

		Č.	Strana	Dátum
► <u>M1</u>	Rozhodnutie Komisie 2009/83/ES z 23. januára 2009	L 29	53	31.1.2009
► <u>M2</u>	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 219/2009 z 11. marca 2009	L 87	109	31.3.2009



**NARIADENIE (ES) č. 725/2004 EURÓPSKEHO PARLAMENTU
A RADY**

z 31. marca 2004

o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavných zařízení

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

- (1) úmyselné protizákonné činy a najmä terorizmus patria medzi najväčšie hrozby pre ideály demokracie a slobody a pre hodnoty mieru, ktoré sú tou najhlbšou podstatou Európskej únie;
- (2) by mala byť vždy zabezpečená bezpečnosť lodnej prepravy Európskeho spoločenstva a občanov, ktorí ju využívajú, a životného prostredia, tvárou v tvár úmyselným protizákonným činom ako sú napríklad teroristické činy, pirátstvo alebo podobné činy;
- (3) v súvislosti s prepravou tovaru obsahujúceho obzvlášť nebezpečné látky ako sú napríklad chemické a rádioaktívne látky, sú potenciálne následky hrozieb, ktoré predstavujú úmyselné protizákonné činy veľmi vážne;
- (4) dňa 12. decembra 2002 prijala Diplomatická konferencia Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) zmeny a doplnenia Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (dohovor SOLAS) a Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (Kódex ISPS). Tieto nástroje sú určené na zvýšenie bezpečnosti lodí využívaných v medzinárodnom obchode a súvisiacich prístavných zariadení; obsahujú povinné ustanovenia, pôsobnosť niektorých z nich by mala byť v spoločenstve ujasnená a odporúčania, z ktorých by niektoré mali byť v spoločenstve povinné;
- (5) bez toho, aby boli dotknuté pravidlá členských štátov v oblasti národnej bezpečnosti a opatrenia, ktoré by mohli byť prijaté na základe hlavy VI Zmluvy o Európskej únii, by mal byť bezpečnostný cieľ opísaný v úvodnej časti 2 dosiahnutý prijatím vhodných opatrení v oblasti politiky námornej dopravy vytvárajúcich spoločné normy pre interpretáciu, zavádzanie a monitorovanie ustanovení prijatých Diplomatickou konferenciou IMO dňa 12. decembra 2002 v rámci spoločenstva. Na Komisiu by mali byť delegované vykonávacie právomoci na prijatie vykonávacích ustanovení;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 32, 5.2.2004, s. 21.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 19. novembra 2003 (zatiaľ neuverejnené v Úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 22. marca 2004.

▼B

- (6) toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané najmä Chartou základných práv Európskej únie;
- (7) bezpečnosť by nemala byť zvýšená len pre lode využívané v medzinárodnom obchode a prístavné zariadenia, ktoré im slúžia, ale aj pre lode, ktoré prevádzkujú domáce služby v rámci spoločenstva a ich prístavné zariadenia, najmä osobné lode, vzhľadom na počet ľudských životov, ktorý takýto obchod vystavuje riziku;
- (8) časť B Kódexu ISPS obsahuje niekoľko odporúčaní, ktoré by mali byť povinné v rámci spoločenstva, s cieľom jednotného napredovania k dosiahnutiu bezpečnostného cieľa opísaného v úvodnej časti 2;
- (9) aby prispeli k uznanému a potrebnému cieľu podporovania námornej dopravy na krátke vzdialenosti v rámci spoločenstva, mali by byť členské štáty požiadané, aby vo svetle nariadenia 11 osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS uzavreli dohody o bezpečnostných opatreniach pre pravidelnú námornú dopravu v rámci spoločenstva na pevných trasách, ktorá využíva vyhradené prístavné zariadenia, bez toho, aby to ohrozilo žiadanú všeobecnú bezpečnostnú normu;
- (10) nepretržité uplatňovanie všetkých bezpečnostných pravidiel ustanovených v tomto nariadení na prístavné zariadenia v prístavoch, ktoré len príležitostne slúžia medzinárodnej lodnej preprave, by mohlo byť neprimerané. Členské štáty by mali na základe bezpečnostných hodnotení, ktoré vykonávajú, stanoviť, o ktoré prístavy sa jedná, a ktoré alternatívne opatrenia poskytujú primeranú úroveň ochrany;
- (11) členské štáty by mali dôrazne monitorovať dodržiavanie bezpečnostných pravidiel loďami, ktoré majú v úmysle vstúpiť do prístavu spoločenstva, bez ohľadu na ich pôvod. Príslušný členský štát by mal menovať „príslušný orgán pre námornú bezpečnosť“ zodpovedný za koordinovanie, zavádzanie a monitorovanie uplatňovania bezpečnostných opatrení ustanovených v tomto nariadení, ktoré sa týkajú lodí a prístavných zariadení. Tento orgán by mal od každej lode, ktorá má v úmysle vstúpiť do prístavu, vyžadovať, aby vopred poskytla informácie týkajúce sa jej medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode a bezpečnostných úrovni, na ktorých pôsobí a pôsobila predtým, a akékoľvek ďalšie praktické informácie týkajúce sa bezpečnosti;
- (12) členským štátom by malo byť dovolené udeľovať výnimky zo systematickej požiadavky poskytovať informácie uvedenej v úvodnej časti (11), v prípade pravidelnej lodnej prepravy v rámci spoločenstva alebo domácej pravidelnej lodnej prepravy za predpokladu, že spoločnosti prevádzkujúce také služby sú schopné príslušným orgánom členských štátov kedykoľvek na požiadanie také informácie poskytnúť;
- (13) bezpečnostné kontroly v prístave môžu vykonať príslušné orgány členských štátov pre námornú bezpečnosť, ale tiež, čo sa týka medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode, inšpektori konajúci v rámci kontroly zo strany prístavného štátu, ako je to ustanovené v smernici Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 o uplatňovaní medzinárodných noriem lodnej bezpečnosti, prevencie znečisťovania a životných a pracovných podmienok na palube lodí (kontrola zo strany prístavného štátu),⁽¹⁾ pokiaľ ide o prepravu, pri ktorej sa využívajú prístavy spoločenstva a plavenie sa vo vodách spadajúcich do jurisdikcie členských štátov;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1. Code (ISPS Code). Directive as last amended by Directive 2002/84/EC of the European Parliament and of the Council (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 53).

▼B

- (14) vzhľadom na počet strán zúčastňujúcich sa zavádzania bezpečnostných opatrení by mal každý členský štát vymenovať jeden príslušný orgán zodpovedný za koordinovanie a monitorovanie uplatňovania bezpečnostných opatrení pre lodnú prepravu na národnej úrovni. Členské štáty by mali rozmiestniť vhodné prostriedky a vypracovať vnútroštátny plán na vykonávanie tohto nariadenia s cieľom dosiahnuť bezpečnostný cieľ opísaný v úvodnej časti 2, najmä stanovením časového plánu pre včasné vykonávanie určitých opatrení v súlade s podmienkami rezolúcie 6 prijatej Diplomatickou konferenciou IMO dňa 12. decembra 2002. Účinnosť kontrol zavádzania každého vnútroštátneho systému by mala byť predmetom inšpekcií pod dohľadom Komisie;
- (15) účinné a štandardné uplatňovanie opatrení podľa tejto politiky vyvoláva závažné otázky v súvislosti s jeho financovaním. Financovanie určitých bezpečnostných opatrení by nemalo spôsobiť porušovanie hospodárskej súťaže. Z toho dôvodu by mala Komisia okamžite uskutočniť štúdiu (určenú najmä na adresovanie spôsobu zdieľania financovania verejnými orgánmi a prevádzkovateľmi, bez toho, aby bolo dotknuté rozdeľovanie právomoci medzi členské štáty a Európske spoločenstvo) a odovzdať výsledky, a ak to bude vhodné, akékoľvek návrhy Európskemu parlamentu a Rade;
- (16) opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/486/ES z 28. júna 1999, ktoré ustanovuje postupy pre výkon vykonávacích právomocí delegovaných na Komisiu⁽¹⁾. Mal by sa definovať postup pre úpravu tohto nariadenia na základe skúseností, aby mohli byť ustanovené ako povinné ďalšie ustanovenia časti B Kódexu ISPS, ktoré na začiatku toto nariadenie neurčilo ako povinné;
- (17) keďže ciele tohto nariadenia, konkrétne predstavenie a vykonávanie vhodných opatrení v oblasti politiky námornej prepravy, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi a preto môžu byť, z dôvodu Európskeho rozmeru tohto nariadenia, lepšie dosiahnuté na úrovni spoločenstva, môže spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity ako je uvedené v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality, ako je to uvedené v tom článku, nepresahuje toto nariadenie rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Ciele

1. Hlavným cieľom tohto nariadenia je predstaviť a vykonávať opatrenia spoločenstva zamerané na zvýšenie bezpečnosti lodí využívaných v medzinárodnom obchode a v domácej lodnej preprave a súvisiacich prístavných zariadení tvárou v tvár hrozbám úmyselných protizákonných činov.

2. Toto nariadenie je určené tiež na to, aby poskytlo základ pre harmonizovanú interpretáciu, zavádzanie a monitorovanie zo strany spoločenstva osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti prijatých Diplomatickou konferenciou IMO dňa 12. decembra 2002, ktorá zmenila a doplnila Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (dohovor SOLAS) a ustanovila Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (Kódex ISPS).

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.



Článok 2

Definície

Na účely tohto nariadenia:

1. znamenajú „osobitné opatrenia na zvýšenia námornej bezpečnosti Dohovoru SOLAS“ zmeny a doplnenia priložené v prílohe I k tomuto nariadeniu, vkladajúce novú kapitolu XI-2 do prílohy k Dohovoru SOLAS IMO v jeho aktuálnej verzii,
2. „Kódex ISPS“ znamená Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení IMO v jeho aktuálnej verzii,
3. „Časť A kódexu ISPS“ znamená preambulu a povinné požiadavky tvoriace časť A kódexu ISPS priložené ako príloha II k tomuto nariadeniu, týkajúce sa ustanovení kapitoly XI-2 prílohy k dohovoru SOLAS v jeho aktuálnej verzii,
4. „Časť B kódexu ISPS“ znamená usmernenia tvoriace časť B kódexu ISPS priložené ako príloha III k tomuto nariadeniu, týkajúce sa ustanovení kapitoly XI-2 prílohy k dohovoru SOLAS, zmenenej a doplnenej a časti A kódexu v jeho aktuálnej verzii,
5. „námorná bezpečnosť“ znamená spojenie preventívnych opatrení určených na ochranu lodných a prístavných zariadení pred hrozbami úmyselných protizákonných činov,
6. „ohnisko pre námornú bezpečnosť“ znamená orgán poverený každým členským štátom, aby slúžil ako kontaktný bod pre Komisiu a ostatné členské štáty a na uľahčenie, sledovanie a informovanie o uplatňovaní námorných bezpečnostných opatrení ustanovených v tomto nariadení,
7. „príslušný orgán pre námornú bezpečnosť“ znamená orgán poverený členským štátom, aby koordinoval, zavádzal a monitoroval uplatňovanie bezpečnostných opatrení ustanovených v tomto nariadení v súvislosti s loďami a/alebo jedným alebo viacerými prístavnými zariadeniami. Právomoci tohto orgánu môžu byť odlišné v závislosti na úlohách, ktorými je poverený,
8. „medzinárodná lodná preprava“ znamená akúkoľvek službu námornej dopravy loďou z prístavného zariadenia členského štátu do prístavného zariadenia mimo toho členského štátu alebo naopak,
9. „domáca lodná preprava“ znamená akúkoľvek dopravnú službu loďou v morských oblastiach z prístavného zariadenia členského štátu do toho istého prístavného zariadenia alebo iného prístavného zariadenia v rámci toho členského štátu,
10. „pravidelná služba“ znamená sériu plavieb organizovaných tak, aby poskytovali službu spájajúcu dve alebo viac prístavných zariadení:
 - a) buď na základe zverejneného cestovného poriadku;
 - b) alebo s takou pravidelnosťou alebo frekvenciou, ktorá zreteľne predstavuje systematickú službu,
11. „prístavné zariadenie“ znamená miesto, kde dochádza k vzájomnému kontaktu loď/prístav; patria sem oblasti ako napríklad kotviská, služobné kotviská a prístupy z mora, ako je to vhodné,
12. „styčný bod loď/prístav“ znamená vzájomné pôsobenie, ku ktorému dochádza, keď je loď priamo alebo bezprostredne ovplyvňovaná činnosťami, ktoré zahŕňajú pohyb osôb alebo tovaru alebo poskytovanie prístavných služieb na loď alebo z lodí,
13. „úmyselný protizákonný čin“ znamená úmyselný čin, ktorý by, svojou povahou alebo súvislosťami, mohol uškodiť plavidlám využívaným na medzinárodnú alebo vnútroštátnu námornú

▼B

prepravu, ich pasažierom alebo ich nákladom alebo prístavným zariadeniam, ktoré s nimi súvisia.

*Článok 3***Spoločné opatrenia a pôsobnosť**

1. V súvislosti s medzinárodnou lodnou prepravou by mali členské štáty do 1. júla 2004 v plnom rozsahu uplatniť osobitné opatrenia na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS a časti A kódexu ISPS v súlade s podmienkami a v súvislosti s tam uvedenými loďami, spoločnosťami a prístavnými zariadeniami.

2. V súvislosti s medzinárodnou lodnou prepravou by mali členské štáty do 1. júla 2005 v plnom rozsahu uplatniť osobitné opatrenia na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS a časti A kódexu ISPS na osobné lode triedy A v zmysle článku 4 smernice Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode ⁽¹⁾ prevádzkujúce domáce služby a na ich spoločnosti, ako je to definované v nariadení IX-1 dohovoru SOLAS a na prístavné zariadenia, ktoré im slúžia.

3. Členské štáty sa musia po povinnej analýze bezpečnostných rizík rozhodnúť v akom rozsahu uplatnia, do 1. júla 2007, ustanovenia tohto nariadenia na rôzne kategórie lodí prevádzkujúce iné domáce služby ako tie uvedené v odseku 2, na ich spoločnosti a prístavné zariadenia, ktoré im slúžia. Toto rozhodnutie by nemalo ohroziť celkovú úroveň bezpečnosti.

Členské štáty informujú Komisiu o prijatí takých rozhodnutí ako aj o pravidelnom prehodnotení, ktoré sa musí uskutočňovať v intervaloch najviac päť rokov.

4. Pri vykonávaní ustanovení vyžadovaných podľa odsekov 1, 2 a 3 členské štáty plne zohľadňujú usmernenia obsiahnuté v časti B kódexu ISPS.

5. Členské štáty sa prispôbia nasledujúcim odsekmi časti B kódexu ISPS tak, ako keby boli povinné:

- 1.12 (revízia plánov bezpečnostných plánov lode),
- 1.16 (bezpečnostná analýza prístavného zariadenia),
- 4.1 (ochrana dôvernosti bezpečnostných plánov a analýz),
- 4.4 (uznávané bezpečnostné organizácie),
- 4.5 (minimálne právomoci uznávaných bezpečnostných organizácií),
- 4.8 (stanovenie úrovne bezpečnosti),
- 4.14, 4.15, 4.16 (kontaktné body a informácie o bezpečnostných plánoch prístavných zariadení),
- 4.18 (identifikačné dokumenty),
- 4.24 (uplatňovanie, zo strany lodí, bezpečnostných opatrení odporučených štátom, v ktorého teritoriálnych vodách sa plavia),
- 4.28 (úroveň vybavenia posádkou),
- 4.41 (oznámenie informácií, keď je odmietnutý vstup do prístavu alebo je loď z prístavu vykázaná),
- 4.45 (lode zo štátu, ktorý nie je stranou dohovoru),
- 6.1 (povinnosť spoločnosti poskytnúť kapitánovi informácie o prevádzkovateľoch lode),

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2003/75/ES (Ú. v. EÚ L 190, 30.7.2003, s. 6).

▼B

- 8.3 až 8.10 (minimálne normy pre bezpečnostnú analýzu lode),
- 9.2 (minimálne normy pre bezpečnostný plán lode),
- 9.4 (nezávislosť uznávaných bezpečnostných organizácií),
- 13.6 a 13.7 (frekvencia bezpečnostných nácvikov a cvičení pre posádku lode a pre bezpečnostných dôstojníkov spoločnosti a lode),
- 15.3 až 15.4 (minimálne normy pre analýzu bezpečnosti prístavného zariadenia),
- 16.3 a 16.8 (minimálne normy pre bezpečnostný plán prístavného zariadenia),
- 18.5 a 18.6 (frekvencia bezpečnostných nácvikov a cvičení v prístavných zariadeniach a pre bezpečnostných dôstojníkov prístavného zariadenia).

6. Napriek ustanoveniam odseku 15.4 časti A kódexu ISPS sa pravidelné prehodnotenie bezpečnostných analýz prístavného zariadenia ustanovené v odseku 1.16 časti B kódexu ISPS uskutočňuje najneskôr päť rokov po uskutočnení analýz alebo ich poslednom prehodnotení.

7. Toto nariadenie sa neuplatňuje na vojnové lode a vojenské dopravné lode, nákladné lode s brutto registrovanou tonážou nižšou ako 500, lode nepoháňané mechanickým spôsobom, drevené lode jednoduchej konštrukcie, rybárske plavidlá alebo plavidlá nezapojené do obchodných činností.

8. Napriek ustanoveniam odsekov 2 a 3 členské štáty po schválení bezpečnostných plánov lodí a bezpečnostných plánov prístavných zariadení zabezpečia, aby také plány obsahovali vhodné ustanovenia na zabezpečenie, že bezpečnosť lodí, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, nie je ohrozená žiadnym vzájomným kontaktom medzi loďou a prístavom alebo činnosťou loď - loď s akýmikoľvek loďami, ktoré nie sú predmetom tohto nariadenia.

*Článok 4***Oznamovanie informácií**

1. Každý členský štát oznamuje IMO, Komisii a ostatným členským štátom informácie vyžadované podľa nariadenia 13 (Oznamovanie informácií) osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS.

2. Každý členský štát oznámi Komisii a ostatným členským štátom kontaktné údaje kontaktných dôstojníkov uvedených v odseku 4.16 časti B kódexu ISPS a informácie ustanovené v odseku 4.41 časti B kódexu ISPS, keď je loď vykázaná alebo jej je zamietnutý vstup do prístavu spoločenstva.

3. Každý členský štát vypracuje zoznam príslušných prístavných zariadení na základe uskutočnených analýz bezpečnosti prístavného zariadenia a stanoví pôsobnosť opatrení prijatých na uplatnenie ustanovení odseku 2 nariadenia 2 (rozsah uplatňovania na prístavné zariadenia, ktoré príležitostne slúžia medzinárodným plavbám) osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS.

Každý členský štát oznámi uvedený zoznam ostatným členským štátom a Komisii najneskôr do 1. júla 2004. Komisii a príslušnému členskému štátu sú poskytnuté tiež dostatočné podrobnosti o prijatých opatreniach.



Článok 5

Alternatívne bezpečnostné opatrenia alebo ekvivalentné bezpečnostné plány

1. Na účely tohto nariadenia sa môže nariadenie 11 (Alternatívne bezpečnostné opatrenia) osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS uplatňovať tiež na plánovanú lodnú prepravu v rámci spoločenstva pôsobiacu na pevných trasách a využívajúcu súvisiace prístavné zariadenia.

2. Z toho dôvodu môžu členské štáty medzi sebou, každý konajúc vo svojom vlastnom mene, uzatvoriť dvojstranné alebo multilaterálne dohody ustanovené v uvedenom nariadení SOLAS. Členské štáty môžu najmä zvážiť také dohody s cieľom podporovať námornú lodnú prepravu na krátke vzdialenosti v rámci spoločenstva.

Príslušné členské štáty informujú o dohodách Komisiu a poskytnú dostatočné podrobnosti opatrení, aby umožnili Komisii posúdiť, či dohody ohrozujú úroveň bezpečnosti ostatných lodí alebo prístavných zariadení, na ktoré sa dohody nevzťahujú. Podrobnosti opatrení priamo súvisiace s národnou bezpečnosťou môžu byť z oznámenia pre Komisiu vypustené.

Komisia preskúma, či dohody zaručujú primeranú úroveň ochrany, najmä čo sa týka požiadaviek odseku 2 vyššie uvedeného nariadenia 11 SOLAS, a či sú v súlade s právom spoločenstva a v súlade s riadnym fungovaním vnútorného trhu. Ak dohody nespĺňajú tieto kritériá, prijme Komisia do štyroch mesiacov rozhodnutie v súlade s postupom uvedeným v článku 11 ods. 3; v takých prípadoch príslušné členské štáty dohody zrušia alebo ich zodpovedajúco upravia.

3. Pravidelné prehodnotenie takých dohôd ustanovené v odseku 4 nariadenia 11 osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti sa musí uskutočňovať v intervaloch najviac päť rokov.

4. Členské štáty môžu prijať pre domácu lodnú prepravu a prístavné zariadenia, ako je to uvedené v článkoch 3 ods. 2 a 3 ods. 3 tohto nariadenia, ekvivalentné bezpečnostné plány, ako je to ustanovené v nariadení 12 (ekvivalentné bezpečnostné plány) osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS, za predpokladu, že také bezpečnostné plány sú aspoň tak účinné ako tie predpísané v kapitole XI-2 dohovoru SOLAS a príslušné povinné ustanovenia kódexu ISPS.

Príslušné členské štáty oznámia Komisii dostatočné podrobnosti o takých prijatých dohodách a výsledok ich pravidelných prehodnotení najneskôr päť rokov po ich prijatí alebo poslednom prehodnotení.

Podmienky uplatňovania takých dohôd sú predmetom inšpekcií Komisie ustanovených v článku 9 ods. 4, 5 a 6 tohto nariadenia podľa tam definovaných postupov.

Článok 6

Poskytovanie bezpečnostných informácií pred vstupom do prístavu členského štátu

1. Keď loď, ktorá je predmetom požiadaviek osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS a kódexu ISPS alebo článku 3 tohto nariadenia, oznámi svoj úmysel vstúpiť do prístavu členského štátu, príslušný orgán pre námornú bezpečnosť toho členského štátu vyžaduje poskytnutie informácií uvedených v odseku 2.1 nariadenia 9 (Lode majúce v úmysle vstúpiť do prístavu inej zmluvnej vlády) osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti. Uvedený orgán analyzuje, ak je to potrebné, poskytnuté informácie a tam, kde je to potrebné, uplatňuje postup ustanovený v odseku 2 dohovoru SOLAS.

2. Informácie uvedené v odseku 1 musia byť poskytnuté:

▼B

- a) najmenej 24 hodín vopred; alebo
 - b) najneskôr v čase, keď loď opúšťa predchádzajúci prístav, ak je doba plavby menej ako 24 hodín; alebo
 - c) ak je prístav, do ktorého loď smeruje, neznámy alebo sa zmení počas plavby, ihneď ako je prístav, do ktorého loď smeruje, známy.
3. Musí byť vedený záznam o postupe použitom v súvislosti s každou loďou, ktorá je predmetom bezpečnostného incidentu, ako je to definované v odseku 1.13 nariadenia 1 (definície) osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS.

*Článok 7***Oslobodenia od poskytovania bezpečnostných informácií pred vstupom do prístavu**

1. Členské štáty môžu oslobodiť pravidelné služby vykonávané medzi prístavnými zariadeniami, ktoré sa nachádzajú na ich území o požiadavky ustanovenej v článku 6, ak sú splnené tieto podmienky:
 - a) spoločnosť prevádzkujúca vyššieuvedenú pravidelnú službu vedie a aktualizuje zoznam príslušných lodí a odosiela ho príslušnému orgánu pre námornú bezpečnosť pre príslušný prístav,
 - b) pre každú uskutočnenú plavbu sú na požiadanie pre príslušný orgán pre námornú bezpečnosť k dispozícii informácie uvedené v odseku 2.1 nariadenia 9 osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS. Spoločnosť musí zaviesť vnútorný systém, aby zabezpečila, že uvedené informácie môžu byť na požiadanie 24 hodín denne a bez meškania odoslané príslušnému orgánu pre námornú bezpečnosť.
2. Ak je medzinárodná pravidelná služba prevádzkovaná medzi dvomi alebo viacerými členskými štátmi, môže ktorýkoľvek zo zúčastnených členských štátov požiadať ostatné členské štáty o udelení oslobodenia pre tú službu, v súlade s podmienkami ustanovenými v odseku 1.
3. Členské štáty pravidelné overujú, že sú splňané podmienky ustanovené v odsekoch 1 a 2. Ak nie je splňaná jedna z týchto podmienok, členské štáty okamžite príslušnej spoločnosti odoberú privilégium oslobodenia.
4. Členské štáty vypracujú zoznam spoločností a lodí oslobodených podľa tohto článku a aktualizujú tento zoznam. Zoznam a jeho aktualizácie oznámia Komisii a ktorémukoľvek príslušnému členskému štátu.
5. Napriek ustanoveniam odsekov 1 a 2 môže členský štát, z bezpečnostných dôvodov a na základe individuálnych prípadov, pred vstupom do prístavu žiadať poskytnutie informácií uvedených v odseku 2.1 nariadenia 9 osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS.

*Článok 8***Bezpečnostné kontroly v prístavoch členských štátov**

1. Overenie osvedčenia, ako je to definované v odseku 1.1 nariadenia 9 (Kontrola lodí v prístave) osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS, vykonáva v prístave buď príslušný orgán pre námornú bezpečnosť definovaný v článku 2 ods. 7 tohto nariadenia alebo inšpektori definovaní v článku 2 ods. 5 smernice 95/21/ES.
2. Ak má dôstojník vykonávajúci overenie osvedčenia uvedeného v odseku 1 zreteľné dôvody domnievať sa, že loď nespĺňa požiadavky osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru

▼B

SOLAS a kódexu ISPS, ale nepatrí k orgánu, ktorý je v tom členskom štáte zodpovedný za vykonávanie opatrení ustanovených v odsekoch 1.2 a 1.3 nariadenia 9 osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS, okamžite vec oznámi uvedenému orgánu.

*Článok 9***Vykonávanie a kontrola zhody**

1. Členské štáty vykonávajú administratívne a kontrolné úlohy vyžadované podľa ustanovení osobitných opatrení na zvýšenie námornej bezpečnosti dohovoru SOLAS a kódexu ISPS. Zabezpečujú, že sú rozmiestnené a účinne poskytnuté všetky potrebné prostriedky na vykonávanie ustanovení tohto nariadenia.

2. Členské štáty do 1. júla 2004 vymenujú ohnisko pre námornú bezpečnosť.

3. Každý členský štát prijme národný program pre zavedenia tohto nariadenia.

4. Šesť mesiacov od dátumu uplatnenia príslušných opatrení uvedených v článku 3 Komisia v spolupráci s ohniskom uvedeným v článku 2 zahájí sériu inšpekcií, vrátane inšpekcií vhodnej vzorky prístavných zariadení a príslušných spoločností, na monitorovanie uplatňovania tohto nariadenia členskými štátmi. Tieto inšpekcie zohľadňujú údaje poskytnuté ohniskom uvedeným v odseku 2, vrátane monitorovacích správ. Postupy pre vykonávanie takých inšpekcií sú prijaté v súlade s postupom uvedeným v článku 11 ods. 2.

5. Úradníci, ktorí majú od Komisie mandát na vykonávanie takých inšpekcií v súlade s odsekom 4, vykonávajú svoje právomoci po predložení písomného poverenia vystaveného Komisiou a uvádzajúceho podstatu, účel inšpekcie a dátum, kedy má byť zahájená. Komisia s dostatočným predstihom pred inšpekciami informuje členské štáty, ktorých sa inšpekcie týkajú.

Príslušné členské štáty sa podvolia takým inšpekciám a zabezpečia, že príslušné orgány alebo osoby sa tiež týmto inšpekciám podvolia.

6. Komisia oznámi príslušným členským štátom inšpekčné správy, ktoré uvádzajú dostatočné podrobnosti o opatreniach prijatých na nápravu akýchkoľvek nedostatkov do troch mesiacov po obdržaní správy. Správa a zoznam prijatých opatrení sú oznámené výboru uvedenému v článku 11 ods. 1.

*Článok 10***Integrácia zmien a doplnení do medzinárodných nástrojov**

1. Uplatniteľné medzinárodné nástroje, uvedené v článku 2, ktoré sa uplatňujú v súlade s článkom 3 ods. 1, sú tie, ktoré nadobudli účinnosť, vrátane ich posledných zmien a doplnení, s výnimkou zmien a doplnení vylúčených z pôsobnosti tohto nariadenia v dôsledku postupu kontroly zhody stanoveného v odseku 5.

▼M2

2. Komisia rozhodne o integrácii zmien a doplnení k medzinárodným nástrojom uvedeným v článku 2 v súvislosti s loďami prevádzkujúcimi domáce služby a prístavnými zariadeniami, ktoré im slúžia a na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, pokiaľ predstavujú technickú aktualizáciu ustanovení dohovoru SOLAS a kódexu ISPS. Tieto opatrenia zamerané

▼M2

na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 11 ods. 4; Komisia môže zo závažných naliehavých dôvodov uplatniť postup pre naliehavé prípady uvedený v článku 11 ods. 5. Postup pre kontrolu zhody určený odsekom 5 tohto článku sa v týchto prípadoch neuplatňuje.

3. Komisia môže prijať ustanovenia s cieľom stanoviť harmonizované postupy na uplatňovanie záväzných ustanovení kódexu ISPS bez toho, aby rozširovala rozsah pôsobnosti tohto nariadenia. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 11 ods. 4.

Komisia môže zo závažných naliehavých dôvodov uplatniť postup pre naliehavé prípady uvedený v článku 11 ods. 5.

▼B

4. Na účely tohto nariadenia a s cieľom znížiť riziko konfliktu medzi námornou legislatívou spoločenstva a medzinárodnými nástrojmi, členské štáty a Komisia spolupracujú prostredníctvom koordinačných stretnutí a/alebo akýchkoľvek iných vhodných prostriedkov, aby definovali, ak je to vhodné, spoločnú pozíciu alebo postup na príslušných medzinárodných fórach.

5. Týmto sa stanovuje postup na kontrolu zhody s cieľom vylúčiť z pôsobnosti tohto nariadenia akúkoľvek zmenu a doplnenie medzinárodného nástroja len ak, na základe hodnotenia Komisie, existuje očividné riziko, že taká zmena a doplnenie zníži normu námornej bezpečnosti alebo by bola nekompatibilná s legislatívou spoločenstva.

Postup na kontrolu zhody môže byť využitý výhradne na vykonanie zmien a doplnení tohto nariadenia v oblastiach, na ktoré sa výslovne vzťahuje postup uvedený v článku 11 ods. 2 a prísne v rámci výkonu vykonávacích právomocí delegovaných na Komisiu.

6. Za okolností uvedených v odseku 5 zahájí Komisia, ktorá môže, tam, kde je to vhodné, konať na žiadosť členského štátu, postup na kontrolu zhody.

Po prijatí zmeny a doplnenia medzinárodného nástroja Komisia bezodkladne odovzdá výboru vytvorenému v článku 11 ods. 1 návrh opatrení s cieľom vylúčiť predmetnú zmenu a doplnenie z tohto nariadenia.

Postup pre kontrolu zhody, vrátane, ak sú uplatniteľné, postupov stanovených v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES, je zavŕšený najmenej mesiac pred skončením obdobia medzinárodne zavedeného pre prijatie príslušnej zmeny a doplnenia mlčky alebo predpokladaným dátumom nadobudnutia účinnosti uvedenej zmeny a doplnenia.

7. V prípade rizika, ako je to uvedené v prvom pododseku odseku 5, sa členské štáty počas trvania postupu kontroly zhody zdržia akejkoľvek iniciatívy zameranej na začlenenie zmeny a doplnenia do vnútroštátnej legislatívy alebo na uplatnenie zmeny a doplnenia na príslušný medzinárodný nástroj.

8. Všetky príslušné zmeny a doplnenia medzinárodných nástrojov, ktoré sú začlenené v námornej legislatíve spoločenstva v súlade s odsekmi 5 a 6, sú na informačné účely uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

▼M2*Článok 11***Postup výboru**

1. Komisii pomáha výbor.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

▼M2

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je jeden mesiac.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 6 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 6 písm. b) a c) rozhodnutia 1999/468/ES je jeden mesiac.

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

5. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1, 2, 4 a 6 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

▼B*Článok 12***Dôvernosť**

Pri uplatňovaní tohto nariadenia prijme Komisia v súlade s ustanoveniami rozhodnutia Komisie 2001/844/ES, ECSC, Euratom z 29. novembra 2001, ktorým sa mení a dopĺňa jej vnútorný rokovací poriadok⁽¹⁾, vhodné opatrenia na ochranu informácií podliehajúcich požiadavkám na dôvernosť, ku ktorým má prístup, alebo ktoré jej oznámia členské štáty.

Členské štáty prijímú ekvivalentné opatrenia v súlade s príslušnou vnútroštátnou legislatívou.

Akýkoľvek personál vykonávajúci bezpečnostné inšpekcie alebo zaobchádzajúci s dôvernými informáciami súvisiacimi s týmto nariadením, musí mať vhodnú úroveň bezpečnostnej kontroly zo strany členského štátu, ktorého štátnu príslušnosť má príslušný personál.

*Článok 13***Šírenie informácií**

1. Bez toho, aby bolo dotknuté verejné právo na prístup k dokumentom ako je to ustanovené v nariadení (ES) č. 1049/2001 Európskeho parlamentu a Rady z 30. mája 2001 o verejnom prístupe k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie⁽²⁾, sú inšpekčné správy a odpovede členských štátov uvedené v článkoch 4 ods. 3, 5 ods. 2, 5 ods. 4 a 9 ods. 6 tajné a nezverejňujú sa. Sú k dispozícii len príslušným orgánom, ktoré ich oznámia len zúčastneným stranám podľa potreby, v súlade s uplatniteľnými vnútroštátnymi pravidlami pre šírenie citlivých informácií.

2. Pokiaľ je to možné a v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právom, zaobchádzajú členské štáty s informáciami vyplývajúcimi z inšpekčných správ odpovedí členských štátov, keď sa to týka ostatných členských štátov, ako s dôvernými informáciami.

3. Len v prípade, ak nie je jasné, či majú byť inšpekčné správy a odpovede zverejnené alebo nie, poradia sa členské štáty alebo Komisia s príslušným členským štátom.

*Článok 14***Sankcie**

Členské štáty zabezpečia zavedenie účinných, primeraných a odradzujúcich sankcií za porušenie ustanovení tohto nariadenia.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 317, 3.12.2001, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.



Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť v dvadsiaty deň nasledujúci po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Bude sa uplatňovať od 1. júla 2004, okrem ustanovení článkov 3 ods. 2 a ods. 3 a 9 ods. 4, ktoré nadobudnú účinnosť a budú sa uplatňovať od dátumov v nich stanovených.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a je priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.



PRÍLOHA I

ZMENY A DOPLNENIA PRÍLOHY K MEDZINÁRODNÉMU DOHOVORU O BEZPEČNOSTI ĽUDSKÉHO ŽIVOTA NA MORI Z ROKU 1974, ZMENENÉMU A DOPLNENÉMU

„KAPITOLA XI-2

OSOBITNÉ OPATRENIA NA ZVÝŠENIE NÁMORNEJ BEZPEČNOSTI

Nariadenie 1

Definície

1. Ak nie je výslovne ustanovené inak, na účely tejto kapitoly:
 - .1 Loď na sypaný náklad znamená loď na sypaný náklad ako je to definované v nariadení IX/1.6.
 - .2 Chemický tanker znamená chemický tanker ako je to definované v nariadení VII/8.2.
 - .3 Loď na prepravu plynu znamená loď na prepravu plynu ako je to definované v nariadení VII/11.2.
 - .4 Vysokorychlostné malé plavidlo znamená vysokorychlostné malé plavidlo ako je to definované v nariadení X/1.2.
 - .5 Mobilná pobrežná vrtná súprava znamená mechanicky poháňanú mobilnú pobrežnú vrtnú súpravu ako je to definované v nariadení IX/1, nie na mieste.
 - .6 Ropný tanker znamená ropný tanker ako je to definované v nariadení II-1/2.12.
 - .7 Spoločnosť znamená spoločnosť ako je to definované v nariadení IX/1.
 - .8 Styčný bod loď/prístav znamená vzájomné pôsobenie, ku ktorému dochádza, keď je loď priamo a bezprostredne ovplyvňovaná činnosťami zahŕňajúcimi pohyb osôb, tovaru a poskytovanie prístavných služieb na loď alebo z lode.
 - .9 Prístavné zariadenie je miesto, ako je to stanovené zmluvnou vládou alebo vymenovaným orgánom, kde dochádza k vzájomnému kontaktu loď/prístav. Patria sem oblasti ako napríklad kotviská, služobné kotviská a prístupy z mora, ako je to vhodné.
 - .10 Činnosť loď - loď znamená akúkoľvek činnosť, ktorá nesúvisí s prístavným zariadením, ktorá zahŕňa transfer tovaru alebo osôb z jednej lode na druhú.
 - .11 Vymenovaný orgán znamená organizáciu/-e alebo ministerstvo/-á označené v rámci zmluvnej vlády, ako zodpovednú/-é za zabezpečenie zavedenia ustanovení tejto kapitoly týkajúcich sa bezpečnosti prístavného zariadenia a vzájomného kontaktu loď/prístav, z pohľadu prístavného zariadenia.
 - .12 Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (kódex ISPS) znamená Medzinárodný kódex pre bezpečnosť lodí a prístavných zariadení pozostávajúci z časti A (ktorej ustanovenia by mali byť brané ako povinné) a z časti B (ktorej ustanovenia by mali byť brané ako odporúčajúce), ako bol prijatý dňa 12. decembra 2002 rezolúciou 2 Konferencie zmluvných vlád Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974, ako môže byť zmenený a doplnený Organizáciou, za predpokladu, že:
 - .1 zmeny a doplnenia časti A kódexu sú prijímané, zavádzané a nadobúdajú účinnosť v súlade s článkom VIII súčasného dohovoru týkajúceho sa postupov pre zmeny a doplnenia uplatniteľných na prílohu inú ako kapitola I; a
 - .2 zmeny a doplnenia časti B kódexu sú prijímané Výborom pre námornú bezpečnosť v súlade s jeho rokovacím poriadkom.
 - .13 Bezpečnostný incident znamená akýkoľvek podozrivý čin alebo okolnosti ohrozujúce bezpečnosť lode, vrátane mobilnej pobrežnej vrtnéj súpravy a vysokorychlostného malého plavidla alebo prístavného zariadenia alebo

▼B

akéhokoľvek styčného bodu loď/prístav alebo akejkolvek činnosti loď - loď.

- .14 Úroveň bezpečnosti znamená kvalifikáciu stupňa rizika, že sa vyskytne bezpečnostný incident alebo pokus o bezpečnostný incident.
 - .15 Deklarácia bezpečnosti znamená dohodu dosiahnutú medzi loďou a prístavným zariadením alebo ďalšou loďou, s ktorou príde do kontaktu, ktorá uvádza bezpečnostné opatrenia, ktoré každá strana zavedie.
 - .16 Uznávaná bezpečnostná organizácia znamená organizáciu s vhodnou kvalifikáciou v oblasti bezpečnostných záležitostí a s vhodnými znalosťami o lodných a prístavných činnostiach, ktorá je oprávnená vykonávať analýzu alebo overenie alebo schválenie certifikačnej činnosti, vyžadované touto kapitolou alebo časťou A kódexu ISPS.
- 2. Výraz „loď“, keď použitý v nariadeniach 3 až 13, zahŕňa mobilné pobrežné vrtné súpravy a vysokorýchlostné malé plavidlá.
 - 3. Výraz „všetky lode“, keď použitý v tejto kapitole, znamená akúkoľvek loď, na ktorú sa vzťahuje táto kapitola.
 - 4. Výraz „zmluvná vláda“, keď použitý v nariadeniach 3, 4, 7, 10, 11, 12 a 13, zahŕňa odkaz na „vymenovaný orgán“.

Nariadenie 2**Uplatňovanie**

- 1. Táto kapitola sa uplatňuje na:
 - .1 tieto druhy lodí zúčastňujúce sa medzinárodných plavieb:
 - .1.1. osobné lode, vrátane vysokorýchlostných malých plavidiel;
 - .1.2. nákladné lode, vrátane vysokorýchlostných malých plavidiel, s brutto registrovanou tonážou 500 a viac; a
 - .1.3. mobilné pobrežné vrtné súpravy; a
 - .2 prístavné zariadenia, ktoré slúžia takým lodiam zúčastňujúcim sa medzinárodných plavieb.
- 2. Napriek ustanoveniam odseku 1.2, zmluvné vlády rozhodnú o rozsahu uplatňovania tejto kapitoly a príslušných oddielov časti A kódexu ISPS na tie prístavné zariadenia v rámci ich územia, od ktorých, aj keď sú využívané hlavne loďami, ktoré sa nezúčastňujú medzinárodných plavieb, je vyžadované, príležitostne, aby poskytovali služby lodiam, ktoré sa vracajú alebo odchádzajú na medzinárodnú plavbu.
- 2.1 Rozhodnutia zmluvných vlád podľa odseku 2, sa zakladajú na analýze bezpečnosti prístavného zariadenia vykonanej v súlade s ustanoveniami časti A kódexu ISPS.
- 2.2 Akékoľvek rozhodnutie zmluvnej vlády podľa odseku 2, neohrozí úroveň bezpečnosti, ktorú má v úmysle dosiahnuť táto kapitola alebo časť A kódexu ISPS.
- 3. Táto kapitola sa neuplatňuje na vojnové lode, pomocné námorné zariadenia alebo iné lode vlastnené alebo prevádzkované zmluvnou vládou a využívané len na vládnu nekomerčnú službu.
- 4. Nič v tejto kapitole sa nedotkne práv a povinností štátov podľa medzinárodného práva.

Nariadenie 3**Povinnosti zmluvných vlád vzhľadom na bezpečnosť**

- 1. Správy stanovujú úroveň bezpečnosti a zabezpečia poskytovanie informácií o bezpečnostnej úrovni lodiam, ktoré sú oprávnené plaviť sa pod ich vlajkou. Keď sa vyskytnú zmeny bezpečnostnej úrovne, sú informácie o bezpečnostnej úrovni aktualizované tak, ako prikazujú okolnosti.
- 2. Zmluvné vlády stanovujú úroveň bezpečnosti a zabezpečia poskytovanie informácií o bezpečnostnej úrovni prístavným zariadeniam v rámci ich územia a lodiam pred vstupom do prístavu alebo kým sú v prístave na ich území. Keď sa vyskytnú zmeny bezpečnostnej úrovne, sú informácie o bezpečnostnej úrovni aktualizované tak, ako prikazujú okolnosti.



Nariadenie 4

Požiadavky pre spoločnosti a lode

1. Spoločnosti plnia príslušné požiadavky tejto kapitoly a časti A kódexu ISPS, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B kódexu ISPS.
2. Lode plnia príslušné požiadavky tejto kapitoly a časti A kódexu ISPS, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B kódexu ISPS a takéto plnenie je overované a certifikované ako je to ustanovené v časti A kódexu ISPS.
3. Pred vstupom do prístavu alebo kým je v prístave na území zmluvnej vlády, dodržiava loď požiadavky bezpečnostnej úrovne stanovenej zmluvnou vládou ak je táto bezpečnostná úroveň vyššia ako bezpečnostná úroveň stanovená ministerstvom pre tú loď.
4. Lode bez neprimeraného meškania reagujú na akúkoľvek zmenu na vyššiu bezpečnostnú úroveň.
5. Ak loď nespĺňa požiadavky tejto kapitoly alebo časti A kódexu ISPS alebo nemôže splniť požiadavky bezpečnostnej úrovne stanovenej ministerstvom alebo inou zmluvnou vládou a uplatniteľnej na tú loď, informuje loď vhodný príslušný orgán pred uskutočnením akéhokoľvek vzájomného kontaktu loď/prístav alebo pred vstupom do prístavu, čo sa vyskytne skôr.

Nariadenie 5

Osobitná zodpovednosť spoločností

Spoločnosť zabezpečí, že kapitán má na palube vždy k dispozícii informácie, prostredníctvom ktorých môžu úradníci, náležito splnomocnení zmluvnou vládou, určiť:

- .1 kto je zodpovedný za menovanie členov posádky alebo iných osôb v súčasnosti zamestnaných alebo najatých na palube lodi v akejkoľvek kapacite pre obchodnú činnosť tej lode;
- .2 kto je zodpovedný za rozhodovanie o použití lode; a
- .3 v prípadoch, keď je loď využívaná podľa podmienok zmluvy (zmlúv) o prenájme, kto sú zmluvné strany takej zmluvy (zmlúv).

Nariadenie 6

Bezpečnostný lodný výstražný systém

1. Všetky tieto lode sú vybavené bezpečnostným lodným výstražným systémom:
 - .1 lode zostrojené 1. júla 2004 alebo neskôr;
 - .2 osobné lode, vrátane vysokorýchlostných malých osobných plavidiel, zostrojené pred 1. júlom 2004, najneskôr do prvej prehliadky rádiového zariadenia po 1. júli 2004;
 - .3 ropné tankery, chemické tankery, lode na prepravu plynu, lode na sypaný náklad a nákladné vysokorýchlostné malé plavidlá s brutto registrovanou tonážou 500 a vyššou zostrojené pred 1. júlom 2004, najneskôr do prvej prehliadky rádiového zariadenia po 1. júli 2004; a
 - .4 ostatné nákladné lode s brutto registrovanou tonážou 500 a vyššou a mobilné pobrežné vrtné súpravy zostrojené pred 1. júlom 2004, najneskôr do prvej prehliadky rádiového zariadenia po 1. júli 2006.
2. Keď je aktivovaný, bezpečnostný výstražný systém lode:
 - .1 zaháji a posiela bezpečnostnú výstrahu z lode na pobrežie príslušnému orgánu vymenovanému správou, čo môže za týchto okolností zahŕňať spoločnosť. Výstraha uvádza totožnosť lode, jej polohu a uvádza, že bezpečnosť lode je ohrozená alebo bola narušená;
 - .2 neposiela bezpečnostnú výstrahu lode žiadnym iným lodiam;
 - .3 nespustí žiadnu výstrahu na palube lode; a
 - .4 nepreruší bezpečnostnú lodnú výstrahu, kým nie je deaktivovaný a/alebo znova nastavený.
3. Bezpečnostný výstražný systém lode:

▼B

- .1 môže byť aktivovaný z navigačného mostíka a aspoň z jedného ďalšieho miesta; a
- .2 spĺňa prevádzkové normy nie nižšie ako tie prijaté organizáciou.
- 4. Aktivačné body bezpečnostného výstražného systému lode sú navrhnuté tak, aby sa zabránilo neúmyselnému spusteniu bezpečnostnej výstražnej lode.
- 5. Požiadavka bezpečnostného výstražného systému lode môže byť splnená použitím rádiového zariadenia vyhovujúceho požiadavkám kapitoly IV za predpokladu, že sú splnené všetky požiadavky tohto nariadenia.
- 6. Keď správa obdrží oznámenie o bezpečnostnej výstrahe lode, informuje táto správa okamžite štát/-y, v ktorého/-ých blízkosti loď práve pôsobí.
- 7. Keď zmluvná vláda obdrží oznámenie o bezpečnostnej výstrahe lode od lode, ktorá nie je oprávnená plaviť sa pod jej vlajkou, informuje táto zmluvná vláda okamžite príslušnú správu a, ak je to vhodné, štát/-y, v ktorého/-ých blízkosti loď práve pôsobí.

Nariadenie 7**Hrozby pre loď**

- 1. Zmluvné vlády stanovujú úroveň bezpečnosti a zabezpečia poskytnutie informácií o bezpečnostnej úrovni lodiam, ktoré pôsobia v ich výsostných vodách alebo ktoré oznámili úmysel vstúpiť do ich výsostných vôd.
- 2. Zmluvné vlády poskytnú kontaktný bod, prostredníctvom ktorého môžu také lode požadovať radu alebo pomoc a kam môžu také lode oznámiť akékoľvek bezpečnostné obavy, týkajúce sa iných lodí, pohybov alebo komunikácií.
- 3. Ak bolo identifikované riziko útoku, príslušná zmluvná vláda informuje príslušné lode a správu o:
 - .1 súčasnej bezpečnostnej úrovni;
 - .2 akýchkoľvek bezpečnostných opatreniach, ktoré by mali byť zavedené príslušnými loďami na ochranu pred útokom v súlade s ustanoveniami časti A kódexu ISPS; a
 - .3 bezpečnostných opatreniach, ktoré sa rozhodol zaviesť pobrežný štát, ako je to vhodné.

Nariadenie 8**Kapitánova voľnosť v rozhodovaní o zabezpečení a bezpečnosti lode**

- 1. Kapitán nie je obmedzovaný spoločnosťou, prenajímateľom alebo akoukoľvek inou osobou pri prijímaní alebo vykonávaní akéhokoľvek rozhodnutia, ktoré je, podľa profesionálneho úsudku kapitána, potrebné na zachovanie bezpečia a bezpečnosti lodí. To zahŕňa odoprenie vstupu osobám (okrem tých náležito splnomocnených zmluvnou vládou) alebo ich majetku alebo odmietnutie naložiť náklad, vrátane kontajnerov alebo iných uzavretých jednotiek na prepravu nákladu.
- 2. Ak podľa profesionálneho úsudku kapitána vznikne počas prevádzky lode konflikt medzi akýmikoľvek záchrannými a bezpečnostnými požiadavkami uplatniteľnými na loď, uplatní kapitán tie požiadavky, ktoré sú potrebné na zachovanie bezpečnosti lode. V takých prípadoch môže kapitán zaviesť dočasné bezpečnostné opatrenia a ihneď informuje správu a, ak je to vhodné, zmluvnú vládu, v ktorej prístave loď pôsobí alebo do ktorého má v úmysle vstúpiť. Akékoľvek také dočasné bezpečnostné opatrenia podľa tohto nariadenia sú v najväčšej možnej miere primerané najobvyklejšej bezpečnostnej úrovni. Ak sú zistené také prípady, ministerstvo zabezpečí, že sú také konflikty vyriešené a že je minimalizovaná možnosť ich opätovného výskytu.

Nariadenie 9**Opatrenia pre kontrolu a zhodu**

- 1. Kontrola lodí v prístave
 - 1.1 Na účel tejto kapitoly je každá loď, na ktorú sa táto kapitola vzťahuje, predmetom kontroly, keď je v prístave inej zmluvnej vlády, zo strany úradníkov náležito splnomocnených tou vládou, ktorí môžu byť tí istí ako tí, ktorí vykonávajú funkcie nariadenia I/19. Taká kontrola je obmedzená

▼B

na overenie, že na palube sa nachádza platné Medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode alebo platné Dočasné medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode vystavené podľa ustanovení časti A kódexu ISPS (Osvedčenie), ktoré, ak platné, je prijaté, ak neexistujú zrejme dôvody domnievať sa, že loď nespĺňa požiadavky tejto kapitoly alebo časti A kódexu ISPS.

- 1.2 Ak existujú také zrejme dôvody alebo ak nie je predložené platné osvedčenie, keď sa to vyžaduje, zavedú úradníci náležito splnomocnení zmluvnou vládou akékoľvek jedno alebo viacero kontrolných opatrení v súvislosti s tou loďou ako je to ustanovené v odseku 1.3. Akékoľvek takéto uložené opatrenia musia byť primerané, zohľadňujúce usmernenia uvedené v časti B kódexu ISPS.
- 1.3 Takými kontrolnými opatreniami sú: inšpekcia lode, zadržanie lode, obmedzenie prevádzky vrátane pohybu v rámci prístavu alebo vypovedanie lode z prístavu. Takéto kontrolné opatrenia môžu navyše alebo ako alternatívu zahŕňať iné menšie správne alebo nápravné opatrenia.

2. Lode zamýšľajúce vstúpiť do prístavu inej zmluvnej vlády

- 2.1 Na účely tejto kapitoly môže zmluvná vláda vyžadovať, aby lode, zamýšľajúce vstúpiť do jej prístavov, poskytli úradníkom náležito splnomocnením tou vládou tieto informácie na zabezpečenie splnenia tejto kapitoly pred vstupom do prístavu s cieľom vyhnúť sa potrebe zavádzať kontrolné opatrenia alebo kroky:
 - .1 že loď vlastní platné osvedčenie a názov orgánu, ktorý ho vystavil;
 - .2 bezpečnostná úroveň, na ktorej loď práve pôsobí;
 - .3 bezpečnostná úroveň, na ktorej loď pôsobila v akomkoľvek predchádzajúcom prístave, kde uskutočnila vzájomný kontakt loď/prístav v časovom rámci uvedenom v odseku 2.3;
 - .4 akékoľvek osobitné alebo doplnkové bezpečnostné opatrenia, ktoré loď prijala v akomkoľvek predchádzajúcom prístave, kde uskutočnila vzájomný kontakt loď/prístav v časovom rámci uvedenom v odseku 2.3;
 - .5 že boli zachované vhodné bezpečnostné lodné postupy počas akejkoľvek činnosti loď/loď v časovom rámci uvedenom v odseku 2.3;
 - .6 iné praktické informácie týkajúce sa bezpečnosti (ale nie podrobnosti bezpečnostného plánu lode), berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B kódexu ISPS.

Na požiadanie zmluvnej vlády poskytne loď alebo spoločnosť potvrdenie, prijateľné pre tú zmluvnú vládu, o vyššie vyžadovaných informáciách.

- 2.2 Každá loď, na ktorú sa vzťahuje táto kapitola a ktorá má v úmysle vstúpiť do prístavu inej zmluvnej vlády, poskytne na požiadanie úradníkom náležito splnomocneným tou vládou informácie opísané v odseku 2.1. Kapitán môže odmietnuť poskytnúť také informácie za predpokladu, že to môže mať za následok odmietnutie vstupu do prístavu.
- 2.3 Loď uchováva záznamy o informáciách uvedených v odseku 2.1 pre posledných 10 zastávok v prístavných zariadeniach.
- 2.4 Ak po obdržaní informácií opísaných v odseku 2.1 majú úradníci náležito splnomocnení zmluvnou vládou prístavu, do ktorého má loď v úmysle vstúpiť, zreteľné dôvody domnievať sa, že loď nespĺňa požiadavky tejto kapitoly alebo časti A kódexu ISPS, pokúsia sa títo úradníci naviazať komunikáciu s loďou a medzi loďou a správou s cieľom napraviť nezgodu. Ak takáto komunikácia nemá za následok nápravu alebo ak takí úradníci majú iné zreteľné dôvody domnievať sa, že loď nespĺňa požiadavky tejto kapitoly alebo časti A kódexu ISPS, môžu takí úradníci prijať kroky v súvislosti s tou loďou ako je to ustanovené v odseku 2.5. Akékoľvek také kroky musia byť primerané, zohľadňujúce usmernenia uvedené v časti B kódexu ISPS.
- 2.5 Také kroky sú:
 - .1 požiadavka nápravy neplnenia;
 - .2 požiadavky, aby loď pokračovala do miesta určeného vo výsostných vodách alebo vnútorných vodných zdrojoch tej zmluvnej vlády;

▼B

.3 inšpekcia lode, ak je loď vo výsostných vodách zmluvnej vlády, do ktorej prístavu má loď v úmysle vstúpiť;

.4 odoprenie vstupu do prístavu.

Pred zahájením akýchkoľvek takých krokov, informuje zmluvná vláda loď o svojich zámeroch. Po tejto informácii sa môže kapitán vzdať úmyslu vstúpiť do toho prístavu. V takých prípadoch sa toto nariadenie neuplatňuje.

3. Doplňujúce ustanovenia

3.1 V prípade:

.1 uloženia kontrolného opatrenia, iného ako menšie správne alebo nápravné opatrenie, uvedeného v odseku 1.3; alebo

.2 prijatia akýchkoľvek krokov uvedených v odseku 2.5, úradník náležito splnomocnený vládou okamžite písomne informuje správu, uvádzajúc, ktoré kontrolné opatrenia boli uložené alebo ktoré kroky boli prijaté a dôvody. Zmluvná vláda, ktorá uloží kontrolné opatrenia alebo kroky, informuje tiež uznávanú bezpečnostnú organizáciu, ktorá vystavila osvedčenie týkajúce sa príslušnej lode a organizáciu, ak boli uložené akékoľvek také kontrolné opatrenia alebo prijaté kroky.

3.2 Ak je odmietnutý vstup do prístavu alebo je loď vykázaná z prístavu, mali by orgány prístavného štátu oznámiť vhodné skutočnosti orgánom štátu ďalších vhodných prístavov zastavenia, ak sú známe, a akýmkoľvek iným vhodným pobrežným štátom, berúc do úvahy usmernenia, ktoré vypracuje organizácia. Musí byť zabezpečená dôvernosť a bezpečnosť takého oznámenia.

3.3 Odoprenie vstupu do prístavu podľa odsekov 2.4 a 2.5 alebo vykázanie z prístavu, podľa odsekov 1.1 až 1.3 sú uložené len vtedy, ak majú úradníci náležito splnomocnení zmluvnou vládou zrejme dôvody domnievať sa, že loď predstavuje bezprostredné ohrozenie bezpečnosti alebo bezpečia osôb alebo lodí alebo iného majetku a neexistuje žiadny vhodný spôsob na odstránenie tejto hrozby.

3.4 Kontrolné opatrenia uvedené v odseku 1.3 a kroky uvedené v odseku 2.5 sú uložené, podľa tohto nariadenia, len kým nie je neplnenie, ktoré bolo príčinou kontrolných opatrení alebo krokov, napravené k spokojnosti zmluvnej vlády, berúc do úvahy kroky navrhnuté loďou alebo správou, ak nejaké existujú.

3.5 Keď zmluvné strany uplatňujú kontrolu podľa odseku 1 alebo prijímú opatrenia podľa odseku 2:

.1 vynakladá sa všetko možné úsilie, aby sa predišlo neprimeranému zdržaniu alebo omeškaniu. Ak je tým loď neprimerane zdržaná alebo má meškanie, je oprávnená na odškodnenie za akúkoľvek utrpenú stratu alebo škodu; a

.2 nie je bránené nevyhnutnému prístupu na loď z núdzových alebo humanitárnych dôvodov a na bezpečnostné účely.

Nariadenie 10

Požiadavky pre prístavné zariadenia

1. Prístavné zariadenia plnia príslušné požiadavky tejto kapitoly a časti A kódexu ISPS, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B kódexu ISPS.

2. Zmluvné vlády s prístavným zariadením alebo prístavnými zariadeniami na svojom území, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie zabezpečia, že:

.1 sú uskutočnené, prehodnotené a schválené analýzy bezpečnosti prístavného zariadenia v súlade s ustanoveniami časti A kódexu ISPS;

.2 sú vytvorené, prehodnotené, schválené a zavedené bezpečnostné plány prístavného zariadenia v súlade s ustanoveniami časti A kódexu ISPS.

3. Zmluvné vlády stanovujú a oznámia opatrenia, ktoré je potrebné adresovať v bezpečnostnom pláne prístavného zariadenia pre rôzne úrovne bezpečnosti, vrátane informácie, kedy bude potrebné odovzdať vyhlásenie o bezpečnosti.



Nariadenie 11

Alternatívne bezpečnostné dohody

1. Zmluvné vlády môžu pri vykonávaní tejto kapitoly a časti A kódexu ISPS uzatvoriť písomné dvojstranné alebo multilaterálne dohody s ostatnými zmluvnými vládami o alternatívnych bezpečnostných opatreniach pokrývajúcich krátke medzinárodné plavby na pevných trasách medzi prístavnými zariadeniami, ktoré sa nachádzajú na ich územiach.
2. Akákoľvek taká dohoda neohrozuje bezpečnostnú úroveň ostatných lodí alebo prístavných zariadení, na ktoré sa dohoda nevzťahuje.
3. Žiadna loď, na ktorú sa vzťahuje taká dohoda, nemôže uskutočňovať žiadne činnosti loď — loď so žiadnou loďou, na ktorú sa tá dohoda nevzťahuje.
4. Také dohody sú pravidelne prehodnotené, berúc do úvahy získané skúsenosti ako aj akékoľvek zmeny konkrétnych okolností alebo zistené hrozby pre bezpečnosť lodí, prístavných zariadení alebo trás, na ktoré sa dohoda vzťahuje.

Nariadenie 12

Ekvivalentné bezpečnostné opatrenia

1. Správa môže povoliť konkrétnej lodi alebo skupine lodí oprávnených plaviť sa pod jej vlajkou zaviesť iné bezpečnostné opatrenia podobné tým, ktoré sú stanovené v tejto kapitole alebo v časti A kódexu ISPS za predpokladu, že také bezpečnostné opatrenia sú aspoň také účinné ako tie, stanovené v tejto kapitole alebo v časti A kódexu ISPS. Ministerstvo, ktoré povolí také bezpečnostné opatrenia, oznámi organizácii ich podrobnosti.
2. Pri vykonávaní tejto kapitoly a časti A kódexu ISPS, môže zmluvná vláda povoliť konkrétnemu prístavnému zariadeniu alebo skupine prístavných zariadení, ktoré sa nachádzajú na jej území, iným ako tie, na ktoré sa vzťahuje dohoda uzatvorená podľa nariadenia 11, vykonávať bezpečnostné opatrenia podobné tým, ktoré sú stanovené v tejto kapitole alebo v časti A kódexu ISPS za predpokladu, že také bezpečnostné opatrenia sú aspoň také účinné ako tie, stanovené v tejto kapitole alebo v časti A kódexu ISPS. Zmluvná vláda, ktorá povolí také bezpečnostné opatrenia, oznámi organizácii ich podrobnosti.

Nariadenie 13

Oznamovanie informácií

1. Zmluvné vlády najneskôr 1. júla 2004 oznámia organizácii a sprístupnia pre informáciu spoločnosti a lodí:
 - .1 názvy a kontaktné údaje ich vnútroštátneho orgánu alebo orgánov zodpovedných za bezpečnosť lodí a prístavných zariadení;
 - .2 miesta v rámci ich územia, na ktoré sa vzťahujú schválené bezpečnostné plány pre prístavné zariadenia;
 - .3 mená a kontaktné údaje tých, ktorí boli určení, aby boli vždy k dispozícii, aby prijímali a reagovali na bezpečnostné výstrahy loď - pobrežie, uvedené v nariadení 6.2.1.;
 - .4 mená a kontaktné údaje tých, ktorí boli určení, aby boli vždy k dispozícii, aby prijímali a reagovali na akékoľvek oznámenia od zmluvných vlád uplatňujúcich kontrolné opatrenia a opatrenia pre zhodu, uvedené v nariadení 9.3.1; a
 - .5 mená a kontaktné údaje tých, ktorí boli určení, aby boli vždy k dispozícii, aby poskytovali poradenstvo a pomoc lodiam, a ktorým môžu lode oznamovať akékoľvek obavy týkajúce sa bezpečnosti, uvedené v nariadení 7.2; a podľa toho aktualizovali také informácie, keď sa vyskytnú zmeny. Organizácia rozosiela takúto podrobnosti ostatným zmluvným vládam pre informáciu ich úradníkov.
2. Zmluvné vlády najneskôr 1. júla 2004 oznámia organizácii názvy a kontaktné údaje akýchkoľvek uznávaných bezpečnostných organizácií splnomocnených konať v ich mene spolu s údajmi o osobitnej zodpovednosti a podmienkach právomoci delegovanej na také organizácie. Také informácie sú aktualizované, keď sa vyskytnú zmeny. Organizácia rozosiela takúto podrobnosti ostatným zmluvným vládam pre informáciu ich úradníkov.

▼B

3. Zmluvné vlády najneskôr 1. júla 2004 oznámia organizácii zoznam uvádzajúci schválené bezpečnostné plány prístavných zariadení pre prístavné zariadenia, ktoré sa nachádzajú na ich území, spolu s miestom alebo miestami, na ktoré sa vzťahuje každý schválený bezpečnostný plán prístavného zariadenia a zodpovedajúcim dátumom schválenia a potom ďalej oznamujú, keď sa vyskytne ktorákoľvek z týchto zmien:
 - .1 majú byť alebo boli zavedené zmeny miesta alebo miest, na ktoré sa vzťahuje schválený bezpečnostný plán prístavného zariadenia. V takých prípadoch uvádza odoslaná informácia zmeny miesta alebo miest, na ktoré sa vzťahuje plán a dátum, od ktorého majú byť alebo boli takéto zmeny zavedené;
 - .2 má byť alebo bol stiahnutý schválený bezpečnostný plán prístavného zariadenia, predtým uvedený na zozname odovzdanom organizácii. V takých prípadoch uvádza odoslaná informácia dátum, kedy stiahnutie nadobudlo účinnosť alebo bolo zavedené. V týchto prípadoch je oznámenie odoslané organizácii najrýchlejšie ako je to prakticky možné; a
 - .3 zoznam schválených bezpečnostných plánov prístavných zariadení má byť doplnený. V takých prípadoch uvádza odoslaná informácia miesto alebo miesta, na ktoré sa plán vzťahuje a dátum schválenia.
4. Zmluvné vlády v päťročných intervaloch po 1. júli 2004 oznamujú organizácii upravený a aktualizovaný zoznam uvádzajúci schválené bezpečnostné plány prístavných zariadení pre prístavné zariadenia, ktoré sa nachádzajú na ich území spolu s miestom alebo miestami, na ktoré sa vzťahuje každý schválený bezpečnostný plán prístavného zariadenia a zodpovedajúcim dátumom schválenia (a dátumom schválenia akýchkoľvek jeho zmien a doplnení), ktorý vymení a nahradí všetky informácie oznámené organizácii podľa odseku 3 počas predchádzajúcich piatich rokov.
5. Zmluvné vlády oznámia organizácii informáciu, že bola uzatvorená dohoda podľa nariadenia 11. Oznámená informácia zahŕňa:
 - .1 mená zmluvných strán, ktoré uzatvorili dohodu;
 - .2 prístavné zariadenia a pevné trasy, na ktoré sa dohoda vzťahuje;
 - .3 pravidelnosť prehodnotenia dohôd;
 - .4 dátum nadobudnutia účinnosti dohody; a
 - .5 informácie o akýchkoľvek konzultáciách, ktoré sa uskutočnili s ostatnými zmluvnými vládami;
 a potom oznámia organizácii, najrýchlejšie ako je prakticky možné, informáciu o zmene a doplnení dohody alebo jej ukončení.
6. Ktorákoľvek zmluvná vláda, ktorá povolí podľa ustanovení nariadenia 12 akékoľvek ekvivalentné bezpečnostné opatrenia v súvislosti s loďou oprávnenou plaviť sa pod jej vlajkou alebo v súvislosti s prístavným zariadením, ktoré sa nachádza na jej území, oznámi organizácii súvisiace podrobnosti.
7. Organizácia na požiadanie sprístupní ostatným zmluvným vládam informácie oznámené podľa odseku 3.“



PRÍLOHA II

„MEDZINÁRODNÝ KÓDEX PRE BEZPEČNOSŤ LODÍ
A PRÍSTAVNÝCH ZARIADENÍ

PREAMBULA

1. Diplomatická konferencia o námornej bezpečnosti, ktorá sa uskutočnila v Londýne v decembri 2002, prijala na zvýšenie námornej bezpečnosti nové ustanovenia v Medzinárodnom dohovore o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 a tento kódex. Tieto nové požiadavky tvoria medzinárodný rámec, prostredníctvom ktorého môžu lode a prístavné zariadenia spolupracovať, aby odhaľovali a zabráňovali činom, ktoré ohrozujú bezpečnosť v oblasti námornej dopravy.
2. V dôsledku tragických udalostí z 11. septembra 2001 dvadsiate druhé zasadnutie zhromaždenia Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „organizácia“) v novembri 2001 jednohlasne schválilo vytvorenie nových opatrení týkajúcich sa bezpečnosti lodí a prístavných zariadení pre prijatie Konferenciou Zmluvných vlád Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (známa ako Diplomatická konferencia o námornej bezpečnosti) v decembri 2002. Prípravou Diplomatickej konferencie bol poverený Výbor pre námornú bezpečnosť (VNB) organizácie na základe príspevkov členských štátov, medzivládnych organizácií a mimovládnych organizácií na základe konzultácií s organizáciou.
3. VNB na svojom prvom mimoriadnom zasadnutí, ktoré sa tiež uskutočnilo v novembri 2001, s cieľom urýchliť vytvorenie a prijatie vhodných bezpečnostných opatrení, vytvoril pracovnú skupinu VNB pre námornú bezpečnosť, ktorá sa bude stretávať v období medzi zasadnutiami výboru. Prvé stretnutie pracovnej skupiny VNB pre námornú bezpečnosť sa uskutočnilo vo februári 2002 a výsledok jej diskusií bol oznámený a zvážený sedemdesiatym piatym zasadnutím VNB v máji 2002, keď bola vytvorená ad hoc pracovná skupina na rozpracovanie prednesených návrhov. Sedemdesiate piate zasadnutie VNB zohľadnilo správu tejto pracovnej skupiny a odporučilo, aby sa v práci pokračovalo na ďalšom stretnutí pracovnej skupiny VNB, ktoré sa uskutočnilo v septembri 2002. Sedemdesiate šieste zasadnutie VNB zohľadnilo výsledok zasadnutia pracovnej skupiny VNB pre námornú bezpečnosť zo septembra 2002 a ďalšiu prácu vykonanú pracovnou skupinou VNB v spojení so sedemdesiatym šiestym zasadnutím výboru v decembri 2002 bezprostredne pred Diplomatickou konferenciou a schválilo konečnú verziu navrhnutých textov na posúdenie Diplomatickou konferenciou.
4. Diplomatická konferencia (9. až 13. decembra 2002) prijala tiež zmeny a doplnenia existujúcich ustanovení Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (SOLAS 74) urýchľujúce zavádzanie požiadavky prispôsobiť automatický identifikačný systém a prijala nové nariadenia v kapitole XI-1 dohovoru SOLAS 74, vzťahujúce sa na označovanie identifikačného čísla lode a nosenie nepretržitého historického záznamu. Diplomatická konferencia tiež prijala niekoľko rezolúcií konferencie, vrátane tých, ktoré sa vzťahujú na zavedenie a revíziu tohto kódexu, technickú spoluprácu a spoluprácu s Medzinárodnou organizáciou práce a Svetovou organizáciou pre clá. Bolo uznané, že môže byť potrebná revízia a zmena a doplnenie niektorých z nových ustanovení týkajúcich sa námornej bezpečnosti po zavšení práce týchto dvoch organizácií.
5. Ustanovenia kapitoly XI-2 dohovoru SOLAS 74 a tohto kódexu sa uplatňujú na lode a prístavné zariadenia. Rozšírenie dohovoru SOLAS 74 tak, aby sa vzťahoval aj na prístavné zariadenia bolo schválené na základe skutočnosti, že dohovor SOLAS 74 ponúkal najrýchlejší spôsob ako zabezpečiť, aby potrebné bezpečnostné opatrenia nadobudli účinnosť a rýchlo pôsobili. Ďalej však bolo schválené, že ustanovenia týkajúce sa prístavných zariadení, by sa mali týkať výhradne vzájomného kontaktu lodí/prístav. Širšia problematika bezpečnosti prístavných oblastí bude predmetom ďalšej spoločnej práce Medzinárodnej námornej organizácie a Medzinárodnej organizácie práce. Bolo tiež schválené, že ustanovenia by nemali byť rozšírené na skutočnú reakciu na útoky alebo na akékoľvek činnosti po takom útoku, potrebné na obnovenie normálneho stavu.
6. Pri vypracovávaní ustanovení sa bral ohľad na zabezpečenie zhody s ustanoveniami Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, vydávania preukazov spôsobilosti a držaní strážnej služby pre námorníkov z roku 1978, zmeneného a doplneného, Medzinárodného kódexu pre bezpečnostné riadenie a zosúladeného systému inšpekcie a vydávania osvedčení.

▼B

7. Ustanovenia predstavujú významnú zmenu v prístupe medzinárodného priemyslu k problematike bezpečnosti v oblasti námornej dopravy. Uznáva sa, že môžu pre niektoré zmluvné vlády znamenať značné dodatočné bremeno. Význam technickej spolupráce na pomoc zmluvným vládam pri zavádzaní ustanovenia je uznávaný v plnej miere.
8. Vykonávanie ustanovení bude vyžadovať pokračujúcu účinnú spoluprácu a porozumenie medzi všetkými, ktorí prichádzajú do kontaktu alebo využívajú lode alebo prístavné zariadenia, vrátane personálu lodí, personálu prístavov, cestujúcich, obchodníkov, správu lodí a prístavov a tých vo vnútroštátnych a miestnych orgánoch, ktorí majú zodpovednosť za bezpečnosť. Bude sa musieť preskúmať a zmeniť existujúca prax a postupy, ak neposkytujú primeranú úroveň bezpečnosti. V záujme zvýšenej námornej bezpečnosti budú musieť odvetia lodnej prepravy a prístavy a vnútroštátne a miestne orgány vykonávať dodatočné povinnosti.
9. Usmernenia, uvedené v časti B tohto kódexu, by mali byť zohľadnené pri vykonávaní bezpečnostných ustanovení uvedených v kapitole XI-2 dohovoru SOLAS 74 a v časti A tohto kódexu. Uznáva sa však, že rozsah v akom sa usmernenia uplatňujú sa môže líšiť v závislosti na povahe prístavného zariadenia a lode, jej obchodných činností a/alebo nákladu.
10. Nič v tomto kódexe sa neinterpretuje ani neuplatňuje spôsobom, ktorý je v rozpore so základnými právami a slobodami stanovenými v medzinárodných nástrojoch, najmä v tých, ktoré sa týkajú námorných pracovníkov a utečencov, vrátane Základných zásad a práv pri práci Medzinárodnej organizácie práce ako aj medzinárodných noriem týkajúcich sa námorných a prístavných pracovníkov.
11. Uznávajúc, že Dohovor o uľahčení námornej dopravy z roku 1965, zmenený a doplnený, ustanovuje, že zahraničným členom posádky by verejné orgány mali povoliť vystúpiť na breh, kým je loď, na ktorej prišli, v prístave, za predpokladu, že boli splnené formality pri príchode lode a verejné orgány nemajú žiadny dôvod odmietnuť povolenie vystúpiť na breh z dôvodov verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo verejného poriadku. Pri schvaľovaní bezpečnostných plánov lode alebo prístavného zariadenia by zmluvné vlády mali venovať náležitú pozornosť skutočnosti, že personál lode žije a pracuje na plavidle a potrebuje pobyt na brehu a prístup k zariadeniam starostlivosti o námorníkov, vrátane zdravotnej starostlivosti.

▼B

ČASŤ A

POVINNÉ POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA USTANOVENÍ KAPITOLY XI-2 PRÍLOHY K MEDZINÁRODNÉMU DOHOVORU O BEZPEČNOSTI ĽUDSKÉHO ŽIVOTA NA MORI Z ROKU 1974, ZMENENÉHO A DOPLNENÉHO

1 VŠEOBECNÉ

1.1 Úvod

Táto časť Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť lodí a prístavných zariadení obsahuje povinné ustanovenia, na ktoré je uvedený odkaz v kapitole XI-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974, zmenenom a doplnenom.

1.2 Ciele

Ciele tohto kódexu sú:

- .1 vytvoriť medzinárodný rámec zahŕňajúci spoluprácu medzi zmluvnými vládami, vládnymi agentúrami, miestnymi správami a odvetvím lodnej prepravy a prístavmi na odhaľovanie bezpečnostných hrozieb a na prijímanie preventívnych opatrení proti bezpečnostným incidentom ovplyvňujúcim lode alebo prístavné zariadenia využívané v medzinárodnej lodnej preprave;
- .2 určiť úlohy a povinnosti zmluvných strán, vládných agentúr, miestnych správ a odvetvia lodnej prepravy a prístavov na národnej a medzinárodnej úrovni na zabezpečenie námornej bezpečnosti;
- .3 zabezpečiť včasný a účinný zber a výmenu informácií týkajúcich sa bezpečnosti;
- .4 poskytnúť metodológiu pre bezpečnostné analýzy, aby boli na mieste plány a postupy na reagovanie na meniace sa bezpečnostné úrovne; a
- .5 zabezpečiť dôveru, že sú na svojom mieste vhodné a primerané bezpečnostné opatrenia.

1.3 Funkčné požiadavky

Na dosiahnutie jeho cieľov obsahuje tento kódex niekoľko funkčných požiadaviek. Tieto zahŕňajú, no neobmedzujú sa na:

- .1 zhromaždenie a analýza informácií súvisiacich s bezpečnostnými hrozbami a výmena takých informácií s vhodnými zmluvnými vládami;
- .2 vyžadovanie zachovávanie komunikačných protokolov pre lode a prístavné zariadenia;
- .3 bránenie neoprávnenému prístupu k lodiam, prístavným zariadeniam a ich zakázaným pásmam;
- .4 bránenie zavádzaniu neoprávnených zbraní, zápalných zariadení alebo výbušnín na lode alebo do prístavných zariadení;
- .5 poskytovanie prostriedkov na vyvolanie poplachu ako reakcie na bezpečnostné hrozby alebo bezpečnostné incidenty;
- .6 vyžadovanie bezpečnostných plánov lodí a prístavných zariadení založených na bezpečnostných analýzach;
- .7 vyžadovanie školenia, nácvikov a cvičení na zabezpečenie znalosti bezpečnostných plánov a postupov;

2 DEFINÍCIE

2.1 Ak nie je výslovne ustanovené inak, pre účely tejto časti:

- .1 Dohovor znamená Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974, zmenený a doplnený.
- .2 Nariadenie znamená nariadenie dohovoru.
- .3 Kapitola znamená kapitolu dohovoru.

▼B

- .4 Bezpečnostný plán lode znamená plán vytvorený na zabezpečenie uplatňovania opatrení na palube lode, určených na ochranu osôb na palube, nákladu, jednotiek na prepravu nákladu, lodných zásob alebo loď pred rizikom bezpečnostného incidentu.
 - .5 Bezpečnostný plán prístavného zariadenia znamená plán vytvorený na zabezpečenie uplatňovania opatrení, určených na ochranu prístavného zariadenia a lodí, osôb, nákladu, jednotiek na prepravu nákladu, lodných zásob v rámci prístavného zariadenia pred rizikom bezpečnostného incidentu.
 - .6 Bezpečnostný dôstojník lode znamená osobu na palube lode, zodpovednú kapitánovi, určenú spoločnosťou za zodpovednú za bezpečnosť lode, vrátane zavedenia a zachovávania bezpečnostného plánu lode a za styk s bezpečnostným dôstojníkom spoločnosti a bezpečnostným dôstojníkom prístavného zariadenia.
 - .7 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti znamená osobu vymenovanú spoločnosťou na zabezpečenie vykonania analýzy bezpečnosti lode, vytvorenie, odovzdanie na schválenie a nasledovné zavedenie a zachovávanie bezpečnostného plánu lode a za styk s bezpečnostným dôstojníkom prístavného zariadenia a bezpečnostným dôstojníkom lode.
 - .8 Bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia znamená osobu určenú ako zodpovednú za vytvorenie, zavedenie, revíziu a zachovávanie bezpečnostného plánu prístavného zariadenia a za styk s bezpečnostnými dôstojníkmi lode a bezpečnostnými dôstojníkmi spoločnosti.
 - .9 Bezpečnostná úroveň 1 znamená úroveň, pre ktorú musia byť vždy zachovávané minimálne vhodné ochranné bezpečnostné opatrenia.
 - .10 Bezpečnostná úroveň 2 znamená úroveň, pre ktorú musia byť zachovávané dodatočné vhodné ochranné bezpečnostné opatrenia na určité obdobie z dôvodu zvýšeného rizika bezpečnostného incidentu.
 - .11 Bezpečnostná úroveň 3 znamená úroveň, pre ktorú musia byť zachovávané ďalšie osobitné ochranné bezpečnostné opatrenia na obmedzené obdobie, keď je bezpečnostný incident pravdepodobný alebo bezprostredný, aj keď nemusí byť možné identifikovať osobitný cieľ.
- 2.2 Výraz ‚loď‘, keď je použitý v tomto kódexe, zahŕňa mobilné pobrežné vrtné súpravy a vysokorýchlostné malé plavidlá ako je to definované v nariadení XI-2/1.
 - 2.3 Výraz ‚zmluvná vláda‘ v súvislosti s akýmkoľvek odkazom na prístavné zariadenie, keď je použitý v oddieloch 14 až 18, zahŕňa odkaz na vymenovaný orgán.
 - 2.4 Výrazy, ktoré nie sú v tejto časti definované inak, majú rovnaký význam ako ten, ktorý im je pripisovaný v kapitolách I a XI-2.
3. UPLATŇOVANIE
 - 3.1 Tento kódex sa uplatňuje na:
 - .1 tieto typy lodí, ktoré sa zúčastňujú medzinárodných plavieb:
 - .1 osobné lode, vrátane vysokorýchlostných malých plavidiel;
 - .2 nákladné lode, vrátane vysokorýchlostných malých plavidiel, s brutto registrovanou tonážou 500 a viac; a
 - .3 mobilné pobrežné vrtné súpravy; a
 - .2 prístavné zariadenia, ktoré slúžia takým lodiam zúčastňujúcim sa medzinárodných plavieb.
 - 3.2 Napriek ustanoveniam odseku 3.1.2, zmluvné vlády rozhodnú o rozsahu uplatňovania tejto časti kódexu na tie prístavné zariadenia v rámci ich územia, od ktorých, aj keď sú využívané hlavne loďami, ktoré sa nezúčastňujú medzinárodných plavieb, je vyžadované, príležitostne, aby poskytovali služby lodiam, ktoré sa vracajú alebo odchádzajú na medzinárodnú plavbu.

▼B

- 3.2.1 Rozhodnutia zmluvných vlád podľa oddielu 3.2 sa zakladajú na analýze bezpečnosti prístavného zariadenia vykonanej v súlade s touto časťou kódexu.
- 3.2.2 Akékoľvek rozhodnutie zmluvnej vlády podľa oddielu 3.2 neohrozí úroveň bezpečnosti, ktorú má v úmysle dosiahnuť kapitola XI-2 alebo táto časť kódexu.
- 3.3 Tento kódex sa neuplatňuje na vojnové lode, pomocné námorné zariadenia alebo iné lode vlastnené alebo prevádzkované zmluvnou vládou a využívané len na vládnu nekomerčnú službu.
- 3.4 Oddiely 5 až 13 a 19 tejto časti sa uplatňujú na spoločnosti a lode ako je to uvedené v nariadení XI-2/4.
- 3.5 Oddiely 5 a 14 až 18 tejto časti sa uplatňujú na prístavné zariadenia ako je to uvedené v nariadení XI-2/10.
- 3.6 Nič v tomto kódexe sa nedotkne práv a povinností štátov podľa medzinárodného práva.
- 4 POVINNOSTI ZMLUVNÝCH VLÁD**
- 4.1 Podľa ustanovení nariadenia XI-2/3 a XI-2/7 určia zmluvné vlády bezpečnostné úrovne a poskytnú usmernenie na ochranu pred bezpečnostnými incidentmi. Vyššie bezpečnostné úrovne označujú vyššiu pravdepodobnosť výskytu bezpečnostného incidentu. Faktory, ktoré majú byť zvážené pri určovaní vhodnej bezpečnostnej úrovne, zahŕňajú:
- .1 mieru, že informácia o hrozbe je vierohodná;
 - .2 mieru, že informácia o hrozbe je potvrdená;
 - .3 mieru, že informácia o hrozbe je osobitná alebo bezprostredná;
 - .4 možné následky takého bezpečnostného incidentu.
- 4.2 Keď zmluvné vlády stanovujú bezpečnostnú úroveň 3, vydajú, podľa potreby, vhodné pokyny a poskytnú lodiam a prístavným zariadeniam, ktoré by mohli byť ovplyvnené, informácie týkajúce sa bezpečnosti.
- 4.3 Zmluvné vlády môžu na uznávanú bezpečnostnú organizáciu delegovať niektoré zo svojich povinností, týkajúcich sa bezpečnosti podľa kapitoly XI-2 a tejto časti kódexu, s výnimkou:
- .1 stanovenia uplatniteľnej bezpečnostnej úrovne;
 - .2 schválenia analýzy bezpečnosti prístavného zariadenia a následných zmien a doplnení schválenej analýzy;
 - .3 určenia prístavných zariadení, od ktorých sa bude vyžadovať, aby menovali bezpečnostného dôstojníka prístavného zariadenia;
 - .4 schválenia bezpečnostného plánu prístavného zariadenia, následné zmeny a doplnenia schváleného plánu;
 - .5 vykonávania kontrolných opatrení a opatrení pre zhodu podľa nariadenia XI-2/9; a
 - .6 stanovenia požiadaviek pre vyhlásenie o bezpečnosti.
- 4.4 Zmluvné vlády v rozsahu, ktorý pokladajú za vhodný, testujú účinnosť bezpečnostných plánov lodí alebo bezpečnostných plánov prístavných zariadení alebo zmien a doplnení takých plánov, ktoré schválili, alebo, v prípade lodí, plánov, ktoré boli schválené v ich mene.
- 5. VYHLÁSENIE O BEZPEČNOSTI**
- 5.1 Zmluvné vlády zhodnotením rizika, ktoré predstavuje vzájomný kontakt loď/prístav alebo činnosť loď - loď pre osoby, majetok alebo životné prostredie, stanovujú kedy je potrebné vyhlásenie o bezpečnosti.
- 5.2 Loď môže vyžadovať vyplnenie vyhlásenia o bezpečnosti, ak:
- .1 loď pôsobí na vyššej bezpečnostnej úrovni ako prístavné zariadenie alebo iná loď, s ktorou je vo vzájomnom kontakte;
 - .2 medzi zmluvnými vládami existuje dohoda o vyhlásení o bezpečnosti, ktorá sa vzťahuje na určité medzinárodné plavby alebo osobitné lode na týchto plavbách;

▼B

- .3 existovala bezpečnostná hrozba alebo bezpečnostný incident týkajúce sa lode alebo prístavného zariadenia, ako je uplatniteľné;
 - .4 sa loď nachádza v prístave, u ktorého sa nevyžaduje, aby mal a zaviedol schválený bezpečnostný plán prístavného zariadenia; alebo
 - .5 loď vykonáva činnosti loď - loď s inou loďou, u ktorej sa nevyžaduje, aby mala a zaviedla schválený bezpečnostný plán lode.
- 5.3 Žiadosti o vyplnenie vyhlásenia o bezpečnosti podľa tohto oddielu, potvrdzuje uplatniteľné prístavné zariadenie alebo loď.
- 5.4 Vyhlásenie o bezpečnosti vyplňa:
- .1 kapitán lode alebo bezpečnostný dôstojník lode v mene lode/-í; a, ak je to vhodné,
 - .2 bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia alebo, ak zmluvná strana určí inak, akýkoľvek iný orgán zodpovedný za bezpečnosť na pobreží, v mene prístavného zariadenia.
- 5.5 Vyhlásenie o bezpečnosti adresuje bezpečnostné požiadavky, ktoré by mohli byť rozdelené medzi prístavné zariadenie a loď (alebo medzi lode) a stanovuje pre každého zodpovednosť.
- 5.6 Zmluvné vlády stanovia, berúc do úvahy ustanovenia nariadenia XI-2/9.2.3, minimálne obdobie, počas ktorého musia prístavné zariadenia, ktoré sa nachádzajú na ich území, uchovávať vyhlásenia o bezpečnosti.
- 5.7 Správy stanovia, berúc do úvahy ustanovenia nariadenia XI-2/9.2.3, minimálne obdobie, počas ktorého musia lode, ktoré sú oprávnené plaviť sa pod ich vlajkou, uchovávať vyhlásenia o bezpečnosti
6. POVINNOSTI SPOLOČNOSTI
- 6.1 Spoločnosť zabezpečí, aby bezpečnostný plán lode obsahoval zreteľné prehlásenie zdôrazňujúce právomoc kapitána. Spoločnosť stanoví v bezpečnostnom pláne lode, že kapitán má hlavnú právomoc a zodpovednosť za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa bezpečia a bezpečnosti lode a na vyžiadanie pomoci spoločnosti alebo ktorejkoľvek zmluvnej vlády, ako bude potrebné.
- 6.2 Spoločnosť zabezpečí, aby bezpečnostný dôstojník spoločnosti, kapitán a bezpečnostný dôstojník lode dostali potrebnú podporu na plnenie svojich povinností a zodpovedností v súlade s kapitolou XI-2 a touto časťou kódexu.
7. BEZPEČNOSŤ LODE
- 7.1 Loď sa musí správať podľa bezpečnostných úrovni stanovených zmluvnými vládami ako je uvedené nižšie.
- 7.2 Na bezpečnostnej úrovni 1 sa prostredníctvom vhodných opatrení na všetkých lodiach, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu, s cieľom určiť a prijať preventívne opatrenia proti bezpečnostným incidentom, vykonávajú tieto činnosti:
- .1 zabezpečenie vykonávania všetkých bezpečnostných povinností lode;
 - .2 kontrola prístupu na loď;
 - .3 kontrola nalodovania osôb a ich majetku;
 - .4 monitorovanie zakázaných oblastí na zabezpečenie, aby k nim mali prístup len oprávnené osoby;
 - .5 monitorovanie oblastí paluby a priestorov v okolí lode;
 - .6 dozor nad manipuláciou s nákladom a zásobami;
 - .7 zabezpečenie, aby bola rýchlo k dispozícii bezpečnostná komunikácia.
- 7.3 Na bezpečnostnej úrovni 2 sa pre každú činnosť podrobne opísanú v oddiele 7.2 zavedú doplňujúce ochranné opatrenia, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.

▼B

- 7.4 Na bezpečnostnej úrovni 3 sa pre každú činnosť podrobne opísanú v oddiele 7.2 zavedú ďalšie osobitné ochranné opatrenia, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
- 7.5 Vždy, keď ministerstvo stanoví bezpečnostnú úroveň 2 alebo 3, potvrdí loď príjem pokynov na zmenu bezpečnostnej úrovne.
- 7.6 Pred vstupom do prístavu alebo počas pobytu v prístave na území zmluvnej vlády, ktorá stanovila bezpečnostnú úroveň 2 alebo 3, potvrdí loď príjem tohto pokynu a potvrdí bezpečnostnému dôstojníkovi prístavného zariadenia zahájenie vykonávania vhodných opatrení a postupov podrobne opísaných v bezpečnostnom pláne lode a v prípade bezpečnostnej úrovne 3, v pokynoch vydaných zmluvnou vládou, ktorá stanovila bezpečnostnú úroveň 3. Loď informuje o akýchkoľvek ťažkostiach pri vykonávaní. V takých prípadoch nadviažu bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia a bezpečnostný dôstojník lode kontakt a koordinujú vhodné kroky.
- 7.7 Ak správa od lode vyžaduje, aby stanovila, alebo ak už pôsobí na vyššej bezpečnostnej úrovni, ako je úroveň stanovená pre prístav, do ktorého má v úmysle vstúpiť alebo v ktorom sa už nachádza, potom loď bezodkladne o situácii informuje príslušný orgán zmluvnej vlády, na ktorej území sa prístavné zariadenie nachádza a bezpečnostného dôstojníka prístavného zariadenia.
- 7.7.1 V takých prípadoch naviaže bezpečnostný dôstojník lode kontakt s bezpečnostným dôstojníkom prístavného zariadenia a koordinujú vhodné kroky, ak je to potrebné.
- 7.8 Správa, ktorá vyžaduje, aby lode oprávnené plaviť sa pod jeho vlajkou stanovili bezpečnostnú úroveň 2 alebo 3 v prístave inej zmluvnej vlády, bezodkladne informujú tú zmluvnú vládu.
- 7.9 Keď zmluvné vlády stanovia bezpečnostné úrovne a zabezpečia poskytnutie informácie o bezpečnostných úrovniach lodiam, ktoré pôsobia v ich výsostných vodách alebo oznámili úmysel vplávať do ich výsostných vôd, sú také lode informované, aby zachovali ostražitosť a okamžite oznámili svojej správe a akýmkoľvek susediacim pobrežným štátom akúkoľvek informáciu, ktorá sa im dostane do pozornosti a ktorá by mohla mať vplyv na námornú bezpečnosť v oblasti.
- 7.9.1 Pri informovaní takých lodí o uplatniteľnej bezpečnostnej úrovni zmluvná vláda, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu, informuje tie lode tiež o akýchkoľvek bezpečnostných opatreniach, ktoré by mali prijať a, ak je to vhodné, o opatreniach, ktoré zmluvná vláda prijala, aby poskytla ochranu proti hrozbe.
8. ANALÝZA BEZPEČNOSTI LODE
- 8.1 Analýza bezpečnosti lode je dôležitou a neoddeliteľnou súčasťou procesu vytvárania a aktualizácie bezpečnostného plánu lode.
- 8.2 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti zabezpečí, aby bezpečnostnú analýzu lode vykonali osoby s vhodnou kvalifikáciou na ohodnotenie bezpečnostného plánu lode v súlade s týmto oddielom, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
- 8.3 Podľa ustanovení oddielu 9.2.1 môže uznávaná bezpečnostná organizácia vykonať analýzu bezpečnosti osobitnej lode.
- 8.4 Analýza bezpečnosti lode zahŕňa inšpekciu priamo na mieste a aspoň tieto prvky:
- .1 identifikácia existujúcich bezpečnostných opatrení, postupov a činností;
 - .2 identifikácia a zhodnotenie kľúčových činností na palube lode, ktoré je potrebné ochrániť;
 - .3 identifikácia možných hrozieb pre kľúčové činnosti na palube lode a pravdepodobnosti ich výskytu, s cieľom určiť a prideliť prioritu bezpečnostným opatreniam;
 - .4 identifikácia slabých stránok, vrátane ľudských faktorov, v infraštruktúre, politikách a postupoch.
- 8.5 Analýzu bezpečnosti lode dokumentuje, preskúma, prijme a uchováva spoločnosť.

▼B**9 BEZPEČNOSTNÝ PLÁN LODE**

9.1 Každá loď má na palube bezpečnostný plán lode schválený správou. Plán ustanovuje tri bezpečnostné úrovne definované v tejto časti kódexu.

9.1.1 Podľa ustanovení oddielu 9.2.1 môže uznávaná bezpečnostná organizácia pripraviť bezpečnostný plán pre osobitnú loď.

9.2 Správa môže preskúmanie a schválenie bezpečnostných plánov lodí alebo zmeny a doplnenia predtým schváleného plánu zveriť uznávanej bezpečnostnej organizácii.

9.2.1 V takých prípadoch sa uznávaná bezpečnostná organizácia vykonávajúca preskúmanie a schválenie bezpečnostného plánu lode alebo jeho zmeny a doplnenia pre osobitnú loď nemohla podieľať ani na príprave bezpečnostnej analýzy lode alebo bezpečnostného plánu lode, ani zmien a doplnení, podľa preskúmania.

9.3 Predloženie bezpečnostného plánu lode alebo zmien a doplnení predtým schváleného plánu na schválenie je sprevádzané bezpečnostnou analýzou, na základe ktorej bol vytvorený plán alebo zmeny a doplnenia.

9.4 Taký plán je vytvorený, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu, a je napísaný v pracovnom jazyku alebo jazykoch lode. Ak používaný jazyk alebo jazyky nie sú angličtina, francúzština alebo španielčina, je zahrnutý preklad do jedného z týchto jazykov. Plán adresuje aspoň:

- .1 opatrenia určené na to, aby sa zabránilo vziať na palubu lode zbrane, nebezpečné látky a zariadenia určené na použitie proti osobám, lodiam alebo prístavom a ktorých nosenie nie je povolené;
- .2 identifikácia zakázaných oblastí a opatrení na zabránenie neoprávneného prístupu do týchto oblastí;
- .3 opatrenia na zabránenie neoprávneného prístupu na loď;
- .4 postupy pre reagovanie na bezpečnostné hrozby alebo narušenia bezpečnosti, vrátane ustanovení pre zachovanie kritických činností lode alebo vzájomného kontaktu loď/prístav;
- .5 postupy pre reagovanie na akékoľvek bezpečnostné pokyny, ktoré môže vydať zmluvná vláda na bezpečnostnej úrovni 3;
- .6 postupy pre evakuáciu v prípade bezpečnostných hrozieb alebo narušení bezpečnosti;
- .7 povinnosti personálu na palube lode, ktorému bola pridelená bezpečnostná zodpovednosť, a ostatného personálu, týkajúce sa bezpečnostných aspektov;
- .8 postupy pre audit bezpečnostných činností;
- .9 postupy pre školenie, nácviky a cvičenia spojené s plánom;
- .10 postupy pre vzájomný kontakt s bezpečnostnými činnosťami prístavného zariadenia;
- .11 postupy pre pravidelné preskúmanie plánu a pre aktualizáciu;
- .12 postupy pre oznamovanie bezpečnostných incidentov;
- .13 určenie bezpečnostného dôstojníka lode;
- .14 určenie bezpečnostného dôstojníka spoločnosti, vrátane podrobností o kontakte 24 hodín denne;
- .15 postupy na zabezpečenie inšpekcie, testovania, kalibrácie a údržby akéhokoľvek bezpečnostného vybavenia na palube;
- .16 frekvencia testovania alebo kalibrácie akéhokoľvek bezpečnostného vybavenia na palube;
- .17 určenie miest, kde sa nachádzajú aktívne body výstražného bezpečnostného systému lode; a

▼B

- .18 postupy, pokyny usmernenia pre použitie výstražného bezpečnostného systému lode, vrátane testovania, aktivácie, deaktivácie a opätovného nastavenia a na obmedzenie falošných výstrah.
- 9.4.1 Personál vykonávajúci vnútorné audity bezpečnostných činností uvedených v pláne alebo hodnotiaci jeho zavádzanie je nezávislý od činností, ktoré sú predmetom auditu, ak to nie je neuskutočniteľné kvôli veľkosti a povahe spoločnosti alebo lode.
- 9.5 Správa určí, ktoré zmeny schváleného bezpečnostného plánu lode alebo akéhokoľvek bezpečnostného vybavenia uvedeného v schválenom pláne nemajú byť zavedené, ak neschválila príslušné zmeny a doplnenia plánu. Akékoľvek také zmeny musia byť aspoň tak účinné ako opatrenia stanovené v kapitole XI-2 a v tejto časti kódexu.
- 9.5.1 Považa zmien bezpečnostného plánu lode alebo bezpečnostného vybavenia, ktoré osobitne schválila správa podľa oddielu 9.5, sú zdokumentované spôsobom, ktorý jasne uvádza také schválenie. Toto schválenie by malo byť k dispozícii na palube a malo by sa predkladať spolu s Medzinárodným bezpečnostným osvedčením lode (alebo dočasným Medzinárodným bezpečnostným osvedčením lode). Ak sú tieto zmeny dočasné, po obnovení pôvodných schválených opatrení alebo vybavenia, nie je potrebné, aby loď ďalej uchovávala túto dokumentáciu.
- 9.6 Plán môže byť uchovávaný v elektronickej podobe. V takom prípade musí byť chránený postupmi zameranými na zabránenie neoprávnenému vymazaniu, zničeniu alebo zmene.
- 9.7 Plán je chránený pred neoprávneným prístupom alebo zverejnením.
- 9.8 Bezpečnostné plány lodí nie sú predmetom inšpekcie úradníkov náležito splnomocnených zmluvnou vládou pre vykonanie kontrolných opatrení a opatrení pre zhodu v súlade s nariadením XI-2/9, okrem okolností uvedených v oddiele 9.8.1.
- 9.8.1 Ak majú úradníci náležito splnomocnení zmluvnou vládou zrejmé dôvody domnievať sa, že loď nespĺňa požiadavky kapitoly XI-2 alebo časti A tohto kódexu, a jediným spôsobom na overenie alebo nápravu neplnenia je preskúmanie príslušných požiadaviek bezpečnostného plánu lode, je výnimočne povolený obmedzený prístup k osobitným oddielom plánu týkajúcim sa neplnenia, ale len so súhlasom zmluvnej vlády príslušnej lode alebo jej kapitána.
10. ZÁZNAMY
- 10.1 Na palube sú najmenej počas minimálneho obdobia stanoveného ministerstvom uchovávané záznamy o týchto činnostiach adresovaných v bezpečnostnom pláne lode, berúc do úvahy ustanovenia nariadenia XI-2/9.2.3:
- .1 školenie, nácviky a cvičenia;
 - .2 bezpečnostné hrozby a bezpečnostné incidenty;
 - .3 narušenia bezpečnosti;
 - .4 zmeny bezpečnostnej úrovne;
 - .5 komunikácie týkajúce sa priamej bezpečnosti lode, ako sú napríklad osobitné hrozby pre loď alebo pre prístavné zariadenie, v ktorom loď je alebo bola;
 - .6 vnútorné audity a hodnotenia bezpečnostných činností;
 - .7 pravidelné hodnotenie bezpečnostnej analýzy lode;
 - .8 pravidelné hodnotenie bezpečnostného plánu lode;
 - .9 zavedenie akýchkoľvek zmien a doplnení plánu; a
 - .10 údržba, kalibrácia a testovanie akéhokoľvek bezpečnostného vybavenia, ktoré je na palube, vrátane testovania výstražného bezpečnostného systému lode.
- 10.2 Záznamy sa vedú v pracovnom jazyku alebo jazykoch lode. Ak používaný jazyk alebo jazyky nie sú angličtina, francúzština alebo španielčina, je zahrnutý preklad do jedného z týchto jazykov.

▼B

- 10.3 Záznamy sa môžu uchovávať v elektronickej podobe. V takom prípade musia byť chránené postupmi zameranými na zabránenie neoprávnenému vymazaniu, zničeniu alebo zmene.
- 10.4 Záznamy sú chránené pred neoprávneným prístupom alebo zverejnením.
11. BEZPEČNOSTNÝ DÔSTOJNÍK SPOLOČNOSTI
- 11.1 Spoločnosť menuje bezpečnostného dôstojníka spoločnosti. Osoba vymenovaná za bezpečnostného dôstojníka spoločnosti môže konať ako bezpečnostný dôstojník spoločnosti pre jednu alebo viacero lodí, v závislosti na počte alebo typoch lodí, ktoré spoločnosť prevádzkuje, za predpokladu, že je jasne stanovené, za ktoré lode je táto osoba zodpovedná. Spoločnosť môže, v závislosti na počte alebo typoch lodí, ktoré prevádzkuje, menovať niekoľko osôb za bezpečnostných dôstojníkov spoločnosti za predpokladu, že je jasne stanovené, za ktoré lode je každá osoba zodpovedná.
- 11.2 Povinnosti a zodpovednosti bezpečnostného dôstojníka spoločnosti zahŕňajú okrem tých uvedených inde v tejto časti kódexu, no nielen:
- .1 odporúčanie úrovne hrozieb, na ktoré by loď mohla naraziť, využívajúc vhodné bezpečnostné analýzy a ostatné príslušné informácie;
 - .2 zabezpečenie, aby boli vykonané analýzy bezpečnosti lode;
 - .3 zabezpečenie vytvorenia, predloženia na schválenie a nasledovného zavedenia a zachovania bezpečnostného plánu lode;
 - .4 zabezpečenie, aby bol bezpečnostný plán lode upravený, ako je vhodné, aby sa napravili nedostatky a splnili bezpečnostné požiadavky individuálnej lode;
 - .5 zabezpečenie vnútorných auditov a hodnotení bezpečnostných činností;
 - .6 zabezpečenie počiatočného a nasledovných overení lode správou alebo uznávanou bezpečnostnou organizáciou;
 - .7 zabezpečenie, aby boli pohoťovo adresované a riešené nedostatky a neplnenia zistené počas vnútorných auditov, pravidelných preskúmaní, bezpečnostných inšpekcií a overovaní zhody;
 - .8 zvyšovanie bezpečnostného povedomia a ostražitosťi;
 - .9 zabezpečenie primeraného školenia pre personál zodpovedný za bezpečnosť lode;
 - .10 zabezpečenie účinnej komunikácie a spolupráce medzi bezpečnostným dôstojníkom lode a príslušnými bezpečnostnými dôstojníkmi prístavného zariadenia;
 - .11 zabezpečenie konzistentnosti medzi bezpečnostnými požiadavkami a záchrannými požiadavkami;
 - .12 zabezpečenie, že ak je použitý bezpečnostný plán sesterskej lode alebo flotily, plán pre každú loď presne odráža informácie špecifické pre tú loď;
 - .13 zabezpečenie, že akékoľvek alternatívne alebo ekvivalentné opatrenia schválené pre konkrétnu loď alebo skupinu lodí, sú zavedené a zachované.
12. BEZPEČNOSTNÝ DÔSTOJNÍK LODE
- 12.1 Bezpečnostný dôstojník lode je menovaný na každej lodi.
- 12.2 Povinnosti a zodpovednosti bezpečnostného dôstojníka lode zahŕňajú okrem tých uvedených inde v tejto časti kódexu, no nielen:
- .1 vykonávanie pravidelných bezpečnostných inšpekcií lode s cieľom zabezpečiť, že sú zachovávané vhodné bezpečnostné opatrenia;
 - .2 zachovanie a dohľad nad zavedením bezpečnostného plánu lode, vrátane akýchkoľvek zmien a doplnení plánu;
 - .3 koordinácia bezpečnostných aspektov manipulácie s nákladom a zásobami lode s ostatným personálom na palube lode

▼B

- a s príslušnými bezpečnostnými dôstojníkmi prístavného zariadenia;
- .4 navrhovanie úprav bezpečnostného plánu lode;
 - .5 oznamovanie akýchkoľvek nedostatkov a neplnení zistených počas vnútorných auditov, pravidelných preskúmaní, bezpečnostných inšpekcií a overovaní zhody bezpečnostnému dôstojníkovi spoločnosti a zavádzanie akýchkoľvek nápravných opatrení;
 - .6 zvyšovanie bezpečnostného povedomia a ostražitosti na palube;
 - .7 zabezpečenie, aby bolo personálu na palube poskytnuté vhodné školenie, ako je vhodné;
 - .8 hlásenie všetkých bezpečnostných incidentov;
 - .9 koordinácia zavedenia bezpečnostného plánu lode s bezpečnostnými dôstojníkmi spoločnosti a s príslušnými bezpečnostnými dôstojníkmi prístavného zariadenia; a
 - .10 zabezpečenie, aby bolo bezpečnostné vybavenie riadne obsluhované, testované, kalibrované a udržiavanie, ak nejaké existuje.
13. ŠKOLENIE, NÁCVIKY A CVIČENIA TÝKAJÚCE SA BEZPEČNOSTI LODE
- 13.1 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti a vhodný personál z pobrežia by mali mať vedomosti a mali by absolvovať školenie, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
 - 13.2 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti by mal mať vedomosti a mal by absolvovať školenie, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu;
 - 13.3 Personál na palube s osobitnými bezpečnostnými povinnosťami a zodpovednosťou rozumie svojej zodpovednosti za bezpečnosť lode opísanej v bezpečnostnom pláne lode a má dostatočné znalosti a schopnosť vykonávať pridelené úlohy, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu;
 - 13.4 Na zabezpečenie účinného zavedenia bezpečnostného plánu lode sa vo vhodných intervaloch uskutočňujú nácviky zohľadňujúce typ lode, zmeny v personáli lode, prístavné zariadenia, ktoré majú byť navštívené a iné príslušné okolnosti, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu;
 - 13.5 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti zabezpečuje účinnú koordináciu a zavedenie bezpečnostných plánov lode účasťou na cvičeniach vo vhodných intervaloch, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
14. BEZPEČNOSŤ PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA
- 14.1 Od prístavného zariadenia sa vyžaduje, aby konalo podľa bezpečnostných úrovní stanovených zmluvnou vládou, na území ktorej sa nachádza. Bezpečnostné opatrenia a postupy sa v prístavnom zariadení uplatňujú tak, aby dochádzalo k minimálnemu prekážaniu alebo zdržaniu cestujúcich, lode, personálu a návštevníkov lode, tovaru a služieb.
 - 14.2 Na bezpečnostnej úrovni 1 sa prostredníctvom vhodných opatrení vo všetkých prístavných zariadeniach vykonávajú tieto činnosti, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu, s cieľom stanoviť a prijať preventívne opatrenia proti bezpečnostným hrozbám:
 - .1 zabezpečenie výkonu všetkých bezpečnostných povinností prístavného zariadenia;
 - .2 kontrola prístupu k prístavnému zariadeniu;
 - .3 monitorovanie prístavného zariadenia, vrátane oblastí na kotvenie;
 - .4 monitorovanie zakázaných oblastí na zabezpečenie, aby k nim mali prístup len oprávnené osoby;
 - .5 dozor nad manipuláciou s nákladom;
 - .6 dozor nad manipuláciou so zásobami lode; a

▼B

- .7 zabezpečenie, aby bola rýchlo k dispozícii bezpečnostná komunikácia.
- 14.3 Na bezpečnostnej úrovni 2 sa pre každú činnosť podrobne opísanú v oddiele 14.2 zavedú doplňujúce ochranné opatrenia, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
- 14.4 Na bezpečnostnej úrovni 3 sa pre každú činnosť podrobne opísanú v oddiele 14.2 zavedú ďalšie osobitné ochranné opatrenia, berúc o úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
- 14.4.1 Navyiac, na bezpečnostnej úrovni 3 sa vyžaduje, aby prístavné zariadenia vykonávali akékoľvek bezpečnostné pokyny vydané zmluvnou vládou, na území ktorej sa prístavné zariadenie nachádza.
- 14.5 Keď je bezpečnostnému dôstojníkovi prístavného zariadenia oznámené, že má loď problémy so splnením požiadaviek kapitoly XI-2 alebo tejto časti alebo s vykonávaním vhodných opatrení a postupov podrobne opísaných v bezpečnostnom pláne lode a v prípade bezpečnostnej úrovne 3 nasledujúcej akékoľvek pokyny udelené zmluvnou vládou, na území ktorej sa prístavné zariadenie nachádza, bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia a bezpečnostný dôstojník lode naviažu kontakt a koordinujú vhodné kroky.
- 14.6 Keď je bezpečnostnému dôstojníkovi prístavného zariadenia oznámené, že loď je na bezpečnostnej úrovni, ktorá je vyššia ako bezpečnostná úroveň prístavného zariadenia, oznámi bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia záležitosť príslušnému orgánu a naviaže kontakt s bezpečnostným dôstojníkom lode a koordinujú vhodné kroky, ak je to potrebné.
15. BEZPEČNOSTNÁ ANALÝZA PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA
- 15.1 Bezpečnostná analýza prístavného zariadenia je dôležitou a neoddeliteľnou súčasťou procesu vytvárania a aktualizácie bezpečnostného plánu prístavného zariadenia.
- 15.2 Bezpečnostnú analýzu prístavného zariadenia vykonáva zmluvná vláda, na území ktorej sa prístavné zariadenie nachádza. Zmluvná vláda môže splnomocniť uznávanú bezpečnostnú organizáciu, aby uskutočnila analýzu bezpečnosti osobitného prístavného zariadenia, ktoré sa nachádza na jej území.
- 15.2.1 Ak bezpečnostnú analýzu prístavného zariadenia vykonala uznávaná bezpečnostná organizácia, mala by zhodu bezpečnostnej analýzy s týmto oddielom preskúmať a schváliť zmluvná vláda, na ktorej území sa prístavné zariadenie nachádza.
- 15.3 Osoby vykonávajúce analýzu majú vhodnú kvalifikáciu na ohodnotenie bezpečnosti prístavného zariadenia v súlade s týmto oddielom, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
- 15.4 Bezpečnostné analýzy prístavného zariadenia sa pravidelne hodnotia a aktualizujú, berúc do úvahy meniace sa hrozby a/alebo menej významné zmeny v prístavnom zariadení, a hodnotia sa a aktualizujú vždy, keď sa uskutočnia významnejšie zmeny v prístavnom zariadení.
- 15.5 Bezpečnostná analýza prístavného zariadenia obsahuje najmenej tieto prvky:
- .1 identifikácia a ohodnotenie dôležitých aktív a infraštruktúry, ktoré je potrebné chrániť;
 - .2 identifikácia možných hrozieb pre aktíva a infraštruktúru a pravdepodobnosti ich výskytu s cieľom stanoviť a zoradiť podľa priority bezpečnostné opatrenia;
 - .3 identifikácia, výber a určenie priority protiopatrení a procedurálnych zmien a ich úrovne účinnosti pri znižovaní zraniteľnosti; a
 - .4 identifikácia slabých stránok, vrátane ľudských faktorov, v infraštruktúre, politikách a postupoch.
- 15.6 Zmluvná vláda môže povoliť, aby sa bezpečnostná analýza prístavného zariadenia vzťahovala na viac ako jedno prístavné zariadenie, ak je prevádzkovateľ, poloha, prevádzka, vybavenie a dizajn týchto

▼B

prístavných zariadení podobný. Ktorákoľvek zmluvná vláda, ktorá povolí takéto opatrenie, oznámi organizácii súvisiace podrobnosti.

- 15.7 Po ukončení bezpečnostnej analýzy prístavného zariadenia je pripravená správa pozostávajúca zo zhrnutia priebehu analýzy, opisu každého zraniteľného miesta zisteného počas analýzy a opis protiopatrení, ktoré by sa mohli použiť na adresovanie každého zraniteľného miesta. Správa je chránená pred neoprávneným prístupom alebo zverejnením.
16. BEZPEČNOSTNÝ PLÁN PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA
- 16.1 Vytvorí sa a udržiava sa bezpečnostný plán prístavného zariadenia na základe analýzy bezpečnosti prístavného zariadenia pre každé prístavné zariadenie, vhodný pre vzájomný kontakt loď/prístav. Plán ustanovuje tri bezpečnostné úrovne, ako je to definované v tejto časti kódexu.
- 16.1.1 Podľa ustanovení oddielu 16.2 môže uznávaná bezpečnostná organizácia pripraviť bezpečnostný plán pre osobitné prístavné zariadenie.
- 16.2 Bezpečnostný plán prístavného zariadenia schvaľuje zmluvná vláda, na území ktorej sa prístavné zariadenie nachádza.
- 16.3 Taký plán je vytvorený, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu a je v pracovnom jazyku prístavného zariadenia. Plán adresuje aspoň:
- .1 opatrenia určené na to, aby sa zabránilo priniesť do prístavného zariadenia alebo na palubu lode zbrane, nebezpečné látky a zariadenia určené na použitie proti osobám, lodiam alebo prístavom a ktorých nosenie nie je povolené;
 - .2 opatrenia určené na zabránenie neoprávneného prístupu k prístavnému zariadeniu, k lodiam, ktoré sú v ňom zakotvené a k zakázaným oblastiam zariadenia;
 - .3 postupy pre reagovanie na bezpečnostné hrozby alebo narušenia bezpečnosti, vrátane ustanovení pre zachovanie kritických činností prístavného zariadenia alebo vzájomného kontaktu loď/prístav;
 - .4 postupy pre reagovanie na akékoľvek bezpečnostné pokyny, ktoré môže na bezpečnostnej úrovni 3 vydať zmluvná vláda, na území ktorej sa prístavné zariadenie nachádza;
 - .5 postupy pre evakuáciu v prípade bezpečnostných hrozieb alebo narušení bezpečnosti;
 - .6 povinnosti personálu prístavného zariadenia, ktorému bola pridelená bezpečnostná zodpovednosť, a ostatného personálu zariadenia, týkajúce sa bezpečnostných aspektov;
 - .7 postupy pre vzájomný kontakt s bezpečnostnými činnosťami lode;
 - .8 postupy pre pravidelné preskúmanie plánu a pre aktualizáciu;
 - .9 postupy pre oznamovanie bezpečnostných incidentov;
 - .10 určenie bezpečnostného dôstojníka prístavného zariadenia, vrátane podrobností o kontakte počas 24 hodín;
 - .11 postupy na zabezpečenie bezpečnosti informácií obsiahnutých v pláne;
 - .12 postupy určené na zabezpečenie účinnej bezpečnosti nákladu a zariadení na manipuláciu s nákladom v prístavnom zariadení;
 - .13 postupy pre vykonanie auditu bezpečnostného plánu prístavného zariadenia;
 - .14 postupy na reagovanie v prípade, ak bol aktivovaný bezpečnostný výstražný systém lode v prístavnom zariadení;
 - .15 postupy na uľahčenie vychádzok na súš pre personál lode alebo personálnych zmien, ako aj prístupu návštevníkov na loď, vrátane predstaviteľov starostlivosti o námorníkov a pracovných organizácií.
- 16.4 Personál vykonávajúci vnútorné audity bezpečnostných činností uvedených v pláne alebo hodnotiaci jeho zavádzanie je nezávislý od

▼B

činností, ktoré sú predmetom auditu, ak to nie je neuskutočniteľné kvôli veľkosti a povahe spoločnosti alebo prístavného zariadenia.

- 16.5 Bezpečnostný plán prístavného zariadenia môže byť skombinovaný, alebo môže byť súčasťou bezpečnostného plánu prístavného zariadenia alebo akéhokoľvek iného núdzového plánu alebo plánov prístavu.
- 16.6 Zmluvná vláda, na ktorej území sa prístavné zariadenie nachádza, určí, ktoré zmeny bezpečnostného plánu prístavného zariadenia nemajú byť zavedené, ak neschválila príslušné zmeny a doplnenia plánu.
- 16.7 Plán môže byť uchovávaný v elektronickej podobe. V takom prípade musí byť chránený postupmi zameranými na zabránenie neoprávnenému vymazaniu, zničeniu alebo zmene.
- 16.8 Plán je chránený pred neoprávneným prístupom alebo zverejnením.
- 16.9 Zmluvné vlády môžu povoliť, aby sa bezpečnostný plán prístavného zariadenia vzťahoval na viac ako jedno prístavné zariadenie, ak je prevádzkovateľ, poloha, prevádzka, vybavenie a dizajn týchto prístavných zariadení podobný. Ktorákoľvek zmluvná vláda, ktorá povolí takéto opatrenie, oznámi organizácii súvisiace podrobnosti.
17. BEZPEČNOSTNÝ DÔSTOJNÍK PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA
- 17.1 Pre každé prístavné zariadenie je menovaný bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia. Jedna osoba môže byť vymenovaná za bezpečnostného dôstojníka prístavného zariadenia pre jedno alebo viaceré prístavné zariadenia.
- 17.2 Povinnosti a zodpovednosti bezpečnostného dôstojníka prístavného zariadenia zahŕňajú okrem tých, uvedených inde v tejto časti kódexu, no nielen:
 - .1 uskutočnenie počiatočnej komplexnej bezpečnostnej inšpekcie prístavného zariadenia, berúc do úvahy príslušnú bezpečnostnú analýzu prístavného zariadenia;
 - .2 zabezpečenie vytvorenia a zachovávania bezpečnostného plánu prístavného zariadenia;
 - .3 zavedenie a vykonávanie bezpečnostného plánu prístavného zariadenia;
 - .4 vykonávanie pravidelných bezpečnostných inšpekcií prístavného zariadenia na zabezpečenie pokračovania vhodných bezpečnostných opatrení;
 - .5 odporúčanie a začleňovanie, ako je to vhodné, úprav bezpečnostného plánu prístavného zariadenia s cieľom napraviť nedostatky a aktualizovať plán tak, aby zohľadňoval príslušné zmeny prístavného zariadenia.
 - .6 zvyšovanie bezpečnostného povedomia a ostražitosti personálu prístavného zariadenia;
 - .7 zabezpečenie poskytnutia primeraného školenia pre personál zodpovedný za bezpečnosť prístavného zariadenia;
 - .8 hlásenie príslušným orgánom a uchovávanie záznamov o udalostiach, ktoré ohrozujú bezpečnosť prístavného zariadenia;
 - .9 koordinácia zavádzania bezpečnostného plánu prístavného zariadenia s vhodným bezpečnostným dôstojníkom/dôstojníkmi spoločnosti a lode;
 - .10 koordinácia s bezpečnostnými službami, ako je to vhodné;
 - .11 zabezpečenie splnenia noriem pre personál zodpovedný za bezpečnosť prístavného zariadenia;
 - .12 zabezpečenie, aby bolo bezpečnostné vybavenie riadne obsluhované, testované, kalibrované a udržiavané, ak nejaké existuje; a
 - .13 pomoc, na požiadanie, bezpečnostným dôstojníkom lode pri potvrdzovaní totožnosti tých, ktorí sa chcú dostať na palubu lode.
- 17.3 Bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia dostáva potrebnú podporu na plnenie povinností a zodpovedností uložených kapitolou XI-2 a touto časťou kódexu.

▼B

18. ŠKOLENIE, NÁCVIKY A CVIČENIA TÝKAJÚCE SA BEZPEČNOSTI PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA
- 18.1 Bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia a vhodný bezpečnostný personál prístavného zariadenia by mali mať vedomosti a mali by absolvovať školenie, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
- 18.2 Personál prístavného zariadenia s osobitnými bezpečnostnými povinnosťami a zodpovednosťou rozumie svojej zodpovednosti za bezpečnosť lode opísanej v bezpečnostnom pláne lode a má dostatočné znalosti a schopnosť vykonávať pridelené úlohy, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu;
- 18.3 Na zabezpečenie účinného zavedenia bezpečnostného plánu prístavného zariadenia sa vo vhodných intervaloch uskutočňujú nácviky zohľadňujúce typy prevádzky prístavného zariadenia, zmeny v personáli prístavného zariadenia, typ lode, ktorej prístavné zariadenie slúži, a iné príslušné okolnosti, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu;
- 18.4 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti zabezpečuje účinnú koordináciu a zavedenie bezpečnostných plánov lode účasťou na cvičeniach vo vhodných intervaloch, berúc do úvahy usmernenia uvedené v časti B tohto kódexu.
19. OVEROVANIE A CERTIFIKÁCIA PRE LODE
- 19.1 **Overovania**
- 19.1.1 Každá loď, na ktorú sa uplatňuje táto časť kódexu je predmetom nižšie uvedených overovaní:
- .1 počiatočné overenie pred uvedením lode do služby alebo pred prvým vystavením osvedčenia vyžadovaného podľa oddielu 19.2, ktoré zahŕňa úplné overenie jej bezpečnostného systému a akéhokoľvek súvisiaceho bezpečnostného vybavenia, na ktoré sa vzťahujú príslušné ustanovenia kapitoly XI-2 tejto časti kódexu a schváleného bezpečnostného plánu lode. Overenie zabezpečí, že bezpečnostný systém a súvisiace bezpečnostné vybavenie lode v plnej miere spĺňa uplatniteľné požiadavky kapitoly XI-2 a tejto časti kódexu, je v uspokojivom stave a je vhodné pre službu, na ktorú je loď určená;
 - .2 obnovujúce overenie v intervaloch určených ministerstvom, no nepresahujúcich päť rokov, okrem prípadov, keď je uplatniteľný oddiel 19.3. Toto overenie zabezpečí, že bezpečnostný systém a súvisiace bezpečnostné vybavenie lode v plnej miere spĺňa uplatniteľné požiadavky kapitoly XI-2 a tejto časti kódexu, je v uspokojivom stave a je vhodné pre službu, na ktorú je loď určená;
 - .3 najmenej jedno pomocné overenie. Ak je vykonané len jedno pomocné overenie, uskutoční sa medzi druhým a tretím výročím dátumu osvedčenia definovaného v nariadení I/2n). Pomocné overenie zahŕňa inšpekciu bezpečnostného systému a akéhokoľvek súvisiaceho bezpečnostného vybavenia lode na zabezpečenie, že je uspokojivé pre službu, na ktorú je loď určená.
 - .4 akékoľvek doplňujúce overenia stanovené ministerstvom.
- 19.1.2 Overenia lode vykonávajú úradníci ministerstva. Správa však môže overenia zveriť uznávanej bezpečnostnej agentúre uvedenej v nariadení XI-2/1.
- 19.1.3 Vo všetkých prípadoch príslušné ministerstvo v plnej miere zaručuje úplnosť a účinnosť overenia a zaväzuje sa, že zabezpečí opatrenia potrebné na splnenie tohto záväzku.
- 19.1.4 Bezpečnostný systém a akékoľvek súvisiace bezpečnostné vybavenie lode je po overení udržiavané, aby spĺňalo ustanovenia nariadení XI-2/4.2 a XI-2/6, tejto časti kódexu a schváleného bezpečnostného plánu. Po ukončení akéhokoľvek overenia podľa oddielu 19.1.1 sa nevykonajú žiadne zmeny bezpečnostného systému a akéhokoľvek súvisiaceho bezpečnostného vybavenia alebo schváleného bezpečnostného plánu lode bez sankcií zo strany ministerstva.

▼B

- 19.2 Vystavenie alebo schválenie osvedčenia**
- 19.2.1 Po počiatočnom alebo obnovujúcom overení v súlade s oddielom 19.1 sa vystaví medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode.
- 19.2.2 Také osvedčenie vystavuje alebo schvaľuje buď ministerstvo alebo uznávaná bezpečnostná agentúra konajúca v mene ministerstva.
- 19.2.3 Iná zmluvná vláda môže, na žiadosť ministerstva, zariadiť overenie lode a ak je presvedčená, že sú splnené ustanovenia oddielu 19.1.1, vystaví alebo splnomocní vystavenie medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode pre loď a tam, kde je to vhodné, schvaľuje alebo splnomocní schválenie toho osvedčenia na lodi v súlade s týmto kódexom.
- 19.2.3.1 Kópia osvedčenia a kópia správy o overení sú čo najskôr odoslané žiadajúcemu ministerstvu.
- 19.2.3.2 Takto vystavené osvedčenie obsahuje prehlásenie v zmysle, že bolo vystavené na žiadosť ministerstva a má rovnakú účinnosť a je rovnako uznávané ako osvedčenie vystavené podľa oddielu 19.2.2.
- 19.2.4 Medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode je vyhotovené vo forme zodpovedajúcej vzoru uvedenému v dodatku k tomuto kódexu. Ak použitý jazyk nie je angličtina, francúzština alebo španielčina, text zahŕňa preklad do jedného z týchto jazykov
- 19.3 Trvanie a platnosť osvedčenia**
- 19.3.1 Medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode je vystavené na obdobie stanovené správou, a ktoré nepresahuje päť rokov.
- 19.3.2 Ak je obnovujúce overenie ukončené do troch mesiacov pred dátumom skončenia platnosti existujúceho osvedčenia, je nové osvedčenie platné od dátumu ukončenia obnovujúceho overenia do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho osvedčenia.
- 19.3.2.1 Ak je obnovujúce overenie ukončené po dátume skončenia platnosti existujúceho osvedčenia, je nové osvedčenie platné od dátumu ukončenia obnovujúceho overenia do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho osvedčenia.
- 19.3.2.2 Ak je obnovujúce overenie ukončené do viac ako tri mesiace pred dátumom skončenia platnosti existujúceho osvedčenia, je nové osvedčenie platné od dátumu ukončenia obnovujúceho overenia do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho osvedčenia.
- 19.3.3 Ak je osvedčenie vystavené na obdobie kratšie ako päť rokov, môže správa predĺžiť platnosť osvedčenia mimo dátum skončenia platnosti na maximálne obdobie uvedené v oddiele 19.3.1 za predpokladu, že overenia uvedené v oddiele 19.1.1 uplatniteľné, keď je osvedčenie vystavené na obdobie piatich rokov, sú riadne vykonané.
- 19.3.4 Ak bolo ukončené obnovujúce overenie a nové osvedčenie nemôže byť vystavené alebo umiestnené na palubu lode pred dátumom skončenia platnosti existujúceho osvedčenia, môže ministerstvo alebo uznávaná bezpečnostná organizácia, konajúca v mene ministerstva, schváliť existujúce osvedčenie a také osvedčenie je prijaté ako platné na ďalšie obdobie, ktoré nemôže presiahnuť päť mesiacov od dátumu skončenia platnosti.
- 19.3.5 Ak loď v čase skončenia platnosti osvedčenia nie je v prístave, v ktorom má byť overená, môže správa predĺžiť obdobie platnosti osvedčenia, ale toto predĺženie sa udeľuje len na umožnenie lodi dokončiť svoju plavbu do prístavu, v ktorom má byť overená a teda len v prípadoch, kde sa to javí ako náležité a primerané. Žiadne osvedčenie sa nepredĺži na obdobie presahujúce tri mesiace a loď, ktorej je predĺženie udelené, nie je, po jej príchode do prístavu, v ktorom má byť overená, na základe takého predĺženia oprávnená ten prístav opustiť bez toho, aby mala nové osvedčenie. Po ukončení obnovujúceho overenia je nové osvedčenie platné do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho osvedčenia pred udelením predĺženia.
- 19.3.6 Osvedčenie vydané lodi zúčastňujúcej sa krátkych plavieb, ktoré nebolo predĺžené podľa predchádzajúcich ustanovení tohto oddielu,

▼B

môže ministerstvo predĺžiť na obdobie odkladu až do jedného mesiaca od dátumu skončenia platnosti, ktorý je v ňom uvedený. Po ukončení obnovujúceho overenia je nové osvedčenie platné do dátumu, ktorý nepresahuje päť rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho osvedčenia pred udelením predĺženia.

19.3.7 Ak je pomocné overenie ukončené pred obdobím uvedeným v oddiele 19.1.1, potom:

- .1 sa schválením zmení dátum skončenia platnosti uvedený na osvedčení na dátum, ktorý nie je viac ako tri roky neskorší ako dátum ukončenia pomocného overenia;
- .2 ostane dátum skončenia platnosti nezmenený za predpokladu, že sa uskutoční jedno alebo viacero doplňujúcich overení tak, aby neboli presiahnuté maximálne intervaly medzi overeniami, stanovené v oddiele 19.1.1.

19.3.8 Osvedčenie, vystavené podľa oddielu 19.2, prestáva platiť v ktoromkoľvek z týchto prípadov:

- .1 ak príslušné overenia nie sú ukončené v rámci období stanovených podľa oddielu 19.1.1;
- .2 ak nie je osvedčenie schválené v súlade s oddielom 19.1.1.3 a 19.3.7.1, ak je to uplatniteľné;
- .3 ak spoločnosť prevezme zodpovednosť za prevádzku lode, ktorú táto spoločnosť predtým neprevádzkovala; a
- .4 po transfere lode pod vlajku iného štátu.

19.3.9 V prípade:

- .1 transferu lode pod vlajku inej zmluvnej vlády pošle zmluvná vláda, pod ktorej vlajkou bola loď predtým oprávnená plaviť sa, čo najskôr, prijímajúcej správe kópie alebo všetky informácie týkajúce sa medzinárodného bezpečnostného osvedčenia, ktoré mala loď pred transferom a kópie správ o overeniach, ktoré sú k dispozícii, alebo
- .2 ak spoločnosť prevezme zodpovednosť za prevádzku lode, ktorú táto spoločnosť predtým neprevádzkovala, predchádzajúca spoločnosť pošle, čo najskôr, prijímajúcej spoločnosti kópie akýchkoľvek informácií týkajúcich sa medzinárodného bezpečnostného osvedčenia alebo uľahčí overovania opísané v oddiele 19.4.2.

19.4 *Pomocné overenie*

19.4.1 Osvedčenia uvedené v oddiele 19.2 sú vystavené len ak je správa, ktorá osvedčenie vystavuje, plne presvedčená, že loď spĺňa požiadavky oddielu 19.1. Po 1. júli 2004 však na účely:

- .1 lode bez osvedčenia, pri jej dodaní alebo pred jej nástupom alebo opätovným nástupom do služby;
- .2 transferu lode spod vlajky zmluvnej vlády pod vlajku inej zmluvnej vlády;
- .3 transferu lode pod vlajku zmluvnej vlády od štátu, ktorý nie je zmluvnou vládou; alebo
- .4 prevzatia zodpovednosti za prevádzku lode spoločnosťou, ktorú táto spoločnosť predtým neprevádzkovala,

kým nie je vystavené osvedčenie uvedené v oddiele 19.2, môže správa zariadiť vystavenie dočasného medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode, vo forme zodpovedajúcej vzoru uvedenému v dodatku k tejto časti kódexu.

19.4.2 Dočasné medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode je vystavené len ak správa alebo uznávaná bezpečnostná organizácia v mene správy overila, že:

- .1 bola ukončená bezpečnostná analýza lode vyžadovaná časťou kódexu;
- .2 kópia bezpečnostného plánu lode, ktorý spĺňa požiadavky kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu, je na palube, bol predložený na preskúmanie a schválenie a je zavádzaný na lodi;

▼B

- .3 loď je vybavená bezpečnostným výstražným systémom spĺňajúcim požiadavky nariadenia XI-2/6, ak je to potrebné;
 - .4 bezpečnostný dôstojník spoločnosti:
 - .1 zabezpečil:
 - .1 preskúmanie bezpečnostného plánu lode kvôli zhode s touto časťou kódexu;
 - .2 že bol plán predložený na schválenie; a
 - .3 že bol plán zavedený na lodi; a
 - .2 zaviedol potrebné opatrenia, vrátane opatrení pre nácvik, cvičenia a vnútorný audit, na základe ktorých je bezpečnostný dôstojník spoločnosti presvedčený, že loď úspešne absolvuje potrebné overenie v súlade s oddielom 19.1.1.1, do šiestich mesiacov;
 - .5 boli prijaté opatrenia na vykonanie potrebných overení podľa oddielu 19.1.1.1;
 - .6 kapitán, bezpečnostný dôstojník lode a ďalší personál lode s osobitnými bezpečnostnými povinnosťami sú oboznámení so svojimi povinnosťami a zodpovednosťou tak, ako je to uvedené v tejto časti kódexu; a s príslušnými ustanoveniami bezpečnostného plánu lode, ktorý sa nachádza na palube; a boli im takéto informácie poskytnuté v pracovnom jazyku personálu lode alebo v jazykoch, ktorým rozumejú; a
 - .7 bezpečnostný dôstojník lode spĺňa požiadavky tejto časti kódexu.
- 19.4.3 Dočasné medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode môže vystaviť správa alebo uznávaná bezpečnostná organizácia splnomocnená konať v jej mene.
- 19.4.4 Dočasné medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode je platné šesť mesiacov alebo do vystavenia osvedčenia vyžadovaného oddielom 19.2, čo nastane skôr, a nemôže byť predĺžené.
- 19.4.5 Žiadna zmluvná vláda nezariadi lodi vystavenie ďalšieho nasledujúceho dočasného medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode ak, podľa úsudku ministerstva alebo uznávanej bezpečnostnej organizácie, jedným z dôvodov, prečo loď alebo spoločnosť takéto osvedčenie požaduje, je vyhnúť sa úplnej zhode s kapitolou XI-2 a touto časťou kódexu mimo obdobia počiatočného dočasného osvedčenia ako je to uvedené v oddiele 19.4.4.
- 19.4.6 Na účely nariadenia XI-2/9 môže zmluvná vláda pred prijatím dočasného medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode ako platného osvedčenia zabezpečiť, aby boli splnené požiadavky oddielov 19.4.2.4 až 19.4.2.6.“



Dodatok k časti A

Dodatok 1

Formulár Medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode

MEDZINÁRODNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIE LODE

(Úradná pečiatka)

(Štát)

Číslo osvedčenia

Vydané podľa ustanovení

MEDZINÁRODNÉHO KÓDEXU PRE BEZPEČNOSŤ LODÍ A PRÍSTAVNÝCH ZARIADENÍ
(KÓDEX ISPS)

Na základe právomoci vlády

(názov štátu)

kým:

(splnomocnená osoba/-y alebo organizácia)

Meno lode:

Rozpoznávacie znaky:

Materský prístav:

Typ lode:

Brutto registrovaných ton:

Číslo IMO:

Meno a adresa spoločnosti:

►⁽¹⁾ Identifikačné číslo spoločnosti: ◀

TÝMTO SA POTVRDZUJE, ŽE:

1. bezpečnostný systém a akékoľvek súvisiace vybavenie lode bolo overené v súlade s oddielom 19.1 časti A kódexu ISPS;
2. overenie ukázalo, že bezpečnostný systém a akékoľvek súvisiace vybavenie lode je vo všetkých ohľadoch uspokojivé a že loď spĺňa uplatniteľné požiadavky kapitoly XI-2 dohovoru a časti A kódexu ISPS;
3. loď je vybavená schváleným bezpečnostným plánom lode.

Dátum počiatočného/obnovujúceho overenia, na ktorom je toto osvedčenie založené

Toto osvedčenie je platné do

podľa overení v súlade s oddielom 19.1.1 časti A kódexu ISPS.

Vystavené v

(miesto vystavenia osvedčenia)

Dátum vystavenia

.....
(podpis náležito splnomocnenej osoby, ktorá vydala osvedčenie)

.....
(Pečiatka vystavujúceho orgánu)

► ⁽¹⁾ **M1**



SCHVAĽOVANIE POMOCNÉHO OVERENIA

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri pomocnom overení, vyžadovanom oddielom 19.1.1 časti A kódexu ISPS, bolo zistené, že loď spĺňa príslušné ustanovenia kapitoly XI-2 dohovoru a časti A kódexu ISPS.

Pomocné overenie

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)

POTVRDENIE PRE DOPLŇUJÚCE OVERENIA

Doplňujúce overenie

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)

Doplňujúce overenie

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)

Doplňujúce overenie

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)



DOPLŇUJÚCE OVERENIE V SÚLADE S ODDIELOM A/19.3.7.2 KÓDEXU ISPS

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri doplňujúcom overení, vyžadovanom oddielom 19.3.7.2 časti A kódexu ISPS, bolo zistené, že loď spĺňa príslušné ustanovenia kapitoly XI-2 dohovoru a časti A kódexu ISPS.

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)

SCHVÁLENIE NA PREDĹŽENIE PLATNOSTI OSVEDČENIA, AK JE PLATNÉ KRATŠIE AKO 5 ROKOV TAM, KDE SA UPLATŇUJE ODDIEL A/19.3.3 KÓDEXU ISPS

Loď spĺňa príslušné ustanovenia časti A kódexu ISPS a osvedčenie je v súlade s oddielom 19.3.3 časti A kódexu ISPS prijímané ako platné do dňa

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)

SCHVÁLENIE, KEĎ BOLO UKONČENÉ OBNOVUJÚCE OVERENIE A UPLATŇUJE SA ODDIEL A/19.3.4 ČASTI A KÓDEXU ISPS

Loď spĺňa príslušné ustanovenia časti A kódexu ISPS a osvedčenie je v súlade s oddielom 19.3.4 časti A kódexu ISPS prijímané ako platné do dňa

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)



**SCHVÁLENIE PREDLŽENIA PLATNOSTI OSVEDČENIA KÝM NIE JE DOSIAHNUTÝ PRÍSTAV OVERENIA TAM, KDE SA UPLATŇUJE
ODDIEL A/19.3.5 KÓDEXU ISPS ALEBO NA OBDOBIE ODKLADU TAM, KDE SA UPLATŇUJE ODDIEL A/19.3.6 KÓDEXU ISPS**

Toto osvedčenie je v súlade s oddielom 19.3.5/19.3.6 (*) časti A kódexu ISPS prijímané za platné do dňa

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)

SCHVÁLENIE PREDLŽENIA DÁTUMU SKONČENIA PLATNOSTI, KDE SA UPLATŇUJE ODDIEL A/19.3.7.1 KÓDEXU ISPS

V súlade s oddielom 19.3.7.1 časti A kódexu ISPS je novým dátumom skončenia platnosti (**) deň:

Podpis:
(Podpis splnomocnenej osoby)

Miesto:

Dátum:

(Pečiatka úradu)

(*) Nehodiace preškrtnite.

(**) V prípade vyplnenia tejto časti osvedčenia sa zodpovedajúco zmení tiež dátum skončenia platnosti uvedený na prednej strane osvedčenia.



Dodatok 2

Formulár Dočasného medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode

DOČASNÉ MEDZINÁRODNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIE LODE

(Úradná pečiatka)

(Štát)

Číslo osvedčenia

Vystavené podľa ustanovení

MEDZINÁRODNÉHO KÓDEXU PRE BEZPEČNOSŤ LODÍ A PRÍSTAVNÝCH ZARIADENÍ
(KÓDEX ISPS)

Na základe právomoci vlády
(názov štátu)

kým:
(splnomocnená osoba/-y alebo organizácia)

Meno lode:

Rozpoznávacie znaky:

Materský prístav:

Typ lode:

Brutto registrovaných ton:

Číslo IMO:

Meno a adresa spoločnosti:

►⁽¹⁾Identifikačné číslo spoločnosti: ◀

Je toto ďalšie nasledujúce dočasné osvedčenie Áno/Nie (*)

Ak áno, dátum vystavenia počiatočného dočasného osvedčenia

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že boli splnené požiadavky oddielu A/19.4.2 kódexu ISPS.

Toto osvedčenie je vystavené podľa oddielu A/19.4 kódexu ISPS.

Toto osvedčenie je platné do dňa

Vystavené v
(miesto vystavenia osvedčenia)

Dátum vystavenia

.....
(podpis náležite splnomocnenej osoby, ktorá vystavila osvedčenie)

.....
(Pečiatka vystavujúceho orgánu)

(*) Nehodiace preškrtnite.



PRÍLOHA III

„ČASŤ B

**USMERNENIA TÝKAJÚCE SA USTANOVENÍ KAPITOLY XI-2
PRÍLOHY K MEDZINÁRODNÉMU DOHOVORU O BEZPEČNOSTI
ĽUDSKÉHO ŽIVOTA NA MORI Z ROKU 1974, ZMENENÉHO
A DOPLNENÉHO, A ČASTI A TOHTO KÓDEXU**

1. ÚVOD

Všeobecné

- 1.1 Preambula tohto kódexu uvádza, že kapitola XI-2 a časť A tohto kódexu vytvárajú nový medzinárodný kódex opatrení na zabezpečenie námornej bezpečnosti a prostredníctvom ktorého môžu lode a prístavné zariadenia spolupracovať, aby odhaľovali a zabráňovali činom, ktoré ohrozujú bezpečnosť v oblasti námornej dopravy.
- 1.2 Tento úvod stručne načrtáva procesy predpokladané pri vytváraní a zavádzaní opatrení potrebných na dosiahnutie a zachovanie dodržiavania zhody s ustanoveniami kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu a identifikuje hlavné prvky, ku ktorým je poskytnuté usmernenie. Usmernenia sú poskytnuté v odsekoch 2 až 19. Uvádza tiež hlavné zretele, ktoré by mali byť zohľadnené pri zvažovaní uplatnenia usmernení týkajúcich sa lodí a prístavných zariadení.
- 1.3 Ak sa záujem čitateľa týka len lodí, odporúča sa napriek tomu prečítať si túto časť kódexu ako celok, najmä odseky týkajúce sa prístavných zariadení. To isté platí pre tých, ktorých hlavným záujmom sú prístavné zariadenia; mali by si prečítať tiež odseky týkajúce sa lodí.
- 1.4 Usmernenia poskytnuté v nasledujúcich odsekoch sa týkajú najmä ochrany lode, keď sa nachádza v prístavnom zariadení. Môžu sa však vyskytnúť situácie, keď loď predstavuje hrozbu pre prístavné zariadenie, napr. pretože keď sa už nachádza v prístavnom zariadení, mohla by byť použitá ako základňa na zahájenie útoku. Pri zvažovaní vhodných bezpečnostných opatrení pre reagovanie na bezpečnostné hrozby vychádzajúce z lode, by mali tí, ktorí uskutočňujú analýzu bezpečnosti prístavného zariadenia alebo pripravujú bezpečnostný plán prístavného zariadenia, zväžiť vykonanie vhodných zmien usmernení poskytnutých v nasledujúcich odsekoch.
- 1.5 Čitateľovi sa odporúča, že nič v tejto časti kódexu by sa nemalo čítať ani interpretovať v rozpore s ktorýmkoľvek z ustanovení kapitoly buď XI-2 alebo časti A tohto kódexu, a že vyššie uvedené ustanovenia vždy prevážujú a nahrádzajú akýkoľvek neúmyselný rozpor, ktorý môže byť nechtiac vyjadrený v tejto časti kódexu. Usmernenia poskytnuté v tejto časti kódexu by sa mali vždy čítať, interpretovať a uplatňovať spôsobom, ktorý je v súlade s cieľmi a zásadami uvedenými v kapitole XI-2 a v časti A tohto kódexu.

Zodpovednosti zmluvných vlád

- 1.6 Zmluvné vlády majú, podľa ustanovení kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu, rôzne zodpovednosti, ktoré medziiným zahŕňajú:
 - stanovenie uplatniteľnej bezpečnostnej úrovne;
 - schválenie bezpečnostného plánu lode (BPL), príslušných zmien a doplnení predtým;
 - overenie, či lode spĺňajú ustanovenia kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu a vystavenie Medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode pre lode;
 - určenie, ktoré prístavné zariadenia, ktoré sa nachádzajú na ich území, musia vymenovať bezpečnostného dôstojníka prístavného zariadenia (BDPZ), ktorý bude zodpovedný za prípravu bezpečnostného plánu prístavného zariadenia;
 - zabezpečenie ukončenia a schválenia analýzy bezpečnosti prístavného zariadenia (BAPZ) a akýchkoľvek následných zmien a doplnení predtým schválenej analýzy;
 - schválenie bezpečnostného plánu prístavného zariadenia (BPPZ) a akýchkoľvek následných zmien a doplnení predtým schváleného plánu;

▼B

- vykonávanie kontrolných opatrení a opatrení pre zhodu;
 - testovanie schválených plánov; a
 - oznamovanie informácií Medzinárodnej námornej organizácii a odvetviu lodnej prepravy a prístavom.
- 1.7 Zmluvné vlády môžu menovať alebo vytvoriť vymenované orgány v rámci vlády, aby vykonávali v súvislosti s prístavnými zariadeniami ich bezpečnostné povinnosti podľa kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu a umožniť uznávaným bezpečnostným organizáciám, aby vykonávali určitú prácu v súvislosti s prístavnými zariadeniami, ale konečné prijatie a schválenie tejto práce by mala udeľovať zmluvná vláda alebo vymenovaný orgán. Správy môžu tiež delegovať vykonanie určitých bezpečnostných povinností týkajúcich sa lodí na uznávané bezpečnostné organizácie. Tieto povinnosti alebo činnosti nemôžu byť delegované na uznávanú bezpečnostnú organizáciu:
- stanovenie uplatniteľnej bezpečnostnej úrovne;
 - určenie, ktoré prístavné zariadenia, ktoré sa nachádzajú na ich území, musia vymenovať BDPZ a pripraviť BPPZ;
 - schválenie BAPZ a akýchkoľvek následných zmien a doplnení predtým schválenej analýzy;
 - schválenie BPPZ a akýchkoľvek následných zmien a doplnení predtým schváleného plánu;
 - vykonávanie kontrolných opatrení a opatrení pre zhodu;
 - určovanie požiadaviek pre vyhlásenie o bezpečnosti;

Stanovenie bezpečnostnej úrovne

- 1.8 Stanovenie bezpečnostnej úrovne platnej v ktoromkoľvek konkrétnom čase je zodpovednosťou zmluvných vlád a môže sa vzťahovať na lode a prístavné zariadenia. Časť A tohto kódu definuje tri bezpečnostné úrovne pre medzinárodné použitie. Sú to:
- Bezpečnostná úroveň 1, normálna; úroveň, na ktorej lode a prístavné zariadenia normálne pôsobia;
 - Bezpečnostná úroveň 2, zvýšená; úroveň platná, kým existuje zvýšené riziko bezpečnostného incidentu;
 - Bezpečnostná úroveň 3, výnimočná; úroveň platná v období, keď existuje pravdepodobné alebo bezprostredné riziko bezpečnostného incidentu.

Lod' a spoločnosť

- 1.9 Akákoľvek spoločnosť prevádzkujúca lode, na ktoré sa vzťahuje kapitola XI-2 a časť A tohto kódexu, musí vymenovať BDS pre spoločnosť a BDL pre každú z jej lodí. Povinnosti, zodpovednosti a požiadavky v oblasti školenia týchto dôstojníkov a požiadavky týkajúce sa nácvikov a cvičení sú definované v časti A tohto kódexu.
- 1.10 Zodpovednosti bezpečnostného dôstojníka spoločnosti zahŕňajú, stručne medziným, zabezpečenie, aby bola riadene vykonaná analýza bezpečnosti lode (BAL), že BPL je pripravený a predložený na schválenie správou alebo v jej mene a potom je umiestnený na palubu každej lode, na ktorú sa vzťahuje časť A tohto kódexu a v súvislosti s ktorou bola tá osoba vymenovaná za BDS.
- 1.11 BPL by mal uvádzať prevádzkové a fyzické bezpečnostné opatrenia, ktoré by mala prijať samotná loď na zabezpečenie toho, aby vždy pôsobila na bezpečnostnej úrovni 1. Plán by mal tiež uvádzať doplňujúce alebo zosilnené bezpečnostné opatrenia, ktoré môže prijať samotná loď, aby sa presunula a pôsobila na bezpečnostnej úrovni 2, keď dostane pokyn, aby tak spravila. Plán by mal navyše uvádzať možné prípravné kroky, ktoré by mohla loď prijať, aby umožnila rýchlu reakciu na pokyny vydané lodí tými, ktoré reagujú na bezpečnostnej úrovni 3 na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu.
- 1.12 Od lodí, na ktoré sa uplatňujú požiadavky kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu, sa vyžaduje, aby mali a pôsobili v súlade s BPL schváleným ministerstvom alebo v jeho mene. BDS a BDL by mali monitorovať pokračujúcu primeranosť a účinnosť plánu, vrátane vykonania vnútorných auditov. Zmeny a doplnenia akéhokoľvek prvku schváleného

▼B

plánu, pre ktorý ministerstvo stanovilo, že je potrebné schválenie, musia byť predložené na preskúmanie a schválenie pred ich začlenením do schváleného plánu a ich zavedením loďou.

- 1.13 Loď musí niesť Medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode uvádzajúce, že spĺňa požiadavky kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu. Časť A tohto kódexu zahŕňa ustanovenia týkajúce sa overovania a certifikácie zhody lode s požiadavkami na základe počiatočného, obnovujúceho a pomocného overenia.
- 1.14 Ak je loď v prístave alebo sa blíži k prístavu zmluvnej vlády, má zmluvná vláda právo, podľa ustanovení nariadenia XI-2/9, vykonať rôzne kontrolné opatrenia a opatrenia pre zhodu vzhľadom na túto loď. Loď je predmetom kontrolných inšpekcií zo strany prístavného štátu, ale takéto inšpekcie sa normálne nerozširujú na preskúmanie samotného BPL okrem osobitných okolností. Loď môže byť tiež predmetom doplňujúcich kontrolných opatrení, ak má zmluvná vláda vykonávajúca kontrolné opatrenia a opatrenia pre zhodu dôvod domnievať sa, že bola ohrozená bezpečnosť lode alebo prístavných zariadení, ktoré obslúžila.
- 1.15 Od lodi sa tiež vyžaduje, aby mala na palube informácie, na požiadanie sprístupnené zmluvným vládam, uvádzajúce kto je zodpovedný za rozhodovanie o zamestnaní personálu lode a za rozhodovanie o rozličných aspektoch týkajúcich sa zamestnania lode.

Prístavné zariadenie

- 1.16 Každá zmluvná vláda musí zabezpečiť ukončenie BAPZ pre každé prístavné zariadenie, ktoré sa nachádza na jej území, slúžiace lodiam zúčastňujúcim sa medzinárodných plavieb.
- 1.17 BAPZ je v podstate analýza rizík všetkých aspektov prevádzky prístavného zariadenia s cieľom určiť, ktorá časť (časti) je náchylnejšia a/alebo je u nej väčšia pravdepodobnosť, že sa stane predmetom útoku. Bezpečnostné riziko je funkciou hrozby útoku spojenjej so zraniteľnosťou cieľa a následkami útoku.

Analýza musí obsahovať tieto zložky:

- stanovenie zaznamenatej hrozby pre zariadenia a infraštruktúru prístavu;
- identifikácia potenciálnych zraniteľných miest;
- odhad následkov incidentov.

Po ukončení analýzy bude možné vytvoriť celkovú analýzu úrovne rizika. BAPZ pomôže určiť, ktoré prístavné zariadenia musia vymenovať BDPZ a pripraviť BPPZ.

- 1.18 Prístavné zariadenia, ktoré musia spĺňať požiadavky kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu, musia vymenovať BDPZ. Povinnosti, zodpovednosti a požiadavky v oblasti školenia na týchto dôstojníkov a požiadavky týkajúce sa nácvikov a cvičení sú definované v časti A tohto kódexu.
- 1.19 BPPZ by mal uvádzať prevádzkové a fyzické bezpečnostné opatrenia, ktoré by malo prijať prístavné zariadenie na zabezpečenie toho, aby vždy pôsobilo na bezpečnostnej úrovni 1. Plán by mal tiež uvádzať doplňujúce alebo zosilnené bezpečnostné opatrenia, ktoré môže prijať prístavné zariadenie, aby sa presunulo a pôsobilo na bezpečnostnej úrovni 2, keď dostane pokyn, aby tak spravilo. Plán by mal navyše uvádzať možné prípravné kroky, ktoré by mohlo prístavné zariadenie prijať, aby umožnilo rýchlu reakciu na pokyny vydané tými, ktorý reagujú na bezpečnostnej úrovni 3 na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu.
- 1.20 Prístavné zariadenia, ktoré musia spĺňať požiadavky kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu, musia mať a musia pôsobiť v súlade s BPPZ schváleným zmluvnou vládou alebo príslušným vymenovaným orgánom. BDPZ by mal zaviesť jeho ustanovenia a monitorovať pokračujúcu primeranosť a účinnosť plánu, vrátane nariadenia vnútorných auditov uplatňovania plánu. Zmeny a doplnenia akéhokoľvek prvku schváleného plánu, pre ktorý správa alebo príslušný vymenovaný orgán stanovil, že je potrebné schválenie, musia byť predložené na preskúmanie a schválenie pred ich začlenením do schváleného plánu a ich zavedením v prístavnom zariadení. Zmluvná vláda alebo príslušný vymenovaný orgán môžu testovať účinnosť plánu. BAPZ, ktorá sa vzťahuje na prístavné zariadenie, alebo na ktorej je založené vypracovanie plánu, by mala byť pravidelne preskúmaná. Všetky tieto činnosti môžu viesť k zmene

▼B

a doplnení schváleného plánu. Akékoľvek zmeny a doplnenia uvedených prvkov schváleného plánu budú musieť byť predložené na schválenie zmluvnou vládou alebo príslušným vymenovaným orgánom.

- 1.21 Lode využívajúce prístavné zariadenia môžu byť predmetom kontrolných inšpekcií zo strany prístavného štátu a doplňujúcich kontrolných opatrení navrhnutých v nariadení XI-2/9. Príslušné orgány môžu pred vstupom lode do prístavu vyžadovať poskytnutie informácií týkajúcich sa lode, jej nákladu, cestujúcich a personálu lode. Môžu nastať okolnosti, za ktorých môže byť vstup do prístavu odoprený.

Informácie a komunikácia

- 1.22 Kapitola XI-2 a časť A tohto kódexu vyžadujú, aby zmluvné vlády poskytovali Medzinárodnej námornej organizácii určité informácie a aby boli informácie k dispozícii s cieľom umožniť účinnú komunikáciu medzi zmluvnými vládami a medzi bezpečnostnými dôstojníkmi spoločnosti/bezpečnostnými dôstojníkmi lode a bezpečnostnými dôstojníkmi prístavného zariadenia.

2. DEFINÍCIE

- 2.1 V súvislosti s definíciami uvedenými v kapitole XI-2 alebo v časti A tohto kódexu nie sú poskytnuté žiadne usmernenia.

- 2.2 Na účel tejto časti kódexu:

- .1 „oddiel“ znamená oddiel časti A tohto kódexu a je označený ako „oddiel A/<číslo oddielu>“;
- .2 „odsek“ znamená odsek časti A tohto kódexu a je označený ako „odsek A/<číslo odseku>“; a
- .3 „zmluvná vláda“, keď použité v odsekoch 14 až 18 znamená „zmluvná vláda, na ktorej území sa prístavné zariadenie nachádza“ a zahŕňa odkaz na vymenovaný orgán.

3. UPLATŇOVANIE**Všeobecné**

- 3.1 Pri zavádzaní požiadaviek kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu by sa mali brať do úvahy usmernenia uvedené v tejto časti kódexu.
- 3.2 Malo by byť však uznané, že rozsah, v akom sa usmernenia uplatňujú na lode, závisí na druhu lode, jej nákladoch a/alebo cestujúcich, jej obchodnej skladbe a charakteristikách prístavných zariadení, ktoré loď navštívi.
- 3.3 Podobne v súvislosti s usmerneniami pre prístavné zariadenia závisí rozsah, v akom sa tieto usmernenia uplatňujú, na druhu prístavného zariadenia, druhoch lodí, ktoré prístavné zariadenie využívajú, typoch nákladu alebo cestujúcich a obchodnej skladbe lodí, ktoré prístavné zariadenie navštevujú.
- 3.4 Ustanovenia kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu sú nie sú určené na to, aby sa uplatňovali na prístavné zariadenia určené a využívané najmä na vojenské účely.

4. ZODPOVEDNOSTI ZMLUVNÝCH VLÁD**Bezpečnosť analýz a plánov**

- 4.1 Zmluvné vlády by mali zabezpečiť, aby boli zavedené vhodné opatrenia na zabránenie neoprávnenému zverejneniu alebo prístupu k citlivému bezpečnostnému materiálu týkajúcemu sa analýz bezpečnosti lodí (BAL), bezpečnostných plánov lodí (BPL), analýz bezpečnosti prístavných zariadení (BAPZ) a bezpečnostných plánov prístavných zariadení (BPPZ) a k jednotlivým analýzám alebo plánom.

Vymenované orgány

- 4.2 Zmluvné vlády môžu v rámci vlády určiť vymenovaný orgán, aby vykonával ich bezpečnostné povinnosti týkajúce sa prístavných zariadení, ako je to uvedené v kapitole XI-2 alebo v časti A tohto kódexu.

Uznávané bezpečnostné organizácie

- 4.3 Zmluvné vlády môžu splnomocniť uznávanú bezpečnostnú organizáciu, aby vykonávala niektoré činnosti spojené s bezpečnosťou, vrátane:

▼B

- .1 schvaľovania bezpečnostných plánov lode alebo ich zmien a doplnení v mene správy;
 - .2 overovania a certifikácie plnenia požiadaviek kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu zo strany lodí v mene správy; a
 - .3 vykonávanie analýz bezpečnosti prístavného zariadenia vyžadovaných zmluvnou vládou.
- 4.4 UBO môže tiež spoločnostiam alebo prístavným zariadeniam poskytovať pomoc v bezpečnostných záležitostiach, vrátane analýz bezpečnosti lode, bezpečnostných plánov lode, analýz bezpečnosti prístavných zariadení a bezpečnostných plánov prístavných zariadení. To môže zahŕňať vykonávanie BAL alebo BPL alebo BAPZ alebo BPPZ. Ak tak UBO vykonala v súvislosti s BAL alebo BPL, nemala by byť táto UBO oprávnená schváliť ten BPL.
- 4.5 Pri splnomocňovaní UBO by zmluvná vláda mal zväžiť spôsobilosť takej organizácie. UBO by mala byť schopná preukázať:
- .1 odbornosť v príslušných aspektoch bezpečnosti;
 - .2 vhodné znalosti prevádzky lodí a prístavných zariadení, vrátane vedomostí o dizajne a stavbe lodí, ak poskytuje služby v súvislosti s loďami, a o dizajne a stavbe prístavných zariadení, ak poskytuje služby v súvislosti s prístavnými zariadeniami;
 - .3 schopnosť odhadnúť možné bezpečnostné riziká, ktoré by sa mohli vyskytnúť počas prevádzky lode a prístavného zariadenia, vrátane vzájomného kontaktu loď/prístav, a ako také riziká minimalizovať;
 - .4 schopnosť zachovať a zlepšovať odborné znalosti svojho personálu;
 - .5 schopnosť monitorovať pokračujúcu dôveryhodnosť svojho personálu;
 - .6 schopnosť zachovať vhodné opatrenia na zabránenie neoprávneného zverejnenia alebo prístupu k citlivým bezpečnostným materiálom;
 - .7 znalosť požiadaviek kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu a príslušnej vnútroštátnej a medzinárodnej legislatívy a bezpečnostných požiadaviek;
 - .8 znalosť súčasných bezpečnostných hrozieb a modelov;
 - .9 znalosti v rozpoznávaní a odhaľovaní zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
 - .10 znalosti v rozoznávaní, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť;
 - .11 znalosť techník používaných na obchádzanie bezpečnostných opatrení; a
 - .12 znalosť bezpečnostného sledovacieho vybavenia a systémov a ich prevádzkových obmedzení.
- Pri delegovaní osobitných povinností na UBO by zmluvné vlády, vrátane ministerstiev, mali zabezpečiť, že UBO má kvalifikáciu potrebnú na vykonanie úlohy.
- 4.6 Uznávaná organizácia, ako je uvedené v nariadení I/6 a spĺňajúca požiadavky nariadenia XI-1/1, môže byť vymenovaná ako UBO za predpokladu, že má vhodné odborné schopnosti týkajúce sa bezpečnosti uvedené v odseku 4.5.
- 4.7 Prístavný orgán alebo prevádzkovateľ prístavného zariadenia môže byť vymenovaný za UBO za predpokladu, že má vhodné odborné schopnosti týkajúce sa bezpečnosti uvedené v odseku 4.5.
- Stanovenie bezpečnostnej úrovne**
- 4.8 Pri stanovovaní bezpečnostnej úrovne by zmluvné vlády mali zohľadňovať všeobecné a osobitné informácie o hrozbách. Zmluvné vlády by mali bezpečnostnú úroveň vzťahujúcu sa na lode alebo prístavné zariadenia stanoviť na jednu z troch úrovní:
- Bezpečnostná úroveň 1, normálna; úroveň, na ktorej lode alebo prístavné zariadenia normálne pôsobia;

▼B

- Bezpečnostná úroveň 2, zvýšená; úroveň platná, kým existuje zvýšené riziko bezpečnostného incidentu;
 - Bezpečnostná úroveň 3, výnimočná; úroveň platná v období, keď existuje pravdepodobné alebo bezprostredné riziko bezpečnostného incidentu.
- 4.9 Stanovenie bezpečnostnej úrovne 3 by malo byť výnimočným opatrením uplatnením len ak existuje spoľahlivá informácia, že bezpečnostný incident je pravdepodobný alebo bezprostredne hroziaci. Bezpečnostná úroveň 3 by mala byť stanovená len počas trvania identifikovanej bezpečnostnej hrozby alebo skutočného bezpečnostného incidentu. Kým bezpečnostné úrovne sa môžu meniť od bezpečnostnej úrovne 1, cez bezpečnostnú úroveň 2 na bezpečnostnú úroveň 3, je tiež možné, aby sa bezpečnostné úrovne zmenili priamo z bezpečnostnej úrovne 1 na bezpečnostnú úroveň 3.
- 4.10 Kapitán lode ma vždy konečnú zodpovednosť za bezpečie a bezpečnosť lode. Aj na bezpečnostnej úrovni 3 môže kapitán žiadať objasnenie alebo zmenu a doplnenie pokynov vydaných osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu, ak existujú akékoľvek dôvody domnievať sa, že by splnenie ktoréhokoľvek pokynu mohlo ohroziť bezpečnosť lode.
- 4.11 BDS alebo BDL by mali pri najbližšej príležitosti nadviazať kontakt s BDPZ prístavného zariadenia, ktoré má loď v úmysle navštíviť, aby zaviedli bezpečnostnú úroveň uplatňujúcu sa na tú loď prístavnom zariadení. Po nadviazaní kontaktu loďou, by mal BDPZ informovať loď o akejkoľvek následnej zmene bezpečnostnej úrovne prístavného zariadenia a mal by lodi poskytnúť príslušné bezpečnostné informácie.
- 4.12 Kým okolnosti, keď konkrétna loď pôsobí na vyššej bezpečnostnej úrovni ako prístavné zariadenie, môžu nastať, za žiadnych okolností nemôže mať loď nižšiu bezpečnostnú úroveň ako prístavné zariadenie, ktoré navštevuje. Ak má loď vyššiu bezpečnostnú úroveň ako prístavné zariadenie, ktoré má v úmysle využiť, BDS alebo BDL bezodkladne informujú BDPZ. BDPZ by mal vykonať analýzu konkrétnej situácie na základe konzultácie s BDS alebo BDL a schváliť vhodné bezpečnostné opatrenia s loďou, čo môže zahŕňať vyplnenie a podpísanie vyhlásenia o bezpečnosti.
- 4.13 Zmluvné vlády by mali zvážiť, akým spôsobom by sa mali rýchlo šíriť informácie o zmenách bezpečnostných úrovní. Správy možno chcu používať správy NAVTEX alebo oznamy námorníkom ako metódu oznamovania takých zmien bezpečnostných úrovní lodí a BZS a BDL alebo chcú možno zvážiť iné metódy oznamovania, ktoré poskytujú podobnú alebo lepšiu rýchlosť a pokrytie. Zmluvné vlády by mali stanoviť spôsoby oznamovania zmien bezpečnostných úrovní BDPZ. Zmluvné vlády by mali zhromažďovať a uchovávať kontaktné údaje pre zoznam osôb, ktoré musia byť informované o zmenách bezpečnostných úrovní. Kým bezpečnostná úroveň nemusí byť pokladaná za príliš citlivú, samotné informácie o hrozbe môžu byť vysoko citlivé. Zmluvné vlády by mali pozorne zvážiť druh a mieru podrobnosti oznamovaných informácií a metódu ich oznamovania BDL, BDS a BDPZ.

Kontaktné body informácie o bezpečnostných plánoch prístavných zariadení

- 4.14 Ak má prístavné zariadenie BPPZ, musí byť táto skutočnosť oznámená organizácii a táto informácia musí byť tiež sprístupnená BZS a BDL. Nemusia byť zverejnené žiadne ďalšie podrobnosti BPPZ okrem toho, že bol zavedený. Zmluvné vlády by mali zvážiť vytvorenie buď centrálného alebo regionálnych kontaktných bodov alebo iných spôsobov poskytovania najnovších informácií o miestach, kde sú zavedené BPZ, spolu s kontaktnými údajmi príslušného BZPZ. Existencia takých kontaktných bodov by sa mala zverejniť. Mohli by tiež poskytovať informácie o uznávaných bezpečnostných organizáciách vymenovaných, aby konali v mene zmluvnej vlády, spolu s podrobnosťami o osobitnej zodpovednosti a podmienkach právomoci delegovanej na také uznávané bezpečnostné organizácie.
- 4.15 V prípade, ak prístav nemá BPPZ (a preto nemá BZPZ), by mal centrálny alebo regionálny kontaktný bod určiť vhodne kvalifikovanú osobu na súši, ktorá môže zariadiť, aby boli zavedené vhodné bezpečnostné opatrenia v prípade potreby, počas pobytu lode.

▼B

- 4.16 Zmluvné vlády by tiež mali poskytnúť kontaktné údaje vládnych úradníkov, ktorým môže BDL, BDS alebo BDPZ oznamovať bezpečnostné obavy. Tito vládni úradníci by mali pred prijatím vhodných krokov také správy analyzovať. Takéto oznámené bezpečnostné obavy môžu mať vplyv na bezpečnostné opatrenia patriace do jurisdikcie inej zmluvnej vlády. V takom prípade by mali zmluvné vlády zvážiť kontaktovanie svojho náprotivku v druhej zmluvnej vláde, aby prejednali, či sú vhodné nápravné kroky. Na tento účel by mali byť kontaktné údaje vládnych úradníkov oznámené Medzinárodnej námornej organizácii.
- 4.17 Zmluvné vlády by tiež mali informáciu označenú v odsekoch 4.14 až 4.16 na požiadanie sprístupniť ostatným zmluvným vládam.

Identifikačné dokumenty

- 4.18 Zmluvné vlády sú vyzývané, aby vládny úradníkom vystavovali vhodné identifikačné dokumenty oprávňujúce nalodiť sa na lode alebo vstúpiť do prístavných zariadení pri výkone ich úradných povinností a aby vytvorili postupy na overenie pravosti takých dokumentov.

Pevné a plávajúce plošiny a mobilné pobrežné súpravy na mieste

- 4.19 Zmluvné vlády by mali zvážiť vytvorenie vhodných bezpečnostných opatrení pre pevné a plávajúce plošiny a mobilné pobrežné súpravy na mieste, aby umožnili vzájomné pôsobenie s loďami, ktoré musia spĺňať požiadavky kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu.

Lode, ktoré nemusia spĺňať časť A tohto kódexu

- 4.20 Zmluvné vlády by mali zvážiť vytvorenie vhodných bezpečnostných opatrení na zvýšenie bezpečnosti lodí, na ktoré sa neuplatňuje kapitola XI-2 a časť A tohto kódexu a na zabezpečenie, aby akékoľvek bezpečnostné ustanovenia, uplatňujúce sa na také lode, umožňovali vzájomné pôsobenie s loďami, na ktoré sa časť A tohto kódexu uplatňuje.

Hrozby pre lode a iné incidenty na mori

- 4.21 Zmluvné vlády by mali poskytnúť všeobecné usmernenia pre opatrenia pokladané za vhodné pre zníženie bezpečnostného rizika pre lode, ktoré sa plavia pod ich vlajkou, keď sú na mori. Mali by poskytnúť osobitné poradenstvo týkajúce sa krokov, ktoré sa majú prijať v súlade s bezpečnostnými úrovňami 1 až 3, ak:

- .1 nastane zmena bezpečnostnej úrovne vzťahujúcej sa na loď, kým je na mori, napr. kvôli zemepisnej oblasti, v ktorej pôsobí alebo kvôli lodi samotnej; a
- .2 existuje bezpečnostný incident alebo jeho hrozba, týkajúci sa lode, kým je na mori.

Zmluvné vlády by mali na tieto účely zaviesť tie najlepšie metódy a postupy. V prípade bezprostredného útoku by sa loď mala snažiť nadviazať priamu komunikáciu s osobami zodpovednými vo vlajkovom štáte za reagovanie na bezpečnostné incidenty.

- 4.22 Zmluvné vlády by mali tiež vytvoriť kontaktný bod pre poradenstvo v oblasti bezpečnosti pre ktorúkoľvek loď, ktorá:

- .1 je oprávnená plaviť sa pod ich vlajkou; alebo
- .2 pôsobí v ich výsostných vodách alebo oznámila úmysel vstúpiť do ich výsostných vôd.

- 4.23 Zmluvné vlády by mali poradiť lodiam, ktoré pôsobia v ich výsostných vodách alebo oznámili úmysel vstúpiť do ich výsostných vôd, čo môže zahŕňať odporúčenie:

- .1 zmeniť alebo odložiť ich zamýšľanú plavbu;
- .2 plaviť sa podľa konkrétneho kurzu alebo pokračovať na konkrétne miesto;
- .3 o dostupnosti akéhokoľvek personálu alebo vybavenia, ktoré by mohlo byť umiestnené na loď;
- .4 koordinovať plavbu, príchod do prístavu alebo odchod z prístavu, umožniť doprovod hliadkového plavidla alebo lietadla (s pevnými krídlami alebo helikoptéry).

▼B

Zmluvné vlády by mali lode, ktoré pôsobia v ich výsostných vodách alebo oznámili úmysel vstúpiť do ich výsostných vôd, upozorniť na akékoľvek dočasné zakázané pásma, ktoré vyhlásili.

- 4.24 Zmluvné vlády by mali odporučiť, aby lode, ktoré pôsobia v ich výsostných vodách alebo oznámili úmysel vstúpiť do ich výsostných vôd, urýchlene zaviedli, na ochranu lode a na ochranu ostatných lodí v okolí, akékoľvek bezpečnostné opatrenie odporučené zmluvnou vládou.
- 4.25 Plány, pripravené zmluvnými vládami na účely uvedené v odseku 4.22, by mali obsahovať informácie o vhodnom kontaktnom bode, ktorý je k dispozícii 24 hodín v rámci zmluvnej vlády vrátane správy. Tieto správy by mali tiež obsahovať informáciu o okolnostiach, za ktorých sa správa domnieva, že by mala byť vyhľadaná pomoc susedných pobrežných štátov, a postup pre naviazanie kontaktu medzi BDPZ a BDL.

Alternatívne bezpečnostné dohody

- 4.26 Zmluvné vlády, pri zvažovaní spôsobu zavedenia kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu, môžu uzavrieť jednu alebo viaceré dohody s jednou alebo viacerými zmluvnými stranami. Pôsobnosť dohody je obmedzená na krátke medzinárodné plavby na pevných trasách medzi prístavnými zariadeniami na území strán dohody. Pri uzatváraní dohody a po jej uzatvorení by sa zmluvné vlády mali poradiť s ostatnými zmluvnými vládami a správami vzhľadom na platnosť výsledkov dohody. Lodiam, ktoré sa plavia sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je stranou dohody, by malo byť povolené pôsobiť len na pevných trasách, na ktoré sa vzťahuje dohoda, ak ich správa súhlasí, že loď bude plniť ustanovenia dohody a vyžaduje, aby tak loď konala. V žiadnom prípade taká dohoda nemôže ohroziť úroveň bezpečnosti ostatných lodí a prístavných zariadení, na ktoré sa nevzťahuje, a predovšetkým, všetky lode, na ktoré sa taká dohoda vzťahuje, nemôžu vykonávať činnosti loď - loď s loďami, na ktoré sa nevzťahuje. Dohoda by sa mala vzťahovať na akýkoľvek prevádzkový vzájomný kontakt uskutočnený loďami, na ktoré sa dohoda vzťahuje. Fungovanie každej dohody musí byť priebežne monitorované a zmenené a doplnené, ak to bude potrebné, a v každom prípade bude preskúmané každých 5 rokov.

Ekvivalentné opatrenia pre prístavné zariadenia

- 4.27 Pre určité prístavné zariadenia s obmedzenou alebo osobitnou prevádzkou, ale s premávkou, ktorá je viac ako príležitostná, môže byť vhodné zabezpečiť zhodu bezpečnostnými opatreniami podobnými tým, ktoré sú stanovené v kapitole XI-2 a v časti A tohto kódexu. Toto môže byť prípad najmä terminálov, ako sú napríklad tie, pripojené k tovarňam, alebo nábreží bez častých činností.

Úroveň vybavenia posádkou

- 4.28 Pri určovaní minimálnej bezpečnej úrovne posádky lode by správa mala brať do úvahy ustanovenia pre minimálnu bezpečnú úroveň posádky, stanovené nariadením V/14, týkajúce sa len bezpečnej navigácie lode. Správa by mala brať tiež do úvahy akúkoľvek dodatočnú pracovnú záťaž, ktorá môže byť spôsobená zavedením BPL a zabezpečiť, aby bola dostatočne a účinne vybavená posádkou. Pri tom by správa mala overiť, že sú lode schopné zaviesť hodiny odpočinku a iné opatrenia týkajúce sa únavy, ktoré boli vyhlásené vnútroštátnym právom v kontexte všetkých povinností na palube pridelených rôznemu palubnému personálu.

Kontrolné opatrenia a opatrenia pre zhodu**Všeobecné**

- 4.29 Nariadenie XI-2/9 opisuje kontrolné opatrenia a opatrenia pre zhodu uplatniteľné na lode podľa kapitoly XI-2. Je rozdelené na dva rozdielne oddiely; kontrola lodí, ktoré už sú v prístave, kontrola lodí, ktoré majú v úmysle vstúpiť do prístavu inej zmluvnej vlády a doplňujúce ustanovenia uplatniteľné v oboch situáciách.
- 4.30 Nariadenie XI-2/9.1, Kontrola lodí v prístave, zavádza systém pre kontrolu lodí počas pobytu v prístave cudzej krajiny, kde majú náležito splnomocnení úradníci zmluvnej vlády (ďalej len „splnomocnení úradníci“) právo ísť na palubu lode, aby overili, že vyžadované osvedčenia sú v náležitom poriadku. Potom, ak existujú zrejme dôvody domnievať sa, že loď nie je v zhode, môžu byť prijaté kontrolné opatrenia, ako

▼B

napríklad doplňujúce inšpekcie alebo zdržania. Toto odzrkadľuje súčasné kontrolné systémy. Nariadenie XI-2/9.1 vychádza z takých systémov a povoľuje doplňujúce opatrenia (vrátane vykázaní lode z prístavu prijateľného ako kontrolné opatrenie), keď majú splnomocnení úradníci zreteľné dôvody domnievať sa, že loď nespĺňa požiadavky kapitoly XI-2 alebo časti A tohto kódexu. Nariadenie XI-2/9.3 opisuje záruky, ktoré podporujú spravodlivé a primerané zavedenie týchto doplňujúcich opatrení.

- 4.31 Nariadenie XI-2/9.2 uplatňuje kontrolné opatrenia na zabezpečenie zhody na lode, ktoré majú v úmysle vstúpiť do prístavu inej zmluvnej vlády a zavádza úplne odlišnú koncepciu kontroly v rámci kapitoly XI-2, uplatňujúcu sa len na bezpečnosť. Podľa tohto nariadenia môžu byť opatrenia zavedené pred vstupom lode do prístavu, aby bola lepšie zabezpečená bezpečnosť. Rovnako ako v nariadení XI-2/9.1 je tento doplňujúci kontrolný systém založený na koncepcii zreteľných dôvodov pre domnievanie sa, že loď nie je v súlade s kapitolou XI-2 alebo časťou A tohto kódexu a zahŕňa dôležité ochranné opatrenia v nariadeniach XI-2/9.2.2 a XI-2/9.2.5 ako aj v nariadení XI-2/9.3.
- 4.32 Zreteľné dôvody, že loď nie je v zhode, znamenajú dôkazy alebo spoľahlivé informácie, že loď nezodpovedá požiadavkám kapitoly XI-2 alebo časti A tohto kódexu, berúc do úvahy usmernenia uvedené v tejto časti kódexu. Také dôkazy alebo spoľahlivé informácie môžu vyplývať z profesionálneho úsudku alebo pozorovaní náležito splnomocnených úradníkov, získaných počas overovania Medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode alebo Dočasného medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode vystaveného v súlade s časťou A tohto kódexu (ďalej len „osvedčenie“) alebo z iných zdrojov. Aj keď sa na palube lode nachádza platné osvedčenie, náležito splnomocnení úradníci môžu mať napriek tomu zreteľné dôvody domnievať sa, že loď nie je podľa ich profesionálneho úsudku v zhode.
- 4.33 Príklady možných zreteľných dôvodov podľa nariadení XI-2/9.1 a XI-2/9.2 môžu zahŕňať, ak je to relevantné:
1. dôkazy z preskúmania osvedčenia, že nie je platné alebo že sa jeho platnosť skončila;
 2. dôkazy alebo spoľahlivé informácie o tom, že existujú vážne nedostatky v bezpečnostnom vybavení, dokumentácii alebo opatreniach vyžadovaných kapitolou XI-2 a časťou A tohto kódexu;
 3. obdržanie správy alebo sťažnosti, ktorá podľa profesionálneho úsudku náležito splnomocneného úradníka obsahuje spoľahlivé informácie jasne svedčiacie o tom, že loď nespĺňa požiadavky kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu;
 4. dôkaz alebo pozorovanie získané náležito splnomocneným úradníkom s použitím profesionálneho úsudku, že kapitán alebo personál lode nie je oboznámený so základnými palubnými bezpečnostnými postupmi alebo nemôžu vykonávať nácviky týkajúce sa bezpečnosti lode, alebo že také postupy alebo nácviky neboli uskutočnené;
 5. dôkaz alebo pozorovanie získané náležito splnomocneným úradníkom s použitím profesionálneho úsudku, že kľúčoví členovia personálu lode nie sú schopní naviazať riadnu komunikáciu so žiadnymi ďalšími kľúčovými členmi personálu lode s bezpečnostnými zodpovednosťami na palube lode;
 6. dôkaz alebo spoľahlivé informácie, že loď naložila osoby alebo naložila zásoby alebo tovar v prístavnom zariadení alebo z inej lode, keď alebo prístavné zariadenie alebo druhá loď porušovali kapitolu XI-2 alebo časť A tohto kódexu a predmetná loď nevyplnila vyhlásenie o bezpečnosti, ani neprijala vhodné, osobitné alebo doplňujúce bezpečnostné opatrenia alebo nezachovala vhodné postupy pre bezpečnosť lode;
 7. dôkaz alebo spoľahlivé informácie, že loď naložila osoby alebo naložila zásoby alebo tovar v prístavnom zariadení alebo z iného zdroja (napr. transfer z inej lode alebo z helikoptéry), keď alebo prístavné zariadenie alebo iný zdroj nie je povinný byť v súlade s kapitolou XI-2 alebo časťou A tohto kódexu a neprijala vhodné, osobitné alebo doplňujúce bezpečnostné opatrenia alebo nezachovala vhodné postupy pre bezpečnosť lode; a
 8. loď má ďalšie, po sebe vystavené, Dočasné medzinárodné bezpečnostné osvedčenie lode ako je opísané v oddiele A/19.4 a podľa

▼B

profesionálneho úsudku náležito splnomocneného úradníka je jedným z dôvodov, prečo loď alebo spoločnosť o také osvedčenie požiadala, vyhnúť sa úplnej zhode s kapitolou XI-2 a časťou A tohto kódexu mimo obdobia pôvodného dočasného osvedčenia ako je opísané v oddiele A/19.4.4.

- 4.34 Dosah nariadenia XI-2/9 na medzinárodné právo je obzvlášť relevantný a nariadenie by malo byť zavedené s ohľadom na nariadenie XI-2/2.4, keďže existuje potenciál pre situácie, v ktorých budú byť prijaté opatrenia, ktoré nepatria do pôsobnosti kapitoly XI-2 alebo v ktorých by mali byť zväžené práva postihnutej lode, mimo kapitolu XI-2. Preto nariadenia XI-2/9 nebráni zmluvnej vláde prijímať opatrenia na základe a v súlade s medzinárodným právom na zabezpečenie záchranu alebo bezpečnosti osôb, lodí, prístavných zariadení alebo iného majetku v prípadoch, keď sa u lode, hoci je v zhode s kapitolou XI-2 a časťou A tohto kódexu, predpokladá, že predstavuje bezpečnostné riziko.
- 4.35 Keď zmluvná vláda uloží na loď kontrolné opatrenia, je okamžite kontaktovaná správa s dostatočnými informáciami umožňujúcimi správe plne naviazať kontakt so zmluvnou vládou.

Kontrola lodí v prístave

- 4.36 Ak je neplnenie spôsobené buď vadnou položkou vybavenia alebo chybnou dokumentáciou vedúcou k zdržaniu lode a neplnenie nemôže byť napravené v prístave, v ktorom sa vykonáva inšpekcia, môže zmluvná vláda povoliť lodi plaviť sa do ďalšieho prístavu za predpokladu, že sú splnené akékoľvek podmienky dohodnuté medzi prístavnými štátmi a ministerstvom alebo kapitánom.

Lode, ktoré majú v úmysle vstúpiť do prístavu inej zmluvnej vlády

- 4.37 Nariadenie XI-2/9.2.1 uvádza zoznam informácií, ktoré môže zmluvná vláda vyžadovať od lode ako podmienku vstupu do prístavu. Jedna položka z uvedených informácií je potvrdením akýchkoľvek osobitných alebo doplnujúcich opatrení prijatých loďou počas jej 10 posledných zastávok v prístavnom zariadení. Príklady môžu zahŕňať:
- .1 záznamy o opatreniach prijatých počas návštevy prístavného zariadenia, ktoré sa nachádza na území štátu, ktorý nie je zmluvnou vládou, najmä o tých opatreniach, ktoré by normálne poskytli prístavné zariadenia nachádzajúce sa na územiach zmluvných vlád; a
 - .2 akékoľvek vyhlásenia o bezpečnosti, ktoré boli uzatvorené s prístavnými zariadeniami alebo inými loďami.
- 4.38 Ďalšia položka zo zoznamu uvedených informácií, ktorá môže byť vyžadovaná ako podmienka vstupu do prístavu, je potvrdenie, že počas činnosti loď — loď, uskutočnenej v rámci obdobia posledných 10 zastávok v prístavnom zariadení, boli zachované vhodné postupy pre bezpečnosť lode. Normálne sa nebude vyžadovať zahrnutie záznamov transferov lodivodov alebo colných, imigračných alebo bezpečnostných úradníkov ani o načerpaní paliva, prekladani tovaru, nakladaní zásob a vykladaní odpadu loďou v rámci prístavných zariadení, keďže tieto normálne patria pod patronát BDPZ. Medzi príklady informácií, ktoré by mohli byť poskytnuté patria:
- .1 záznamy o opatreniach prijatých pri účasti na činnosti loď — loď s loďou, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou vládou, obzvlášť o tých opatreniach, ktoré by normálne poskytli lode, ktoré sa plavia pod vlajkou zmluvných vlád;
 - .2 záznamy o opatreniach prijatých pri účasti na činnosti loď — loď s loďou, ktorá sa plaví pod vlajkou zmluvnej vlády, ale nevyžaduje sa od nej, aby plnila ustanovenia kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu, ako napríklad kópia akéhokoľvek bezpečnostného osvedčenia vystaveného tej lodi podľa iných ustanovení; a
 - .3 v prípade, ak sú na palube osoby alebo tovar zachránený z mora, všetky známe informácie o takých osobách alebo tovare, vrátane ich totožnosti, ak je známa, a výsledkov akýchkoľvek kontrol vykonaných v mene lode na zavedenie bezpečnostného štatútu zachránených. Nie je úmyslom kapitoly XI-2 ani časti A tohto kódexu zdržiavať alebo brániť dopravenie tých, ktorí majú problémy na mori, na bezpečné miesto. Výhradným zámerom kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu je poskytnúť štátom dostatok vhodných informácií na zachovanie ich bezpečnostnej integrity.

▼B

4.39 Príklady ďalších praktických informácií týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré môžu byť vyžadované ako podmienka vstupu do prístavu s cieľom pomôcť zabezpečiť záchranu a bezpečnosť osôb, prístavných zariadení, lodí a iného majetku, zahŕňajú:

- .1 informácie obsiahnuté v priebežnej historickej správe;
- .2 poloha lode v čase podania správy;
- .3 očakávaný čas príchodu lode do prístavu;
- .4 zoznam členov posádky;
- .5 všeobecný opis nákladu na palube lode;
- .6 zoznam cestujúcich; a
- .7 informácie, ktoré musia byť na lodi podľa nariadenia XI-2/5.

4.40 Nariadenie XI-2/9.2.5 povoľuje kapitánovi lode, potom, ako bol informovaný, že pobrežný alebo prístavný štát zavedie kontrolné opatrenia podľa nariadenia XI-2/9.2, vzdať sa úmyslu vstúpiť s loďou do prístavu. Ak sa kapitán vzdá úmyslu, nariadenie XI-2/9.2 sa ďalej neuplatňuje a akékoľvek ďalšie prijaté kroky musia byť založené na medzinárodnom práve a byť s ním v súlade.

Doplňujúce ustanovenia

4.41 Vo všetkých prípadoch, keď je lodi odoprený vstup alebo je vykázaná z prístavu, mali by byť orgánom príslušného štátu oznámené všetky známe fakty. Toto oznámenie by malo pozostávať z tohto, ak je to známe:

- .1 meno lode, jej vlajka, identifikačné číslo lode, volací znak, typ lode a náklad;
- .2 dôvod pre odmietnutie vstupu alebo pre vykázanie z prístavu alebo z oblastí prístavu;
- .3 ak je to relevantné, povahu akejkoľvek nehody týkajúcej sa bezpečnosti;
- .4 ak je to relevantné, podrobnosti o akýchkoľvek pokusoch uskutočnených na nápravu akejkoľvek nehody, vrátane akýchkoľvek podmienok uložených lodi pre plavbu;
- .5 predchádzajúci prístav/-y zastavenia a ďalší deklarovaný prístav zastavenia;
- .6 čas odchodu a pravdepodobný odhadovaný čas príchodu do tých prístavov;
- .7 akékoľvek pokyny udelené lodi, napr. podávanie hlásení o jej trase;
- .8 dostupné informácie o bezpečnostnej úrovni, na ktorej loď práve pôsobí;
- .9 informácie týkajúce sa akýchkoľvek komunikácií prístavného štátu so správou;
- .10 kontaktný bod v rámci prístavného štátu posielajúci správu na účel získania ďalších informácií;
- .11 zoznam členov posádky; a
- .12 akékoľvek ďalšie príslušné informácie.

4.42 Príslušné štáty, ktoré majú byť kontaktované, by mali zahŕňať tie, ktoré sa nachádzajú pozdĺž zamýšľanej trasy lode do jej ďalšieho prístavu, najmä ak má loď úmysle vstúpiť do výsostných vôd toho prístavného štátu. Ostatné príslušné štáty môžu zahŕňať predchádzajúce prístavy zastavenia, aby mohli byť získané ďalšie informácie a vyriešené bezpečnostné záležitosti týkajúce sa predchádzajúcich prístavov.

4.43 Pri výkone kontrolných opatrení a opatrení pre zhodu by mali náležito splnomocnení úradníci zabezpečiť, aby boli akékoľvek uložené opatrenia alebo kroky primerané. Také opatrenia alebo kroky by mali byť prijateľné a s minimálnou prísnosťou a trvaním potrebným na napravenie alebo zmiernenie neplnenia.

▼B

- 4.44 Výraz ‚zdržanie‘ v nariadení XI-2/9.3.5.1 sa tiež vzťahuje na situáciu, keď je podľa krokov prijatých podľa tohto nariadenia lodi nepatrične odmietnutý vstup do prístavu alebo je loď z prístavu vykázaná.

Lode štátov, ktoré nie sú stranou dohovoru a lode menšie ako lode, na ktoré sa uplatňuje dohovor

- 4.45 Čo sa týka lodí, ktoré sa plavia pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou vládou dohovoru a nie je stranou protokolu SOLAS z roku 1988 ⁽¹⁾, zmluvné strany by nemali takým lodiam priznať priaznivejšie zaobchádzanie. Na tieto lode by sa mali zodpovedajúco uplatniť požiadavky nariadenia XI-2/9 a usmernenie uvedené v tejto časti kódexu.
- 4.46 Lode menšie ako tie, na ktoré sa vzťahuje dohovor, sú predmetom opatrení, ktorými štát udržiava bezpečnosť. Také opatrenia by mali byť prijaté s náležitým ohľadom na požiadavky v kapitole XI-2 a usmernenie poskytnuté v tejto časti kódexu.

5. VYHLÁSENIE O BEZPEČNOSTI

Všeobecné

- 5.1 Vyhlásenie o bezpečnosti (VOB) by malo byť vyplnené, ak to zmluvná vláda prístavného zariadenia pokladá za nevyhnutné alebo ak to za nevyhnutné pokladá loď.
- 5.1.1 Potreba VOB môže byť naznačená výsledkami analýzy bezpečnosti prístavného zariadenia (BAPZ) a dôvody a okolnosti, za ktorých je VOB vyžadované, by mali byť stanovené v bezpečnostnom pláne prístavného zariadenia (BPPZ).
- 5.1.2 Potreba VOB môže byť vyjadrená správou pre lode, ktoré sú oprávnené plaviť sa pod jeho vlajkou, alebo ako dôsledok analýzy bezpečnosti lode (BAL) a mala by byť uvedená v bezpečnostnom pláne lode (BPL).
- 5.2 Je pravdepodobné, že VOB bude vyžadované na vyšších bezpečnostných úrovniach, ak má loď vyššiu bezpečnostnú úroveň ako prístavné zariadenie alebo iná loď, s ktorou príde do vzájomného kontaktu, a pre vzájomný kontakt loď/prístav alebo činnosti loď-loď, ktoré predstavujú vyššie riziko pre osoby, majetok alebo životné prostredie z dôvodov osobitných pre tú loď, vrátane jej nákladu alebo cestujúcich alebo okolností v prístavnom zariadení alebo kombinácie týchto faktorov.
- 5.2.1 V prípade, ak loď alebo správa, v mene lodí oprávnených plaviť sa pod jeho vlajkou, vyžaduje vyplnenie VOB, potvrdí bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia (BDPZ) alebo bezpečnostný dôstojník lode (BDL) žiadosť a prediskutuje vhodné bezpečnostné opatrenia.
- 5.3 BDPZ môže tiež dať podnet k VOB pred vzájomnými kontaktmi loď/prístav, ktoré sú určené v schválenej BAPZ ako vyžadujúce mimoriadnu pozornosť. Medzi príklady môže patriť naloženie alebo vylozenie cestujúcich a transfer, naloženie alebo vyloženie nebezpečného tovaru alebo nebezpečných látok. BAPZ môže tiež určovať zariadenia blízko vysoko obývaných oblastí alebo v týchto oblastiach alebo hospodársky dôležité prevádzky, ktoré odôvodňujú VOB.
- 5.4 Hlavným účelom VOB je zabezpečiť dosiahnutie dohody medzi loďou a prístavným zariadením alebo s inými loďami, s ktorými prichádza do vzájomného kontaktu, ktorá sa týka jednotlivých bezpečnostných opatrení, ktoré každá strana vykoná v súlade s ustanoveniami ich jednotlivých schválených bezpečnostných plánov.
- 5.4.1 Dohodnuté VOB by malo byť podpísané a datované prístavným zariadením aj loďou (loďami), ako je uplatniteľné, aby uvádzalo zhodu s kapitolou XI-2 a časťou A tohto kódexu a malo by zahŕňať jeho trvanie, príslušnú bezpečnostnú úroveň alebo úrovne a príslušné kontaktné údaje.
- 5.4.2 Zmena bezpečnostnej úrovne môže vyžadovať vyplnenie nového alebo upraveného VOB.
- 5.5 VOB by malo byť vyplnené v angličtine, francúzštine alebo španielčine alebo v jazyku spoločnom pre prístavné zariadenie a loď alebo lode, ako je uplatniteľné.

⁽¹⁾ Protokol z roku 1988 týkajúci sa Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974.

▼B

- 5.6 Vzor VOB je zahrnutý v dodatku 1 k tejto časti kódexu. Tento vzor je pre VOB medzi loďou a prístavným zariadením. Ak sa má VOB vzťahovať na dve lode, mal by byť tento vzor primerane upravený.

6. POVINNOSTI SPLOČNOSTI

Všeobecné

- 6.1 Nariadenie XI-2/5 vyžaduje, aby spoločnosť poskytla kapitánovi lode informácie na splnenie požiadaviek spoločnosti podľa ustanovení tohto nariadenia. Tieto informácie by mali zahŕňať body, ako napríklad:

- .1 strany zodpovedné za menovanie personálu na palube lode, ako napríklad spoločnosti pre riadenie lodí, agenti pre vybavenie posádkou, dodávateľia, koncesionári (napríklad maloobchodné predajne, kasína, atď.);
- .2 strany zodpovedné za rozhodovanie o zamestnaní lode, vrátane nájomcu/nájomcov na čas alebo nájomcu/nájomcov lode bez posádky alebo akéhokoľvek iného subjektu konajúceho v takom postavení; a
- .3 v prípadoch, keď je loď zamestnaná podľa podmienok najímajúcej strany, kontaktné údaje tých strán, vrátane nájomcov na čas alebo na plavbu.

- 6.2 V súlade s nariadením XI-2/5 je spoločnosť povinná aktualizovať a udržiavať tieto informácie aktuálne, keď sa vyskytne zmena.

- 6.3 Tieto informácie by mali byť v anglickom, francúzskom alebo španielskom jazyku.

- 6.4 Vzhľadom na lode zostrojené pred 1. júlom 2004, by tieto informácie mali odrážať skutočný stav k tomu dátumu.

- 6.5 Vzhľadom na lode zostrojené 1. júla 2004 alebo neskôr a pre lode zostrojené pred 1. júlom 2004, ktoré boli 1. júla 2004 mimo službu, by mala byť poskytnutá informácia z dňa nástupu lode do služby a mala by odrážať skutočný stav k tomu dátumu.

- 6.6 Po 1. júli 2004, ak je loď stiahnutá zo služby, by mala byť informácia poskytnutá k dátumu opätovného nástupu lode do služby a mala by odrážať skutočný stav k tomu dátumu.

- 6.7 V minulosti poskytnuté informácie, ktoré sa netýkajú skutočného stavu k tomu dátumu, nemusia byť uchovávané na palube.

- 6.8 Ak zodpovednosť za prevádzku lode prevezme iná spoločnosť, nie je vyžadované ponechať na palube informácie týkajúce sa spoločnosti, ktorá loď prevádzkovala.

Ďalšie príslušné usmernenia sú navyše poskytnuté podľa oddielov 8, 9 a 13.

7. BEZPEČNOSŤ LODE

Príslušné usmernenia sú poskytnuté podľa oddielov 8, 9 a 13.

8. ANALÝZA BEZPEČNOSTI LODE

Analýza bezpečnosti

- 8.1 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti (BDS) je zodpovedný za zabezpečenie vykonania analýzy bezpečnosti lode (BAL) pre každú z lodí vo flotile spoločnosti, od ktorej sa vyžaduje, aby spĺňala ustanovenia kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu, za čo je BDS zodpovedný. Kým BDS nemusí nevyhnutne osobne vykonávať všetky povinnosti spojené s funkciou, konečná zodpovednosť za zabezpečenie, aby boli náležito vykonávané zostáva na jednotlivom BDS.

- 8.2 Pred zahájením BAL zabezpečí BDS, že sú využité prístupné informácie z analýz hrozieb pre prístavy, v ktorých sa loď zastaví alebo v ktorých sa nalodia alebo vylodia cestujúci, a o prístavných zariadeniach a ich ochranných opatreniach. BDS by mal preskúmať predchádzajúce správy o podobných bezpečnostných požiadavkách. Tam, kde je to možné, by sa mal BDS stretnúť s vhodnými osobami na lodi a v prístavných zariadeniach s cieľom prediskutovať účel a metodológiu analýzy. BDS by sa mal riadiť akýmikoľvek osobitnými usmerneniami poskytnutými zmluvnými vládami.

- 8.3 BAL by sa mala týkať týchto prvkov na palube alebo v rámci lode:

▼B

- .1 fyzická bezpečnosť;
 - .2 štrukturálna integrita;
 - .3 systém na ochranu personálu;
 - .4 procedurálne politiky;
 - .5 rádiové a telekomunikačné systémy, vrátane počítačových systémov a sietí; a
 - .6 iné oblasti, ktoré môžu, v prípade ich poškodenia alebo nezákonného pozorovania, predstavovať riziko pre osoby, majetok alebo činnosti na palube lode alebo v rámci prístavného zariadenia.
- 8.4 Osoby zúčastňujúce sa vykonania BAL by mali byť schopné spoliehať sa na odbornú pomoc týkajúcu sa:
- .1 vedomostí o súčasných bezpečnostných hrozbách a modeloch;
 - .2 rozpoznávania a odhaľovania zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
 - .3 rozpoznávania, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť;
 - .4 techník používaných na obchádzanie bezpečnostných opatrení;
 - .5 metód používaných na vyvolanie bezpečnostného incidentu;
 - .6 účinkov výbušnín na konštrukciu a zariadenia lode;
 - .7 bezpečnosti lode;
 - .8 obchodných praktík vzájomného kontaktu lodí/prístav;
 - .9 plánovania nepredvídaných udalostí, pripravenosti a reagovania v prípade núdze;
 - .10 fyzickej bezpečnosti;
 - .11 rádiových a telekomunikačných systémov, vrátane počítačových systémov a sietí;
 - .12 námorného staviteľstva; a
 - .13 činností lodí a prístavov.
- 8.5 BDS by mal získavať a zaznamenávať informácie potrebné na vykonanie analýzy, vrátane:
- .1 všeobecného plánu lode;
 - .2 polohy oblastí, do ktorých by mal byť obmedzený prístup, ako napríklad navigačný mostík, strojovne kategórie A a iné riadiace stanice, ako je to definované v kapitole II-2, atď.;
 - .3 polohy a funkcie každého skutočného alebo potenciálneho bodu prístupu na loď;
 - .4 zmien v prílive a odlive, ktoré môžu mať vplyv na zraniteľnosť alebo bezpečnosť lode;
 - .5 nákladných priestorov a úložných opatrení;
 - .6 miesta uskladnenia lodných zásob a základného vybavenia pre údržbu;
 - .7 miesta uskladnenia batožiny bez dozoru;
 - .8 núdzového a pohotovostného vybavenia, ktoré je k dispozícii na zachovanie základných služieb;
 - .9 počtu zamestnancov lode, akýchkoľvek existujúcich bezpečnostných povinností a akýchkoľvek existujúcich praktík spoločnosti týkajúcich sa školiacich požiadaviek;
 - .10 existujúceho bezpečnostného a záchranného vybavenia na ochranu cestujúcich a personálu lode;
 - .11 únikových a evakuačných trás a miest zhromaždenia, ktoré musia byť zachované na zabezpečenie usporiadanej a bezpečnej núdzovej evakuácie lode;

▼B

- .12 existujúcich dohôd so súkromnými bezpečnostnými spoločnosťami, ktoré poskytujú bezpečnostné služby pre lode/pobrežie; a
 - .13 existujúcich bezpečnostných opatrení a postupov, ktoré sú v platnosti, vrátane inšpekčných a kontrolných postupov, identifikačných systémov, sledovacieho a monitorovacieho vybavenia, identifikačných dokumentov a komunikácie týkajúcich sa personálu, výstražných signalizácií, osvetlenia, kontroly prístupu a ďalších vhodných systémov.
- 8.6 BAL by mala zhodnotiť každý identifikovaný bod prístupu, vrátane otvorených palúb, a zhodnotiť jeho potenciál pre využitie jednotlivcami, ktorí by sa mohli pokúsiť narušiť bezpečnosť. Toto zahŕňa body prístupu prístupné jednotlivcom, ktorí majú legitímny prístup ako aj tým, ktorí sa snažia dosiahnuť neoprávnený vstup.
- 8.7 BAL by mala zvážiť ďalšiu opodstatnenosť existujúcich bezpečnostných opatrení a usmernení, postupov a činností, za rutinných alebo núdzových podmienok a mala by stanoviť bezpečnostné usmernenia vrátane:
- .1 zakázaných oblastí;
 - .2 postupov pre odozvu na požiar a iné núdzové okolnosti;
 - .3 úrovne kontroly personálu lode, cestujúcich, návštevníkov, predajcov, servisných technikov, pracovníkov lodení, atď.;
 - .4 frekvencie a účinnosti bezpečnostných hliadok;
 - .5 systémov kontroly prístupu, vrátane identifikačných systémov;
 - .6 systémov a postupov pre bezpečnostné komunikácie;
 - .7 bezpečnostných dverí, bariér a osvetlenia; a
 - .8 bezpečnostných a sledovacích zariadení a systémov, ak nejaké sú.
- 8.8 BAL by mala brať ohľad na osoby, činnosti, služby a prevádzky, ktoré je dôležité chrániť. Sem patria:
- .1 personál lode;
 - .2 cestujúci, návštevníci, predajcovia, servisní technici, personál prístavného zariadenia, atď.
 - .3 kapacita na zachovanie bezpečnej navigácie a na reakciu v prípade núdze;
 - .4 náklad, obzvlášť nebezpečný tovar alebo nebezpečné látky;
 - .5 zásoby lode;
 - .6 bezpečnostné komunikačné vybavenie a systémy lode, ak nejaké sú; a
 - .7 bezpečnostné sledovacie vybavenie a systémy lode, ak nejaké sú.
- 8.9 BAL by mal brať do úvahy všetky možné hrozby, ktoré môžu zahŕňať tieto typy bezpečnostných incidentov:
- .1 poškodenie alebo zničenie lode alebo prístavného zariadenia, napr. výbušnými zariadeniami, podpaľáčstvom, sabotážou alebo vandalizmom;
 - .2 únos alebo zmocnenie sa lode alebo osôb na palube;
 - .3 poškodenie nákladu, základného vybavenia alebo systémov lode alebo zásob lode;
 - .4 neoprávnený prístup alebo využitie, vrátane prítomnosti čiernych pasažierov;
 - .5 pašovanie zbraní alebo zariadení, vrátane zbraní hromadného ničenia;
 - .6 použitie lode na prepravu osôb, ktoré majú v úmysle spôsobiť bezpečnostný incident a/alebo ich vybavenia;
 - .7 použitie samotnej lode ako zbrane alebo ako prostriedku na spôsobenie poškodenia alebo zničenia;
 - .8 útoky z mora počas pobytu v kotvisku alebo počas kotvenia;
 - .9 útoky na mori.

▼B

- 8.10 BAL by mala brať do úvahy všetky možné zraniteľné miesta, medzi ktoré môžu patriť:
- .1 konflikty medzi záchrannými a bezpečnostnými opatreniami;
 - .2 konflikty medzi palubnými povinnosťami a bezpečnostnými úlohami;
 - .3 strážne povinnosti, počet zamestnancov lode, najmä s ohľadom na únavu posádky, ostražitosť a výkon;
 - .4 akékoľvek nedostatky v bezpečnostnom školení;
 - .5 akékoľvek bezpečnostné vybavenie a systémy, vrátane komunikačných systémov.
- 8.11 BDS a bezpečnostný dôstojník lode (BDL) by mali brať vždy ohľad na dopad, ktorý môžu mať bezpečnostné opatrenia na personál lode, ktorý ostane na palube počas dlhých období. Pri vytváraní bezpečnostných opatrení by sa mal brať zreteľ obzvlášť na pohodlie, komfort a osobné súkromie personálu lode a ich schopnosti zachovať ich účinnosť počas dlhých období.
- 8.12 Po ukončení BAL by mala byť pripravená správa, pozostávajúca zo zhrnutia o vykonaní analýzy, opisu každého zraniteľného miesta nájdeného počas analýzy a opis protipatrení, ktoré by sa mohli použiť na adresovanie každého zraniteľného miesta. Správa musí byť chránená pred neoprávneným prístupom alebo zverejnením.
- 8.13 Ak spoločnosť neuskutočnila BAL, mal by správu o BAL prehodnotiť a prijať BDS.

Bezpečnostná inšpekcia na mieste

- 8.14 Bezpečnostná inšpekcia na mieste je neoddeliteľnou súčasťou akejkoľvek BAL. Bezpečnostná inšpekcia na mieste by mala preskúmať a ohodnotiť existujúce ochranné opatrenia, postupy a činnosti na palube lodi na:
- .1 zabezpečenie výkonu všetkých bezpečnostných povinností lode;
 - .2 monitorovanie zakázaných oblastí na zabezpečenie, aby mali prístup len oprávnené osoby;
 - .3 kontrolovanie prístupu na loď, vrátane akýchkoľvek identifikačných systémov;
 - .4 monitorovanie oblastí paluby a oblastí susediacich s loďou;
 - .5 kontrolovanie naloďovania osôb a ich majetku (sprevádzaná a nesprevádzaná batožina a osobný majetok personálu lode);
 - .6 dozor nad manipuláciou s nákladom a dodávkou lodných zásob; a
 - .7 zabezpečenie, aby bola rýchlo k dispozícii bezpečnostná komunikácia, informácie a vybavenie.

9. BEZPEČNOSTNÝ PLÁN LODE**Všeobecné**

- 9.1 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti (BDS) je zodpovedný za zabezpečenie prípravy bezpečnostného plánu lode (BPL) a jeho predloženie na schválenie. Obsah každého jednotlivého BPL by sa mal líšiť v závislosti od konkrétnej lodi, na ktorú sa vzťahuje. Analýza bezpečnosti lode (BAL) určí konkrétne vlastnosti lode a potenciálne hrozby a zraniteľné miesta. Vypracovanie BPL bude vyžadovať podrobné adresovanie týchto vlastností. Ministerstvá môžu pripraviť odporúčanie pre vypracovanie a obsah BPL.
- 9.2 Všetky BPL by mali:
- .1 podrobne opisovať organizačnú štruktúru bezpečnosti pre loď;
 - .2 podrobne opisovať vzťah lode so spoločnosťou, prístavnými zariadeniami, inými loďami a príslušnými orgánmi s bezpečnostnými zodpovednosťami;
 - .3 podrobne opisovať komunikačné systémy na umožnenie účinnej nepretržitej komunikácie v rámci lode a medzi loďou a ostatnými, vrátane prístavných zariadení;
 - .4 podrobne opisovať základné bezpečnostné opatrenia pre bezpečnostnú úroveň 1, prevádzkové aj fyzické, ktoré budú vždy zavedené;

▼B

- .5 podrobne opisovať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré lodi umožnia okamžite prejsť na bezpečnostnú úroveň 2 a v prípade potreby na bezpečnostnú úroveň 3;
 - .6 ustanovovať pravidelné preskúmanie alebo audit BPL a jeho zmeny a doplnenia v dôsledku skúseností alebo meniacich sa okolností; a
 - .7 podrobne opisovať postupy podávania správ vhodným kontaktným bodom zmluvnej vlády.
- 9.3 Vypracovanie účinného BPL by malo spočívať v dôkladnej analýze všetkých otázok, ktoré sa týkajú bezpečnosti lode, najmä vrátane dôkladného zhodnotenia fyzikálnych a prevádzkových charakteristík, vrátane modelu plavieb konkrétnej lode.
- 9.4 Všetky BPL by mali byť schválené správou alebo v jej mene. Ak správa využíva uznávanú bezpečnostnú organizáciu (UBO) na preskúmanie a schválenie BPL, nemala by tá UBO byť v spojení so žiadnou inou UBO, ktorá vypracovala alebo pomáhala pri vypracovaní plánu.
- 9.5 BDO a BDO by mali vytvoriť postupy na:
- .1 analýzu ďalšej účinnosti BPL; a
 - .2 prípravu zmien a doplnení plánu nasledujúcich po jeho schválení.
- 9.6 Bezpečnostné opatrenia zahrnuté v BPL by mali byť zavedené pred vykonaním počiatočného overenia zhody s požiadavkami kapitoly XI-2 a časti A tohto kódexu. V opačnom prípade sa nemôže uskutočniť proces vydania potrebného Medzinárodného bezpečnostného osvedčenia lode lodi. Ak dôjde k akémukoľvek následnému zlyhaniu bezpečnostného vybavenia alebo systémov alebo k pozastaveniu bezpečnostného opatrenia z akéhokoľvek dôvodu, mali by byť prijaté ekvivalentné bezpečnostné opatrenia, ktoré by mali byť oznámené správe a schválené správou.

Organizácia a výkon bezpečnostných povinností lodí

- 9.7 Okrem usmernenia uvedeného v odseku 9.2 by mal BPL stanovovať nasledovné, týkajúce sa všetkých bezpečnostných úrovní:
- .1 povinnosti a zodpovednosti všetkých zamestnancov s bezpečnostnou úlohou na palube lode;
 - .2 postupy ochranných opatrení potrebných na umožnenie, aby boli vždy zachované také nepretržité komunikácie;
 - .3 postupy potrebné na analýzu ďalšej účinnosti bezpečnostných postupov a akéhokoľvek bezpečnostného vybavenia a systémov, vrátane postupov pre identifikáciu a reagovanie na zlyhanie alebo poruchu vybavenia alebo systémov;
 - .4 postupy a praktiky na ochranu informácií citlivých na bezpečnosť, uchovávaných v papierovej alebo elektronickej podobe;
 - .5 typ a požiadavky na údržbu bezpečnostného a sledovacieho vybavenia a systémov, ak nejaké sú;
 - .6 postupy na zabezpečenie včasného odovzdávania a analýzy správ týkajúcich sa možných narušení bezpečnosti alebo bezpečnostných hrozieb; a
 - .7 postupy na vytvorenie, udržiavanie a aktualizovanie zoznamu nebezpečného tovaru alebo nebezpečných látok na palube, vrátane ich polohy.
- 9.8 Zostávajúca časť oddielu 9 sa osobitne týka bezpečnostných opatrení, ktoré by mohli byť prijaté na každej bezpečnostnej úrovni, vzťahujúce sa na:
- .1 prístup personálu lode, cestujúcich, návštevníkov, atď. na loď;
 - .2 zakázané oblasti na lodi;
 - .3 manipuláciu s nákladom;
 - .4 dodávanie lodných zásob;
 - .5 manipulácia s nesprievádzanou batožinou; a
 - .6 monitorovanie bezpečnosti lode.

▼B**Prístup na loď**

- 9.9 BPL by mal zavádzať bezpečnostné opatrenia vzťahujúce sa na všetky spôsoby prístupu na loď určené v BAL. Toto by malo zahŕňať akékoľvek:
- .1 prístupové rebríky;
 - .2 prístupové mostíky;
 - .3 prístupové rampy;
 - .4 prístupové dvere, bočné prielezy, okná a otvory;
 - .5 uväzovacie laná a reťaze kotiev; a
 - .6 žeriavy a zdvíhacie zariadenia.
- 9.10 Pre každé z tohto musí BPL určiť vhodné miesta, kde by mali byť, pre každú z bezpečnostných úrovní, uplatnené obmedzenia alebo zákazy prístupu. Pre každú bezpečnostnú úroveň by mal BPL stanoviť druh obmedzenia alebo zákazu, ktoré by mali byť uplatnené a taktiež prostriedky na ich presadzovanie.
- 9.11 BPL by mal pre každú bezpečnostnú úroveň určovať spôsoby identifikácie na umožnenie prístupu na loď a pre jednotlivcov, aby ostali na lodi bez námietok. Toto môže zahŕňať vytvorenie vhodného identifikačného systému umožňujúceho trvalé a dočasné identifikácie pre personál lode a návštevníkov. Akýkoľvek identifikačný systém by mal byť, ak je to možné, koordinovaný so systémom uplatňovaným na prístavné zariadenie. Cestujúci by mali byť schopní preukázať svoju totožnosť pomocou palubných vstupeniek, lístkov, atď., ale nemal by im byť povolený prístup do zakázaných oblastí bez dozoru. BPL by mal zavádzať ustanovenia na zabezpečenie, aby boli identifikačné systémy pravidelne aktualizované a aby bolo zneužitie postupov predmetom disciplinárneho konania.
- 9.12 Osobám neochotným alebo neschopným na požiadanie preukázať svoju totožnosť a/alebo potvrdiť účel svojej návštevy by mal byť odoprený prístup na loď a ich pokus o vstup na loď by mal byť oznámený, ako je to vhodné, BDL, BDS, bezpečnostnému dôstojníkovi prístavného zariadenia (BDPZ) a vnútroštátnym alebo miestnym orgánom s bezpečnostnými zodpovednosťami.
- 9.13 BDL by mal určiť frekvenciu uplatňovania akýchkoľvek prístupových kontrol, najmä ak majú byť uplatňované náhodne alebo príležitostne.

Bezpečnostná úroveň 1

- 9.14 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPL zaviesť bezpečnostné opatrenia na kontrolu prístupu na loď, pričom sa môže uplatňovať:
- .1 overenie totožnosti všetkých osôb, ktoré sa snažia nalodiť na loď, a potvrdenie dôvodov, ktoré ich k tomu vedú, overením, napríklad, pokynov na vstup, cestovných lístkov, palubných vstupeniek, pracovných príkazov, atď.;
 - .2 v spojení s prístavným zariadením by loď mala zabezpečiť, aby boli vytvorené určené bezpečné oblasti, kde sa môžu vykonávať inšpekcie a prehľadanie osôb, batožiny (vrátane príručnej), osobných vecí, vozidiel a ich obsahu;
 - .3 v spojení s prístavným zariadením by loď mala zabezpečiť, aby vozidlá, ktoré majú byť naložené na palubný automobil na prepravu osobných automobilov, na nákladnú loď a iné osobné lode, boli pred naložením predmetom prehliadky v súlade s frekvenciou vyžadovanou BPL;
 - .4 izolovanie odbavených osôb a ich osobného majetku od neodbavených osôb ich osobného majetku;
 - .5 izolovanie nastupujúcich cestujúcich od vystupujúcich;
 - .6 určenie prístupových bodov, ktoré by mali byť zabezpečené alebo strážené na zabránenie neoprávnenému prístupu;
 - .7 zabezpečenie, uzamknutím alebo iným spôsobom, prístupu do nestrážených priestorov susediacich s oblasťami, do ktorých majú prístup cestujúci a návštevníci; a

▼B

.8 poskytovanie inštrukcií o možných hrozbách, postupoch pre podávanie správ o podozrivých osobách, predmetoch alebo činnostiach a potrebe ostrážitosti všetkým zamestnancom.

- 9.15 Na bezpečnostnej úrovni 1 sú všetky osoby snažiace sa nalodiť na loď predmetom prehliadky. Frekvencia takých prehliadok, vrátane náhodných prehliadok, by mala byť stanovená v schválenom BPL a mala by byť osobitne schválená ministerstvom. Také prehliadky môžu byť najlepšie vykonané prístavným zariadením v úzkej spolupráci s loďou a v jej tesnej blízkosti. Ak pre to neexistujú rozumné bezpečnostné dôvody, nemalo by sa od členov personálu lode vyžadovať, aby prehľadávali svojich kolegov alebo ich osobný majetok. Akákoľvek taká prehliadka sa vykonáva spôsobom, ktorý plne zohľadňuje ľudské práva jednotlivca a zachováva ich základnú ľudskú dôstojnosť.

Bezpečnostná úroveň 2

- 9.16 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPL zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na ochranu proti zvýšenému riziku bezpečnostného incidentu na zabezpečenie vyššej ostrážitosti a prísnejšej kontroly, čo môže zahŕňať:

- .1 pridelenie ďalšieho personálu do oblastí hliadkovej paluby počas nočného kľudu na zabránenie neoprávnené prístupu;
- .2 obmedzenie počtu bodov prístupu na loď, určenie tých, ktoré majú byť uzavreté a spôsob ich vhodného zabezpečenia;
- .3 zabránenie prístupu na loď z pobrežia, vrátane napríklad, v spojení s prístavným zariadením, poskytnutím hliadkových člnov;
- .4 zriadenie zakázanej oblasti na pobrežnej strane lode v úzkej spolupráci s prístavným zariadením;
- .5 zvýšenie frekvencie a dôkladnosti prehliadok osôb, osobného majetku a vozidiel nastupujúcich alebo nakladaných na loď;
- .6 doprevádzanie návštevníkov na lodi;
- .7 poskytnutie doplňujúcich osobitných bezpečnostných inštrukcií všetkým členom personálu lode o akýchkoľvek identifikovaných hrozbách, opätovné zdôraznenie postupov pre podávanie správ o podozrivých osobách, predmetoch alebo činnostiach a vyzdvihnutie potreby zvýšenej ostrážitosti; a
- .8 vykonanie úplnej alebo čiastočnej prehliadky lode;

Bezpečnostná úroveň 3

- 9.17 Na stopnji zaščite 3 mora ladiť ravnati v skladu z navodili oseb, ki se odzivajo na varnostno nezugodo ali na grožnjo, da bo prišlo do varnostne nezugode. Na bezpečnostnej úrovni 3 by mala loď spĺňať pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPL by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by loď mohla prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a prístavným zariadením, čo môže zahŕňať:

- .1 obmedzenie prístupu k jedinému kontrolovanému prístupovému bodu;
- .2 povolenie prístupu len osobám reagujúcim na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu;
- .3 riadenie osôb na palube;
- .4 pozastavenie nalodovania alebo vyloďovania;
- .5 pozastavenie činností manipulácie s nákladom, dodávok, atď.;
- .6 evakuácia lode;
- .7 pohyb lode; a
- .8 príprava na úplnú alebo čiastočnú prehliadku lode.

Zakázané oblasti na lodi

- 9.18 BPL označuje zakázané oblasti, ktoré majú byť zavedené na lodi, uvádza ich rozsah, dobu uplatnenia, bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú prijať na kontrolu prístupu do nich a tie, ktoré sa majú prijať na kontrolu činností v rámci nich. Účelom zakázaných oblastí je:

▼B

- .1 zabrániť neoprávnenému prístupu;
 - .2 ochrániť cestujúcich, personál lode a personál z prístavných zariadení alebo iných činiteľov oprávnených nachádzať sa na palube lode;
 - .3 ochrániť oblasti na lodi, ktoré sú citlivé na bezpečnosť; a
 - .4 ochrániť náklad a zásoby lode pred poškodením.
- 9.19 BPL by mal zabezpečovať, aby boli jasne stanovené politiky a praktiky na kontrolu prístupu do všetkých zakázaných oblastí.
- 9.20 BPL by mal ustanovovať, že všetky zakázané oblasti by mali byť zreteľne označené, uvádzajúc, že prístup do oblasti je zakázaný a že neoprávnená prítomnosť v oblasti predstavuje narušenie bezpečnosti.
- 9.21 Zakázané oblasti môžu zahŕňať:
- .1 navigačný mostík, strojovne typu A a iné kontrolné stanice, ako je to definované v kapitole II-2;
 - .2 priestory obsahujúce bezpečnostné a sledovacie zariadenia a systémy a ich ovládače a ovládače systému osvetlenia;
 - .3 systémy ventilácie a klimatizácie a iné podobné priestory;
 - .4 priestory s prístupom k nádržiam, čerpadlám alebo potrubiu pre pitnú vodu;
 - .5 priestory obsahujúce nebezpečný tovar alebo nebezpečné látky;
 - .6 priestory obsahujúce nakladacie čerpadlá;
 - .7 nákladné priestory a priestory obsahujúce zásoby lode;
 - .8 ubytovacie priestory pre posádku; a
 - .9 akékoľvek iné priestory určené BDS prostredníctvom BAL, ku ktorým musí byť na zachovanie bezpečnosti lode zakázaný prístup.

Bezpečnostná úroveň 1

- 9.22 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPL zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na zakázané oblasti, čo môže zahŕňať:
- .1 uzamknutie alebo zabezpečenie prístupových bodov;
 - .2 využitie sledovacieho zariadenia na monitorovanie oblastí;
 - .3 použitie strážcov alebo hliadok; a
 - .4 použitie automatických zariadení na odhaľovanie vniknutia na upozornenie personálu lode na neoprávnený prístup.

Bezpečnostná úroveň 2

- 9.23 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mala byť zvýšená frekvencia a intenzita monitorovania kontroly prístupu do zakázaných oblastí na zabezpečenie, aby mali prístup len oprávnené osoby. BPL by mal stanoviť, že majú byť uplatnené doplňujúce bezpečnostné opatrenia, čo môže zahŕňať:
- .1 vytvorenie zakázaných oblastí susediacich s prístupovými bodmi;
 - .2 nepretržité monitorujúce sledovacie zariadenia; a
 - .3 pridelenie dodatočného personálu na stráženie zakázaných oblastí a hliadkovanie.

Bezpečnostná úroveň 3

- 9.24 Na bezpečnostnej úrovni 3 by mala loď spĺňať pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPL by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by loď mohla prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a prístavným zariadením, čo môže zahŕňať:
- .1 vytvorenie doplňujúcich zakázaných oblastí na lodi v blízkosti bezpečnostného incidentu alebo predpokladaného miesta bezpečnostnej hrozby, ku ktorým je odoprený prístup; a
 - .2 prehľadanie zakázaných oblastí ako súčasť prehliadky lode.

▼B**Zaobchádzanie s nákladom**

9.25 Bezpečnostné opatrenia týkajúce sa zaobchádzania s nákladom by mali:

- .1 zabrániť poškodeniu; a
- .2 zabrániť prijatiu a uskladneniu nákladu, ktorý nie je určený na prepravu, na palube lode.

9.26 Bezpečnostné opatrenia, z ktorých niektoré budú možno musieť byť uplatnené v spojení s prístavným zariadením, by mali zahŕňať kontrolné postupy v bodoch prístupu na loď. Keď sa tovar dostane na palubu lode, malo by byť možné identifikovať, že bolo schválené jeho naloženie na loď. Okrem toho by mali byť vytvorené bezpečnostné opatrenia na zabezpečenie, aby tovar po naložení na palubu nebol poškodený.

Bezpečnostná úroveň 1

9.27 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPL zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť počas manipulácie s nákladom, čo môže zahŕňať:

- .1 rutinnú kontrolu nákladu, jeho prepravných jednotiek a nákladných priestorov pred a počas manipulačných činností;
- .2 kontroly na zabezpečenie, že naložený náklad sa zhoduje s dokumentáciou o náklade;
- .3 zabezpečenie v spojení s prístavným zariadením, aby vozidlá, ktoré majú byť naložené na palubný automobil na prepravu osobných automobilov, na nákladnú loď a osobné lode, boli pred naložením predmetom prehliadky v súlade s frekvenciou vyžadovanou BPL; a
- .4 kontrola plomb alebo iných metód použitých na zabránenie poškodeniu.

9.28 Kontrola nákladu môže byť vykonaná týmito prostriedkami:

- .1 vizuálnou a fyzickou prehliadkou; a
- .2 použitím snímacieho/detekčného zariadenia, mechanických prístrojov alebo psov.

9.29 Ak dochádza k pravidelným alebo opakovaným pohybom nákladu, môže BDS alebo BDL, po porade s prístavným zariadením, uzavrieť dohody s lodnými prepravcami a ostatnými zodpovednými za kontrolu, plombovanie, plánovanie, podpornú dokumentáciu, atď., týkajúce sa nákladu. Takého dohody musia byť oznámené a dohodnuté s príslušným BDPZ.

Bezpečnostná úroveň 2

9.30 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPL zavádzať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť počas zaobchádzania s nákladom, čo môže zahŕňať:

- .1 podrobnú prehliadku nákladu, jeho prepravných jednotiek a nákladných priestorov;
- .2 zosilnené kontroly na zabezpečenie, že je naložený len zamýšľaný náklad;
- .3 zosilnené prehliadky vozidiel, ktoré majú byť naložené na palubný automobil na prepravu osobných automobilov, na nákladnú loď a osobné lode; a
- .4 zvýšenie frekvencie a dôkladnosti kontroly plomb alebo iných metód použitých na zabránenie poškodeniu.

9.31 Podrobná kontrola nákladu môže byť vykonaná týmito spôsobmi:

- .1 zvýšením frekvencie a dôkladnosti vizuálnej a fyzickej prehliadky;
- .2 zvýšením frekvencie využívania snímacích/detekčných zariadení, mechanických prístrojov alebo psov; a
- .3 koordinovaním zvýšených bezpečnostných opatrení s lodnými prepravcami alebo inou zodpovednou stranou v súlade s vytvorenou dohodou a postupmi.

Bezpečnostná úroveň 3

9.32 Na bezpečnostnej úrovni 3 by mala loď spĺňať pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPL by mal

▼B

podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by loď mohla prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a prístavným zariadením, čo môže zahŕňať:

- .1 pozastavenie nakladania alebo vykladania nákladu; a
- .2 preverenie zoznamu nebezpečného tovaru a nebezpečných látok, ktoré sa nachádzajú na palube, ak nejaké sú, a ich polohy.

Dodávka lodných zásob

9.33 Bezpečnostné opatrenia týkajúce sa dodávky lodných zásob by mali:

- .1 zabezpečiť kontrolu lodných zásob a integrity balenia;
- .2 zabrániť prijatiu lodných zásob bez inšpekcie;
- .3 zabrániť poškodeniu; a
- .4 zabrániť prijatiu lodných zásob, ak neboli objednané.

9.34 Pre lode, ktoré pravidelne využívajú prístavné zariadenie, môže byť vhodné vytvoriť postupy, zahŕňajúce loď, jej dodávateľov a prístavné zariadenie, vzťahujúce sa na oznamovanie a načasovanie dodávok a ich dokumentácie. Mal by vždy existovať nejaký spôsob potvrdenia, že zásoby predložené na dodávku sú sprevádzané dôkazom, že ich loď objednala.

Bezpečnostná úroveň 1

9.35 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPL zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť počas dodávky lodných zásob, čo môže zahŕňať:

- .1 kontrolu pre naložením na palubu na zabezpečenie, že sa zásoby zhodujú s objednávkou; a
- .2 zabezpečenie okamžitého uloženia lodných zásob.

Bezpečnostná úroveň 2

9.36 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPL zavádzať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť počas dodávky lodných zásob vykonaním kontrol pred prijatím zásob na palubu a zosilnením inšpekcií.

Bezpečnostná úroveň 3

9.37 Na bezpečnostnej úrovni 3 by mala loď spĺňať pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPL by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by loď mohla prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a prístavným zariadením, čo môže zahŕňať:

- .1 podrobenie lodných zásob rozsiahlejšej kontrole;
- .2 príprava na obmedzenie alebo pozastavenie manipulácie so zásobami lode; a
- .3 odmietnutie prijať lodné zásoby na palubu lode.

Zaobchádzanie s nesprevádzanou batožinou

9.38 BPL by mal zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť, aby sa zabezpečilo, že je identifikovaná nesprevádzaná batožina (t. j. akákoľvek batožina, vrátane osobného majetku, ktorá nie je s cestujúcim alebo členom personálu lode v bode inšpekcie alebo prehliadky) a je podrobená vhodnému screeningu, vrátane prehliadky, skôr ako je prijatá na palubu lode. Nepredpokladá sa, že taká batožina bude podrobená screeningu zo strany lode aj prístavného zariadenia a v prípadoch, ak je aj loď aj prístavné zariadenie vhodne vybavené, by mala zodpovednosť za screening spočívať na prístavnom zariadení. Úzka spolupráca s prístavným zariadením je nevyhnutná a mali by sa prijať kroky s cieľom zabezpečiť, že sa s nesprevádzanou batožinou po screeningu zaobchádza bezpečne.

Bezpečnostná úroveň 1

9.39 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPL zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť pri zaobchádzaní s nesprevádzanou batožinou, aby sa zabezpečilo, že je nesprevádzaná batožina podrobená screeningu alebo prehliadke až do a vrátane 100 %, čo môže zahŕňať použitie röntgenového presvecovania.

▼B**Bezpečnostná úroveň 2**

- 9.40 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPL zavádzať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť pri zaobchádzaní s nesprevádzanou batožinou, čo by malo zahŕňať 100-percentné röntgenové presvecovanie všetkej nesprevádzanej batožiny.

Bezpečnostná úroveň 3

- 9.41 Na bezpečnostnej úrovni 3 by mala loď spĺňať pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPL by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by loď mohla prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a prístavným zariadením, čo môže zahŕňať:

- .1 podrobenie takej batožiny rozsiahlejšiemu screeningu, napríklad jej z röntgenovanie aspoň z dvoch rôznych uhlov;
- .2 príprava na obmedzenie alebo pozastavenie manipulácie s nesprevádzanou batožinou; a
- .3 odmietnutie prijať nesprevádzanú batožinu na palubu lode.

Monitorovanie bezpečnosti lode

- 9.42 Loď by mala byť schopná monitorovať loď, zakázané oblasti na palube a oblasti obklopujúce loď. Takéto monitorovacie schopnosti môžu zahŕňať použitie:

- .1 osvetlenia;
- .2 stráže, bezpečnostných strážcov a palubnej stráže, vrátane hliadok; a
- .3 automatických zariadení na odhaľovanie vniknutia a sledovacích zariadení.

- 9.43 Ak je použité, malo by automatické zariadenie na odhaľovanie vniknutia aktivovať zvukovú a/alebo vizuálnu výstrahu na mieste, ktoré je nepretržite strážené alebo monitorované.

- 9.44 BPL by mal stanovovať postupy a zariadenia potrebné na každej bezpečnostnej úrovni a spôsoby na zabezpečenie, že monitorovacie vybavenie bude schopné nepretržite fungovať, vrátane zohľadnenia možných vplyvov poveternostných podmienok alebo výpadkov energie.

Bezpečnostná úroveň 1

- 9.45 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPL zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť, čo môže byť kombinácia osvetlenia, strážcov, bezpečnostných strážnikov alebo použitie bezpečnostného a sledovacieho vybavenia s cieľom umožniť bezpečnostnému personálu lode pozorovať loď ako celok a najmä bariéry a zakázané oblasti.

- 9.46 Paluba lode a prístupové body na loď by mali byť osvetlené v čase tmy a období nízkej viditeľnosti, pri vykonávaní činností vzájomného kontaktu loď/prístav alebo v prístavnom zariadení alebo kotvisku, keď je to potrebné. Počas plavby, keď je to potrebné, by lode mali používať maximálne dostupné osvetlenie v súlade s bezpečnou navigáciou, so zreteľom na platné ustanovenia Medzinárodných nariadení pre predchádzanie kolíziám na mori. Pri určovaní vhodnej úrovne a polohy osvetlenia, by sa malo zohľadniť toto:

- .1 personál lode by mal byť schopný odhaliť činnosti mimo lode, na brehu aj na mori;
- .2 pokrytie by malo zahŕňať oblasť na lodi aj okolo nej;
- .3 pokrytie by malo uľahčovať identifikáciu personálu v prístupovom bode;
- .4 pokrytie môže byť poskytnuté prostredníctvom koordinácie s prístavným zariadením;

Bezpečnostná úroveň 2

- 9.47 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPL zavádzať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na zvýšenie monitorovacích a sledovacích schopností, čo môže zahŕňať:

- .1 zvýšenie frekvencie a dôkladnosti bezpečnostných hliadok;

▼B

- .2 zvýšenie pokrytia a intenzity osvetlenia alebo využitia bezpečnostného a sledovacieho vybavenia;
 - .3 pridelenie doplňujúceho personálu na bezpečnostné rozhládne; a
 - .4 zabezpečenie koordinácie s pobrežnými hliadkovými člmi a pešími alebo motorizovanými hliadkami na brehu, ak sú poskytnuté.
- 9.48 Doplňujúce osvetlenie môže byť potrebné na ochranu proti zvýšenému riziku bezpečnostného incidentu. V prípade potreby môžu byť doplňujúce požiadavky týkajúce sa osvetlenia splnené koordináciou s prístavným zariadením na poskytnutie doplňujúceho osvetlenia pobrežia.

Bezpečnostná úroveň 3

- 9.49 Na bezpečnostnej úrovni 3 by mala loď spĺňať pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPL by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by loď mohla prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a prístavným zariadením, čo môže zahŕňať:
- .1 zapnutie všetkých svetiel, alebo osvetlenie okolia lode;
 - .2 zapnutie všetkých sledovacích zariadení na palube, ktoré sú schopné zaznamenávať činnosti na lodi alebo v jej okolí;
 - .3 maximalizácia času, počas ktorého môže také sledovacie vybavenie pokračovať v zázname;
 - .4 príprava na podvodnú inšpekciu trupu lode; a
 - .5 zahájenie opatrení, vrátane pomalého otáčania propulzorov, ak je to možné, na zabránenie podvodnému prístupu k trupu lode

Odlíšne bezpečnostné úrovne

- 9.50 BPL by mal uvádzať podrobnosti postupov a bezpečnostných opatrení, ktoré môže loď prijať, ak je loď na vyššej bezpečnostnej úrovni ako je úroveň vzťahujúca sa na prístavné zariadenie.

Činnosti, na ktoré sa nevzťahuje kódex

- 9.51 BPL by mal uvádzať podrobnosti postupov a bezpečnostných opatrení, ktoré by mala loď prijať keď:
- .1 je v prístave štátu, ktorý nie je zmluvnou vládou;
 - .2 je vo vzájomnom kontakte s loďou, na ktorú sa nevzťahuje tento kódex;
 - .3 je vo vzájomnom kontakte s pevnými alebo plávajúcimi plošinami alebo mobilnou vrtnou súpravou na mieste; alebo
 - .4 je vo vzájomnom kontakte s prístavným zariadením, ktoré nemusí byť v zhode s kapitolou XI-2 a časťou A tohto kódexu.

Vyhľadania o bezpečnosti

- 9.52 BPL by mal podrobne opisovať, ako sa má zaobchádzať so žiadosťami o vyhlásenie o bezpečnosti zo strany prístavného zariadenia a okolností, za ktorých by mala samotná loď žiadať VOB.

Audit a revízia

- 9.53 BPL by mal stanoviť, akým spôsobom majú v úmysle BDS a BDL vykonať audit pokračujúcej účinnosti BPL a postup, ktorý sa má dodržiavať pri revízii, aktualizácii alebo zmene a doplnení BPL.

10. ZÁZNAMY**Všeobecné**

- 10.1 Záznamy by mali byť k dispozícii náležito splnomocneným úradníkom zmluvných vlád na overenie, že sú zavádzané ustanovenia bezpečnostných plánov lodí.
- 10.2 Záznamy môžu byť uchovávané v akejkoľvek forme, ale mali by byť chránené pred neoprávneným prístupom alebo zverejnením.

11. BEZPEČNOSTNÝ DÔSTOJNÍK SPOLOČNOSTI

Príslušné usmernenia sú uvedené podľa oddielov 8, 9 a 13.

▼B**12. BEZPEČNOSTNÝ DÔSTOJNÍK LODE**

Príslušné usmernenia sú uvedené podľa oddielov 8, 9 a 13.

13. ŠKOLENIE, NÁVIKY A CVIČENIA TÝKAJÚCE SA BEZPEČNOSTI LODE**Školenie**

13.1 Bezpečnostný dôstojník spoločnosti (BDS) a vhodný personál spoločnosti na brehu a bezpečnostný dôstojník lode (BDL) by mali mať znalosti a obdržať školenie v niektorých alebo všetkých týchto oblastiach, ako je vhodné:

- .1 bezpečnostná správa;
- .2 príslušné medzinárodné dohovory, kódexy a odporúčania;
- .3 príslušná vládna legislatíva a nariadenia;
- .4 zodpovednosti a funkcie ostatných bezpečnostných organizácií;
- .5 metodológia analýzy bezpečnosti lode;
- .6 metódy prieskumov a inšpekcií bezpečnosti lode;
- .7 činnosti a podmienky lodí a prístavov;
- .8 bezpečnostné opatrenia lodí a prístavných zariadení;
- .9 núdzová pripravenosť a odozva a plánovanie nepredvídaných udalostí;
- .10 techniky výučby pre bezpečnostné školenia a vzdelávanie, vrátane bezpečnostných opatrení a postupov;
- .11 zaobchádzanie s citlivými informáciami týkajúcimi sa bezpečnosti a zvládanie komunikácií súvisiacich s bezpečnosťou;
- .12 znalosť súčasných bezpečnostných hrozieb a modelov;
- .13 rozpoznávanie a odhaľovanie zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
- .14 rozpoznávanie, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť;
- .15 techniky používané na obchádzanie bezpečnostných opatrení;
- .16 bezpečnostné vybavenie a systémy a ich prevádzkové obmedzenia;
- .17 metódy vykonávania auditov, inšpekcií, kontroly a monitorovania;
- .18 metódy fyzických prehliadok a nerušiacich inšpekcií;
- .19 bezpečnostné nácviky a cvičenia, vrátane nácvikov a cvičení s prístavnými zariadeniami; a
- .20 analýza bezpečnostných nácvikov a cvičení.

13.2 Okrem toho by mal BDL mať náležité znalosti a obdržať školenie v niektorých alebo všetkých týchto oblastiach, ako je vhodné:

- .1 plán lode;
- .2 bezpečnostný plán lode a súvisiace postupy (vrátane školení ako reagovať na základe rôznych variant);
- .3 techniky na riadenie a kontrolu davu;
- .4 prevádzka bezpečnostného vybavenia a systémov; a
- .5 testovanie, kalibrácia a údržba na mori bezpečnostného vybavenia a systémov.

13.3 Palubný personál s osobitnými bezpečnostnými povinnosťami by mal mať dostatočné znalosti a schopnosti vykonávať svoje povinnosti, vrátane, ako je vhodné:

- .1 znalosť súčasných bezpečnostných hrozieb a modelov;
- .2 rozpoznávanie a odhaľovanie zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
- .3 rozpoznávanie, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť;

▼B

- .4 techniky používané na obchádzanie bezpečnostných opatrení;
 - .5 riadenie a kontrola davu;
 - .6 komunikácie týkajúce sa bezpečnosti;
 - .7 znalosť núdzových postupov a plánov pre nepredvídané udalosti;
 - .8 prevádzka bezpečnostného vybavenia a systémov;
 - .9 testovanie, kalibrácia a údržba na mori bezpečnostného vybavenia systémov;
 - .10 techniky inšpekcie, kontroly a monitorovania; a
 - .11 metódy fyzických prehliadok osôb, osobného majetku, batožiny, nákladu a lodných zásob.
- 13.4 Všetci ostatní členovia palubného personálu by mali mať dostatočné znalosti a mali by byť oboznámení s príslušnými ustanoveniami bezpečnostného plánu lode (BPL), vrátane:
- .1 významu a následných požiadaviek rozličných bezpečnostných úrovní;
 - .2 znalosti núdzových postupov a plánov pre nepredvídané udalosti;
 - .3 rozpoznávania a odhaľovania zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
 - .4 rozpoznávania, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť
 - .5 techník používaných na obchádzanie bezpečnostných opatrení

Nácviky a cvičenia

- 13.5 Cieľom nácvikov a cvičení je zabezpečiť, aby bol palubný personál zdatný vo všetkých pridelených bezpečnostných povinnostiach na všetkých bezpečnostných úrovniach a identifikácia akýchkoľvek nedostatkov, súvisiacich s bezpečnosťou, ktoré bude potrebné vyriešiť.
- 13.6 Na zabezpečenie účinného zavedenia ustanovení bezpečnostného plánu lode by sa mali nácviky uskutočňovať aspoň raz za tri mesiace. Okrem toho, v prípadoch, ak bolo na jedenkrát vymenených viac ako 25 % personálu, by sa mal nácvik s personálom, ktorý sa predtým nezúčastnil na žiadnom nácviku na tej lodi za posledné tri mesiace, uskutočniť do jedného týždňa od výmeny. Tieto nácviky by mali testovať jednotlivé prvky plánu ako napríklad tie bezpečnostné hrozby uvedené v odseku 8.9.
- 13.7 Rôzne druhy cvičení, ktoré môžu zahŕňať účasť bezpečnostných dôstojníkov spoločnosti, bezpečnostných dôstojníkov prístavného zariadenia, príslušné orgány zmluvných vlád ako aj bezpečnostných dôstojníkov lode, ak sú k dispozícii, by sa mali uskutočňovať aspoň raz v každom kalendárnom roku, pričom medzi cvičeniami by nemalo byť viac ako 18 mesiacov. Tieto cvičenia by mali testovať komunikácie, koordináciu, dostupnosť zdrojov a odozvu. Tieto cvičenia môžu byť:
- .1 v skutočnom meradle alebo naživo;
 - .2 simulácia alebo seminár na zelenom stole; alebo
 - .3 kombinované s inými cvičeniami, ktoré prebiehajú, ako napríklad pátracie a záchranárske cvičenia alebo cvičenia odozvy v prípade núdze.
- 13.8 Účasť spoločnosti na cvičení s inou zmluvnou vládou by mala byť uznaná ministerstvom.

14. BEZPEČNOSŤ PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA

Príslušné usmernenia sú uvedené v oddieloch 15, 16 a 18.

15. ANALÝZA BEZPEČNOSTI PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA**Všeobecné**

- 15.1 Bezpečnostnú analýzu prístavného zariadenia (BAPZ) môže vykonať uznávaná bezpečnostná organizácia (UBO). Schválenie ukončenej (BAPZ) by však mala udeľovať len príslušná zmluvná vláda.

▼B

- 15.2 Ak zmluvná vláda využije UBO na preskúmanie alebo overenie zhody BAPZ, nemala by byť UBO spojená so žiadnou inou UBO, ktorá vyhotovila alebo pomáhala s vyhotovením tej analýzy.
- 15.3 BAPZ by sa mala týkať týchto prvkov v rámci prístavného zariadenia:
- .1 fyzická bezpečnosť;
 - .2 štrukturálna integrita;
 - .3 systém na ochranu personálu;
 - .4 procedurálne politiky;
 - .5 rádiové a telekomunikačné systémy, vrátane počítačových systémov a sietí;
 - .6 príslušná dopravná infraštruktúra;
 - .7 služby; a
 - .8 iné oblasti, ktoré môžu, v prípade ich poškodenia alebo nezákonného pozorovania, predstavovať riziko pre osoby, majetok alebo činnosti na palube lode alebo v rámci prístavného zariadenia.
- 15.4 Osoby zúčastňujúce sa na BAPZ by mali byť schopné spoliehať sa na odbornú pomoc týkajúcu sa:
- .1 znalosti súčasných bezpečnostných hrozieb a modelov;
 - .2 rozpoznávania a odhaľovania zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
 - .3 rozpoznávania, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť
 - .4 techník používaných na obchádzanie bezpečnostných opatrení;
 - .5 metód používaných na vyvolanie bezpečnostného incidentu;
 - .6 účinkov výbušnín na stavby a služby prístavného zariadenia;
 - .7 bezpečnosti prístavného zariadenia;
 - .8 obchodných praktík prístavu;
 - .9 plánovania nepredvídaných udalostí, pripravenosti a reagovania v prípade núdze;
 - .10 fyzických bezpečnostných opatrení, napr. oplotenia;
 - .11 rádiových a telekomunikačných systémov, vrátane počítačových systémov a sietí;
 - .12 dopravného a pozemného staviteľstva; a
 - .13 činností lodí a prístavov.

Identifikácia a ohodnotenie dôležitých aktív a infraštruktúry, ktoré je potrebné chrániť

- 15.5 Identifikácia a ohodnotenie dôležitých aktív a infraštruktúry je proces, prostredníctvom ktorého môže byť stanovený relatívny význam stavieb a zariadení pre fungovanie prístavného zariadenia. Tento proces identifikácie a ohodnotenia je dôležitý, pretože poskytuje základ pre zameranie zmierňujúcich stratégií na tieto aktíva a stavby, ktoré je dôležitejšie chrániť pred bezpečnostným incidentom. Tento proces by mal brať do úvahy potenciálnu stratu na životoch, hospodárky význam prístavu, symbolickú hodnotu a prítomnosť vládnych zariadení.
- 15.6 Identifikácia a ohodnotenie dôležitých aktív a infraštruktúry by sa mala použiť na určenie priority ich relatívneho významu z hľadiska ochrany. Prvoradým záujmom by malo byť zabránenie smrti alebo zraneniu. Je tiež dôležité zvážiť, či môže prístavné zariadenie, stavba alebo zariadenie bez aktíva ďalej fungovať a miera, do akej je možné rýchlo obnoviť normálne fungovanie.
- 15.7 Aktíva a infraštruktúra, ktorých ochrana by mala byť pokladaná za dôležitú, môžu zahŕňať:
- .1 príjazdové cesty, vchody, prístupové cesty a kotviská, oblasti pre manévrovanie a kotvenie;

▼B

- .2 nákladné zariadenia, terminály, skladovacie priestory a zariadenia na manipuláciu s nákladom;
- .3 systémy ako napríklad systém pre rozvod elektrickej energie, rádiové a telekomunikačné systémy a počítačové systémy a siete;
- .4 systémy riadenia premávky plavidiel v prístave a pomocné navigačné zariadenia;
- .5 elektrárne, potrubia na prepravu nákladu a vodné zdroje;
- .6 mosty, železnice, cesty;
- .7 služobné prístavné plavidlá, vrátane lodivodných člnov, remorkérov, námorných nákladných člnov, atď.;
- .8 bezpečnostné a sledovacie vybavenie a systémy; a
- .9 vody susediace s prístavným zariadením.

- 15.8 Jasná identifikácia dôležitých aktív a infraštruktúry je nevyhnutná pre zhodnotenie bezpečnostných požiadaviek prístavného zariadenia, určenie priorít ochranných opatrení a rozhodnutia týkajúceho sa rozdelenia zdrojov na lepšiu ochranu prístavného zariadenia. Proces môže zahŕňať poradu s príslušnými orgánmi týkajúcej sa stavieb susediacich s prístavným zariadením, ktoré by mohli spôsobiť škodu v rámci zariadenia alebo by mohli byť využité na poškodenie zariadenia alebo na nezákonné pozorovanie zariadenia alebo na odpútanie pozornosti.

Identifikácia možných hrozieb pre aktíva a infraštruktúru a pravdepodobnosti ich výskytu s cieľom určiť bezpečnostné opatrenia a stanoviť ich prioritu

- 15.9 Mali by byť identifikované potenciálne činy, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť aktív a infraštruktúry, a metódy pre vykonanie týchto činov na zhodnotenie zraniteľnosti daného aktíva alebo miesta voči bezpečnostnému incidentu a na určenie bezpečnostných požiadaviek a stanovenie ich priority na umožnenie plánovania a rozmiestnenia zdrojov. Identifikácia a zhodnotenie každého potenciálneho činu a jeho metódy by mali byť založené na rôznych faktoroch, vrátane analýz hrozieb vládnymi úradmi. Pri identifikácii a analýze hrozieb sa osoby vykonávajúce analýzu nemusia pri plánovaní a rozmiestňovaní zdrojov opierať o najhoršie scenáre.

- 15.10 BAPZ by mala zahŕňať analýzu vykonanú na základe porady s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými organizáciami s cieľom stanoviť:

- .1 akékoľvek konkrétne aspekty prístavného zariadenia, vrátane premávky plavidiel využívajúcich zariadenie, ktoré spôsobujú, že je pravdepodobné, že sa stane terčom útoku;
- .2 pravdepodobné následky z hľadiska strát na životoch, poškodenia majetku a hospodársky rozvrát, vrátane narušenia dopravných systémov na alebo v prístavnom zariadení;
- .3 schopnosť a úmysel osôb, ktoré by mohli zahájiť taký útok; a
- .4 potenciálny druh alebo druhy útoku;

vytvárajúc celkovú analýzu úrovne rizika, proti ktorému musia byť vytvorené bezpečnostné opatrenia.

- 15.11 BAPZ by mala brať do úvahy všetky možné hrozby, čo môže zahŕňať tieto druhy bezpečnostných incidentov:

- .1 poškodenie alebo zničenie lode alebo prístavného zariadenia, napr. výbušnými zariadeniami, podpaľačstvom, sabotážou alebo vandalizmom;
- .2 únos alebo zmocnenie sa lode alebo osôb na palube;
- .3 poškodenie nákladu, základného vybavenia alebo systémov lode alebo zásob lode;
- .4 neoprávnený prístup alebo využitie, vrátane prítomnosti čiernych pasažierov;
- .5 pašovanie zbraní alebo zariadení, vrátane zbraní hromadného ničenia;

▼B

- .6 použitie lode na prepravu osôb, ktoré majú v úmysle spôsobiť bezpečnostný incident a/alebo ich vybavenia;
 - .7 použitie samotnej lode ako zbrane alebo ako prostriedku na spôsobenie poškodenia alebo zničenia;
 - .8 zablokovanie vstupov do prístavu, zámkov, prístupových ciest, atď.; a
 - .9 jadrový, biologický alebo chemický útok.
- 15.12 Proces by mal zahŕňať poradu s príslušnými orgánmi, týkajúcu sa stavieb susediacich s prístavným zariadením, ktoré by mohli spôsobiť škodu v rámci zariadenia alebo by mohli byť využité na poškodenie zariadenia alebo na nezákonné pozorovanie zariadenia alebo na odpútanie pozornosti.

Identifikácia, výber a stanovenie priorít protiopatrení a procedurálnych zmien a ich úrovne účinnosti pri znižovaní zraniteľnosti

- 15.13 Identifikácia a stanovenie priorít protiopatrení sú určené na zabezpečenie zapojenia tých najúčinnějších bezpečnostných opatrení na zníženie zraniteľnosti prístavného zariadenia alebo vzájomného kontaktu loď/prístav voči možným hrozbám.
- 15.14 Bezpečnostné opatrenia by sa mali vyberať na základe faktorov, ako napríklad, či znižujú pravdepodobnosť útoku, a mali by sa ohodnotiť s využitím informácií, ktoré zahŕňajú:
- .1 bezpečnostné prieskumy, inšpekcie a audity;
 - .2 poradu s majiteľmi a prevádzkovateľmi prístavného zariadenia a majiteľmi/prevádzkovateľmi susedných stavieb, ak je to vhodné;
 - .3 historické informácie o bezpečnostných incidentoch; a
 - .4 prevádzky v rámci prístavného zariadenia.

Identifikácia zraniteľných miest

- 15.15 Identifikácia zraniteľných miest vo fyzických stavbách, v systémoch na ochranu personálu, v procesoch alebo v iných oblastiach, ktoré môžu viesť k bezpečnostnému incidentu, môže byť použitá na určenie možností na elimináciu alebo zmiernenie týchto zraniteľných miest. Napríklad, analýza môže odhaliť zraniteľné miesta v bezpečnostných systémoch prístavného zariadenia alebo nechránenú infraštruktúru, ako napríklad zásoby vody, mosty, atď., ktoré môžu byť vyriešené pomocou fyzických opatrení, napr. trvalými bariérami, výstražnými zariadeniami, sledovacími zariadeniami, atď.
- 15.16 Identifikácia zraniteľných miest by mala zahŕňať zohľadnenie:
- .1 prístupu k prístavnému zariadeniu z mora a zo súše a lode kotviace v zariadení;
 - .2 štrukturálnej integrity prístavnej hrádze, zariadení a súvisiacich stavieb;
 - .3 existujúcich bezpečnostných opatrení a postupov, vrátane identifikačných systémov;
 - .4 existujúcich bezpečnostných opatrení a postupov týkajúcich sa služieb prístavu;
 - .5 opatrení na ochranu rádiového a telekomunikačného vybavenia, prístavných služieb, vrátane počítačových systémov a sietí;
 - .6 susediacich oblastí, ktoré môžu byť využité počas útoku alebo na útok;
 - .7 existujúcich dohôd so súkromnými bezpečnostnými službami poskytujúcimi pobrežné bezpečnostné služby na mori a na súši;
 - .8 akýchkoľvek protichodných politík medzi záchrannými a bezpečnostnými opatreniami a postupmi;
 - .9 akéhokoľvek protichodného pridelenia prístavných a bezpečnostných úloh;
 - .10 akéhokoľvek presadzovania a obmedzení personálu;

▼B

- .11 akýchkoľvek nedostatkov identifikovaných počas školenia a nácvikov; a
- .12 akýchkoľvek nedostatkov identifikovaných počas každodennej prevádzky, po incidentoch alebo výstrahách, hlásení bezpečnostných znepokojení, cvičení bezpečnostných opatrení, auditoch, atď.

16. BEZPEČNOSTNÝ PLÁN PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA**Všeobecné**

- 16.1 Vypracovanie bezpečnostného plánu prístavného zariadenia (BPPZ) je zodpovednosťou bezpečnostného dôstojníka prístavného zariadenia (BDPZ). Kým BDPZ nemusí nevyhnutne osobne vykonávať všetky povinnosti spojené s funkciou, konečná zodpovednosť za zabezpečenie toho, aby boli náležito vykonávané, zostáva na jednotlivom BDPZ.
- 16.2 Obsah každého jednotlivého BPPZ by sa mal líšiť v závislosti od konkrétnej situácii prístavného zariadenia alebo zariadení, na ktoré sa vzťahuje. Bezpečnostná analýza prístavného zariadenia (BAPZ) určila konkrétne vlastnosti prístavného zariadenia a potenciálnych bezpečnostných rizík, ktoré vyvolali potrebu vymenovať BDPZ a vypracovať BPPZ. Vypracovanie BPPZ bude vyžadovať, aby boli tieto vlastnosti a iné miestne alebo vnútroštátne bezpečnostné hľadiská adresované v BPPZ a aby boli stanovené bezpečnostné opatrenia na minimalizovanie pravdepodobnosti narušenia bezpečnosti a následkov potenciálnych rizík. Zmluvné vlády môžu vypracovať odporúčania pre vypracovanie a obsah BPPZ.
- 16.3 Všetky BPPZ by mali:
- .1 podrobne opisovať bezpečnostnú organizáciu prístavného zariadenia;
 - .2 podrobne opisovať prepojenie organizácie s ostatnými príslušnými orgánmi a potrebné komunikačné systémy na umožnenie účinnej nepretržitej prevádzky organizácie a jej prepojení s ostatnými, vrátane lodí v prístave;
 - .3 podrobne opisovať základné bezpečnostné opatrenia pre bezpečnostnú úroveň 1, prevádzkové aj fyzické, ktoré budú zavedené;
 - .4 podrobne opisovať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré lodi umožnia okamžite prejsť na bezpečnostnú úroveň 2 a v prípade potreby na bezpečnostnú úroveň 3;
 - .5 ustanovovať pravidelné preskúmanie alebo audit BPPZ a jeho zmeny a doplnenia v dôsledku skúseností alebo meniacich sa okolností; a
 - .6 podrobne opisovať postupy podávania správ vhodným kontaktným bodom zmluvnej vlády.
- 16.4 Vypracovanie účinného BPPZ by malo spočívať na dôkladnej analýze všetkých otázok, ktoré sa týkajú bezpečnosti prístavného zariadenia, najmä vrátane dôkladného zhodnotenia fyzikálnych a prevádzkových charakteristík jednotlivého prístavného zariadenia.
- 16.5 Zmluvné vlády by mali schváliť BPPZ prístavných zariadení, ktoré patria do ich jurisdikcie. Zmluvné vlády by mali vytvoriť postupy na zhodnotenie pokračujúcej účinnosti každého BPPZ a môžu vyžadovať zmenu a doplnenie BPPZ pred jeho počiatočným schválením alebo po jeho schválení. BPPZ by mal ustanovovať zachovanie záznamov bezpečnostných incidentov a hrozieb, revízií, auditov, školení, nácvikov a cvičení ako dôkazu zhody s tými požiadavkami.
- 16.6 Bezpečnostné opatrenia BPPZ by mali byť zavedené v rámci rozumnej doby schválnej BPPZ a BPPZ by mal stanovovať, kedy bude každé opatrenie zavedené. Ak je pravdepodobné, že dôjde k akémukoľvek zdržaniu ich poskytnutí, malo by sa to prediskutovať so zmluvnou vládou zodpovednou za schválenie BPPZ a mali by byť dohodnuté uspokojivé alternatívne dočasné bezpečnostné opatrenia, ktoré poskytujú obdobnú úroveň bezpečnosti, na pokrytie prechodného obdobia.
- 16.7 Používanie strelných zbraní na lodi alebo v jej blízkosti a v prístavných zariadeniach môže predstavovať mimoriadne a závažné bezpečnostné riziká, najmä v súvislosti s určitými nebezpečnými látkami a malo by byť veľmi starostlivo zvážené. V prípade, že zmluvná vláda rozhodne, že je nevyhnutné v týchto oblastiach používať ozbrojený personál, mala by táto zmluvná vláda zabezpečiť, že je tento personál náležito oprávnený a vyškolený v používaní jeho zbraní a že si je vedomí osobitného rizika

▼B

pre bezpečnosť, ktoré sú prítomné v týchto oblastiach. Ak zmluvná vláda povolí používanie strelných zbraní mala by vydať osobitné usmernenia pre ich používanie. BPPZ by mal obsahovať osobitné usmernenie týkajúce sa tejto záležitosti, najmä s ohľadom na jeho uplatňovanie na lode prevážajúce nebezpečný tovar alebo nebezpečné látky.

Organizácia a výkon bezpečnostných služieb prístavného zariadenia

16.8 Okrem usmernení uvedených podľa odseku 16.3 by mal BPPZ v súvislosti so všetkými bezpečnostnými úrovňami stanovovať:

- .1 úlohu a štruktúru bezpečnostnej organizácie prístavného zariadenia;
- .2 povinnosti, zodpovednosti a požiadavky na školenie všetkých členov personálu prístavného zariadenia s bezpečnostnou úlohou a prevádzkové opatrenia potrebné na umožnenie zhodnotenia ich individuálnej efektivity;
- .3 prepojenia bezpečnostnej organizácie prístavného zariadenia s ostatnými vnútroštátnymi alebo miestnymi orgánmi s bezpečnostnými zodpovednosťami;
- .4 komunikačné systémy poskytnuté na umožnenie účinnej a nepretržitej komunikácie medzi bezpečnostným personálom prístavného zariadenia, loďami v prístave a tam, kde je vhodné, s vnútroštátnymi alebo miestnymi orgánmi s bezpečnostnými zodpovednosťami;
- .5 postupy alebo ochranné opatrenia na umožnenie, aby boli vždy zachované takéto nepretržité komunikácie;
- .6 postupy a praktiky na ochranu informácií citlivých na bezpečnosť v papierovej alebo elektronickej forme;
- .7 postupy na analýzu pokračujúcej účinnosti bezpečnostných oparení, postupov a vybavenia, vrátane identifikácie a reakcie na zlyhanie alebo poruchu vybavenia;
- .8 postupy na umožnenie odovzdávania a analyzovania správ týkajúcich sa možných narušení bezpečnosti alebo bezpečnostných obávach;
- .9 postupy pre zaobchádzanie s nákladom;
- .10 postupy vzťahujúce sa na dodávku lodných zásob;
- .11 postupy na uchovávanie a aktualizovanie záznamov o nebezpečnom tovare a nebezpečných látkach a ich polohy v rámci prístavného zariadenia;
- .12 prostriedky na upozornenie a získanie služieb pobrežných hliadok a špeciálnych pátracích tímov, vrátane vyhľadávania bômb a podvodných pátraní;
- .13 postupy pre pomáhanie bezpečnostným dôstojníkom lode na požiadanie pri potvrdzovaní identity osôb snažiacich sa nalodiť na loď; a
- .14 postupy na uľahčenie vychádzok na breh pre personál lode alebo personálnych zmien, ako aj prístupu návštevníkov na loď, vrátane predstaviteľov starostlivosti o námorníkov a pracovných organizácií.

16.9 Zvyšná časť oddielu 16 sa osobitne týka bezpečnostných opatrení, ktoré môžu byť prijaté na každej bezpečnostnej úrovni, vzťahujúcich sa na:

- .1 prístup do prístavného zariadenia;
- .2 zakázané oblasti v rámci prístavného zariadenia;
- .3 zaobchádzanie s nákladom;
- .4 dodávku lodných zásob;
- .5 zaobchádzanie s nesprevádzanou batožinou;
- .6 monitorovanie bezpečnosti prístavného zariadenia.

Prístup do prístavného zariadenia

16.10 BPPZ by mal zavádzať bezpečnostné opatrenia vzťahujúce sa na všetky spôsoby prístupu do prístavného zariadenia označené v BAPZ.

16.11 Pre každý z nich by mal BPPZ určiť vhodné miesta, na ktorých by mali byť pre každú bezpečnostnú úroveň uplatnené obmedzenia alebo zákazy

▼B

prístupu. Pre každú bezpečnostnú úroveň by mal BPPZ uvádzať druh obmedzenia alebo zákazu, ktoré by mali byť uplatnené a prostriedky na ich presadzovanie.

- 16.12 BPPZ by mal pre každú bezpečnostnú úroveň určovať spôsoby identifikácie na umožnenie prístupu do prístavného zariadenia pre jednotlivcov, aby ostali v prístavnom zariadení bez námietok. Toto môže zahŕňať vytvorenie vhodného identifikačného systému umožňujúceho trvalé a dočasné identifikácie pre personál prístavného zariadenia a pre návštevníkov. Akýkoľvek identifikačný systém prístavného zariadenia by mal byť, ak je to možné, koordinovaný so systémom uplatňovaným na lode, ktoré pravidelne prístavné zariadenie využívajú. Cestujúci by mali byť schopní dokázať svoju totožnosť pomocou palubných vstupeniek, lístkov, atď., ale nemal by im byť povolený prístup do zakázaných oblastí bez dozoru. BPPZ by mal zavádzať ustanovenia na zabezpečenie, aby boli identifikačné systémy pravidelne aktualizované a aby bolo zneužitie postupov predmetom disciplinárneho konania.
- 16.13 Osobám neochotným alebo neschopným na požiadanie preukázať svoju totožnosť a/alebo potvrdiť účel svojej návštevy by mal byť odoprený prístup do prístavného zariadenia a ich pokus o získanie prístupu by mal byť oznámený, ak je to vhodné, BDPZ a vnútroštátnym alebo miestnym orgánom s bezpečnostnými zodpovednosťami.
- 16.14 BDPZ by mal označiť miesta, kde sa budú vykonávať prehliadky osôb, osobného majetku vozidiel. Také miesta by mali byť kryté, aby uľahčovali nepretržitú prevádzku bez ohľadu na prevládajúce poveternostné podmienky v súlade s frekvenciou stanovenou v BPPZ. Po podrobení sa prehliadke by mali osoby, osobný majetok a vozidlá postupovať priamo do vyhradených prechodných, naloďovacích oblastí alebo oblastí pre nakladanie automobilov.
- 16.15 BPPZ by mal určovať oddelené miesta pre odbavené a neodbavené osoby a ich majetok a ak je to možné, oddelené oblasti pre nastupujúcich/vystupujúcich cestujúcich, personál lode a ich majetok, s cieľom zabezpečiť, aby neodbavené osoby nemohli prísť do kontaktu s odbavenými osobami.
- 16.16 BPPZ by mal určovať frekvenciu uplatňovania akýchkoľvek prístupových kontrol, najmä ak majú byť uplatňované náhodne alebo príležitostne.

Bezpečnostná úroveň 1

- 16.17 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPPZ stanovovať kontrolné body, v ktorých môžu byť uplatnené tieto bezpečnostné opatrenia:
- .1 zakázané oblasti, ktoré by mali byť ohraničené oplotením alebo inými bariérami v miere, ktorú by mala schváliť zmluvná vláda;
 - .2 overovanie totožnosti všetkých osôb, ktoré sa snažia vstúpiť do prístavného zariadenia v súvislosti s loďou, vrátane cestujúcich, personálu a návštevníkov lode a potvrdenie dôvodov, ktoré ich k tomu vedú, overením, napríklad, pokynov pre vstup, cestovných lístkov, palubných vstupeniek, pracovných príkazov, atď.;
 - .3 kontrola vozidiel používaných osobami, ktoré chcú vstúpiť do prístavného zariadenia v súvislosti s loďou;
 - .4 overovanie totožnosti personálu prístavného zariadenia a osôb zamestnaných v rámci prístavného zariadenia a ich vozidiel;
 - .5 zakázanie prístupu s cieľom vylúčiť osoby, ktoré prístavné zariadenie nezamestnáva alebo ktoré nepracujú v rámci prístavného zariadenia, ak nie sú schopné preukázať svoju totožnosť;
 - .6 vykonávanie prehliadok osôb, osobného majetku, vozidiel a ich obsahu; a
 - .7 identifikácia akýchkoľvek prístupových bodov, ktoré nie sú pravidelne využívané, ktoré by mali byť trvalo uzavreté a uzamknuté.
- 16.18 Na bezpečnostnej úrovni 1 sú všetky osoby snažiace sa vstúpiť do prístavného zariadenia predmetom prehliadky. Frekvencia takých prehliadok, vrátane náhodných prehliadok, by mala byť stanovená v schválenom BPPZ a mala by byť osobitne schválená zmluvnou vládou. Ak pre to neexistujú rozumné bezpečnostné dôvody, nemalo by sa od členov personálu lode vyžadovať, aby prehľadávali svojich kolegov alebo ich osobný majetok. Akákoľvek taká prehliadka sa vykonáva spôsobom,

▼B

ktorý plne zohľadňuje ľudské práva jednotlivca a zachováva ich základnú ľudskú dôstojnosť.

Bezpečnostná úroveň 2

- 16.19 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPPZ určovať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť, čo môže zahŕňať:

- .1 pridelenie doplňujúceho personálu na stráženie prístupových bodov a hliadkovanie na obvodových bariérach;
- .2 obmedzenie počtu bodov prístupu do prístavného zariadenia a určenie tých, ktoré majú byť uzavreté a spôsobov ich primeraného zabezpečenia;
- .3 poskytnutie prostriedkov na zabránenie pohybu cez ostávajúce prístupové body, napr. bezpečnostnými bariérami;
- .4 zvýšenie frekvencie prehliadok osôb, osobného majetku, vozidiel;
- .5 odoprenie prístupu návštevníkom, ktorí nie sú schopní poskytnúť overiteľné zdôvodnenie ich snahy vstúpiť do prístavného zariadenia; a
- .6 použitie hliadkových plavidiel na zvýšenie bezpečnosti na pobreží.

Bezpečnostná úroveň 3

- 16.20 Na bezpečnostnej úrovni 3 by malo prístavné zariadenie plniť pokyny tých, ktorí reagujú na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPPZ by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by mohlo prijať prístavné zariadenie v úzkej spolupráci s tými, ktorí reagujú, a s loďami v prístavnom zariadení, čo môže zahŕňať:

- .1 pozastavenie prístupu do celého prístavného zariadenia alebo do jeho časti;
- .2 povolenie prístupu len tým, ktorí reagujú na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu;
- .3 pozastavenie pohybu chodcov alebo vozidiel v celom prístavnom zariadení alebo v jeho časti;
- .4 zvýšenie bezpečnostných hliadok v rámci prístavného zariadenia, ak je to vhodné;
- .5 pozastavenie prístavných činností v rámci celého prístavného zariadenia alebo jeho časti;
- .6 riadenie pohybu plavidiel týkajúceho sa celého prístavného zariadenia alebo jeho časti; a
- .7 evakuácia celého prístavného zariadenia alebo jeho časti.

Zakázané oblasti v rámci prístavného zariadenia

- 16.21 BPPZ by mal označovať zakázané oblasti, ktoré majú byť vytvorené v prístavnom zariadení, uvádzať ich rozsah, dobu uplatnenia, bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú prijať na kontrolu prístupu do nich, a tie, ktoré sa majú prijať na kontrolu činností v rámci nich. Toto by malo zahŕňať tiež, za vhodných okolností, opatrenia na zabezpečenie prehľadania prechodných zakázaných oblastí pred aj po ich vytvorení. Účelom zakázaných oblastí je:

- .1 ochrániť cestujúcich, personál lode, personál a návštevníkov prístavného zariadenia, vrátane osôb prichádzajúcich na návštevu v súvislosti s loďou;
- .2 ochrániť prístavné zariadenie;
- .3 ochrániť loď využívajúcu a obsluhujúcu prístavné zariadenie;
- .4 ochrániť miesta a oblasti v rámci prístavného zariadenia, ktoré sú citlivé na bezpečnosť;
- .5 ochrániť bezpečnostné a sledovacie vybavenia a systémy; a
- .6 ochrániť náklad a lodné zásoby pred poškodením.

- 16.22 BPPZ by mal zabezpečiť, aby mali všetky zakázané oblasti jasne stanovené bezpečnostné opatrenia na kontrolu:

- .1 prístupu jednotlivcami;

▼B

- .2 vstupu, parkovania, nakladania a vykladania vozidiel;
 - .3 pohybu a uskladnenia nákladu a lodných zásob; a
 - .4 nesprevádzanej batožiny alebo osobného majetku.
- 16.23 BPPZ by mal ustanovovať, že všetky zakázané oblasti by mali byť zreteľne označené uvádzajúc, že prístup do oblasti je zakázaný a že neoprávnená prítomnosť v oblasti predstavuje narušenie bezpečnosti.
- 16.24 Ak sú nainštalované automatické zariadenia na odhaľovanie vniknutia, mali by upozorniť riadiace stredisko, ktoré môže reagovať na spustenie výstrahy.
- 16.25 Zakázané oblasti môžu zahŕňať:
- .1 pobrežné oblasti bezprostredne susediace s loďou;
 - .2 oblasti pre naložovanie a vyloďovanie, oblasti pre zhromažďovanie a odbavovanie cestujúcich a personálu lode, vrátane bodov prehliadky;
 - .3 oblasti, kde sa vykonáva nakladanie, vykladanie alebo skladovanie nákladu a zásob;
 - .4 miesta, kde sa uchovávali informácie citlivé na bezpečnosť, vrátane dokumentácie nákladu;
 - .5 oblasti, kde je uchovávaný nebezpečný tovar alebo nebezpečné látky;
 - .6 riadiace miestnosti systému riadenia premávky plavidiel, navigačné pomôcky a riadiace budovy prístavu, vrátane bezpečnostných a sledovacích riadiacich miestností;
 - .7 oblasti, v ktorých sa skladuje alebo nachádza bezpečnostné a sledovacie vybavenie;
 - .8 hlavné elektrické, rádiové a telekomunikačné, vodné a ostatné zariadenia pre služby; a
 - .9 iné miesta v prístavnom zariadení, na ktoré by mal byť zakázaný prístup plavidiel, vozidiel alebo osôb.
- 16.26 Bezpečnostné opatrenia môžu byť rozšírené, so súhlasom príslušných orgánov, na zákazy neoprávneného prístupu do stavieb, z ktorých môže byť pozorované prístavné zariadenie.

Bezpečnostná úroveň 1

- 16.27 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPPZ určovať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na zakázané oblasti, čo môže zahŕňať:
- .1 použitie trvalých alebo prechodných bariér na ohraničenie zakázanej oblasti, ktorých normu by mala prijať zmluvná vláda;
 - .2 použitie prístupových bodov, v ktorých môžu počas prevádzky kontrolovať prístup hliadky a ktoré môžu byť účinne uzamknuté alebo zatarasené, keď sa nepoužívajú;
 - .3 poskytnutie vstupných preukazov, ktoré musia byť ukázané na identifikáciu oprávnenia jednotlivca na to, aby sa nachádzal v zakázanej oblasti;
 - .4 zreteľné označenie vozidiel, ktorým je umožnený prístup do zakázaných oblastí;
 - .5 poskytnutie strážcov a hliadok;
 - .6 poskytnutie automatických zariadení na odhaľovanie vniknutia alebo sledovacích zariadení alebo systémov na odhaľovanie neoprávneného prístupu do zakázaných oblastí alebo pohybu v nich; a
 - .7 kontrola pohybu plavidiel v blízkosti lodí využívajúcich prístavné zariadenie.

Bezpečnostná úroveň 2

- 16.28 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPPZ ustanovovať zvýšenie frekvencie a intenzity monitorovania a kontroly prístupu do zakázaných oblastí. BPPZ by mal určovať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, čo môže zahŕňať:

▼B

- .1 zvýšenie účinnosti bariér alebo oplotenia obklopujúceho zakázané oblasti, vrátane použitia hliadok alebo automatických zariadení na odhaľovanie vniknutia;
- .2 zníženie počtu prístupových bodov do zakázaných oblastí a zosilnenie kontrol uplatnených na zostávajúce prístupy;
- .3 obmedzenie parkovania v susedstve kotviacej lode;
- .4 ďalšie obmedzenie prístupu do zakázaných oblastí a pohybu a skladovania v rámci nich;
- .5 použitie sledovacích zariadení s nepretržitým monitorovaním a záznamom;
- .6 zvýšenie počtu a frekvencie hliadok, vrátane pobrežných hliadok, vykonávaných na hraniciach zakázaných oblastí a v týchto oblastiach;
- .7 určenie a obmedzenie prístupu do oblastí susediacich so zakázanými oblasťami; a
- .8 zosilnenie obmedzení prístupu neoprávnených plavidiel do vôd susediacich s loďami, ktoré využívajú prístavné zariadenie.

Bezpečnostná úroveň 3

- 16.29 Na bezpečnostnej úrovni 3 by malo prístavné zariadenie plniť pokyny tých, ktorí reagujú na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPPZ by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by mohlo prijať prístavné zariadenie v úzkej spolupráci s tými, ktorí reagujú, a s loďami v prístavnom zariadení, čo môže zahŕňať:
- .1 vytvorenie doplňujúcich zakázaných oblastí v rámci prístavného zariadenia v blízkosti bezpečnostného incidentu alebo predpokladaného miesta bezpečnostnej hrozby, do ktorých je zamietnutý prístup; a
 - .2 príprava prehľadania zakázaných oblastí ako súčasti prehliadky celého prístavného zariadenia alebo jeho časti.

Zaobchádzanie s nákladom

- 16.30 Bezpečnostné opatrenia týkajúce sa nákladu by mali:
- .1 zabrániť poškodeniu; a
 - .2 zabrániť, aby bol náklad, ktorý nie je určený na prepravu, prijatý a uskladnený v rámci prístavného zariadenia.
- 16.31 Bezpečnostné opatrenia by mali zahŕňať postupy na kontrolu zoznamu v bodoch vstupu do prístavného zariadenia. Keď sa dostane do prístavného zariadenia, malo by byť možné identifikovať náklad ako skontrolovaný a prijatý na naloženie na loď alebo na dočasné uskladnenie v zakázanej oblasti počas čakania na naloženie. Môže byť vhodné zakázať vstup do prístavného zariadenia nákladu, ktorý nemá potvrdený dátum naloženia.

Bezpečnostná úroveň 1

- 16.32 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPPZ určovať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na zaobchádzanie s nákladom, čo môže zahŕňať:
- .1 rutinnú kontrolu nákladu, jeho prepravných jednotiek a oblastí na uskladnenie nákladu v prístavnom zariadení pred a počas činnosti manipulácie s nákladom;
 - .2 kontroly na zabezpečenie, že náklad vstupujúci do prístavného zariadenia sa zhoduje s dokumentáciou o náklade;
 - .3 prehliadky vozidiel; a
 - .4 kontrola plomb alebo iných metód použitých na zabránenie poškodeniu po vstupe do prístavného zariadenia a po uskladnení v rámci prístavného zariadenia.
- 16.33 Kontrola nákladu môže byť vykonaná týmito prostriedkami:
- .1 vizuálnou a fyzickou prehliadkou; a
 - .2 použitím snímacieho/detekčného zariadenia, mechanických prístrojov alebo psov.

▼B

- 16.34 Ak dochádza k pravidelným alebo opakovaným pohybom nákladu, môže BDS alebo BDL, po porade s prístavným zariadením, uzavrieť dohody s lodnými prepravcami a ostatnými zodpovednými za kontrolu, plombovanie, plánovanie, podpornú dokumentáciu, atď., týkajúce sa nákladu. Takého dohody musia byť oznámené a dohodnuté s príslušným BDPZ.

Bezpečnostná úroveň 2

- 16.35 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPPZ určovať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na zvýšenie kontroly počas manipulácie s nákladom, čo môže zahŕňať:

- .1 podrobnú prehliadku nákladu, jeho prepravných jednotiek a oblastí na uskladnenie nákladu v prístavnom zariadení;
- .2 zosilnené kontroly, ako je vhodné, na zabezpečenie, že do prístavného zariadenia sa dostane len zdokumentovaný náklad, je tam dočasne uskladnený a potom naložený na loď;
- .3 zosilnené prehliadky vozidiel; a
- .4 zvýšenú frekvenciu a dôkladnosť kontroly plomb alebo iných metód použitých na zabránenie poškodeniu.

- 16.36 Podrobná kontrola nákladu môže byť vykonaná týmito spôsobmi:

- .1 zvýšením frekvencie a dôkladnosti kontroly tovaru, jednotiek na prepravu nákladu a oblastí na uskladnenie nákladu v prístavnom zariadení (vizuálne a fyzické prehliadky);
- .2 zvýšením frekvencie využívania snímacích/detekčných zariadení, mechanických prístrojov alebo psov; a
- .3 koordinovaním zvýšených bezpečnostných opatrení s lodným prepravcom alebo inou zodpovednou stranou v súlade s vytvorenou dohodou a postupmi.

Bezpečnostná úroveň 3

- 16.37 Na bezpečnostnej úrovni 3 by malo prístavné zariadenie plniť pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPPZ by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by mohlo prístavné zariadenie prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a loďami v prístavnom zariadení, čo môže zahŕňať:

- .1 obmedzenie alebo pozastavenie pohybu nákladu alebo činností spojených s nákladom v rámci celého prístavného zariadenia alebo jeho častí alebo konkrétnych lodí; a
- .2 overenie zoznamu nebezpečného tovaru a nebezpečných látok držaných v prístavnom zariadení a ich polohy.

Dodávka lodných zásob

- 16.38 Bezpečnostné opatrenia týkajúce sa dodávky lodných zásob by mali:

- .1 zabezpečiť kontrolu lodných zásob a integrity balenia;
- .2 zabrániť prijatiu lodných zásob bez inšpekcie;
- .3 zabrániť poškodeniu;
- .4 zabrániť prijatiu lodných zásob ak neboli objednané;
- .5 zabezpečiť prehľadanie dodávajúcich vozidiel; a
- .6 zabezpečiť doprovod pre dodávajúce vozidlá v rámci prístavného zariadenia.

- 16.39 Pre lode, ktoré pravidelne využívajú prístavné zariadenie, môže byť vhodné vytvoriť postupy, zahŕňajúce loď, jej dodávateľov a prístavné zariadenie, vzťahujúce sa na oznamovanie a načasovanie dodávok a ich dokumentácie. Mal by vždy existovať nejaký spôsob potvrdenia, že zásoby predložené na dodávku sú sprevádzané dôkazom, že ich loď objednala.

Bezpečnostná úroveň 1

- 16.40 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPPZ určovať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na kontrolu dodávky lodných zásob, čo môže zahŕňať:

▼B

- .1 kontrolu lodných zásob;
 - .2 oznámenie vopred, týkajúce sa zloženia nákladu, údajov o vodičovi a registrácii vozidla; a
 - .3 prehľadanie dodávajúceho vozidla.
- 16.41 Kontrola lodných zásob môže byť vykonaná niektorými alebo všetkými týmito prostriedkami:
- .1 vizuálnou a fyzickou prehliadkou; a
 - .2 použitím snímacieho/detekčného zariadenia, mechanických prístrojov alebo psov.

Bezpečnostná úroveň 2

- 16.42 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPPZ určovať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na zvýšenie kontroly dodávky lodných zásob, čo môže zahŕňať:
- .1 podrobnú kontrolu lodných zásob;
 - .2 podrobné prehliadky dodávajúcich vozidiel;
 - .3 koordináciu s personálom lode na kontrolu objednávky s dodacím listom pred vstupom do prístavného zariadenia; a
 - .4 sprevádzanie dodávajúceho vozidla v rámci prístavného zariadenia.
- 16.43 Podrobná kontrola lodných zásob môže byť vykonaná niektorými alebo všetkými týmito prostriedkami:
- .1 zvýšením frekvencie a dôkladnosti prehliadok dodávajúcich vozidiel;
 - .2 zvýšením využitia snímacieho/detekčného zariadenia, mechanických prístrojov alebo psov;
 - .3 obmedzením alebo zakázaním vstupu zásobám, ktoré neopustia prístavné zariadenie v rámci uvedeného obdobia.

Bezpečnostná úroveň 3

- 16.44 Na bezpečnostnej úrovni 3 by malo prístavné zariadenie plniť pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPPZ by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by mohli prístavné zariadenie prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a loďami v prístavnom zariadení, čo môže zahŕňať prípravu na obmedzenie alebo pozastavenie dodávok lodných zásob v celom prístavnom zariadení alebo v jeho časti.

Zaobchádzanie s nesprevádzanou batožinou

- 16.45 BPPZ by mal zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť, aby sa zabezpečilo, že je identifikovaná nesprevádzaná batožina (t. j. akákoľvek batožina, vrátane osobného majetku, ktorá nie je s cestujúcim alebo členom personálu lode v bode inšpekcie alebo prehliadky) a je podrobená vhodnému screeningu, vrátane prehliadky, skôr, ako je povolená v prístavnom zariadení. Nepredpokladá sa, že taká batožina bude podrobená screeningu zo strany prístavného zariadenia aj lode a v prípadoch, ak je aj loď aj prístavné zariadenie vhodne vybavené, by mala zodpovednosť za screening spočívať na prístavnom zariadení. Úzka spolupráca s prístavným zariadením je nevyhnutná a mali by sa prijať kroky s cieľom zabezpečiť, že sa s nesprevádzanou batožinou po screeningu zaobchádza bezpečne.

Bezpečnostná úroveň 1

- 16.46 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPPZ zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť pri zaobchádzaní s nesprevádzanou batožinou, aby sa zabezpečilo, že je nesprevádzaná batožina podrobená screeningu alebo prehliadke až do a vrátane 100 %, čo môže zahŕňať použitie röntgenového presvecovania.

Bezpečnostná úroveň 2

- 16.47 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPPZ zavádzať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť pri zaobchádzaní s nesprevádzanou batožinou, čo by malo zahŕňať 100-percentné röntgenové presvecovanie všetkej nesprevádzanej batožiny.

▼B**Bezpečnostná úroveň 3**

- 16.48 Na bezpečnostnej úrovni 3 by malo prístavné zariadenie spĺňať pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPPZ by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by bezpečnostné zariadenie mohlo prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a loďami v prístavnom zariadení, čo môže zahŕňať:

- .1 podrobenie takej batožiny rozsiahlejšiemu screeningu, napríklad jej röntgenovanie aspoň z dvoch rôznych uhlov;
- .2 príprava na obmedzenie alebo pozastavenie manipulácie s nesprevádzanou batožinou; a
- .3 odmietnutie prijať nesprevádzanú batožinu na palubu lode.

Monitorovanie bezpečnosti prístavného zariadenia

- 16.49 Bezpečnostná organizácia prístavného zariadenia by mala byť schopná monitorovať prístavné zariadenie a susediace oblasti na súši a na vode vždy, vrátane nočných hodín a období s obmedzenou viditeľnosťou na palube, zakázané oblasti v rámci prístavného zariadenia, lode v prístavnom zariadení a oblasti obklopujúce lode. Takéto monitorovanie môže zahŕňať použitie:

- .1 osvetlenia;
- .2 bezpečnostnej stráže, vrátane peších, motorizovaných a vodných hliadok; a
- .3 automatických zariadení na odhaľovanie vniknutia a sledovacích zariadení.

- 16.50 Ak je použité, malo by automatické zariadenia na odhaľovanie vniknutia aktivovať zvukovú a/alebo vizuálnu výstrahu na mieste, ktoré je nepretržite strážené alebo monitorované.

- 16.51 BPPZ by mal stanovovať postupy a zariadenia potrebné na každej bezpečnostnej úrovni a spôsoby na zabezpečenie, že monitorovacie vybavenie bude schopné nepretržite fungovať, vrátane zohľadnenia možných vplyvov poveternostných podmienok alebo výpadkov energie.

Bezpečnostná úroveň 1

- 16.52 Na bezpečnostnej úrovni 1 by mal BPPZ zavádzať bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť, čo môže byť kombinácia osvetlenia, strážcov, bezpečnostných strážnikov alebo použitie bezpečnostného a sledovacieho vybavenia s cieľom umožniť bezpečnostnému personálu prístavného zariadenia:

- .1 pozorovať prístavné zariadenie ako celok, vrátane prístupov do prístavného zariadenia zo súše a z mora;
- .2 pozorovať prístupové body, bariéry a zakázané oblasti; a
- .3 umožniť monitorovať oblasti a pohyby v blízkosti lodí využívajúcich prístavné zariadenie, vrátane zvýšenia osvetlenia poskytnutého samotnou loďou.

Bezpečnostná úroveň 2

- 16.53 Na bezpečnostnej úrovni 2 by mal BPPZ zavádzať doplňujúce bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú uplatniť na zvýšenie monitorovacích a sledovacích schopností, čo môže zahŕňať:

- .1 zvýšenie pokrytia a intenzity osvetlenia a sledovacieho vybavenia, vrátane poskytnutia doplňujúceho osvetlenia alebo pokrytia sledovania;
- .2 zvýšenie frekvencie peších, motorizovaných alebo vodných hliadok; a
- .3 pridelenie doplňujúceho personálu na monitorovania a hliadkovanie.

Bezpečnostná úroveň 3

- 16.54 Na bezpečnostnej úrovni 3 by malo prístavné zariadenie plniť pokyny vydané osobami reagujúcimi na bezpečnostný incident alebo jeho hrozbu. BPPZ by mal podrobne opisovať bezpečnostné opatrenia, ktoré by prístavné zariadenie mohlo prijať v úzkej spolupráci s reagujúcimi osobami a loďami v prístavnom zariadení, čo môže zahŕňať:

▼B

- .1 zapnutie všetkých svetiel v prístavnom zariadení alebo osvetľujúcich okolie prístavného zariadenia;
- .2 zapnutie všetkých sledovacích zariadení, ktoré sú schopné zaznamenávať činnosti v rámci prístavného zariadenia alebo jeho blízkosti;
- .3 maximalizáciu času, počas ktorého môže také sledovacie vybavenie pokračovať v zázname.

Odlišné bezpečnostné úrovne

- 16.55 BPPZ by mal uvádzať podrobnosti postupov a bezpečnostných opatrení, ktoré môže loď prijať ak je na vyššej bezpečnostnej úrovni ako je úroveň vzťahujúca sa na prístavné zariadenie.

Činnosti, na ktoré sa nevzťahuje kódex

- 16.56 BPL by mal uvádzať podrobnosti postupov a bezpečnostných opatrení, ktoré by malo prístavné zariadenie prijať, keď:
- .1 je vo vzájomnom kontakte s loďou, ktorá bola v prístave štátu, ktorý nie je zmluvnou vládou;
 - .2 je vo vzájomnom kontakte s loďou, na ktorú sa nevzťahuje kódex;
 - .3 je vo vzájomnom kontakte s pevnými alebo plávajúcimi plošinami alebo mobilnými pobrežnými vrtnými súpravami; a

Vyhlasenia o bezpečnosti

- 16.57 PPZ by mal stanovovať postupy, ktoré sa majú dodržiavať ak, podľa pokynov zmluvnej vlády, vyžaduje BDPZ vyhlásenie o bezpečnosti (VOB) alebo ak VOB vyžaduje loď.

Audit, revízia a zmena a doplnenie

- 16.58 BPPZ by mal stanoviť, akým spôsobom má BDPZ v úmysle vykonať audit ďalšej účinnosti BPPZ a postup, ktorý sa má dodržiavať pri revízii, aktualizácii alebo zmene a doplnení BPPZ.
- 16.59 BPPZ by mal byť preskúmaný podľa uváženia BDPZ. Okrem toho by mal byť preskúmaný:
- .1 ak je zmenená BAPZ týkajúca sa prístavného zariadenia;
 - .2 ak nezávislý audit BPPZ alebo kontrola bezpečnostnej organizácie prístavného zariadenia zmluvnou vládou identifikuje nedostatky v organizácii alebo spochybni ďalšiu opodstatnenosť dôležitých prvkov schváleného BPPZ;
 - .3 po bezpečnostných incidentoch alebo ich hrozbách týkajúcich sa prístavného zariadenia;
 - .4 po zmenách vo vlastníckej štruktúre alebo v riadení prevádzky prístavného zariadenia.
- 16.60 BDPZ môže odporučiť vhodné zmeny a doplnenia schváleného plánu po akejkoľvek revízii plánu. Zmeny a doplnenia BPPZ, ktoré sa týkajú:
- .1 navrhovaných zmien, ktoré by mohli podstatne zmeniť prístup prijatý na zachovanie bezpečnosti prístavného zariadenia; a
 - .2 odstránenia, zmeny alebo výmeny stálych bariér, bezpečnostného a sledovacieho vybavenia a systémov, atď., predtým pokladaného za nevyhnutné pre zachovanie bezpečnosti prístavného zariadenia

by mali byť predložené zmluvnej vláde, ktorá schválila pôvodný BPPZ, na jej zváženie a schválenie. Také schválenie môže byť udelené zmluvnou vládou alebo v jej mene so zmenami a doplneniami navrhovaných zmien alebo bez nich. Pri schválení BPPZ by mala zmluvná strana uviesť, ktoré procedurálne alebo fyzické zmeny jej musia byť predložené na schválenie.

Schválenie bezpečnostného plánu prístavného zariadenia

- 16.61 BPPZ musia byť schválené príslušnou zmluvnou vládou, ktorá by mala stanoviť vhodné postupy ustanovujúce:
- .1 predkladanie BPPZ zmluvným vládam;
 - .2 zvažovanie BPPZ;

▼B

- .3 schválenie BPPZ so zmenami a doplneniami alebo bez nich;
- .4 zváženie zmien a doplnení odovzdaných po schválení; a
- .5 postupy pre inšpekciu a audit ďalšej opodstatnenosti schváleného BPPZ.

Vo všetkých etapách by mali byť prijaté kroky na zabezpečenie zachovania dôvernosti obsahu BPPZ.

Prehlásenie o zhode prístavného zariadenia

- 16.62 Zmluvná vláda, na ktorej území sa prístavné zariadenie nachádza, môže vystaviť náležité prehlásenie o zhode prístavného zariadenia (POBPZ) uvádzajúce:

- .1 prístavné zariadenie;
- .2 že prístavné zariadenie je v zhode s ustanoveniami kapitoly XI-2 a časťou A tohto kódexu;
- .3 dobu platnosti POBPZ, ktorú by mali určovať zmluvné vlády, ale ktorá by nemala prekročiť päť rokov;
- .4 opatrenia pre následné overenie určené zmluvnou vládou a potvrdenie, kedy budú tieto opatrenia vykonané.

- 16.63 Prehlásenie o zhode prístavného zariadenia by malo byť na formulári uvedenom v dodatku k tejto časti kódexu. Ak použitý jazyk nie je španielčina, francúzština alebo angličtina, môže zmluvná vláda, ak to pokladá za vhodné, zahrnúť tiež preklad do jedného z týchto jazykov.

17. BEZPEČNOSTNÝ DÔSTOJNÍK PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA**Všeobecné**

- 17.1 V tých výnimočných prípadoch, keď má bezpečnostný dôstojník lode otázky týkajúce sa platnosti identifikačných dokumentov osôb, ktoré sa snažia nalodiť na loď z úradných dôvodov, pomôže bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia.
- 17.2 Bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia by nemal byť zodpovedný za rutinné potvrdenie totožnosti osôb, ktoré sa snažia nalodiť na loď.

Okrem toho, príslušné usmernenia sú uvedené podľa oddielov 15, 16 a 18.

18. ŠKOLENIE, NÁCVIKY A CVIČENIA TÝKAJÚCE SA BEZPEČNOSTI PRÍSTAVNÉHO ZARIADENIA**Školenie**

- 18.1 Bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia by mal mať znalosti a obdržať školenie v niektorých alebo všetkých týchto oblastiach, ako je vhodné:

- .1 bezpečnostná správa;
- .2 príslušné medzinárodné dohovory, kódexy a odporúčania;
- .3 príslušná vládna legislatíva a nariadenia;
- .4 zodpovednosti a funkcie ostatných bezpečnostných organizácií;
- .5 metodológia analýzy bezpečnosti lode;
- .6 metódy bezpečnostných prieskumov a inšpekcií prístavných zariadení a lodí;
- .7 činnosti a podmienky lodí a prístavov;
- .8 bezpečnostné opatrenia lodí a prístavných zariadení;
- .9 núdzová pripravenosť a odozva a plánovanie nepredvídaných udalostí;
- .10 techniky výučby pre bezpečnostné školenia a vzdelávanie, vrátane bezpečnostných opatrení a postupov;
- .11 zaobchádzanie s citlivými informáciami týkajúcimi sa bezpečnosti a zvládanie komunikácií súvisiacich s bezpečnosťou;
- .12 znalosť súasných bezpečnostných hrozieb a modelov;

▼B

- .13 rozpoznávanie a odhaľovanie zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
 - .14 rozpoznávanie, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť;
 - .15 techniky používané na obchádzanie bezpečnostných opatrení;
 - .16 bezpečnostné vybavenie a systémy a ich prevádzkové obmedzenia;
 - .17 metódy vykonávania auditov, inšpekcií, kontroly a monitorovania;
 - .18 metódy fyzických prehliadok a nerušiacich inšpekcií;
 - .19 bezpečnostné nácviky a cvičenia, vrátane nácvikov a cvičení s prístavnými zariadeniami; a
 - .20 analýza bezpečnostných nácvikov a cvičení.
- 18.2 Personál prístavného zariadenia na palube s osobitnými bezpečnostnými povinnosťami by mal mať dostatočné znalosti a schopnosti vykonávať svoje povinnosti, vrátane, ako je vhodné:
- .1 znalosť súčasných bezpečnostných hrozieb a modelov;
 - .2 rozpoznávanie a odhaľovanie zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
 - .3 rozpoznávanie, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť;
 - .4 techniky používané na obchádzanie bezpečnostných opatrení;
 - .5 riadenie a kontrola davu;
 - .6 komunikácie týkajúce sa bezpečnosti;
 - .7 prevádzka bezpečnostného vybavenia a systémov;
 - .8 testovanie, kalibrácia a údržba na mori bezpečnostného vybavenia systémov;
 - .9 techniky inšpekcie, kontroly a monitorovania; a
 - .10 metódy fyzických prehliadok osôb, osobného majetku, batožiny, nákladu a lodných zásob.
- 18.3 Všetci ostatní členovia personálu prístavného zariadenia by mali mať dostatočné znalosti a mali by byť oboznámení s príslušnými ustanoveniami bezpečnostného plánu prístavného zariadenia v niektorých alebo vo všetkých týchto oblastiach, ako je to vhodné:
- .1 význam a následné požiadavky rozličných bezpečnostných úrovni;
 - .2 rozpoznávanie a odhaľovanie zbraní, nebezpečných látok a zariadení;
 - .3 rozpoznávanie, bez diskriminácie, charakteristík a vzorov správania sa osôb, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť;
 - .4 techniky používané na obchádzanie bezpečnostných opatrení.

Nácviky a cvičenia

- 18.4 Cieľom nácvikov a cvičení je zabezpečiť, aby bol personál prístavného zariadenia zdatný vo všetkých pridelených bezpečnostných povinnostiach na všetkých bezpečnostných úrovniach a identifikácia akýchkoľvek nedostatkov súvisiacich s bezpečnosťou, ktoré bude potrebné vyriešiť.
- 18.5 Na zabezpečenie účinného zavedenia ustanovení bezpečnostného plánu prístavného zariadenia by sa mali nácviky uskutočňovať aspoň raz za tri mesiace, ak osobitné okolnosti nevyžadujú inak. Tieto nácviky by mali testovať jednotlivé prvky plánu ako sú napríklad bezpečnostné hrozby uvedené v odseku 15.11.
- 18.6 Rôzne druhy cvičení, ktoré môžu zahŕňať účasť bezpečnostných dôstojníkov prístavného zariadenia v spojení s príslušnými orgánmi zmluvných vlád, bezpečnostnými dôstojníkmi spoločnosti alebo bezpečnostnými dôstojníkmi lode, ak sú k dispozícii, by sa mali uskutočňovať aspoň raz v každom kalendárnom roku, pričom medzi cvičeniami by nemalo byť viac ako 18 mesiacov. Žiadosti o účasť bezpečnostných dôstojníkov spoločnosti alebo bezpečnostných dôstojníkov lodí by mali byť uskutočnené so zreteľom na bezpečnostný a pracovný dosah na loď. Tieto cvičenia by mali testovať komunikácie, koordináciu, dostupnosť zdrojov a odozvu. Tieto cvičenia môžu byť:

▼B

- .1 v skutočnom meradle alebo naživo;
- .2 simulácia alebo seminár na zelenom stole; alebo
- .3 kombinované s inými cvičeniami, ktoré prebiehajú, ako napríklad odozva v prípade núdze alebo cvičenia iného štátneho orgánu.

19. Overovanie a certifikácia pre lode.

Žiadne doplňujúce usmernenia.“



Dodatok k časti B

Dodatok 1

Vzor Vyhlásenia o bezpečnosti medzi loďou a prístavným zariadením ⁽¹⁾

VYHLÁSENIE O BEZPEČNOSTI

Meno lode:	
Materský prístav:	
Číslo IMO:	
Meno prístavného zariadenia:	

Toto Vyhlásenie o bezpečnosti je platné odo dňa do dňa , pre tieto činnosti

.....
(uveďte činnosti s príslušnými podrobnosťami)

pri týchto bezpečnostných úrovniach

Bezpečnostná úroveň (úrovne) pre loď:	
Bezpečnostná úroveň (úrovne) pre prístavné zariadenie:	

Prístavné zariadenie a loď súhlasia s nasledujúcimi bezpečnostnými opatreniami a zodpovednosťami na zabezpečenie zhody s požiadavkami časti A Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť lodí a prístavných zariadení.

Prípojenie podpisu BDL alebo BDPZ v týchto stĺpcoch znamená, že tieto činnosti budú vykonané v súlade s príslušným schváleným plánom, zo strany		
Činnosť:	Prístavného zariadenia:	Lode:
Zabezpečenie výkonu všetkých bezpečnostných povinností		
Monitorovanie zakázaných oblastí na zabezpečenie prístupu len oprávneného personálu		
Kontrola prístupu do prístavného zariadenia		
Kontrola prístupu na loď		
Monitorovanie prístavného zariadenia, vrátane oblastí pre kotvenie a oblastí obklopujúcich loď		
Monitorovanie lode, vrátane oblastí pre kotvenie a oblastí obklopujúcich loď		
Zaobchádzanie s nákladom		
Dodávka lodných zásob		
Zaobchádzanie s nesprevádzanou batožinou		
Kontrola naložovania osôb a ich majetku		
Zabezpečenie, aby bola rýchlo k dispozícii bezpečnostná komunikácia medzi loďou a prístavným zariadením		

⁽¹⁾ Toto tlačivo Vyhlásenia o bezpečnosti je pre použitie medzi loďou a prístavným zariadením. Ak sa má Vyhlásenie o bezpečnosti vzťahovať na dve lode, mal by sa tento vzor náležite upraviť.



Signatári tejto dohody potvrdzujú, že bezpečnostné opatrenia pre prístavné zariadenie aj pre loď počas uvedených činností spĺňajú ustanovenia kapitoly XI-2 a časti A kódexu, ktoré budú zavedené v súlade s ustanoveniami už uvedenými v ich schválenom pláne alebo s osobitnými opatreniami schválenými a uvedenými v pripojenej prílohe.

Miesto Dátum

Podpísané pre a v mene

prístavného zariadenia:	lode:

(Podpis bezpečnostného dôstojníka prístavného zariadenia)

(Podpis kapitána alebo bezpečnostného dôstojníka lode)

Mená a tituly podpísaných osôb

Meno:	Meno:
Titul:	Titul:

Kontaktné údaje

(vyplniť ako je vhodné)

(uvedte telefónne čísla alebo rádiové kanály alebo frekvencie, ktoré sa majú použiť)

prístavného zariadenia:	lode:
Prístavné zariadenie	Kapitán
Bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia	Bezpečnostný dôstojník lode
	Spoločnosť
	Bezpečnostný dôstojník spoločnosti



Dodatok 2

Vzor Prehlásenia o zhode prístavného zariadenia

PREHLÁSENIA O ZHODE PRÍSTAVNÉHO ZARIAIDENIA

(Úradná pečiatka)

(Štát)

Prehlásenie číslo

Vydané podľa ustanovení časti B

MEDZINÁRODNÉHO KÓDEXU PRE BEZPEČNOSŤ LODÍ A PRÍSTAVNÝCH ZARIADENÍ (KÓDEX ISPS)

Vláda
(meno štátu)

Meno prístavného zariadenia:

Adresa prístavného zariadenia:

TÝMTO SA POTVRDZUJE, ŽE zhoda tohto prístavného zariadenia s ustanoveniami kapitoly XI-2 Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť lodí a prístavných zariadení (kódex ISPS) bola overená a že toto prístavné zariadenie pôsobí v súlade so schváleným bezpečnostným plánom. Tento plán bol schválený pre nasledovné <uvedte druhy činností, druhy lodí alebo činností alebo iné príslušné informácie> (nehodiace sa vymažte):

Osobná loď

Vysokorýchlostné malé osobné plavidlo

Vysokorýchlostné malé nákladné plavidlo

Loď na sypaný náklad

Ropný tanker

Chemický tanker

Loď na prepravu plynu

Mobilné pobrežné vrtné súpravy

Nákladné lode iné ako uvedené vyššie

Toto Vyhlásenie o zhode je platné do dňa, podľa overení (ako je uvedené na druhej strane).

Miesto vydania
(miesto vydania prehlásenia)

Dátum vydania

.....
(Podpis náležito splnomocneného úradníka, ktorý dokument vystavil)

.....
(Pečiatka vystavujúceho orgánu)



SCHVÁLENIE OVERENÍ

Vláda <doplňte názov štátu> ustanovila, že platnosť tohto Vyhlásenia o zhode podlieha <doplňte príslušné podrobnosti o overeniach (napr. povinné ročne alebo neplánované)>.

TÝMTO SA POTVRDZUJE, ŽE počas overenia, uskutočneného v súlade s odsekom B/16.62.4 kódexu ISPS, bolo zistené, že prístavné zariadenie spĺňa príslušné ustanovenia kapitoly XI-2 dohovoru a časti A kódexu ISPS.

1. OVERENIE

Podpis:
(Podpis splnomocneného úradníka)

Miesto:

Dátum:

2. OVERENIE

Podpis:
(Podpis splnomocneného úradníka)

Miesto:

Dátum:

3. OVERENIE

Podpis:
(Podpis splnomocneného úradníka)

Miesto:

Dátum:

4. OVERENIE

Podpis:
(Podpis splnomocneného úradníka)

Miesto:

Dátum:“