalului, procese sau alte domenii care ar putea conduce la incidente de securitate poate fi utilizata pentru stabilirea optiunilor de eliminare sau ameliorare a acestor puncte slabe. Spre exemplu, o analiza ar putea scoate la iveala punctele slabe din sistemul de securitate al unei facilitati portuare sau lipsa protectiei in cazul unor infrastructuri cheie cum ar fi alimentarea cu apa, poduri,etc. care pot fi rezolvate prin intermediul masurilor fizice precum barierele permanente, alarmele, echipamentul de supraveghere, etc.

15.16 Identificarea punctelor slabe trebuie sa includa analiza:

- .1 accesului dinspre apa si dinspre tarm la facilitatea portuara si navele ce ancoreaza la facilitatea portuara;
- .2 integritatii structurale a molurilor, facilitatilor si a structurilor asociate;
- .3 masurilor si procedurilor de securitate existente, inclusiv sistemele de identificare;
- .4 masurilor si procedurilor de securitate existente legate de serviciile si utilitatile portuare;
- .5 masurilor de protejare a echipamentului radio si de telecomunicatii, serviciilor si utilitatilor portuare, inclusiv sistemele si retelele de computere;
- .6 zonelor invecinate care pot fi exploatate in timpul sau pentru un atac;
- .7 acordurilor existente cu companii private de securitate ce furnizeaza servicii de securitate de pe apa sau de pe tarm;
- .8 oricaror politici conflictuale intre masurile si procedurile de siguranta si securitate;
- .9 oricaror insarcinari conflictuale privind securitatea si facilitatea portuara;
- .10 oricaror presiuni si constrangeri a personalului;
- .11 oricaror deficiente identificate in timpul antrenamentelor; si
- .12 oricaror deficiente identificate in timpul operarii zilnice, in urma incidentelor sau alertelor, raportarea preocuparilor privind securitatea, exercitiul masurilor de control, auditurilor, etc.

16. PLANUL DE SECURITATE A INSTALATIEI PORTUARE

Generalitati

16.1 Pregatirea planului de securitate a facilitatilor portuare (PSFP) reprezinta responsabilitatea ofiterului insarcinat cu securitatea facilitatilor portuare (OSFP). In timp ce OSFP nu trebuie in mod necesar sa execute personal toate indatoririle asociate cu postul, responsabilitatea ultima pentru asigurarea ca ele sunt desfasurate corespunzator revine fiecarui OSFP.

16.2 Continutul fiecarui PSFP trebuie sa varieze in functie de circumstantele specifice ale facilitatii portuare sau ale facilitatilor pe care le acopera. Evaluarea securitatii facilitatii portuare (ESFP) va identifica aspectele particulare ale facilitatii portuare, si riscurile potientiale de securitate, care au dus la nevoia numirii unui OSFP si a pregatirii unui PSFP. Pregatirea unui PSFP va necesita ca aceste aspecte, si alte analize locale sau nationale privind securitatea sa fie abordate in PSFP, iar masurile de securitate adecvate sa fie stabilite pentru a minimaliza probabilitatea unui atentat la securitate si consecintele riscurilor potientiale. Guvernele contractante pot pregati consultanta referitoare la elaborarea si continutului PSFP.

16.3 Toate PSFP-urile trebuie:

- .1 sa specifice organizatia de securitate a facilitatii portuare;
- .2 legaturile organizatiei cu alte autoritati relevante si sistemele necesare de comunicatii pentru a permite operarea continua eficienta a organizatiei si legaturile ei cu altii, inclusiv cu navele din port;
- .3 sa specifice ale masurile de baza de securitate de gradul 1, atat operationale cat si fizice, care vor fi aplicate;
- .4 sa specifice masurile suplimentare de securitate care vor permite facilitatii portuare sa avanseze fara intarziere la gradul 2 de securitate, si, atunci cand este necesar, la gradul 3 de securitate;
- .5 sa furnizeze revizuire regulata sau audit al PSFP si amendarea sa ca raspuns la experienta sau la circumstantele schimbatoare; si
- .6 procedurile de raportare catre punctele de contact corespunzatoare ale Guvernelor Contractante.

16.4 Pregatirea unui PFPS eficient se va baza pe o evaluare amanuntita a tuturor problemelor legate de securitatea facilitatilor portuare inclusiv, in mod special, pe o apreciere minutioasa a caracteristicilor fizice si operationale ale fiecarei facilitati portuare.

16.5 Toate PSFP vor fi aprobate de catre Guvernul contractant in a carui zona sau jurisdictie se afla facilitatea portuara. Guvernele contractante vor dezvolta proceduri de evaluare a eficientei continue a fiecarui PSFP si pot cere amendarea PSFP inaintea aprobarii sale initiale sau ulterior aprobarii acestuia. PSFP va cuprinde prevederi pentru pastrarea registrelor privind incidentele si amenintarilor de securitate, revizuirilor, auditurilor, instruirii, exercitiilor si antrenamente ca o dovada a conformitatii cu aceste cerinte.

16.6 Masurile de securitate incluse in PSFP vor fi aplicate intr-o perioada rezonabila de la aprobarea PSFP, iar PSFP va indica momentul in care fiecare dintre aceste masuri va fi aplicata. Daca exista posibilitatea unei intarzieri in prevederea masurilor, aceasta va fi discutata cu Guvernul contractant responsabil cu aprobarea PSFP si vor fi luate masuri provizorii alternative satisfacatoare care sa asigure un grad de securitate echivalent si care sa acopere perioada de interimat.

16.7 Utilizarea armelor de foc la bord sau langa nave si in facilitatile portuare poate prezenta riscuri deosebite si semnificative aduse sigurantei, in special in legatura cu anumite substante periculoase si trebuie analizate foarte atent. In cazul in care un Guvern Contractant decide ca este necesar sa foloseasca personal inarmat in aceste zone, Guvernul Contractant trebuie sa se asigure ca acest personal este complet autorizat si instruit in utilizarea armelor si ca este constient de riscurile specifice aduse sigurantei in acele zone. Daca un Guvern Contractant autorizeaza utilizarea armelor de foc, trebuie sa emita linii directoare specifice privind siguranta cu privire la utilizarea acestora. PSFP trebuie sa contina un ghid specific in aceasta chestiune, in special cu privire la aplicarea sa la nave ce transporta marfuri sau substante periculoase.

Organizarea si indeplinirea indatoririlor de securitate pentru facilitatile portuare

16.8 In plus fata de ghidul dat in sectiunea 16.3, PSFP trebuie sa stabileasca urmatoarele in legatura cu toate gradele de securitate:

- .1 rolul si structura organizatiei de securitate a facilitatii portuare;
- .2 cerintele privind indatoririle, responsabilitatile si instruirea intregului personal al facilitatilor portuare ce are responsabilitati de securitate si masurile de performanta necesare care sa permita evaluarea eficacitatii lor individuale;
- .3 legaturile organizatiei de securitate a facilitatii portuare cu alte autoritati nationale sau locale cu responsabilitati de securitate;
- .4 sistemele de comunicare prevazute sa permita comunicarea eficienta si continua intre personalul de securitate al facilitatilor portuare, navelor din port si, atunci cand este adecvat, cu autoritatile nationale sau locale ce au responsabilitati de securitate
- .5 procedurile sau precautiunile necesare care sa permita mentinerea continuitatii comunicarii in orice moment;
- .6 procedurile si practicile pentru protectia informatiei legate de securitate, pastrata pe suport de hartie sau in format electronic;
- .7 procedurile pentru a evalua eficienta continua a masurilor, procedurilor si echipamentului de securitate, inclusiv identificarea si reactia la avarierea sau proasta functionare a echipamentului;
- .8 procedurile pentru a permite prezentarea si evaluarea rapoartelor legate de posibilele atentate la securitate sau de preocuparile privind securitatea.
- .9 procedurile legate de manipularea marfii;
- .10 procedurile ce acopera furnizarea proviziilor;
- .11 procedurile de intretinere si actualizare a inregistrarilor marfurilor si substantelor periculoase si a localizarii lor in facilitatea portuara.

- .12 mijloacele de alertare si obtinere de servicii din partea patrulilor de la tarm si a echipelor de specialisti in cautare, inclusiv cautarea de bombe si cautari subactvate;
- .13 procedurile pentru asistarea ofiterilor insarcinati cu securitatea navei in confirmarea identitatii celor ce cerceteaza la bordul navei atunci cand li se cere; si
- .14 procedurile pentru facilitarea permisiei la tarm a personalului navei sau a schimburilor de echipaj, precum si accesul inspectorilor la nava, inclusiv reprezentanti ai organizatiilor de munca si bunastare a navigatorilor.

16.9 Finalul acestei sectiuni priveste in mod particular masurile de securitate ce pot fi luate la fiecare grad de securitate ce acopera:

- .1 accesul la facilitatile portuare;
- .2 zonele restrictionate din cadrul facilitatilor portuare;
- .3 manipularea marfii;
- .4 livrarea proviziilor;
- .5 manipularea bagajului neinsotit; si
- .6 monitorizarea securitatii facilitatilor portuare.

Accesul la facilitatile portuare

16.10 PSFP trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce acopera toata modalitatile de acces la facilitatile portuare identificate in ESFP.

16.11 Pentru fiecare dintre cele de mai sus PSFP va identifica locatiile adecvate unde vor fi aplicate restrictionari sau interdictii pentru fiecare grad de securitate. In cazul fiecarui grad de securitate, PSFP va specifica tipul de restrictie sau interdictie ce va fi aplicat si mijloacele de punere in aplicare a acestora.

16.12 Fiecare PSFP trebuie sa stabileasca pentru fiecare grad de securitate mijloacele de identificare necesare pentru a permite accesul la facilitatile portuare si pentru persoane de a ramanere in cadrul lor fara ca prezenta sa le fie contestata; aceasta poate implica elaborarea unui sistem adecvat de identificare, care sa permita identificari permanente si temporare, respectiv pentru personalul facilitatii portuare si pentru inspectori. Orice sistem de identificare a facilitatii portuare trebuie, atunci cand este posibil de executat, sa fie coordonat cu cel ce se aplica navelor care utilizeaza in mod regulat facilitatea portuara. Pasagerii trebuie sa poata sa-si dovedeasca identitatea cu permise de bord, bilete, etc. dar nu trebuie sa li se permita accesul in zonele restrictionate daca nu sunt supravegheati. PSFP trebuie sa stabileasca prevederi pentru a se asigura ca sistemele de identificare sunt actualizate in mod regulat, iar abuzul de proceduri trebuie sa fie supus actiunii disciplinare.

16.13 Celor ce nu vor sau nu pot sa-si dovedeasca identitatea si/sau sa confirme scopul vizitei lor cand li se cere, trebuie sa li se refuze accesul la facilitatea portuara, iar incercarea lor de a obtine accesul trebuie raportata OSFP si autoritatilor nationale sau locale cu responsabilitati de securitate.

16.14. PSFP trebuie sa identifice locatiile unde persoanele, bunurile personale si vehiculele trebuie supuse verificarii. Astfel de locatii trebuie acoperite pentru a facilita operarea continua, indiferent de conditiile meteorologice, in acord cu frecventa stabilita in PSFP. Deodata ce au fost supuse perchezitiei, persoanele, bunurile personale si vehiculele trebuie sa se indrepte direct catre zonele restrictionate de asteptare, imbarcare sau de incarcare a masinilor.

16.15 PSFP trebuie sa stabileasca locatii separate pentru persoanele verificate si cele neverificate si a bunurilor lor personale, si daca este posibil, si zone separate pentru imbarcarea/debarcarea pasagerilor, a personalului navei si a bunurilor lor personale pentru a se asigura ca persoanele neverificate nu pot intra in contact cu persoanele verificate.

16.16 PSFP trebuie sa stabileasca frecventa aplicarii oricaror controale privind accesul in mod special daca acestea se aplica aleatoriu sau ocazional.

Gradul 1 de securitate

16.17 Pentru gradul 1 de securitate PSFP trebuie sa stabileasca puncte de control unde pot fi aplicate urmatoarele masuri de securitate:

- .1 zonele restrictionate care trebuie ingradite sau unde trebuie aplicate bariere la un standard care trebuie aprobat de Guvernul Contractant.
- .2 verificarea identitatii tuturor persoanelor care incearca sa intre in facilitatea portuara in legatura cu o nava, inclusiv pasagerii, personalul ce deserveste nava, si inspectorii si confirmarea motivelor lor prin verificarea, de exemplu, a instructiunilor de imbarcare, a biletelor de pasageri, a permiselor de imbarcare, a ordinilor de lucru, etc.
- .3 verificarea vehiculelor folosite de cei ce incearca sa intre in facilitatea portuara in legatura cu o nava;
- .4 verificarea identitatii personalului facilitatii portuare si a celor angajati in cadrul facilitatii portuare si a vehiculelor lor;

- .5 restrictionarea accesului pentru a-i exclude pe cei ce nu sunt angajati de catre facilitatea portuara sau care nu lucreaza in cadrul ei, daca nu pot sa-si dovedeasca identitatea.
- .6 efectuarea de perchezitii ale persoanelor, ale bunurilor personale, ale vehiculelor si a continutului lor; si
- .7 identificarea oricaror puncte de acces care nu sunt utilizate in mod regulat ce vor fi permanent inchise sau blocate.

16.18 La gradul 1 de securitate , toti cei care cauta sa intre in facilitatea portuara trebuie supusi perchezitiei. Frecventa unor astfel de perchezitii, inclusiv perchezitiile la intamplare, trebuie specificate in PSFP –ul aprobat, si trebuie aprobat in special de catre Guvernul contractant. Daca nu exista motive clare de securitate pentru a proceda astfel, membrilor personalului navei nu trebuie sa li se ceara sa-si perchezitioneze colegii sau bunurile personale. Orice astfel de perchezitie va fi efectuata intr-o maniera care ia in considerare in totalitate drepturile omului ale individului si pastreaza demnitatea umana fundamentala.

Gradul 2 de securitate

La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masuri de securitate suplimentare ce urmeaza sa fie aplicate, care pot include:

- .1 desemnarea de personal aditional care sa asigura paza punctelor de acces si a barierelor perimetrelor de patrulare;
- .2 limitarea numarului punctelor de acces catre facilitatile portuare, le vor identifica acele care trebuie inchise si mijloacele adecvate de securitate acestora;
- .3 prevederea de mijloace care sa impiedice trecerea prin punctele de acces ramase, spre exemplu bariere de securitate;
- .4 cresterea frecventei perchezitiilor persoanelor, bunurilor personale si vehiculelor;
- .5 refuzul accesului vizitatorilor care nu pot furniza o justificare plauzibila pentru cererea de acces la facilitatile portuare.
- .6 utilizarea navelor de patrulare pentru a spori securitatea tarmului.

Gradul 3 de securitate

16.20 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuara trebuie sa respecte instructiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau amenintarea in legatura cu acesta. PSFP trebuie sa detalieze masurile de securitate care pot fi luate de catre facilitatea portuara, in stransa cooperare cu cei responsabili si cu navele din facilitatea portuara, care pot include:

- .1 suspendarea accesului in totalitate, sau in parte, la facilitatea portuara;
- .2 acordarea accesului numai celor responsabili cu incidentul de securitate sau cu amenintarea in legatura cu acesta;
- .3 suspendarea deplasarii pietonilor si a vehiculelor in facilitatea portuara, in totalitate sau partial;
- .4 intensificarea patrulelor de securitate in facilitatea portuara daca este cazul;
- .5 suspendarea operatiunilor portuare in facilitatea portuara, in totalitate sau partial;
- .6 directionarea miscarilor navei in legatura in facilitatea portuara, in totalitate sau partial; si
- .7 evacuarea facilitatii portuare in totalitate sau partial.

Zonele restrictionate in cadrul facilitatii portuare

16.21 PSFP trebuie sa identifice zonele restrictionate ce vor fi stabilite in cadrul facilitatilor portuare, va specifica marimea lor, timpii de aplicare, masurile de securitate ce vor fi luate pentru controlul accesului catre acestea si acele masuri ce vor fi luate pentru controlul activitatilor din cadrul acestora. Acesta va include, in circumstantele corespunzatoare, masuri pentru a se asigura ca zonele restrictionate temporar sunt securizate atat inainte cat si dupa ce zona a fost stabilita. Scopul zonelor restrictionate este acela de a:

- .1 proteja pasagerii, echipajul si personalul ce deserveste facilitatile portuare si vizitatorii, inclusiv aceia care se afla in vizita in legatura cu o nava;
- .2 proteja facilitatea portuara;
- .3 proteja navele care utilizeaza si deservesc facilitatea portuara;
- .4 proteja locurile cu probleme de securitate si zonele din cadrul facilitatii portuare;
- .5 proteja echipamentul si sistemele de securitate si supraveghere; si
- .6 proteja marfa si proviziile impotriva sustragerii.

16.22 PSFP trebuie sa asigure ca toate zonele restrictionate au masuri de securitate clar stabilite pentru a controla:

- .1 accesul persoanelor;
- .2 intrarea, parcare, incarcarea si descarcarea vehiculelor;
- .3 manevrarea si depozitarea marfurilor si proviziilor navei; si
- .4 bunurile si bagajele personale nesupravegheate .

16.23 PSFP va prevedea ca toate zonele restrictionate vor fi clar marcate indicandu-se astfel faptul ca accesul la aceste zone este restrictionat sau ca prezenta neautorizata in cadrul zonei constituie un atentat la securitate.

16.24 Atunci cand sunt instalate dispozitive de detectare automata a intruziunii, acestea vor alerta un centru de control care poate raspunde prin declansarea unei alarme.

- 16.25 Zonele restrictionate pot include:
- .1 zonele de uscat si de apa imediat adiacente navei;
 - .2 zonele de imbarcare si debarcare, zonele unde se afla pasagerii sau echipajul, inclusiv punctele de perchezitie;
 - .3 zonele in care se desfasoara incarcarea, descarcarea sau depozitarea marfurilor si proviziilor navei;
 - .4 locurile unde este pastrata informatia privind securitatea, inclusiv documentele marfii;
 - .5 zonele unde sunt pastrate marfuri si substante periculoase;
 - .6 camerele de control a sistemului de management al traficului, mijloacele de navigatie si cladirile de control in port, inclusiv camerele de control de securitate si supraveghere;
 - .7 zonele unde este depozitat sau localizat echipamentul de securitate si supraveghere;
 - .8 facilitati esentiale electrice, de radio si telecomunicatii pe apa si alte utilitati;
 - .9 alte locatii in facilitatea portuara unde trebuie restrictionat accesul navelor, vehiculelor si persoanelor;

16.26 Masurile de securitate pot fi extinse, cu acordul autoritatilor relevante, la restrictionari ale accesului neautorizat la structuri de unde facilitatea portuara poate fi observata.

Gradul 1 de securitate

16.27 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masuri de securitate ce urmeaza sa fie aplicate zonelor restrictionate, care pot include:

- .1 asigurarea barierelor permanente sau temporare pentru imprejmuirea zonei restrictionate al carui standard trebuie acceptat de Guvernul Contractant;
- .2 asigurarea punctelor de control unde accesul poate fi controlat de catre personalul de securitate atunci cand acestea sunt operationale si care pot fi efectiv blocate sau barate atunci cand nu se afla in uz.
- .3 furnizarea de legitimatii care trebuie aratate pentru a servi la identificarea persoanelor indreptatite sa se afle in zonele restrictionate;
- .4 marcarea clara a vehiculelor carora li se permite accesul in zonele restrictionate;
- .5 asigurarea patrulelor si pazii ;
- .6 furnizarea de dispozitive automate de detectare a intruziunii sau de echipamente sau sisteme de supraveghere pentru a detecta accesul neautorizat in sau miscarea in cadrul zonelor restrictionate; si
- .7 controlul miscarii navelor in apropierea navelor ce utilizeaza facilitatea portuara.

Gradul 2 de securitate

16.28 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca sporirea frecventei si intensitatii monitorizarii si controlul accesului catre zonele restrictionate. PSFP trebuie sa stabileasca masurile de securitate suplimentare care pot include:

- .1 sporirea eficientei barierelor sau ingradirilor care delimiteaza zonele restrictionate, inclusiv utilizarea patrulelor sau a sistemelor automate de detectare a intruziunii;
- .2 reducerea numarului punctelor de acces la zonele restrictionate si sporirea controlului aplicat celorlalte cai de acces;
- .3 restrictionari ale parcarii de langa navele aflate in dana;
- .4 accesul restrictionat suplimentar la zonele restrictionate si miscarile si depozitarea in cadrul lor.
- .5 utilizarea continua a echipamentului de supraveghere si inregistrate monitorizat.
- .6 sporirea numarului si frecventei patrulelor inclusiv a patrulelor de la tarm intreprinse la limita zonelor restrictionate si in cadrul acestor zone;
- .7 stabilirea si restrictionarea accesului la zonele adiacente zonelor restrictionate; si
- .8 impunerea restrictiei de acces a ambarcatiunilor neautorizate in apele adiacente navelor ce utilizeaza facilitati portuare.

Gradul 3 de securitate

16.29 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuara trebuie sa respecte instructiunile emise de cei ce combat incidentul de securitate sau cu amenintarea in legatura cu acesta. PSFP trebuie sa detalieze masurile de securitate ce pot fi luate de facilitatea portuara, in stransa cooperare cu cei responsabili si cu navele aflate in facilitatea portuara, care pot include:

- .1 stabilirea de zone restrictionate suplimentare in cadrul facilitatii portuare in vecinatatea incidentului de securitate, sau a locului considerat ca reprezentand o amenintare la securitate, la care accesul este refuzat; si
- .2 pregatirea inspectarii zonelor restrictionate ca parte a inspectarii facilitatii portuare in totalitate sau partial.

Manipularea marfii

16.30 Masurile de securitate privitoare la manipularea marfii trebuie:

- .1 prevenirea sustragerii, si
- .2 prevenirea acceptarii si depozitarii in interiorul facilitatilor portuare a marfurilor care nu se vor transporta.

16.31 Masurile de securitate trebuie sa includa proceduri de control al inventarului la punctele de acces la facilitatile portuare. Odata ajunse in interiorul facilitatilor portuare marfurile trebuie sa aiba capacitatea de a fi identificate ca fiind verificate si

acceptate pentru incarcarea pe nava sau pentru depozitarea temporara in zona restrictionata in timp ce asteapta incarcarea. Poate fi oportuna restrictionarea intrarii marfii in facilitatea portuara care nu are o data confirmata de incarcare.

Gradul 1 de securitate

16.32 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza sa fie aplicate in timpul manipularii marfii, care pot include:

- .1 verificarea de rutina a marfii, unitatile de transport a marfii si zonele de stocare a marfii in cadrul facilitatii portuare inainte si in timpul operatiunilor de manipulare a marfii;
- .2 verificari pentru a se asigura ca marfa care intra in cadrul facilitatii portuare este aceeaasi ca in nota de livrare sau documentatia echivalenta marfii;
- .3 inspectiile vehiculelor; si
- .4 verificarea sigiliilor si a altor metode folosite pentru a preveni sustragerea la intrarea in facilitatea portuara si la depozitarea in facilitatea portuara.

16.33 Verificarea marfii se poate realiza prin urmatoarele mijloace:

- .1 examinare vizuala si fizica; si
- .2 utilizarea echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau cainilor.

16.34 Daca exista deplasari regulate sau repetate ale marfii, Ofiterul insarcinat cu securitatea companiei (OSC) sau Ofiterul insarcinat cu securitatea navei (OSN), pot, in consultare cu facilitatea portuara, sa cada de acord asupra unor masuri cu incarcatorii si alti responsabili cu o astfel de marfa, acoperind verificarea off-site, sigilarea, programarea, documentatia aferenta, etc. Astfel de masuri trebuie comunicate si agreeate de OSFP implicat.

Gradul 2 de securitate

16.35 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masuri suplimentare de securitate ce urmeaza sa fie aplicate in timpul manipularii marfii pentru a spori controlul, care pot include:

- .1 verificarea detaliata a marfii, a unitatilor de transport a marfii si zonele de depozitare a marfii in cadrul facilitatii portuare;
- .2 verificari intensificate, daca este cazul, pentru a se asigura ca numai marfa insotita de documente intra in facilitatea portuara, este depozitata temporar si apoi incarcata pe nava;
- .3 inspectii intensificate ale vehiculelor; si
- .4 frecventa crescuta si detaliata in verificarea sigiliilor si a altor metode folosite pentru a preveni sustragerea.

16.36 Verificarea detaliata a marfii poate fi realizata prin unele sau toate mijloacele urmatoare:

- .1 cresterea frecventei si verificarea detaliata a marfii, a unitatilor de transport a marfii si a zonelor de depozitare a marfii in cadrul facilitatii portuare (examinare vizuala si fizica)
- .2 sporirea frecventei utilizarii echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau cainilor; si
- .3 coordonarea masurilor sporite de securitate cu incarcatorul sau alta parte responsabila in plus fata de acordul si procedurile stabilite.

Gradul 3 de securitate

16.37 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuara trebuie sa respecte instructiunile emise de cei care combat incidentul de securitate sau amenintarea in legatura cu acesta. PSFP trebuie sa detalieze masurile de securitate ce pot fi luate de facilitatea portuara, in stransa cooperare cu cei responsabili si cu navele aflate in facilitatea portuara, care pot include:

- .1 restrictionarea sau suspendarea miscarilor sau operatiunilor marfii, in facilitatea portuara sau pe anumite nave, in totalitate sau partial; si
- .2 verificarea inventarului marfurilor si a substantelor periculoase din facilitatea portuara si localizarea lor.

Livrarea proviziilor la nava

16.38 Masurile de securitate privitoare la livrarea proviziilor la nava trebuie:

- .1 sa asigure verificarea proviziilor la nava si integritatea pachetelor;
- .2 sa impiedice ca bunurile navei sa fie acceptate fara inspectie;
- .3 sa impiedice sustragerea;
- .4 sa impiedice ca proviziile navei sa fie acceptate daca nu au fost comandate;
- .5 sa asigure inspectarea vehiculelor de livrare; si
- .6 sa asigure escortarea vehiculelor de livrare in cadrul facilitatii portuare.

16.39 Pentru navele care folosesc regulat facilitatea portuara, poate fi oportun sa se stabileasca proceduri ce implica nava, furnizorii si facilitatea portuara acoperind notificarea si sincronizarea livrarilor si a documentelor. Intotdeauna trebuie sa existe un mod de confirmare ca proviziile prezentate pentru livrare sunt insotite de dovezi ca au fost ordonate de nava.

Gradul 1 de securitate

16.40 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza sa fie aplicate controlului livrării proviziilor la nava, care pot include:

- .1 verificarea proviziilor la nava;
- .2 notificarea in avans in privinta compozitiei incarcaturii, detalii privind soferul si inregistrarea vehiculului;
- .3 verificarea vehiculului de livrare.

16.41 Verificarea proviziilor navei se poate realiza prin unele din sau toate mijloacele urmatoare:

- .1 examinare vizuala si fizica; si
- .2 utilizarea echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau cainilor.

Gradul 2 de securitate

16.42 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masurile suplimentare de securitate ce urmeaza sa fie aplicate pentru a spori controlul livrării proviziilor la nava, care pot include:

- .1 verificarea detaliata a proviziilor navei;
- .2 inspectii detaliatale ale vehiculelor de livrare;
- .3 coordonarea cu echipajul navei pentru a verifica ordinul impotriva notei de livrare inainte de intrarea in facilitatea portuara; si
- .4 escortarea vehiculului de livrare in cadrul facilitatii portuare.

16.43 Verificarea detaliata a proviziilor navei se poate realiza prin unele din sau toate mijloacele urmatoare:

- .1 cresterea frecventei si detalierea inspectiilor vehiculelor de livrare;
- .2 utilizarea sporita a echipamentului de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau cainilor; and
- .3 restrictionarea sau interzicerea intrării proviziilor care nu vor iesi din facilitatea portuara intr-o perioada specificata.

Gradul 3 de securitate

16.44 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuara trebuie sa respecte instructiunilor emise de cei care combat incidentul de securitate sau amenintarea in legatura cu acesta. PSFP trebuie sa detalieze masurile de securitate care pot fi luate de facilitatea portuara, in stransa cooperare cu cei responsabili si navele aflate in facilitatile portuare care pot include pregatirea pentru restrictionare sau suspendare a livrării proviziilor in facilitatea portuara in totalitate sau partial.

Manipularea bagajului neinsotit

16.45 PSFP trebuie sa stabileasca masurile de securitate ce urmeaza sa fie aplicate pentru a se asigura ca bagajul neinsotit (adica, orice bagaj, inclusiv bunurile personale, care nu sunt la pasager sau la un membru al echipajului la punctul de inspectare sau perchezitie) este identificat si supus scanarii adecvate, inclusiv perchezitia, inainte de a i se permite accesul in facilitatea portuara, si, in functie de masurile de depozitare, inainte de a fi transferat intre facilitatea portuara si nava. Nu se prevede ca astfel de bagaj sa fie supus scanarii atat de facilitatea portuara, cat si de nava, si in cazul in care ambele sunt corespunzator echipate, responsabilitatea inspectiei cu raze X va reveni facilitatii portuare. Stransa cooperare cu nava este esentiala, si trebuie luate masuri pentru a se asigura ca bagajul neinsotit este manipulat in siguranta dupa scanare.

Gradul 1 de securitate

16.46 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masuri de securitate ce urmeaza sa fie aplicate la manipularea bagajului neinsotit pentru a se asigura ca bagajul neinsotit este scanat sau perchezitionat pana la 100% sau inclusiv, ceea ce poate include inspectarea cu raze X.

Gradul 2 de securitate

16.47 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masuri de securitate suplimentare ce urmeaza sa fie aplicate la manipularea bagajului neinsotit care poate include scanarea 100% cu raze X a tuturor bagajelor neinsotite.

Gradul 3 de securitate

16.48 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuara trebuie sa respecte instructiunilor emise de cei care combat incidentul de securitate sau amenintarea in legatura cu acesta. PSFP trebuie sa detalieze masurile de securitate care pot fi luate de facilitatea portuara, in stransa cooperare cu cei responsabili si navele aflate in facilitatile portuare care pot include:

- .1 supunerea unui astfel de bagaj unei scanari mai atente, de exemplu celei cu raze X din cel putin doua unghiuri diferite;

- .2 pregatiri pentru restrictionarea sau suspendarea manipularii bagajului neinsotit; si
- .3 refuzul de a accepta bagaj neinsotit in facilitatea portuara.

Monitorizarea securitatii facilitatii portuare

16.49 Organizatia insarcinata cu securitatea facilitatii portuare trebuie sa aiba capacitatea de a monitoriza facilitatile portuare si imprejurimile, pe apa si pe uscat, in orice moment, inclusiv noaptea si in perioadele cu vizibilitate redusa, zonele restrictionate din cadrul facilitatii portuare, navele aflate in facilitatea portuara si zonele din jurul navelor. O astfel de monitorizare pot include utilizarea:

- .1 iluminarii;
- .2 paza, inclusiv paza pedestra, patrulile motorizate pe uscat si apa,
- .3 dispozitive automate de detectare a intruziunilor si echipament de supraveghere.

16.50 Atunci cand sunt utilizate, dispozitivele automate de detectare a intruziunilor trebuie sa activeze o alarma sonora si/sau vizibila dintr-un loc permanent monitorizat si deservit.

16.51 PSFP trebuie sa stabileasca procedurile si echipamentul necesar la fiecare grad de securitate si masurile care sa se asigure ca echipamentul de monitorizare este capabil sa functioneze continuu, luand in considerare si posibilele efecte ale conditiilor meteo sau ale intreruperilor alimentarii cu energie electrica.

Gradul 1 de securitate

16.52 La gradul 1 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masuri de securitate ce urmeaza sa fie aplicate, care pot fi o combinatie intre iluminat, paza si echipament de supraveghere pentru a permite personalului responsabil cu securitatea facilitatii portuare sa:

- .1 observe intreaga suprafata a facilitatii portuare, inclusiv accesul de la tarm;
- .2 observe punctele de acces, barierele si zonele restrictionate, si
- .3 permita personalului responsabil cu securitatea facilitatii portuare sa monitorizeze zonele si deplasările adiacente navelor ce utilizeaza facilitatea portuara, inclusiv iluminarea mai puternica asigurata de nava insasi.

Gradul 2 de securitate

16.53 La gradul 2 de securitate, PSFP trebuie sa stabileasca masuri suplimentare de securitate ce urmeaza sa fie aplicate pentru a spori capacitatea de monitorizare si supraveghere, care poate include:

- .1 marirea intensitatii si a zonei de acoperire a iluminarii si a echipamentului de supraveghere, inclusiv prin asigurarea de iluminare suplimentara si supraveghere;
- .2 sporirea frecventei patrulelor pedestre si motorizarea pe apa; si
- .3 desemnarea de personal de securitate suplimentar pentru monitorizare si patrulare.

Gradul 3 de securitate

16.54 La gradul 3 de securitate, facilitatea portuara trebuie sa respecte instructiunilor emise de cei care combat incidentul de securitate sau amenintarea in legatura cu acesta. PSFP trebuie sa detalieze masurile de securitate care pot fi luate de facilitatea portuara, in stransa cooperare cu cei responsabili si cu navele aflate in facilitatile portuare care pot include:

- .1 pornirea intregului sistem de iluminare sau iluminarea vecinatatii facilitatii portuare;
- .2 pornirea intregului sistem de supraveghere capabil sa inregistreze activitatile din cadrul sau din apropierea facilitatii portuare; si
- .3 maximizarea perioadei de timp in care un astfel de echipament de supraveghere poate inregistra.

Grade deosebite de securitate

16.55 PSFP trebuie sa stabileasca detalii ale procedurilor si masurilor de securitate pe care le poate adopta facilitatea portuara daca aceasta este la un grad mai scazut de securitate decat cel ce se aplica unei nave.

Activitati ce nu sunt acoperite de Cod

16.56 PSFP trebuie sa stabileasca detalii ale procedurilor si masurilor de securitate pe care facilitatea portuara trebuie sa le aplice atunci cand:

- .1 efectueaza interfata cu o nava care a fost intr-un port al unui Stat care nu este Guvern Contractant;
- .2 efectueaza interfata cu o nava la care acest Cod nu se aplica; si
- .3 efectueaza interfata cu platforme fixe sau plutitoare sau unitati de forare in larg instalate in pozitie.

Declaratiile de securitate

16.57 PSFP trebuie sa stabileasca procedurile ce trebuie urmate, cand la instructiunile Guvernului Contractant, OSFP cere o Declaratie de Securitate sau cand o DoS este ceruta de o nava.

Audit, revizuire si amendament

16.58 PSFP trebuie sa stabileasca modul cum OSFP intentioneaza sa auditeze eficienta continua a PSFP si procedura ce trebuie urmata pentru a revizui, actualiza sau amenda PSFP.

16.59 PSFP trebuie sa fie revizuit cand dispune OSFP. In plus, trebuie revizuit:

- .1 daca ESFP in legatura cu facilitatea portuara este schimbata;
- .2 daca un audit independent al PSFP sau testul Guvernului Contractant la care acesta supune organizatia insarcinata cu securitatea facilitatii portuare identifica esecuri in organizare sau pune sub semnul intrebării relevanta continua a elementului semnificativ al PSFP-ului aprobat;
- .3 urmarirea incidentelor de securitate sau amenintarile in legatura cu acesta implicand facilitatea portuara; si
- .4 urmarirea schimbarilor in ceea ce priveste proprietatea sau controlul operational al facilitatii portuare.

16.60 OSFP poate recomanda amendamente corespunzatoare la planul aprobat ca urmare a oricarei revizui a planului. Amendamentele la PSFP in legatura cu:

- .1 schimbarile propuse care pot schimba in mod fundamental abordarea adoptata pentru mentinerea securitatii facilitatii portuare; si
- .2 indepartarea, schimbarea sau inlocuirea barierelor permanente, a echipamentului si sistemelor de securitate si supraveghere, etc. considerate in trecut esentiale in mentinerea securitatii facilitatii portuare;

trebuie inaintate Guvernului Contractant care a aprobat de PSFP-ul original spre analiza si aprobare. O astfel de aprobare poate fi data de, sau in numele Guvernului Contractant, cu sau fara amendamentele la schimbarile propuse. La aprobarea PSFP, Guvernul Contractant trebuie sa indice ce schimbari procedurale sau fizice trebuie sa fie inaintate pentru aprobare.

Aprobarea planurilor de securitate a facilitatii portuare

16.61 PSFP-urile trebuie sa fie aprobate de Guvernul Contractant relevant care trebuie sa stabileasca proceduri corespunzatoare pentru:

- .1 inaintarea PSFP-urilor;
- .2 analiza PSFP-urilor;
- .3 aprobarii PSFP-urilor, cu sau fara amendamente;
- .4 analizarea amendamentelor inaintate dupa aprobare; si
- .5 proceduri pentru inspectarea sau auditarea relevantei continue a PSFP aprobat.

La toate stadiile, trebuie luate masuri pentru a se asigura ca, continutul PSFP ramane confidential.

Declaratia de conformitate a unei facilitati portuare

16.62 Guvernul Contractant in al carui teritoriu se afla facilitatea portuara poate emite o declaratie corespunzatoare de conformitate a unei facilitati portuare (DCFP) care sa indice:

- .1 facilitatea portuara;
- .2 ca facilitatea portuara respecta prevederile capitolului XI-2 si partea A a Codului;
- .3 perioada de valabilitate a DCFP care trebuie specificata de Guvernele Contractante, dar care nu trebuie sa depaseasca 5 ani; si
- .4 masurile ulterioare de verificare stabilite de Guvernul Contractant si o confirmare cand acestea sunt executate.

16.63 Declaratia de conformitate a facilitatii portuare trebuie sa fie in forma stabilita in apendicele la aceasta parte a Codului. Daca limba folosita nu este spaniola, franceza sau engleza, Guvernul Contractant, daca considera oportun, poate include si o traducere intr-una din aceste limbi.

17. OFITERUL INSARCINAT CU SECURITATEA FACILITATII PORTUARE

Generalitati

17.1 In cazurile exceptionale, in care ofiterul insarcinat cu securitatea navei are intrebari privind validitatea documentelor de identificare ai celor care incearca sa se imbarce in scopuri oficiale, ofiterul insarcinat cu facilitatea portuara trebuie sa asiste.

17.2 Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare nu trebuie sa fie responsabil pentru confirmarea de rutina a identitatii celor ce incearca sa se imbarce.

In plus, alte ghiduri relevante sunt oferite in sectiunile 15, 16 si 18.

18. INSTRUIREA, ANTRENAMENTELE SI EXERCITIILE PRIVIND SECURITATEA FACILITATII PORTUARE

Instruirea

18.1 Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare va avea cunostinte despre si vor fi instruiti in cateva sau in toate din urmatoarele, dupa caz:

- .1 administrarea securitatii;
- .2 conventiile, codurile si recomandarile internationale relevante;
- .3 legislatia si reglementarile relevante ale Guvernului;
- .4 responsabilitatile si functiile altor organizatii de securitate;
- .5 metodologia evaluarii securitatii facilitatii portuare;
- .6 metodele de cercetare si inspectare ale navei si facilitatii portuare;
- .7 operatiunile si conditiile navei si portului;
- .8 masurile de securitate a navei si a facilitatii portuare;
- .9 pregatirea de urgenta si raspunsul, precum si planul de contingenta;
- .10 tehnicile de instruire pentru antrenamentul si instruirea privind securitatea, inclusiv masurile si procedurile de securitate;
- .11 utilizarea informatiei sensibile legate de securitate si comunicatiile in legatura cu securitatea;
- .12 cunoasterea amenintarilor curente de securitate si a tipurilor acestora;
- .13 recunoasterea si detectarea armelor, a substantelor si dispozitivelor periculoase;
- .14 recunoasterea, pe o baza nediscriminatorie, a caracteristicilor si modelelor comportamentale ale persoanelor care pot ameninta securitatea;
- .15 tehnicile folosite pentru a zadarnici masurile de securitate;
- .16 echipamentul si sistemele de securitate, si limitarile lor operationale;
- .17 metodele de conducere a auditurilor, inspectiilor, controlului si monitorizarii;
- .18 metodele cercetarilor fizice si ale inspectiilor non-intrusive;
- .19 antrenamentele si exercitiile privind securitatea, inclusiv cele cu navele; si
- .20 evaluarea antrenamentelor si exercitiilor.

18.2 Personalul facilitatii portuare ce are indatoriri specifice legate de securitate va avea cunostinte despre si vor fi instruiti in cateva sau in toate din urmatoarele, dupa caz:

- .1 cunoasterea amenintarilor curente de securitate si a tipurilor acestora;
- .2 recunoasterea si detectarea armelor, a substantelor si dispozitivelor periculoase;
- .3 recunoasterea caracteristicilor si modelelor comportamentale ale persoanelor care pot ameninta securitatea;
- .4 tehnicile folosite pentru a zadarnici masurile de securitate;
- .5 managementul multimii si tehnicile de control;
- .6 comunicatiile legate de securitate;
- .7 operatiunile echipamentului si sistemelor de securitate;
- .8 testarea, calibrarea si intretinerea echipamentului si sistemelor de securitate;
- .9 tehnicile de inspectare, control si monitorizare; si
- .10 metodele de perchezitie fizica a persoanelor, a lucrurilor personale, a bagajelor, marfii si a proviziilor navei;

18.3 Toti ceilalti membri ai personalului facilitatii portuare trebuie sa cunoasca si sa fie familiarizati cu prevederile relevante ale PSFP, in cateva sau in toate din urmatoarele, dupa caz:

- .1 intelesul si cerintele importante ale diferitelor grade de securitate;
- .2 recunoasterea si detectarea armelor, a substantelor si dispozitivelor periculoase;
- .3 recunoasterea caracteristicilor si modelelor comportamentale ale persoanelor care pot ameninta securitatea; si
- .4 tehnicile folosite pentru a zadarnici masurile de securitate.

Antrenamentele si exercitiile

18.4 Obiectivul antrenamentelor si exercitiilor este sa se asigure ca personalul facilitatii portuare are competenta in toate sarcinile atribuite de securitate, la toate gradele de securitate, si sa identifice orice deficiente legate de securitate care trebuie abordate.

18.5 Pentru a asigura implementarea eficienta a prevederilor planului de securitate al facilitatii portuare, antrenamentele trebuie facute cel putin o data la trei luni, daca circumstantele specifice nu dicteaza altfel. Antrenamentele trebuie sa testeze elementele individuale ale planului, precum amenintarile legate de securitate enumerate in paragraful 15.11

18.6 Tipuri variate de exercitii care pot include participarea ofiterilor insarcinati cu securitatea facilitatii portuare, in cooperare cu autoritatile relevante ale Guvernelor Contractante, ofiterii insarcinati cu securitatea companiei, sau ofiterii insarcinati cu securitatea navei, daca sunt disponibili, trebuie desfasurate cel putin o data intr-un an calendaristic, cu o perioada nu mai mare de 18 luni intre exercitii. Cererile pentru participarea ofiterilor insarcinati cu securitatea companiei sau a ofiterilor insarcinati cu securitatea navei in exercitiile comune trebuie facute avand in vedere securitatea si implicatiile muncii pentru nava. Aceste exercitii trebuie sa testeze comunicatiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor si reactia. Aceste exercitii pot fi:

- .1 la scara completa sau *live*.
- .2 simulare la masa de lucru sau seminar; sau
- .3 combinate cu alte exercitii precum reactia in caz de avarie sau alte exercitii ale autoritatii Statului Port.

19. VERIFICAREA SI CERTIFICAREA NAVELOR

Nu exista ghid suplimentar.

ANEXA 2

REZOLUTIA 3 A CONFERINTEI (adoptata la 12 decembrie 2002)

ACTIVITATEA ULTERIOARA A ORGANIZATIEI MARITIME INTERNATIONALE IN LEGATURA CU SPORIREA SECURITATII MARITIME

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata (numita in continuare „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei si securitatii maritime,

RECUNOSCAND necesitatea continuarii activitatii in sfera sporirii securitatii maritime si pentru a asigura aplicarea si implementarea uniforma pe plan global a masurilor speciale de sporire a securitatii maritime adoptate de Conferinta,

1. INVITA Organizatia Maritima Internationala (numita in continuare „Organizatia”), tinand cont de prevederile capitolului XI-2 al Conventiei si Codul International privind Securitatea Facilitatilor Portuare si a Navelor (ISPS) (numit in continuare Codul ISPS) sa:

- (a) Elaboreze un ghid de pregatire cum ar fi cursuri model pentru ofiterii insarcinati cu securitatea navei, a companiei si a facilitatilor portuare si personalul navei, companiei sau portuar;
- (b) Revada rezolutia Adunarii Organizatiei A.787(19) amendata de rezolutia A.882 (21) asupra Procedurilor de Port State Control si, daca este necesar, sa elaboreze amendamente corespunzatoare la acestea;
- (c) Analizeze necesitatea si, daca este cazul, sa elaboreze masuri ulterioare privind liniile directe de control si conformitate asupra altor aspecte decat cele la care s-a facut deja referire in partea B a Codului ISPS;
- (d) Analizeze necesitatea si, daca este cazul, se elaboreze linii directe privind organizatiile recunoscute de securitate;
- (e) Revada rezolutia Adunarii Organizatiei A.890 (21) asupra Principiilor privind echipajul minim de siguranta si, daca este cazul, sa elaboreze amendamente corespunzatoare la aceasta;
- (f) Revada aspectul de securitate a navei caruia i se aplica capitolul XI-2 al Conventiei atunci cand se realizeaza interfata cu unitatile plutitoare de depozitare a produselor si cu unitatile plutitoare de depozitare si actioneaza corespunzator;
- (g) Analizeze, in contextul securitatii, aspectele relevante ale facilitarii traficului maritim, precum sosirile si plecarile in/din port, forme standardizate ale raportarii si schimbului electronic de date si sa actioneze corespunzator;

- (h) Revada rezolutia Adunarii Organizatiei A.872 (20) asupra Liniilor Directoare privind Prevenirea si Suprimarea Contrabandei cu Droguri, Substante Psihotropice si Chimicalelor de baza pe Navele Angajate in Traficul Maritim International si, daca este cazul, sa elaboreze amendamente corespunzatoare la acestea; si
- (i) Analizeze necesitatea si, daca este cazul, sa elaboreze orice alte ghiduri sau linii directoare pentru a asigura implementarea globala, uniforma si substantiala a prevederilor capitolului XI-2 al Conventiei sau ale partii A a Codului ISPS;

Si sa le adopte inainte de intrarea in vigoare a amendamentelor la Conventia adoptata de Conferinta sau in modul si in momentul in care Organizatia considera potrivit;

2. INVITA DE ASEMENEA Organizatiisa efectueze, ca problema urgenta, o evaluare de impact a propunerilor de implementare sistemelor de identificare si urmarire a navelor cu raza mare de actiune si, daca este cazul, sa elaboreze si sa adopte standarde corespunzatoare de performanta si linii directoare privind sistemele de identificare si urmarire a navelor cu raza mare de actiune.

REZOLUTIA 4 A CONFERINTEI

(adoptata la 12 decembrie 2002)

AMENDAMENTE VIITOARE LA CAPITOLELE XI-1 SI XI-2 ALE CONVENTIEI SOLAS 1974 CU PRIVIRE LA MASURILE SPECIALE PENTRU SPORIREA SIGURANTEI SI SECURITATII MARITIME

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare (SOLAS), 1974, amendata (in continuare numita „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea [sigurantei si] securitatii maritime,

LUAND IN CONSIDERARE natura speciala a masurilor incluse acum in noul capitol XI-2 al Conventiei ce urmareste sporirea securitatii maritime,

RECUNOSCAND necesitatea unor masuri urgente si speciale pentru sporirea securitatii maritime si dorinta Guvernelor Contractante de a pune in aplicare aceste masuri cat mai curand posibil,

LUAND IN CONSIDERARE DE ASEMENEA ca poate fi necesar, datorita naturii speciale a subiectelor implicate, sa se amendeze in mod frecvent, in viitor, prevederile capitolului XI-2 al Conventiei pentru a raspunde, intr-un mod proactiv, noilor si urgentelor riscuri si amenintari,

INVOCAND Rezolutia 5 intitulata „Amendamente viitoare la Capitolul XI al Conventiei SOLAS, 1974, cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei maritime”, adoptat de catre Conferinta din 1994 a Guvernelor Contractante la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974,

DORIND ca viitoarele amendamente la capitolul XI-2 al Conventiei sunt adoptate, date in vigoare si puse in aplicare in cel mai scurt timp posibil,

RECOMANDA ca viitoarele amendamente la prevederile capitolului XI-2 al Conventiei trebuie adoptate fie de catre Comitetul pentru Siguranta Maritima al Organizatiei Maritime Internationale in conformitate cu articolul VIII(b) al Conventiei, fie printr-o Conferinta a Guvernelor Contractante la Conventie in conformitate cu articolul VIII(c) al acesteia.

REZOLUTIA CONFERINTEI 5

(adoptata la 12 Decembrie 2002)

PROMOVAREA COOPERARII SI ASISTENTEI TEHNICE

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii pe Mare, 1974, amendata (in continuare numita „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei si securitatii maritime,

INVOCAND paragraful operativ 5 al rezolutiei A.924(22) cu privire la Revizuirea masurilor si procedurilor pentru prevenirea actelor de terorism care ameninta securitatea pasagerilor si echipajelor si siguranta navelor, adoptata la 20 noiembrie 2001 de catre Adunarea Organizatiei Maritime Internationale (in continuare numita „Organizatia”), prin care Secretarul General al Organizatiei este solicitat sa adopte masurile necesare in cadrul Programului Integrat de Cooperare Tehnica pentru a asista Guvernele sa evalueze, sa puna in aplicare sau sa sporeasca, dupa caz, infrastructura si masurile corespunzatoare pentru a intari siguranta si securitatea portuara astfel incat sa previna si sa supprime actele teroriste orientate impotriva porturilor si personalului din porturi, precum si asupra navelor aflate in zonele portuare, pasagerilor si echipajului,

APRECIIND pasii facuti deja de catre Secretarul General al Organizatiei, ca raspuns la cererea Adunarii Generale a Organizatiei de a asigura asistenta Statelor pentru a intari masurile si infrastructura pentru securitate maritima si portuara,

RECUNOSCAND necesitatea dezvoltarii unei legislatii corespunzatoare si punerea in aplicare a infrastructurii corespunzatoare pentru securitatea navelor si facilitatilor portuare si facilitati de instruire relevante pentru a asigura aplicarea si implementarea uniforma si globala a masurilor speciale adoptate in vederea sporirii securitatii maritime,

RECUNOSCAND DE ASEMENEA importanta unei instruiiri si pregatiri adecvate pentru navigatori si personalul portuar pentru a contribui la eforturile globale in vederea sporirii securitatii maritime,

RECUNOSCAND DE ASEMENEA ca, in unele cazuri, pot exista infrastructura, facilitati si programe de pregatire limitate pentru obtinerea experientei cerute in scopul prevenirii actelor care ameninta securitatea navelor si a facilitatilor portuare, in special in tarile in curs de dezvoltare,

CREZAND ca promovarea cooperarii tehnice la nivel international va asista acele State care nu au inca expertii si facilitatile adecvate pentru a asigura instruirea si experienta pentru a evalua, a pune in aplicare sau a spori infrastructura corespunzatoare si, in general, pentru a implementa masurile cerute prin amendamentele adoptate necesare pentru intarirea securitatii maritime la bordul navelor si la tarm,

ACCENTUAND, in acest sens, rolul vital pe care navigatia si operatiunile portuare sigure il joaca pentru o dezvoltare socio-economica sustinuta,

1. INDEAMNA IN MOD FERM Guvernele Contractante la Conventie si Statele Membre ale Organizatiei:
 - (a) sa asigure, in cooperare cu Organizatia, asistenta acelor State care intampina dificultati in implementarea si indeplinirea cerintelor amendamentelor adoptate sau ale Codului ISPS; si
 - (b) sa utilizeze Programul Integrat pentru Cooperare Tehnica al Organizatiei drept unul din principalele instrumente pentru obtinerea asistentei in implementarea avansata efectiva a , si in conformitate cu, amendamentele adoptate si Codul ISPS;
2. SOLICITA Secretarului General al Organizatiei sa prevada in mod corespunzator, in cadrul Programului Integrat de Cooperare Tehnica, sa intareasca asistenta viitoare care este deja acordata si sa promoveze in cooperare cu Organizatiile internationale relevante, dupa cum considera oportun, sporirea capacitatii organizatiei de a se adresa nevoilor viitoare ale tarilor in curs de dezvoltare pentru o pregatire si instruire continue si imbunatatirea masurilor si infrastructurii acestora pentru securitatea maritima si portuara;
3. INVITA donatorii, organizatiile internationale si industriei de navigatie si portuara sa contribuie financiar, cu resurse umane si/sau corespunzatoare Programului Integrat de Cooperare Tehnica al Organizatiei pentru activitatile sale de securitate maritima si portuara.

4. INVITA DE ASEMENEA Secretarul General sa analizeze din timp stabilirea unui Fond de Creditare pentru Securitatea Maritima in scopul asigurarii unei surse sigure de sustinere financiara a activitatilor de cooperare tehnica privind securitatea maritima si, in special, pentru asigurarea suportului necesar in initiativele nationale ale tarilor in curs de dezvoltare in scopul intaririi infrastructurii si a masurilor de securitate maritima.

REZOLUTIA 6 A CONFERINTEI

(adoptata la 12 Decembrie 2002)

PRIMA IMPLEMENTARE A MASURILOR SPECIALE PENTRU SPORIREA SECURITATII MARITIME

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii pe Mare, 1974, amendata (in continuare numita „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei si securitatii maritime,

RECUNOSCAND contributia importanta pe care implementarea masurilor speciale adoptate o va avea in directia operarii in siguranta si securitate a navelor, pentru prevenirea poluarii si pentru siguranta si securitatea persoanelor de la bord si de la tarm,

RECUNOSCAND DE ASEMENEA ca sarcina implementarii cerintelor capitolului XI-2 al Conventiei si ale Codului privind Securitatea Navelor si a Facilitatilor Portuare (ISPS) (in continuare numit „Codul”) va reprezenta o raspundere importanta pentru Guvernele Contractante, Administratii, organizatii de securitate recunoscute,

INVOCAND faptul ca Codul din 1 iulie 2004, impune fiecarei nave careia i se aplica prevederile capitolului XI-2 al Conventiei si ale partii A a Codului, sa fie prevazuta cu un Plan de Securitate a Navei,

INVOCAND DE ASEMENEA ca fiecarei astfel de nave i se cere sa fie prevazuta cu un Certificat International de Securitate a Navei nu mai tarziu de 1 iulie 2004,

RECUNOSCAND IN CONTINUARE ca procesul de verificare conformitatea unei nave, careia i se aplica prevederile capitolului XI-2 al conventiei si ale partii A a codului, cu cerintele capitolului XI-2 si ale Codului nu pot fi aplicate pana cand Planul de Securitate a Navei nu a fost aprobat iar prevederile sale nu au fost implementate la bord,

DORIND sa asigure o implementare fara dificultati a capitolului XI-2 al Conventiei si ale Codului,

TINAND CONT de dificultatile intampinate in timpul implementarii Codului International pentru Managementul Sigurantei (Codul ISM),

1. ATRAGE atentia Guvernelor Contractante la Conventie si industriei asupra faptului ca nici capitolul XI-2 al Conventiei, nici Codul nu prevede prelungirea datelor de implementare pentru introducerea masurilor speciale cu privire la sporirea securitatii maritime;
2. INDEAMNA Guvernele Contractante sa intreprinda, cu titlu de prioritate, orice actiune necesara pentru a finaliza cat de curand posibil orice masuri legislative sau administrative, ce sunt necesare la nivel national, pentru a pune in aplicare cerintele amendamentelor la Conventie (si la Cod) adoptate cu privire la certificarea navelor indreptatite sa arboreze pavilionul lor sau facilitatilor portuare amplasate pe teritoriul acestora;
3. RECOMANDA ca Guvernele Contractante si Administratiile implicate sa desemneze date, inainte de data aplicarii, 1 Iulie 2004, pana la care cererile pentru:
 - .1 revizuirea si aprobarea Planurilor de securitate a navei;
 - .2 verificarea si certificarea navelor; si
 - .3 revizuirea si aprobarea Evaluarii de Securitate a facilitatilor Portuare si a Planurilor de Securitate a Facilitatilor Portuare;

sa fie prezentate pentru a acorda Guvernelor Contractante, Administratiilor si organizatiilor de securitate recunoscute timp sa realizeze procesul de revizuire si aprobare si verificare si certificare si Companiilor, navelor si facilitatilor portuare sa rectifice orice neconformitate;

4. INVITA Guvernele Contractante, la data de sau dupa 1 iulie 2004, sa recunoasca si sa accepte ca valide si in conformitate cu cerintele capitolului XI-2 al Conventiei si ale partii A a Codului orice:

.1 Planuri de Securitate a Navei aprobate, inainte de 1 iulie 2004, in urma prevederilor partii A a Codului, de catre Administratii sau in numele lor; si

.2 Certificate Internationale de Securitate a Navei emise, inainte de 1 iulie 2004, in conformitate cu prevederile partii A a Codului, de catre Administratii sau in numele lor;

atata timp cat acestea au legatura cu nave care, la data de 1 iulie 2004, aveau dreptul de a arbora pavilionul Statului caruia ii apartine Administratia care, sau in numele careia, planul respectiv a fost aprobat sau certificatul respectiv a fost emis;

5. DE ASEMENEA RECOMANDA ca Guvernele Contractante si industria sa intreprinda primele actiuni adecvate pentru a se asigura ca toata infrastructura necesara exista la timp pentru implementarea efectiva a masurilor adoptate in scopul sporirii securitatii maritime la bordul navelor si la tarm.

REZOLUTIA CONFERINTEI 7

(adoptata la 12 Decembrie 2002)

STABILIREA MASURILOR CORESPUNZATOARE PENTRU SPORIREA SECURITATII NAVELOR, FACILITATILOR PORTUARE, UNITATILOR MOBILE DE FORAJ MARIN INSTALATE IN POZITIE SI PLATFORMELOR FIXE SI PLUTITOARE NEACOPERITE DE CATRE CAPITOLUL XI-2 AL CONVENTIEI SOLAS 1974

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata (in continuare numita „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei si securitatii maritime,

INVOCAND ca, capitolul XI-2 al Conventiei se aplica numai pentru:

(a) urmatoarele tipuri de nave angajate in voiaje internationale:

- .1 nave de pasageri inclusiv ambarcatiuni rapide de pasageri; si
- .2 nave pentru transport marfa inclusiv nave rapide pentru transport marfa cu un tonaj brut de 500 tone si mai mare; si
- .3 unitati mobile de foraj marin; si

(b) facilitatile portuare care servesc astfel de nave angajate in voiaje internationale,

RECUNOSCAND contributia importanta pe care implementarea masurilor speciale adoptate o va avea in directia operarii in siguranta si securitate a navelor, pentru prevenirea poluarii si pentru siguranta si securitatea personelor de la bord si de la tarm,

SI RECUNOSCAND necesitatea formularii si stabilirii masurilor corespunzatoare pentru sporirea securitatii navelor si facilitatilor portuare altele decat cele acoperite de capitolul XI-2 al Conventiei,

RECUNOSCAND DE ASEMENEA ca stabilirea unor astfel de masuri vor spori in viitor si vor contribui pozitiv in directia eforturilor internationale pentru asigurarea securitatii maritime si pentru prevenirea si suprimarea actelor care ameninta securitatea in sectorul transportului maritim,

1. INVITA Guvernele Contractante la Conventie sa stabileasca, dupa cum considera necesar, si sa propage dupa cum considera oportun, masurile corespunzatoare pentru sporirea securitatii navelor si facilitatilor portuare altele decat cele acoperite de capitolul XI-2 al Conventiei;
2. INCURAJEAZA in special Guvernele Contractante sa stabileasca, dupa cum considera

- necesar, si sa propage, dupa cum considera oportun, informatii pentru a facilita interactiunile navelor si facilitatilor portuare pentru care se aplica capitolul XI-2 al Conventiei cu nave care nu sunt acoperite de capitolul XI-2 al Conventiei;
3. SI INCURAJEAZA Guvernele Contractante sa stabileasca, dupa cum considera necesar, si sa propage, dupa cum considera oportun, informatii pentru a facilita contactul si legatura dintre ofiterii insarcinati cu securitatea navei si companiei si autoritatile responsabile cu securitatea facilitatilor portuare care nu sunt acoperite de capitolul XI-2 al Conventiei, inainte de intrarea unei nave, sau ridicarea ancorei intr-un astfel de port;
 4. INCURAJEAZA DE ASEMENEA Guvernele Contractante, atunci cand acestea isi exercita responsabilitatile fata de unitatile mobile de foraj in larg si platformele fixe si plutitoare care opereaza pe Platoul Continental al acestora sau in cadrul Zonei Economice Excluzive apartinand acestora, sa se asigure ca orice prevederi privind securitatea care se aplica unor astfel de unitati si platforme permit interactiunea cu acelea care se aplica navelor acoperite de capitolul XI-2, care servesc, sau opereaza alaturi de astfel de unitati sau platforme;
 5. SOLICITA Guvernelor Contractante sa informeze Organizatia Maritima Internationala in legatura cu orice actiune intreprinsa in acest sens.

REZOLUTIA 8 A CONFERINTEI
(adoptata la 12 Decembrie 2002)

SPORIREA SECURITATII IN COOPERARE CU ORGANIZATIA INTERNATIONALA A MUNCII
(Documentele de identitate a navigatorilor si Lucrarile asupra problemelor mai importante privind Securitatea Portuara)

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata (in continuare numita „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei si securitatii maritime,

RECUNOSCAND contributia importanta pe care implementarea masurilor speciale adoptate o va avea in directia operarii in siguranta si securitate a navelor, pentru prevenirea poluarii si pentru siguranta si securitatea persoanelor de la bord si de la tarm,

SI RECUNOSCAND necesitatea continuarii lucrarilor si stabilirii masurilor corespunzatoare ulterioare in functie de necesitati pentru sporirea securitatii navelor si facilitatilor portuare,

RECUNOSCAND DE ASEMENEA ca elaborarea si utilizarea unui Document de Identitate al Navigatorilor ce poate fi verificat va spori in viitor si va contribui pozitiv in directia eforturilor internationale pentru asigurarea securitatii maritime si pentru prevenirea si suprimarea actelor care ameninta securitatea in sectorul transportului maritim,

CUNOSCAND competentele si lucrarile Organizatiei Internationale a Muncii (numita in continuare „ILO”) in sfera dezvoltarii si adoptarii standardelor internationale de munca,

INVOCAND Conventia din 1958 cu privire la Documentele de Identitate ale Navigatorilor (nr.108), adoptat de catre Conferinta Internationala a Muncii la 13 Mai 1958, care a intrat in vigoare la 19 Februarie 1961,

SI INVOCAND ca Organismul de Guvernare al ILO in cadrul celei de-a 283 –a sesiune din Martie 2002 a pus problema „Securitatii Sporite in ceea ce priveste Identificarea Navigatorilor” ca urgenta pe agenda de lucru a celei de-a 91-a sesiuni a Conferintei Internationale a Muncii, care va avea loc in iunie 2003, in vederea adoptarii unui Protocol la Conventia privind Documentele de Identitate al Navigatorilor din 1958 (nr. 108),

INVOCAND DE ASEMENEA cooperarea de durata dintre Organizatia Maritima Internationala (numita in continuare „Organizatia”) si ILO in sfera transportului maritim international,

OBSERVAND cu satisfactie munca intreprinsa pana acum de catre Organismul de Guvernare al ILO si de catre Biroul International al Muncii privind documentele de identitate ale navigatorilor si securitatea portului si a docherilor,

1. INVITA ILO sa continue elaborarea unui Document de Identitate al Navigatorilor ca problema urgenta, care trebuie sa acopere, printre altele, un document in scopuri profesionale; un document de securitate care poate fi verificat si un document de informare privind certificarea;

2. SOLICITA Organizatiei sa analizeze rezultatele celei de-a 91-a sesiuni a Conferintei Internationale a Muncii asupra „Securitatii Sportive privind Identificarea Navigatorilor” si sa actioneze corespunzator, dupa cum considera oportun;
3. INVITA Statele sa participe, prin delegatiile lor tripartite, la cea de-a 91-a sesiune a Conferintei Internationale a Muncii din Iunie 2003 si sa analizeze favorabil cea mai recenta ratificare, acceptare, aprobare sau acord la noul instrument al ILO referitor la documentele de identificare ale navigatorilor, o data ce acesta este adoptat;
4. INVITA Organizatia si ILO sa stabileasca un Grup de Lucru in colaborare ILO/IMO pentru a intreprinde lucrari ulterioare, care pot fi solicitate, asupra unei probleme mai largi referitoare la securitatea portuara, bazata pe termenii de referinta stabiliti in Anexa atasata;
5. SOLICITA Secretarului General al Organizatiei sa contribuie, cu experienta corespunzatoare, la lucrarile ILO asupra „Sporirii Securitatii privind Identificarea Navigatorilor” si la lucrarile in colaborare mentionate asupra intregii probleme privind securitatea portuara.
6. SOLICITA Secretarului General al Organizatiei sa transmita o copie a acestei rezolutii Directorului General al Biroului International al Muncii.

ANEXA

ACTIVITATEA IMO/ILO CU PRIVIRE LA SECURITATEA PORTUARA

POSIBILI TERMENI DE REFERINTA

1. Grupul de Lucru in colaborare IMO/ILO asupra Securitatii Portuare, luand in considerare amendamentele la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974 si Codul International privind Securitatea Navei si a Facilitatii Portuare (ISPS) adoptat de Conferinta Guvernelor Contractante la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, din Decembrie 2002 in scopul introducerii cerintelor si ghidurilor obligatorii in legatura cu sporirea securitatii navelor si a facilitatilor portuare ar trebui:
 - .1 sa analizeze si sa recomande, in scopul sporirii securitatii, sigurantei si protectiei mediului, forma si continutul oricarui ghid ulterior, care poate fi solicitat, asupra subiectului mai vast al securitatii portuare inclusiv relatia dintre securitatea navei si a portului si consideratii mai cuprinzatoare cu privire la securitatea, siguranta si protectia mediului relevante pentru zonele portuare, inclusiv problema identificarii, ce poate fi verificata, a acelora care lucreaza in aceste zone sau care au acces la astfel de zone;
 - .2 sa analizeze necesitatea oricaror cerinte obligatorii referitoare la cele de mai sus si daca o astfel de necesitate este identificata, sa recomande forma si continutul unor astfel de cerinte; si
 - .3 sa pregateasca si sa prezinte un raport (inclusiv rapoarte asupra lucrarilor intermediare si ulterioare) asupra celor mentionate mai sus, impreuna cu motivele relevante si justificarile aferente, cat si o evaluare a impactului, beneficiilor si costurilor recomandarilor spre analiza de catre Organizatia Maritima Internationala si Organizatia Internationala a Muncii.
2. Organizatia Maritima Internationala si Organizatia Internationala a Muncii vor monitoriza lucrarile Grupului de Lucru in colaborare IMO/ILO asupra securitatii portuare si, in functie de necesitati, vor emite Grupului de Lucru instructiuni si un ghid corespunzator.

REZOLUTIA 9 A CONFERINTEI

(adoptata la 12 Decembrie 2002)

SPORIREA SECURITATII IN COOPERARE CU ORGANIZATIA MONDIALA A VAMILOR (Unitati Inchise pentru Transportul Marfurilor)

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala pentru Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata (in continuare numita „Conventia”), cu privire la masurile speciale pentru sporirea sigurantei si securitatii maritime,

RECUNOSCAND contributia importanta pe care implementarea masurilor speciale adoptate o va avea in directia operarii in siguranta si securitate a navelor, pentru prevenirea poluarii si pentru siguranta si securitatea persoanelor de la bord si de la tarm,

RECUNOSCAND DE ASEMENEA necesitatea formularii si stabilirii masurilor corespunzatoare pentru sporirea securitatii navelor si facilitatilor portuare in alte aspecte decat cele acoperite de capitolul XI-2 al Conventiei,

INVOCAND ca, Conventia asupra Facilitarii Traficului Maritim International, 1965 contine deja cerintele referitoare la furnizarea catre administratii a datelor cu caracter comercial in legatura cu deplasarea marfurilor pe mare,

RECUNOSCAND DE ASEMENEA necesitatea includerii in Conventie, la timpul potrivit, cerinte corespunzatoare care sa se adreseze special securitatii unitatilor inchise pentru transportul marfurilor (numite in continuare „UTM inchise”) si ca astfel de cerinte vor sopri in viitor si vor contribui pozitiv in directia eforturilor internationale pentru asigurarea securitatii maritime si pentru prevenirea si suprimarea actelor care ameninta securitatea in sectorul transportului maritim,

SI RECUNOSCAND IN FINAL natura inter-modala si internationala a deplasarii UTM inchise, necesitatea asigurarii intregului lant de aprovizionare si a rolurilor respective ale tuturor celor implicati,

INVOCAND DE ASEMENEA rolul agentiilor de frontiera, in special Administratiilor Vamilor, in controlul deplasarii internationale a UTM inchise,

CUNOSCAND competentele si activitatea Organizatiei Mondiale a Vamilor (numita in continuare „OMV”) in sfera transportului maritim international,

SI INVOCAND cooperarea de durata a Organizatiei Maritime Internationale (numita in continuare „Organizatia”) cu OMV, in sfera transporturilor maritime internationale,

OBSERVAND cu satisfactie semnarea la 23 iulie 2002 a Memorandumului de Intelegere pentru intarirea cooperarii dintre cele doua Organizatii,

1. INVITA OMV sa analizeze urgent masurile pentru sporirea securitatii pe parcursul deplasarilor internationale ale UTM inchise;
2. SOLICITA Secretarului General al Organizatiei sa efectueze o expertiza referitoare la transportul maritim si, in special la transportarea UTM inchise pe mare pentru discutiile de la OMV;
3. ESTE DE ACORD ca, Conventia ar trebui amendata, daca si cand este oportun, sa puna in aplicare deciziile relevante luate de OMV si avizate de catre Guvernele Contractante la Conventie in masura in care acestea au legatura cu transportul pe mare al UTM inchise;
4. SOLICITA Secretarului General al Organizatiei sa transmita o copie a acestei rezolutii Secretarului General al OMV.

**REZOLUTIA 10 A CONFERINTEI
(adoptata la 12 Decembrie 2002)**

**PRIMA IMPLEMENTARE A SISTEMULUI DE
IDENTIFICARE SI URMARIRE DE LA DISTANTA**

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata (numita in continuare „Conventia”), cu privire la masurile speciale de sporire a sigurantei si securitatii,

INVOCAND ca identificarea si urmarirea navelor de la distanta pe mare este o masura care contribuie considerabil la sporirea securitatii Statelor riverane si maritime ca un tot unitar,

RECUNOSCAND ca „polling” - Inmarsat C este in prezent un sistem adecvat pentru identificarea si urmarirea navelor de la distanta,

RECUNOSCAND importanta unei implementari din timp a identificarii si urmaririi navelor de la distanta,

RECUNOSCAND DE ASEMENEA ca echipamentul instalat la bord si la tarm este disponibil pentru utilizare in orice moment si va permite implementarea din timp unor astfel de masuri,

1. INDEAMNA Guvernele Contractante sa intreprinda, ca problema prioritara, orice actiune necesara la nivel national pentru a pune in aplicare implementarea identificarii si urmaririi navelor de la distanta;
2. INVITA Guvernele Contractante sa incurajeze navele indreptatite sa arboreze pavilionul Statului lor sa ia masurile necesare astfel incat acestea sa fie pregatite sa raspunda automat la „polling” - Inmarsat C, sau la alte sisteme disponibile;
3. SOLICITA Guvernelor Contractante sa analizeze toate aspectele legate de introducerea identificarii si urmaririi navelor de la distanta, inclusiv posibilitatea de utilizare gresita a acestora in localizarea navei si necesitatea confidentialitatii in ceea ce priveste informatiile astfel adunate.

**REZOLUTIA 11 A CONFERINTEI
(adoptata la 12 Decembrie 2002)**

**ASPECTE REFERITOARE LA ELEMENTUL UMAN SI PERMISIA
LA TARM A NAVIGATORILOR**

CONFERINTA,

ADOPTAND amendamentele la Conventia Internationala privind Ocrotirea Vietii Umane pe Mare, 1974, amendata (numita in continuare Conventia), cu privire la masurile speciale de sporire a sigurantei si securitatii,

RECUNOSCAND ca industria navala si transportul fara dificultati al bunurilor sunt esentiale pentru comertul international,

INVOCAND ca Adunarea Organizatiei Maritime Internationale (numita in continuare „Organizatia”) a adoptat rezolutia A.907 (22) pe baza programului de lucru pe termen lung al Organizatiei (pana in 2008) si ca factorul uman este un element important,

INVOCAND DE ASEMENEA prevederile Conventiei privind Facilitarea Traficului Maritim International, 1965, amendata, care, printre altele, a stabilit dreptul general pentru membrii de echipaj straini de a cobori la tarm in timp ce nava cu care au sosit este in port, cu conditia ca formalitatile la sosirea navei au fost indeplinite si autoritatile publice nu au nici un motiv sa refuze permisia la tarm din motive de sanatate publica, siguranta publica sau ordine publica;

SI INVOCAND principiile general acceptate privind drepturile internationale ale omului aplicabile tuturor muncitorilor, inclusiv navigatorilor,

CONSIDERAND ca, data fiind natura globala a industriei navale, navigatorii au nevoie de protectie speciala,

FIIND CONSTIENTA ca navigatorii lucreaza si traiesc pe nave implicate in comert international si ca accesul la facilitatile portuare si dreptul de permisie la tarm sunt elemente vitale ale bunastarii navigatorilor si deci, realizarea obiectivului „mari mai sigure si oceane mai curate”,

FIIND DE ASEMENEA CONSTIENTA ca posibilitatea de permisie este esentiala in vederea imbarcarii si parasirii unei nave dupa perioada de serviciu stabilita,

1. INDEAMNA Guvernele Contractante sa ia in considerare factorul uman, necesitatea de a permite protectie speciala navigatorilor si importanta vitala a permisiei atunci cand sunt implementate prevederile capitolului XI-2 al Conventiei si Codul privind Securitatea Navei si a Facilitatii Portuare (ISPS) (numit in continuare „Codul”);
2. INCURAJEAZA Guvernele Contractante, Statele Membre ale Organizatiei si organizatiile non-guvernamentale cu statut consultativ la Organizatie sa raporteze Organizatiei orice evenimente in care elementul uman a fost afectat de implemetarea prevederilor capitolului XI-2 al Conventiei sau ale Codului; si
3. SOLICITA Secretarului General sa atraga atentia Comitetului de Siguranta Maritima si Comitetului de Facilitare ale Organizatiei, asupra oricaror probleme in care este implicat elementul uman, care au fost comunicate Organizatiei ca rezultat al implementarii capitolului XI-2 al Conventiei sau a Codului.

**APENDICE LA PARTEA B
APENDICELE 1**

Forma Declaratiei de Securitate intre nava si facilitatea portuara⁸

DECLARATIA DE SECURITATE

Numele navei	
Portul de inregistrare	
Numarul IMO	
Numele facilitatii portuare	

Aceasta Declaratie de Securitate este valabila de la pana la..... pentru urmatoarele activitati.....

(lista activitatilor cu detalii relevante)

la urmatoarele grade de securitate

Gradele de securitate pentru nava	
Gradele de securitate pentru facilitatea portuara	

Facilitatea portuara si nava cad de comun accord in privinta urmatoarelor grade de securitate si responsabilitati pentru a asigura conformitatea cu cerintele Partii A a Codului International pentru Securitatea Navelor si a Facilitatilor Portuare.

Activitatea	Adaugarea initialelor OSN si OSFP in aceste coloane indica ca activitatea se va face in conformitate cu planul relevant aprobat, de catre	
	Facilitatea portuara	Nava
Asigurarea executarii tuturor sarcinilor legate de securitate		
Monitorizarea zonelor restrictionate pentru a se asigura ca numai personalul autorizat are acces Controlarea accesului in facilitatea portuara		
Controlul accesului la nava		
Monitorizarea facilitatii portuare, inclusiv a zonelor de acostare si a zonelor din jurul navei		
Monitorizarea navei, inclusiv a zonelor de acostare si a zonelor din jurul navei		
Manipularea marfii		
Livrarea proviziilor la nava		
Manipularea bagajului neinsotit		
Controlul imbarcarii persoanelor si a proviziilorlor personale		
Asigurarea ca comunicatiile privind securitatea sunt disponibile intre nava si facilitatea portuara		

Semnatarii acestui acord certifica, ca masurile de securitate si masurile atat pentru facilitatea portuara cat si pentru nava in timpul activitatilor specifice indeplinesc prevederile capitolului XI-2 si Partea A a acestui Cod care vor fi implementate in conformitate cu prevederile deja stipulate in planul aprobat sau masurile specifice agreate sau stabilite in anexa atasata.

Data.....la.....

Semnata pentru si in numele	
facilitatii portuare	navei

(Semnatura Ofiterului insarcinat cu Securitatea Facilitatii Portuare) (Semnatura Comandantului sau Ofiterului insarcinat cu Securitatea Navei)

Numele si functia persoanei semnatare	
Nume:	Nume:
Functie:	Functie:

⁸ Aceasta forma a Declaratiei de Securitate este pentru utilizarea intre o nava si o instalatie portuara. Daca Declaratia de Securitate trebuie sa acopere doua nave, acest model trebuie modificat in mod corespunzator

Detalii privind contactarea (trebuie completate corespunzator) (indica numerele de telefon sau canalele radio sau frecventele ce trebuie folosite)	
pentru facilitatea portuara	pentru nava
Facilitatea portuara	Comandant
Ofiterul insarcinat cu securitatea facilitatii portuare	Ofiterul insarcinat cu securitatea navei
	Compania
	Ofiterul insarcinat cu Securitatea Companiei

APENDICE 2

Forma de Declaratie de Conformitate a unei Facilitati Portuare

DECLARATIE DE CONFORMITATE A UNEI FACILITATI PORTUARE

(Sigiliu oficial)

Numarul declaratiei

(Stat)

Emis conform prevederilor Partii B a

CODULUI INTERNATIONAL PENTRU

SECURITATEA NAVELOR SI A FACILITATILOR PORTUARE (CODUL ISPS)

Guvernul _____
(numele Statului)

Numele facilitatii portuare:.....

Adresa facilitatii portuare.....

PRIN ACEASTA AUTENTIFICA faptul ca respectarea de catre facilitatea portuara prevederile capitolului XI-2 si Partea A a Codului international pentru securitatea navelor si a facilitatilor portuare (Codul ISPS) a fost verificata si ca aceasta facilitate portuara opereaza in conformitate cu Planul de securitate al facilitatii portuare aprobat. Acest plan a fost aprobat pentru urmatoarele < specificati tipurile de operatiuni, tipurile de nava sau de activitati si alte informatii relevante> (stergeti, in functie de caz):

Nava de pasageri

Nava de pasageri de mare viteza

Nava de marfuri generale de mare viteza

Vrachier

Tanc petrolier

Tanc chimic

Tanc transportor de gaze lichefiate

Unitati de forare mobile de larg

Nave de marfa generala altele decat cele de mai sus

Aceasta Declaratie de conformitate de valabila pana la....., supusa verificarilor (asa cum se indica in pagina urmatoare)

Eliberata la
(locul eliberarii declaratiei)

Data eliberarii

(Semnatura persoanei complet autorizate ce elibereaza acest document)

(Sigiliu sau stampila autoritatii emitente, in functie de caz)

ATESTATUL VERIFICARILOR

Guvernul < introduceți numele Statului> a stabilit ca valabilitatea acestei Declarații de conformitate este supusă < introduceți detalii relevante ale verificărilor (de ex. obligații anuale sau neprogramate)>

PRIN ACEASTA SE AUTENTIFICA ca, în timpul verificării desfășurate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 al Codului ISPS, s-a constatat că facilitatea portuară respectă prevederile relevante ale capitolului XI-2 ale Convenției și Partea A a Codului ISPS.

VERIFICAREA 1

Semnatura:.....
(*Semnatura oficialității autorizate*)
Locul:
Data:

VERIFICAREA 2

Semnatura:.....
(*Semnatura oficialității autorizate*)
Locul:
Data:

VERIFICAREA 3

Semnatura:.....
(*Semnatura oficialității autorizate*)
Locul:
Data:

VERIFICAREA 4

Semnatura:.....
(*Semnatura oficialității autorizate*)
Locul:
Data: