

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

МОРСКОЙ ИНСТИТУТ
Кафедра «Судовождение и безопасность судоходства»

ОХРАННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ НА СУДНЕ

Методические указания
по организации практических занятий

Севастополь
СевГУ
2018

УДК 656.61.086.2(076)
ББК 39.471я73
О92

Р е ц е н з е н т:

Л.Е. Курочкин – доцент кафедры СБС СевГУ, к.т.н.

Ответственный за выпуск:

С.А. Подпорин – заведующий кафедрой СБС СевГУ

Составитель: В.А. Коптелов

О92 Охранные мероприятия на судне: метод. указания по организации практических занятий / сост. В.А. Коптелов. – Севастополь: СевГУ, 2018. – 48 с.

Данные методических указаний предназначены для изучения и применения на практике международных и национальных документов по охране на море.

Методические указания разработаны для оказания студентам очной и заочной формы обучения необходимой методической помощи при подготовке к практическим занятиям по дисциплине «Охранные мероприятия на судне».

УДК 656.61.086.2(076)
ББК 39.471я73

Рассмотрено и рекомендовано на заседании кафедры «Судовождение и безопасность судоходства» Морского института в качестве методических указаний, протокол № 8 от 30 августа 2018 г.

ВВЕДЕНИЕ

Настоящие методические указания разработаны с учетом содержания учебной дисциплины «Охранные мероприятия на судне» и призваны оказать помощь обучаемым в отработке практических навыков требований международных и национальных нормативных документов по охране на море.

Мировому судоходству в настоящее время угрожают следующие противоправные действия:

1. Пиратство и вооруженные нападения: захват и угон судна; захват людей, грузов и материальных ценностей.
2. Терроризм:
 - 2.1. Нанесение ущерба судну или его уничтожение, например, взрывными устройствами, поджогом, саботажем или вандализмом.
 - 2.2. Захват людей с целью шантажа государства, гражданами которого эти люди являются.
3. Контрабанда оружия, взрывчатых веществ, наркотиков, сильнодействующих ядов и других товаров, изъятых законом из обращения данного государства.
4. Нелегальные пассажиры.
5. Кража грузов и судового имущества.
6. Использование самого судна в качестве средства причинения ущерба или разрушения других объектов.

Практические занятия по данному курсу имеют целью конкретизацию материала, полученного на лекциях, а также разбор примеров и решение типовых задач. Даются рекомендации по практическим действиям, связанным с охраной судна.

Методические указания рекомендованы студентам очной и заочной форм обучения, изучающим дисциплину самостоятельно либо по индивидуальному графику обучения. Данная методическая работа также будет полезна студентам основного потока очной формы обучения при подготовке к текущему контролю и промежуточной аттестации (зачету).

1. ПЛАН ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ

№	Тема ПЗ, номер раздела по УТП, выполняемые задания	Объем часов	Формируемые (оцениваемые) компетенции согласно ФГОС и МК ПДНВ-78 с поправками	Используемые ТСО
1	Общие положения и введение в курс (раздел 1) - Знакомство с руководящими документами; - Определение современных видов угроз для морских судов.	4	ПКС-12 - знание организации процесса изучения дисциплины и ее значимости для будущего высококвалифицированного судоводителя; знание возможных районов действий пиратов, районов прибрежного плавания государств с нестабильной экономической и политической обстановкой; К-67(ПК-1*) - знание международной политики в области охраны на море и обязанностей правительств, компаний и отдельных лиц, включая рабочее знание элементов, которые могут относиться к пиратству и вооруженному разбою.	-
2	Терминология и определения в области охраны на море, включая элементы, связанные с пиратством и вооруженным ограблением (раздел 2) – Знакомство с терминами и определениями по охране судна; - Входное тестирование по терминам и определениям, связанным с охраной судна.	4	ПКС-12 - Организация на судне по предотвращению вооруженного захвата, а также методы и способы по противодействию пиратам и террористам; К-67(ПК-1*) - рабочее знание терминов и определений, относящихся к охране на море, включая элементы, относящиеся к пиратству и вооруженному разбою.	-
3	Опознавание рисков и угроз охране, процедуры сообщений, связанных с охраной (раздел 3). - Точки доступа. Зоны ограниченного доступа на судне. - Досмотры, обыски и методы обнару-	4	ПКС-12 - умение правильно оценивать ситуацию возможного нападения пиратов при прохождении по маршруту перехода районов риска; знание видов оружия, взрывчатых веществ и взрывных устройств, используемые пиратами и террористами при вооруженном захвате судна. К-68(ПК-2*) - знание способов, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны, включая способы, применяемые пиратами и вооружен-	- Ручной металлодетектор; - Система видеонаблюдения.

	жения самодельных взрывных устройств, наркотиков и нелегальных пассажиров на судне. - Пиратская атака, подозрительные действия другого судна. - Процедуры сообщений, связанных с охраной судна		ными грабителями; знания, позволяющие распознавать потенциальную угрозу, затрагивающую охрану; знания, позволяющие распознавать оружие, опасные вещества и устройства, и информированность об ущербе, который они могут причинить; знание методов физического досмотра и проверок без вскрытия. К-69(ПК-3*) - знание способов наблюдения за районами ограниченного доступа; знание вопросов контроля доступа на судно и к районам ограниченного доступа на судне; знание методов эффективного наблюдения за палубами и районами вокруг судна; проверки груза и судовых запасов; контроля посадки, высадки и доступа на судне людей и погрузки и выгрузки их вещей.	
4	Уровни охраны на море и их воздействие на меры и процедуры по охране на судах и портовых средствах (раздел 4) - Изучение уровней охраны; - Отработка действий при различных уровнях охраны; - Подведение итогов.	4	ПКС-12 - владение навыками по выполнению обязанностей согласно Плану охраны судна по противодействию нападению или при угрозе нападения пиратов на судно при уровнях охраны 1, 2, 3. К-67(ПК-1*) - знание уровней охраны на море и их влияния на меры и процедуры охраны на судне и на портовых средствах; знание процедур передачи сообщений, связанных с охраной;	
5	План охраны судна (раздел 5) - Оценка охраны судна; - Изучение Плана охраны судна; - Составление Декларации об охране; - Подведение итогов.	4	ПКС-12 умение правильно толковать действия экипажа при различных уровнях охраны, охватывающие: - доступ на судно членов экипажа, пассажиров, посетителей и т. д.; - участки ограниченного доступа на судне; - обработку груза; - доставку судовых запасов; - обращение с несопровождаемым багажом; - контроль защищенности судна. К-67(ПК-1*) - знание планов действий в чрезвычайных ситуациях, связанных с охраной, и процедур для реагирования на угрозы, затрагивающие охрану, или нарушения мер охраны, включая положения о поддержании важнейших операций взаимодействия судно/порт,	- Формы Плана охраны судна и Декларации об охране судна.

			включая также рабочее знание тех, которые могут относиться к пиратству и вооруженному разбою. К-68(ПК-2*) - знание документации, относящейся к охране, включая Декларацию об охране; знание вопросов обращения с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к охране.	
6	Процедуры проведения учений и занятий, относящихся к охране судна (раздел 6) - Брифинг: постановка целей и задач для отработки процедур; - Моделирование действий в случае захвата судна пиратами; - Моделирование действий в случае неопознанного предмета (взрывчатки) на судне; - Дебрифинг, подведение итогов	4	ПКС-12 знание организации на судне по предотвращению вооружённого захвата, а также методы и способы по противодействию пиратам и террористам; К-67(ПК-1*) - знание процедур и требований, касающихся проведения учений и занятий согласно соответствующим конвенциям, кодексам и циркулярам ИМО, включая рабочее знание тех, которые могут относиться к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем. К-68(ПК-2*) - знание методов управления массами людей и их контроля, при необходимости.	-
7	Охранное оборудование (раздел 7) - Ознакомление с видами охранного оборудования; - Определение эффективности различных видов охранного оборудования; - Отработка действий по активации SSAS.	2	ПКС-12 умение пользоваться техническими средствами подачи тревожного сигнала в случае нападения на судно или угрозы захвата судна; К-70(ПК-4*) общее знание различных типов оборудования и систем охраны, включая те, которые могут использоваться в случае нападения пиратов и вооруженных грабителей, и ограничений такого оборудования и систем; знание необходимости испытаний, калибровки и технического обслуживания систем и оборудования охраны, особенно во время рейса.	- тренажер NT-Pro 5000 Ver.5.35 - Ручной металлодетектор; - Система видеонаблюдения; - Карточки посетителей; - Замки и пломбы.
8	Процедуры проведения проверок охраны и освидетельствования судна (раздел 8)	2	ПКС-12, К-67(ПК-1*) - знание процедур, касающихся проведения проверок и инспекций, а также контроля и наблюдения за действиями	- Образцы Международного сви-

	- Виды проверок судна. - Выдача и подтверждение Международного свидетельства об охране (International Ship Security Certificate - ISSC), срок действия. - Выдача Временного международного свидетельства (Interim International Ship Security Certificate – IISSC), срок действия.		ми в области охраны, указанными в плане охраны судна.	детельства по охране и Временного международного свидетельства
	ИТОГО, часов	28		

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

2. ОПИСАНИЕ ИСПОЛЬЗУЕМОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Тренажерная часть (практические занятия) учебного курса выполняется с использованием тренажерного комплекса NT-Pro 5000 Ver.5.35 (имитатор судовой системы охранного оповещения SSAS), ручного металлодетектора, системы электронного контроля доступа, системы видеонаблюдения, системы охранной сигнализации, карточек посетителей, замков и пломб и т.п.

Занятия проходят в аудиториях, оборудованных мультимедийным оборудованием для показа презентаций, проведения брифинга и дебрифинга.

3. ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАНЯТИЯ

3.1 Практическое занятие № 1

Тема: Общие положения и введение в курс.

Объем: 4 часа.

Учебная цель: приобретение компетенций согласно табл. 3.1.

Таблица 3.1 – Формируемые компетенции

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
Компетенции согласно ФГОС ВПО			
ПКС-12 Знание процедур и умение действовать в качестве члена экипажа судна, имеющего назначенные обязанности по охране судна	—	—	– организация процесса изучения дисциплины и ее значимость для будущего высококвалифицированного судоводителя; – основные пути торгового мореплавания, возможные районы действий пиратов, районы прибрежного плавания государств с нестабильной экономической и политической обстановкой
Компетенции согласно Кодексу ПДНВ			
К-67 (ПК-1*) Поддержание условий, установленных в плане охраны судна	—	—	знание международной политики в области охраны на море и обязанностей правительств, компаний и отдельных лиц, включая рабочее знание элементов, которые могут относиться к пиратству и вооруженному разбою

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПКС-12 и К-67 (ПК-1) в части знания:

- организации процесса изучения дисциплины и ее значимости для будущего высококвалифицированного судоводителя;
- возможных районов действий пиратов, районов прибрежного плавания государств с нестабильной экономической и политической обстановкой;
- международной политики в области охраны на море и обязанностей правительств, компаний и отдельных лиц.

Постановка задач: Изучение главы XI-2 «Специальные меры по усилению охраны на море» Международной конвенции СОЛАС-74 в части определений, применения, обязательств Договаривающихся сторон и угроз для судов, а также Части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Обучающиеся обращают особое внимание на цели и требования по охране на море, знакомятся с определениями, усваивают перечень документов по охране на море, Просмотр видеофильма «В логове сомалийских пиратов» с обсуждением причин пиратства и тактики действий пиратов.

Критерии оценивания правильности выполнения: Автоматизированная система оценка компетентности (АСОК) обучающихся не применяется. Преподаватель на основе наблюдения за действиями обучающихся самостоятельно оценивает результат выполнения поставленных задач и делает вывод об успешности проведения занятия в соответствии со следующими критериями:

- информация, полученная во время лекционных занятий, усвоена;
- названы основные международные и национальные нормативные документы по охране судов и портовых сооружений;
- названы основные пиратоопасные районы;
- перечислены современные угрозы для морских судов.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Содержание:

Международные и национальные нормативные документы, определяющие требования по противодействию терроризму и вооруженному нападению на суда. Основные пиратоопасные районы: Аденский залив, Гвинейский залив, Малаккский пролив.

Современные виды угроз для морских судов:

- пиратство и вооруженные нападения;
- терроризм;
- контрабанда;
- нелегальные и безбилетные пассажиры;
- кража грузов и судового имущества;
- использование самого судна в качестве оружия.

Просмотр видеофильма «В логове сомалийских пиратов» с последующим обсуждением.

Подведение итогов занятия.

Необходимое оборудование и материалы:

- презентация «Международные и национальные нормативные документы по охране судна» в формате .pdf;
- видеофильм «В логове сомалийских пиратов»;
- компьютер;
- видеопроектор.

Краткие теоретические материалы:

Международная морская организация (ИМО) впервые обратилась к проблеме предотвращения незаконных актов в отношении морских судов в 1979 году принятием Резолюции А.461(XI) “Мошенничество и незаконный захват судов и их грузов”.

Следующая Резолюция ИМО от 17 ноября 1983 г. А.545(13) „Меры по предотвращению актов пиратства и вооруженного нападения на суда” была принята по инициативе правительства Швеции. В этом документе шла речь только о пиратстве, другие противозаконные действия против судов не упоминались.

Случай с судном “Achille Lauro” в 1985 году, когда четыре боевика захватили лайнер с требованием освобождения палестинских заключенных из израильских тюрем, обратил внимание мировой морской общественности на проблему терроризма. Именно тогда появилось выражение: «судно Achille Lauro сделало для охраны столько, сколько Титаник для безопасности мореплавания».

И, наконец, в ответ на атаку террористами-смертниками башен-близнецов в Нью-Йорке 11 сентября 2001 года ИМО внесла поправки в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) в виде Главы XI “Специальные меры по усилению охраны на море” и приняла Международный кодекс по охране судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС), являющийся частью СОЛАС-74.

Кодекс ОСПС состоит из Части А “Обязательные требования в отношении положений Главы XI-2 СОЛАС-74” и Части В “Руководство, касающееся положений Главы XI-2 СОЛАС-74”.

Требования Кодекса ОСПС распространяется:

- на пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда, совершающие международные рейсы;
- грузовые суда, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 и более, совершающие международные рейсы;
- морские передвижные буровые установки;
- портовые средства, обслуживающие суда, совершающие международные рейсы.

Помимо этого, существуют следующие международные нормативные документы, касающиеся дисциплины «Охранные мероприятия на судне»:

- Международная конвенция ООН о борьбе с захватом заложников 1979 г.;
- Международная конвенция ООН о борьбе с бомбовым терроризмом 1998 г.;
- Международная конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1992 г. «О необходимости

бороться всеми средствами в соответствии с Уставом ООН с угрозами для мира и безопасности, создаваемыми террористическими актами».

В Российской Федерации разработаны следующие нормативные документы, касающиеся дисциплины «Охранные мероприятия на судне»:

- Указ Президента РФ от 31.12.2015 г. № 683 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации».
- Постановление Правительства РФ от 03.11.2007 г. №746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств».
- Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 21.12.2016).
- Приказ Минтранса РФ от 11.03.2008 г. № 42 «Об утверждении Порядка определения уполномоченных организаций в области охраны судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, и портовых средств».
- Методические рекомендации капитану торгового судна при осуществлении плавания в пиратопасном районе (Утв. Главкомом ВМФ 16.06.2010).

Действующие международные и национальные документы по противодействию терроризму и вооруженному нападению на суда явились реакцией морского сообщества на захваты на морские суда с целью предотвратить или снизить вероятность до минимума в будущем, то есть они носят предписывающий и предупредительный характер. Основаны на убеждении, что путем введения мер безопасности можно предупредить развитие опасных ситуаций на море и, следовательно, снизить количество захватов судов до приемлемого уровня.

Рекомендации по подготовке к выполнению заданий или упражнений: При подготовке к выполнению заданий обучающимся рекомендуется дополнительно изучить материалы лекций и справочный раздел настоящих методических указаний.

Контрольные вопросы:

1. Что означает выражение: «судно Achille Lauro сделало для охраны столько, сколько Титаник для безопасности мореплавания»?
2. Какие поправки в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) внесены после атаки террористами-смертниками башен-близнецов в Нью-Йорке 11 сентября 2001 года?
3. Из скольких частей состоит Международный кодекс по охране судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС)?
4. Каково соотношение частей А и В Международного кодекса по охране судов и портовых средств в части обязательности к исполнению?
5. Перечислите на какие суда и портовые сооружения распространяются требования Кодекса ОСПС?
6. Назовите виды угроз для морских судов.

3.2 Практическое занятие № 2

Тема: Терминология и определения в области охраны на море, включая элементы, связанные с пиратством и вооруженным ограблением.

Объем: 4 часа.

Учебная цель: приобретение компетенций согласно табл. 3.2.

Таблица 3.2 – Формируемые компетенции

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
Компетенции согласно ФГОС ВПО			
ПКС-12 Знание процедур и умение действовать в качестве члена экипажа судна, имеющего назначенные обязанности по охране судна	—	—	Организация на судне по предотвращению вооружённого захвата, а также методы и способы по противодействию пиратам и террористам
Компетенции согласно Кодексу ПДНВ			
К-67 (ПК-1*) Поддержание условий, установленных в плане охраны судна	—	—	- рабочее знание терминов и определений, относящихся к охране на море, включая элементы, относящиеся к пиратству и вооруженному разбою

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПКС-12 и К-67 (ПК-1) в части знания терминологии и определений в области охраны на море, включая элементы, относящиеся к пиратству и вооруженному разбою.

Постановка задач: Проводится дискуссия по терминологии и определениям, связанным с охраной на море. Каждому обучающемуся преподаватель назначает свою роль в дискуссии. По результатам освоения темы обучающиеся проходят письменное входное тестирование по терминологии и определениям в области охраны судов. Просмотр видеофильма «Shipboard Security» с обсуждением организации охраны судна и основных ошибок, допущенных экипажем судна.

Критерии оценивания правильности выполнения: Обучающийся должен правильно ответить не менее чем на шесть вопросов из десяти. Результаты тестирования используются преподавателем для объективной оценки начальных знаний обучающихся и возможной корректировки методики преподавания дисциплины для конкретной группы обучающихся.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Содержание:

- терминология и определения в области охраны судна;
- уровни охраны судна;
- просмотр видеофильма «Shipboard Security» с обсуждением;

– подведение итогов занятия.

Необходимое оборудование и материалы:

– видеофильм «Shipboard Security»;

– компьютер, Видеопроектор.

Краткие теоретические материалы:

Терминология и определения в области охраны судна.

Основные термины и аббревиатура, используемая в нормативных документах по охране судна, приведены в списке ниже:

Access Point – Точка доступа на судно.

Automatic Identification System (AIS) – Автоматическая идентификационная система.

Armed Robbery – Вооруженное нападение.

Automatic Intrusion Detection Device – Автоматическое устройство обнаружения вторжений.

Baggage screening equipment – Оборудование для проверки багажа.

Burglar Alarm – Охранная сигнализация.

Check List – Контрольный лист.

Citadel – Цитадель. Помещение без иллюминаторов и с прочной дверью для эвакуации экипажа в случае захвата судна пиратами.

Company – Собственник судна или фрахтователь по бербоут-чартеру.

Container X-ray device – Рентген-устройство для проверки контейнеров.

Contingency Plan – План действий в чрезвычайной ситуации.

Continuous Synopsis Record – Журнал непрерывной регистрации истории судна.

Contracting Governments – Договаривающиеся правительства, т.е. те, которые ратифицировали Международную конвенцию СОЛАС-74.

Company Security Officer (CSO) – Лицо, назначенное компанией для обеспечения проведения оценки охраны судов, выработки, представления на одобрение и последующего выполнения планов охраны судов и для связи с должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицом командного состава, ответственным за охрану судна.

Designated Duties – Назначенные обязанности согласно Плану охраны судна.

Declaration of Security (DoS) – Декларация об охране.

Drills and Exercises – Учения и тренировки.

Drug – Наркотик.

Evacuation Route – Пути эвакуации.

Explosive detector – Детектор взрывчатых веществ.

General Alarm – Общесудовая тревога.

High Risk Area (HRA) - Зона повышенного риска

IMO – Международная морская организация.

Improvised Explosive Device (IED) – Самодельное взрывное устройство.

Infrared surveillance – Инфракрасное наблюдение.

Indoor surveillance equipment – Аппаратура внутреннее наблюдения

Interim International Ship Security Certificate (IISCC) – Временное Международное свидетельство об охране судна. В соответствии с пунктом A/19.4.4 ISPS Code, выдается на 6 месяцев.

International Ship Security Certificate (ISSC) – Международное свидетельство об охране судна. В соответствии с Частью XI-2 SOLAS и ISPS Code, выдается на 5 лет с проведением промежуточных проверок.

Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) – Международный транзитный коридор в Аденском заливе.

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

Lock – Замок.

Long-Range Identification and Tracking (LRIT) – Система дальней идентификации и слежения за судами.

Maritime Security Centre - Horn of Africa (MSCHO) – Центр безопасности судоходства – Африканский Рог.

Maritime Safety Committee (MSC) – Комитет по безопасности на море.

Metal detector – Металлодетектор.

Outdoor surveillance camera – Наружная камера наблюдения.

Piracy – Пиратство (морской разбой) - неправомерный акт насилия, задержания или грабежа судна.

Port Facility – Портовое сооружение.

Port Facility Security Officer (PFSO) – Лицо, назначенное ответственным за выработку, выполнение и пересмотр плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава, ответственными за охрану судов, и с должностными лицами компании, ответственными за охрану.

Port Facility Security Plan (PFSP) – План, выработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, их грузов, грузовых транспортных единиц, людей и судовых запасов от рисков нарушения охраны на территории портового средства.

Private Maritime Security Company (PMSC) – Частная компания по охране судов.

Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) – Частная вооруженная охрана судов.

Profiling (Профайлинг) – Поведенческий анализ, совокупность методик оценки и прогнозирования поведения человека на основе анализа вербального и невербального поведения.

Protection and Indemnity Club (P&I Club) – Организация морского страхования на взаимной основе между судовладельцами.

Recognised Security Organisation (RSO) – Признанная организация в области охраны. Договаривающиеся правительства могут передавать признанной в области охраны организации определенные свои обязанности по охране, предусмотренные главой XI-2 Конвенции СОЛАС-74.

Rescue Coordination Centre (RCC) – Координационный центр поиска и спасения.

Restricted areas onboard – Зоны ограниченного доступа на судне.

Rules for the Use of Force (RUF) – Правила использования силы.

Security Level 1 (Уровень охраны 1) – Уровень, при котором постоянно должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.

Security Level 2 (Уровень охраны 2) – Уровень, при котором, из-за повышенного риска происшествия, в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.

Security Level 3 (Уровень охраны 3) – Уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться дальнейшие особые меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.

Sensor Surveillance – Датчики движения.

Ship – Плавающее сооружение, предназначенное для транспортных, промысловых и др. целей. Включает в себя морские подвижные буровые установки и высокоскоростные суда.

Shipboard personnel – Члены экипажа судна.

Ship/Port Interface – Взаимодействие судно/порт по перемещению людей, грузов, судовых запасов и т.п.

Ship Protection Measures (SPM) – Меры по защите судна.

Ship Security Assessment (SSA) – Оценка охраны судна.

Ship Security Alert System (SSAS) – Судовая система охранного оповещения.

Ship Security Officer (SSO) – лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану.

Ship Security Plan (SSP) – План, выработанный для обеспечения применения мер на судне, предназначенных для защиты людей, груза, грузовых транспортных единиц или судна от рисков нарушения охраны.

Ship-to-Ship Activity – Передачу грузов или людей с одного судна на другое

Smuggling – Контрабанда.

SOLAS – Международная конвенция по сохранению жизни на море 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea).

STCW Convention – Международная конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 с поправками (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers).

STCW Code – Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 с поправками (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Code).

Stowaway – Нелегальный пассажир.

Terrorism – Терроризм - посягательство на жизнь или иная форма насилия, совершаемого с целью оказать влияние на политику той или иной страны, группы стран или политической группировки.

Vessel Data Recorder (VDR) – Регистратор данных рейса.

Vessel Hardening Plan (VHP) – План укрепления судна.

Vessel Protection Detachment (VPD) – вооруженный отряд для защиты судов. Такой отряд предоставляет Государства флага вместо PCASP.

Voluntary Reporting Area (VRA) – Зона добровольной отчетности.

United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) – Центр по обеспечению безопасности торгового судоходства Соединенного Королевства.

Weapon – Вооружение.

Происшествие, связанное с охраной - Любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающие охране судна или взаимодействию судно/порт, или любой деятельности судно-судно.

Введение уровней охраны на судах.

Основные мероприятия для уровня охраны 1, как эксплуатационные, так и физические, выполняются на судне постоянно.

Одним из ключевых элементов плана охраны судна являются меры охраны, которые должны выполняться, чтобы поддерживать судно на уровне охраны 1 и перевести его на уровень охраны 2 или 3 в случае угрозы или инцидента.

Уровни охраны 2 и 3 вводятся на период времени, когда должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны судна.

Изменения уровня охраны является прерогативой Администрации Государства флага судна.

Кодекс ОСПС рекомендует принять ряд мер на каждом уровне охраны в отношении доступа к судну, зон ограниченного доступа, обработки груза, доставки судовых запасов, обработки несопровождаемого оборудования или багажа и контроля за охраной вашего судна.

При взаимодействии судна с портом офицером охраны судна в обязательном порядке заполняется и передается в порт Декларация об охране (Declaration of Security – DoS). В Декларации об охране рассматриваются требования охраны, разделяемые между судами или между портом и судном. Уровень охраны судна и порта всегда должен быть одинаковым.

Рекомендации по подготовке к выполнению заданий или упражнений: При подготовке к выполнению заданий обучающимся рекомендуется дополнительно изучить материалы лекций и справочный раздел настоящих методических указаний.

Контрольные вопросы:

1. Что означает словосочетание Contracting Governments?
2. Что означает аббревиатура RSO?
3. Дайте определение словосочетанию Security level 1?
4. Дайте определение словосочетанию Security level 2?
5. Дайте определение словосочетанию Security level 3?
6. Что означает аббревиатура RSO?
7. Что означает аббревиатура CSO?
8. Что означает аббревиатура SSO?
9. Что означает аббревиатура SSP?
10. Что означает аббревиатура DoS? Кто и когда заполняет DoS?
11. Что означает аббревиатура ISSC? На какой период времени выдается ISSC?

3.3 Практическое занятие № 3

Тема: Опознавание рисков и угроз охране, процедуры сообщений, связанных с охраной.

Объем: 4 часа.

Учебная цель: приобретение компетенций согласно табл. 3.3.

Таблица 3.3 – Формируемые компетенции

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
Компетенции согласно ФГОС ВПО			
ПКС-12 Знание процедур и умение действовать в качестве члена экипажа судна, имеющего назначенные обязанности по охране судна	—	правильно оценивать ситуацию возможного нападения пиратов при прохождении по маршруту перехода районов риска; знание видов оружия, взрывчатых веществ и взрывных устройств, используемые пиратами и террористами при вооружённом захвате судна	
Компетенции согласно Кодексу ПДНВ			
К-68 (ПК-2*) Распознавание рисков и угроз, затрагивающих охрану	—	—	- способов, применяемых для того, чтобы обойти меры охраны, включая способы, применяемые пиратами и вооруженными грабителями; - позволяющие распознавать потенциальную угрозу, затрагивающую охрану; - позволяющие распознавать оружие, опасные ве-

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
			щества и устройства, и информированность об ущербе, который они могут причинить; - методов физического досмотра и проверок без вскрытия.
К-69 (ПК-3*) Проведение регулярных проверок охраны на судне	—	—	способов наблюдения за районами ограниченного доступа; знание вопросов контроля доступа на судно и к районам ограниченного доступа на судне; знание методов эффективного наблюдения за палубами и районами вокруг судна; проверки груза и судовых запасов; контроля посадки, высадки и доступа на судне людей и погрузки и выгрузки их вещей.

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПКС-12, К-68 (ПК-2) и К-69 (ПК-3) в части знания и умения распознавать риски и угрозы охране судна, процедур сообщений, связанных с охраной, а также умения правильно толковать действия экипажа при различных уровнях охраны, охватывающие доступ на судно, участки ограниченного доступа на судне, обработку груза и т.д.

Постановка задачи: Изучение точек доступа на судно и зон ограниченного доступа. Обучающиеся делятся на группы для отработки техники проведения досмотров и проведения профайлинга. Закрепляются навыки пользованием металлодетектором, навыки поиска самодельных взрывных устройств, наркотиков и нелегальных пассажиров. Обучающиеся составляют примеры сообщений, связанных с охраной судна. По результатам освоения темы обучающиеся проходят компьютерное тестирование по опознанию рисков и угроз охране (организация досмотров и профайлинга, действия при обнаружении самодельных взрывных устройств, наркотиков и нелегальных пассажиров, процедуры сообщений, связанных с охраной судна). Просмотр видеофильма «Нападение пиратов Сомали» с разбором методов, применяемых пиратами для захвата судов, применяемого ими оружия, а также противодействия пиратским атакам.

Критерии оценивания правильности выполнения: Обучающийся должен набрать не менее 60 % правильных ответов при прохождении тестирования.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Содержание:

- Точки доступа. Зоны ограниченного доступа на судне.
- Досмотры, обыски и методы обнаружения самодельных взрывных устройств, наркотиков и нелегальных пассажиров на судне.
- Пиратская атака, подозрительные действия другого судна.
- Процедуры сообщений, связанных с охраной судна.
- Просмотр видеофильма «Нападение пиратов Сомали» с последующим обсуждением.
- Подведение итогов занятия.

Необходимое оборудование и материалы:

- видеофильм «Нападение пиратов Сомали»;
- компьютер, проектор.

Краткие теоретические материалы:

Точками доступа на судно являются:

- Посадочные трапы, штормтрапы;
- Бортовые иллюминаторы, окна и лацпорты;
- Швартовные тросы и якорные цепи;
- Портовые краны и подъемные устройства;

Зона ограниченного доступа – это область, где хранится чувствительная информация и четко обозначена плакатом «Только уполномоченные лица», т.е. контролируемый доступ предоставляется только лицам, имеющим разрешение..

К зонам ограниченного доступа относятся:

- Навигационный мостик;
- Радиорубка;
- Помещения, где установлено навигационное оборудование;
- ЦПУ машинного отделения;
- Камбуз;
- Продовольственные кладовые;
- Цистерны с питьевой водой и т.п.

Эти зоны ограниченного доступа закрыты (особенно в порту), когда не используются.

Нахождение посетителя без сопровождения в зоне ограниченного доступа на судне является нарушением режима охраны судна, о котором нужно немедленно доложить лицу командного состава судна, ответственному за охрану.

Опознавание различных рисков и угроз охране судна.

а) Досмотр.

Методология досмотра.

Досмотр людей:

- Мужчина досматривает мужчин, а женщина досматривает женщин.
- Поиск проводится сверху вниз.
- Знать, что делать, если что-то найдено.

- Поблагодарить людей за понимание и сотрудничество.

Транспортные средства:

- Обозначить территорию, на которой можно досмотреть автомобиль, не мешая другим.
- Использовать двух или более человек для досмотра и убедиться, что они знают, что они ищут, и что делать, если что-то найдено.
- Визуально осмотреть внешнюю часть автомобиля на предмет признаков несанкционированного доступа.
- Использовать досмотровые зеркала, чтобы осмотреть нижнюю часть автомобиля на наличие подозрительных предметов.
- Попросить водителя открыть багажник и капот.
- Проводить досмотр в каждом отсеке методично.
- Попросить водителя открыть или опорожнить все контейнеры в транспортном средстве для досмотра.
- Поблагодарить водителя за понимание и сотрудничество.

Таким образом, досмотры проводятся для обнаружения взрывных устройств, наркотиков или нелегальных пассажиров и запускаются по целому ряду причин. Они служат эффективным средством сдерживания.

Лучший способ гарантировать, что досмотры судна являются методичными и эффективными – это создать план досмотра. Планы досмотра определяют области поиска, персонал, участвующий в поиске, и различия в процедурах досмотра для разных типов досмотра.

Досмотры транспортных средств и людей также должны быть включены в план охраны судна (SSP), и персонал, участвующий в этих досмотрах, всегда должен знать, что они ищут, и что они должны делать, если что-то найдут.

б) Профайлинг.

Поведенческий анализ или профайлинг («profiling» - профиль) - совокупность психологических методов и методик оценки и прогнозирования поведения человека на основе анализа наиболее информативных частных признаков, характеристик внешности, вербального и невербального поведения.

Профайлинг употребляется в контексте наблюдения и опроса посетителей судна с целью выявления потенциально опасных людей. Профайлинг - это метод, используемый для получения информации, скрытой под внешней оболочкой человека, чтобы получить более полную картину.

На борту судна можно проводить поведенческий анализ (профайлинг) как членов экипажа, так и посетителей во всех точках доступа, чтобы определить их уровень риска для охраны судна, и какие дополнительные проверки или меры должны быть реализованы до того, как они будут допущены на борт.

Последовательность проведения профайлинга:

- Проверить документы;
- Задать вопросы;
- Следить за языком тела и поведением (невербальная информация).

Проверка документов может показаться очевидной процедурой, но это важно. Все документы, связанные с целью посещения судна, должны быть проверены и удостоверена личность всех посетителей и членов экипажа.

Опрос является важной частью профайлинга. Вопросы несут важную информацию и должны задаваться таким образом, чтобы не вызвать подозрение выбранного человека.

Если поведение человека вызывает подозрение, необходимо сообщить капитану (старшему помощнику) о своих подозрениях.

Если есть подозрение, что какое-либо лицо проносит подозрительный объект - например, наркотики или взрывное устройство – нужно действовать осторожно, чтобы не позволить узнать о подозрении.

в) Самодельные взрывные устройства.

Большинство террористических и преступных групп используют самодельные взрывные устройства (IED). Детонация IED на борту судна может создать серьезное разрушение корпуса судна или вызвать опасный пожар, которые могут привести к травмам и гибели людей.

Несмотря на различия в внешнем виде, все IED имеют четыре общих компонента: таймер, источник питания, детонатор и взрывчатку.

Бомбы в виде писем и посылок.

Террористы иногда используют письма и посылки в качестве бомб как методы запугивания или убийства. Существует много признаков того, что почтовое отправление является подозрительным.

Ниже перечислены наиболее характерные признаки:

- Способ доставки (никто из членов экипажа не видел, каким образом предмет попал на борт судна).
- Не указан отправитель.
- Адрес получателя оформлен рукописно или наклеен печатными буквами.
- Вес (несоразмерно тяжелый по сравнению с размерами посылки).
- Пятна от смазки, подтеки.
- Запах.
- Шум (издает ли упаковка какие-либо необычные шумы, такие как тиканье или звуковой сигнал?).

Если при первичном осмотре обнаружено, что письмо или пакет подозрительны, экипаж обязан надеть защитную одежду и резиновые перчатки

г) Контрабанда наркотиков.

Все суда уязвимы для контрабанды наркотиков и должны постоянно охраняться, чтобы предотвратить незаконную доставку наркотиков на борт.

Все незаконные наркотики имеют одну общую черту - нужны люди, чтобы перевезти их. Это могут сделать докеры, охранники, водители, таможенники, стивидоры и др. У членов экипажа также есть такая возможность, и их участие в контрабанде наркотиков растет.

Есть несколько индикаторов, по которым можно отследить контрабандистов наркотиков. Они:

- Избегают контакта с другими.
- Нервничают или ведут себя подозрительно.
- Имеют необычно большие суммы наличных денег.
- Покупают дорогую вещь или делают необычно большие закупки.
- Носят необычную одежду (например, большого размера или не соответствующую сезону).

- Проявляют необъяснимую заинтересованность в конкретном грузе.
- Обладают инструментами, не связанными с их обязанностями; а также
- Проникают в помещения корабля, когда нет нужды и причин быть там.

д) Обнаружение нелегальных пассажиров.

Заккрытие и опечатывание помещений, которые не используются во время работы в порту, и выполнение досмотра судна перед отходом – наилучшие способы предотвращения нелегалов на борту судна.

При обнаружении нелегального пассажира необходимо немедленно осмотреть этого человека. Чтобы идентифицировать этого человека, судно должно собрать как можно больше документов, относящегося к нему, например, паспорт, удостоверение личности моряка, удостоверение личности, физическую проверку, письма и т. д.

Обычно нелегальный пассажир отрицает свое владение документом и использует ложное имя и ложное гражданство. Во многих случаях нелегалы хранят свои личные бумаги в тайнике, рядом с помещением, где они были найдены. Поэтому члены экипажа должны провести тщательный поиск документа.

е) Пиратская атака или вооруженное нападение на судно.

Пиратство определяется в ст. 101 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС). В оценке того, что представляет собой пиратская атака, может помочь следующее. Пиратская атака может включать, но не ограничивается:

- Применение насилия в отношении судна или его экипажа или любая попытка применения насилия.
- Попытка незаконной высадки на борт судна, когда капитан подозревает лиц как пиратов.
- Фактическая высадка, независимо от того, удалось ли получить контроль над судном или нет.
- Попытки преодолеть меры по защите судна путем использования:
 - легких переносных лестниц;
 - абордажных крюков;
 - оружия, намеренно используемого при подходе или на судне.

Подозрительный или агрессивный подход.

Действия, предпринятые другим судном, могут считаться подозрительными, если возникает одно из следующих событий (список не является исчерпывающим):

- Определенное изменение курса к судну, связанное с быстрым увеличением скорости подозреваемого судна;

- Малоразмерное судно, идущее параллельным курсом и одинаковой скоростью длительный период времени и расстояния, что не соответствует обычному промыслу или другими обстоятельствам, преобладающим в этом районе;
- Внезапные изменения курса по направлению к судну и агрессивное поведение.

ж) Процедуры сообщений, связанных с охраной судна.

Все ситуации пиратских нападений и вооруженных ограблений судов, независимо от того, высадились пираты на борт судна или нет, должны сообщаться в ИМО через Администрацию флага.

Подготовленные сообщения, которые должны находиться под рукой на мостике, вблизи внешних средств радиосвязи, включая безопасную точку сбора и / или цитадель.

Список контактов и порядок отправки сообщений должны быть доступны всем назначенным должностным лицам, которым может потребоваться их использование. Это также должно быть размещено на мостике.

Требуются два отчета:

Первый отчет - начальное сообщение - предупреждение о нападении. Он должен включать в себя:

- Название судна.
- Позывной / call sign.
- Номер ИМО.
- Номер сети Инмарсат / Inmarsat Mobile Number.
- Оповещатель морской подвижной службы / Maritime mobile service identities / MMSI.
- Позиция судна.
- Время позиции в UTC.
- Скорость в узлах.

Второй отчет представляет собой отчет о последующих действиях для обновления сведений по ситуации или результатам нападения. Форматы сообщений для всех отчетов о пиратстве содержатся в Резолюции IMO MSC/Circ.623/Rev.3, и рекомендуется, чтобы копии этих отчетов хранились рядом с радиостанцией, чтобы помочь любому члену экипажа отправить сигнал бедствия.

Рекомендации по подготовке к выполнению заданий или упражнений: При подготовке к выполнению заданий обучающимся рекомендуется дополнительно изучить материалы лекций и справочный раздел настоящих методических указаний.

Контрольные вопросы:

1. Перечислите точки доступа на судно.
2. Какие судовые помещения относятся к зонам ограниченного доступа?
3. Назовите основные принципы методологии досмотра людей и транспортных средств.
4. Какова последовательность проведения профайлинга?

5. Назовите процедуру сообщений, связанных с охраной судна.
6. Что общего у всех самодельных взрывных устройств?
7. Какие признаки, что посылка является подозрительной?
8. Какие меры следует принимать при обработке подозрительно почты?
9. Каковы основные индикаторы, по которым можно отследить контрабандистов наркотиков?
10. Каковы первоочередные действия при обнаружении нелегального пассажира?
11. Какие действия включает в себя пиратская атака?
12. Какие действия, предпринятые другим судном, могут считаться подозрительными?
13. Где должны находиться подготовленные сообщения по нарушениям охраны судна?
14. Что должно включать начальное сообщение - предупреждение о нападении?
15. Что должен включать отчет о последующих действиях или результатах нападения.

3.4. Практическое занятие № 4

Тема: Уровни охраны на море и их воздействие на меры и процедуры по охране на судах и портовых средствах.

Объем: 4 часа.

Учебная цель: приобретение компетенций согласно табл. 3.4.

Таблица 3.4 – Формируемые компетенции

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
Компетенции согласно ФГОС ВПО			
ПКС-12 Знание процедур и умение действовать в качестве члена экипажа судна, имеющего назначенные обязанности по охране судна	навыками по выполнению обязанностей согласно Плану охраны судна по противодействию нападению или при угрозе нападения пиратов на судно при уровнях охраны 1, 2, 3.	—	—
Компетенции согласно Кодексу ПДНВ			
К-67 (ПК-1*) Поддержание условий, установленных в плане охраны судна	—	—	уровней охраны на море и их влияния на меры и процедуры охраны на судне и на портовых средствах; знание процедур передачи сообщений, связанных с охраной.

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПКС-12 и К-67 (ПК-1) в части знания уровней охраны на море и их воздействие на меры и процедуры по охране на судах и портовых средствах.

Постановка задач: Закрепляются навыки действий обучаемых по организации доступа на судно, охране зон ограниченного доступа и грузовым операциям и т.п. при различных уровнях охраны судна. Проводится дискуссия на тему эффективных мер предотвращения происшествий, связанных с охраной судна. По результатам освоения темы обучающиеся проходят компьютерное тестирование с использованием программного комплекса проверки знаний (ПКПЗ) «Дельта-ОСПС» для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране судна.

Критерии оценивания правильности выполнения: Обучающийся должен набрать не менее 60 % правильных ответов при прохождении тестирования.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Уровни охраны судна:

- Уровень охраны 1 – Уровень, при котором постоянно должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.
- Уровень охраны 2 – Уровень, при котором, из-за повышенного риска происшествия, в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.
- Уровень охраны 3 – Уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться дальнейшие особые меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.

В зависимости от объявленного уровня охраны судна выполняются те или иные мероприятия.

При **уровне охраны 1** выполняются мероприятия согласно следующему чек-листу:

1. Доступ на борт судна.

- Определены и отслеживаются забортные трапы, контролируются проходы, лацпорты,
- двери, иллюминаторы и люки, швартовые концы и якорные цепи, краны и подъемные механизмы.
- В Оценке охраны судна определены другие точки доступа на судно.
- Проверяются документы, удостоверяющие личность у всех посетителей; существуют процедуры и записи для проверки этого.
- Имеется инструкция по идентификации личностей, прибывших на судно, по пассажирским билетам, посадочным талонам, рабочим ордерам и т. д.
- Контролируются действия пассажиров.
- Контролируется посадка членов экипажа на судно.
- Существуют процедуры проверки доступа других лиц на судно (например, посетителей, продавцов, техников по ремонту, персонала порта и т.д.).

- Установлены зоны (по согласованию с портом), где могут проводиться инспекции и досмотр людей, багажа (включая ручной), личных вещей, транспортных средств и их содержимого
- Лица, прошедшие проверку находятся отдельно от тех, кто не прошел проверку. Посадка пассажиров изолирована от высадки пассажиров.
- Непосещаемые помещения, в которые могут попасть пассажиры и посетители, закрыты на замки или блокированы иными средствами.
- Проводятся инструктажи по охране со всеми членами экипажа о возможных угрозах, процедурах выявления подозрительных лиц, объектов или видов деятельности и о необходимости бдительности.
- Существуют процедуры для того, чтобы поднять тревогу и реагировать, если обнаружена несанкционированная посадка на судно.
- Существуют процедура для судна, принимающего на борт людей или занимающееся погрузкой грузов и судовых запасов в порту или с другого судна, где нарушается или не соблюдается Глава XI-2 СОЛАС-74 или часть А Кодекса ОСПС.
- Определены местоположение и функции каждой фактической или потенциальной точки доступа на судне.
- Определены маршруты эвакуации и места сбора.

2. Зоны ограниченного доступа.

- Определены зоны ограниченного доступа и, где это уместно, четко обозначены.
- Персонал судна (капитан, SSO, члены экипажа) способен идентифицировать зоны ограниченного доступа на борту.
- Установлено оборудование для наблюдения за зонами ограниченного доступа.
- Используются охранники или патрули для наблюдения за зонами ограниченного доступа.
- Используются автоматические устройства обнаружения вторжений для предупреждения персонала судна о несанкционированном доступе.
- Определены меры по предотвращению доступа неавторизованных лиц к навигационному мостику, к машинным помещениям, к управляющим станциям (определенным в Кодексе ОСПС, глава II-2), в помещения, содержащие оборудование и системы охраны и наблюдения, к системам вентиляции и кондиционирования воздуха и другим подобным помещениям, в помещения с доступом к цистернам и насосам питьевой воды, в помещения, содержащие опасные грузы или опасные вещества, в помещения, содержащие грузовые насосы и их контроль, в грузовые помещения и помещения, содержащие судовые запасы, в жилые помещения?
- Существуют меры на борту, чтобы предотвратить несанкционированное проникновение в другие зоны, доступ к которым должен ограничиваться для обеспечения охраны судна.

3. Грузовые операции.

- Существуют процедуры проверки груза, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений до и во время операций по погрузке.
- Существуют доказательства посредством записей, что процедуры (контроль груза) соблюдаются.
- Обработка грузов осуществляется под надзором персонала судна.
- Существуют процедуры обращения с опасными грузами или опасными веществами.
- Своевременно обновляется опись опасных грузов или опасных веществ, перевозимых на борту.
- Проводятся проверки (процедуры) для обеспечения того, чтобы груз соответствовал грузовой документации
- Процедуры проверки груза доведены до офицера охраны порта.
- Существуют процедуры, обеспечивающие связь с портом, чтобы транспортные средства, которые должны быть загружены на борт автомобилей, ро-ро и пассажирских судов, подвергались досмотру до погрузки в соответствии с частотой, требуемой в Плане охраны судна.
- Проверяются печати или другие методы, используемые для предотвращения несанкционированного доступа.
- Груз проверяется визуально или путем экспертизы.
- Используется оборудование для обнаружения, механические устройства или собаки.

При **уровне охраны 2** выполняются дополнительные мероприятия согласно следующему чек-листу:

1. Доступ на борт судна.
 - Назначается дополнительный персонал для патрулирования палубы в ночное время, чтобы предотвратить несанкционированный доступ.
 - Ограничено число точек доступа на судно, определены те, которые должны быть закрыты, и средства их надлежащего контроля.
 - Организовано патрулирование на шлюпке акватории вокруг судна.
 - Определен причал, где ошвартовано судно, в качестве зоны ограниченного доступа в тесном сотрудничестве с портом.
 - Увеличились частота и детализация досмотров людей, личных вещей и транспортных средств.
 - Проводятся дополнительные специальные инструктажи по вопросам охраны для всего экипажа по любым выявленным угрозам, с тем чтобы вновь подчеркнуть процедуры сообщения о подозрительных лицах, предметах или деятельности и подчеркнуть необходимость повышения бдительности.
2. Зоны ограниченного доступа.
 - Существуют дополнительные зоны ограниченного доступа, особенно прилегающие к точкам доступа, которые определены и контролируются.
 - Оборудование наблюдения Постоянно контролируется.

- Назначен дополнительный персонал, предназначенный для охраны и патрулирования зон ограниченного доступа.
- 3. Грузовые операции.
 - Проводится более детальная проверка грузов, грузовых транспортных единиц и грузовых помещений.
 - Усилены проверки, чтобы обеспечить погрузку только назначенного груза.
 - Усилен досмотр транспортных средств на грузовых автомобилях, ро-ро и пассажирских судах.
 - Увеличивается частота при проверке печатей или других методах, используемых для предотвращения несанкционированного доступа.
 - Груз проверяется с повышенной частотой и деталями визуальной и физической экспертизы.
 - Увеличивается частота использования оборудования для сканирования, механических устройств или собак.
 - Согласовываются расширенные меры охраны с грузоотправителем по договору или другой ответственной стороной в дополнение к принятым соглашениям и процедурам.

При **уровне охраны 3** выполняются дополнительные мероприятия согласно следующему чек-листу:

1. Доступ на борт судна
 - Доступ на судно ограничен одной контролируемой точкой доступа.
 - Доступ предоставлен только тем, кто задействован в реагировании на инцидент с охраной.
 - Приостановлена посадка или высадка людей.
 - Приостановлены операции по погрузке/выгрузке, поставкам и т.д.
 - Планируется ли эвакуация судна из порта?
2. Зоны ограниченного доступа
 - Существуют дополнительные зоны ограниченного доступа на судне, установленные вблизи инцидента охраны судна, или предполагаемое местоположение угрозы охране, куда запрещен доступ.
 - Установлены дополнительные зоны ограниченного доступа в рамках досмотра судна.
3. Грузовые операции
 - Погрузка и выгрузка груза приостановлены.
 - Проводится инвентаризация опасных грузов или опасных веществ, перевозимых на борту.

Рекомендации по подготовке к выполнению заданий или упражнений: При подготовке к выполнению заданий обучающимся рекомендуется дополнительно изучить материалы лекций и справочный раздел настоящих методических указаний.

Контрольные вопросы:

1. Сколько уровней охраны на море?
2. На какое время устанавливается уровень охраны 2?
3. В каких случаях вводится уровень охраны 3?
4. Какие меры по доступу на судно проводятся при уровне охраны 1?
5. Какие мероприятия проводятся по зонам ограниченного доступа при уровне 1?
6. Какие мероприятия проводятся по грузовым операциям при уровне 1?
7. Какие меры по доступу на судно проводятся при уровне охраны 2?
8. Какие мероприятия проводятся по зонам ограниченного доступа при уровне 2?
9. Какие мероприятия проводятся по грузовым операциям при уровне 2?
10. Какие меры по доступу на судно проводятся при уровне охраны 3?
11. Какие мероприятия проводятся по зонам ограниченного доступа при уровне 3?
12. Какие мероприятия проводятся по грузовым операциям при уровне 3?

3.5. Практическое занятие № 5

Тема: План охраны судна.

Объем: 4 часа.

Учебная цель: приобретение компетенций согласно табл. 3.5.

Таблица 3.5 – Формируемые компетенции

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
Компетенции согласно ФГОС ВПО			
ПКС-12 Знание процедур и умение действовать в качестве члена экипажа судна, имеющего назначенные обязанности по охране судна	—	правильно толковать действия экипажа при различных уровнях охраны, охватывающие: доступ на судно, участки ограниченного доступа и т.д.	—
Компетенции согласно Кодексу ПДНВ			
К-67 (ПК-1*) Поддержание условий, установленных в плане охраны судна	—	—	планов действий в чрезвычайных ситуациях, связанных с охраной, и процедур для реагирования на угрозы, затрагивающие охрану, или нарушения мер охраны, включая положения о поддержании важнейших операций взаимодействия судно/порт,

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
			включая также рабочее знание тех, которые могут относиться к пиратству и вооруженному разбою.
К-68 (ПК-2*) Распознавание рисков и угроз, затрагивающих охрану	—	—	- документации, относящейся к охране; - вопросов обращения с конфиденциальной информацией и сообщениями, относящимися к охране.

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПКС-12, К-67 (ПК-1) и К-68 (ПК-2) в части знания документации, относящейся к охране, и правил обращения с конфиденциальной информацией, отработки навыков по выполнению обязанностей согласно Плану охраны судна по противодействию нападению или при угрозе нападения пиратов на судно при различных уровнях охраны.

Постановка задачи: Изучение глав 5, 8 и 9 Международного кодекса ОСПС в части проведения оценки охраны судна, составления Плана охраны судна и Декларации об охране. Ознакомление с образцом Плана охраны судна. Обучающиеся проходят компьютерное тестирование по оценке охраны судна, плану охраны судна и декларации об охране судна.

Критерии оценивания правильности выполнения: Обучающийся должен набрать не менее 60 % правильных ответов при прохождении тестирования.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Содержание:

- Оценка охраны судна.
- План охраны судна.
- Декларация об охране судна.
- Подведение итогов занятия.

Необходимое оборудование и материалы:

- Презентация «План охраны судна» в формате .pdf.
- Компьютер, видеопроектор.

Краткие теоретические материалы:

Оценка охраны судна (Ship Security Assessment – SSA) – процесс, включающий сбор и анализ информации, характерной для каждого судна, и являющийся неотъемлемой частью создания плана охраны судна.

SSA дает подробную информацию, необходимую при разработке плана охраны судна, чтобы убедиться, что он содержит меры, которые защитят судно

и его экипаж, посетителей, груз и судовое снабжение от риска инцидента по охране судна.

SSA отвечает на шесть ключевых вопросов:

1. Существует ли какой-либо конкретный мотив для нападения на ваше судно?
2. Какие ключевые операции, системы и помещения судна и персонал требуют защиты?
3. Какие существуют меры, процедуры и операции по охране судна?
4. Каким образом кто-то может атаковать ваше судно?
5. Какова вероятность и последствия нападения?
6. Какие недостатки в инфраструктуре, политике и процедурах имеют место для защиты вашего судна?

Должностное лицо Компании, ответственное за охрану, несет ответственность за обеспечение того, чтобы оценка выполнялась, документировалась, проверялась и сохранялась Компанией.

План охраны судна (Ship Security Plan - SSP).

За подготовку плана охраны судна, несет ответственность должностное лицо Компании по охране (Company Security Officer – CSO).

Лицо командного состава, ответственное за охрану судна (Ship Security Officer - SSO), несет ответственность за выполнение плана на борту своего судна.

SSP реализуется для защиты судна от угроз и инцидентов. В нем рассматриваются различные особенности судна и возможные угрозы и уязвимости для его охраны.

SSP утверждается Государством Администрацией флага или признанной организацией в области охраны (Recognised Security Organisation – RSO), назначенной Администрацией.

Информация, которая должна быть включена в SSP:

1. Меры охраны.
2. Аудит, обзор и отчеты.
3. Организация и выполнение обязанностей по обеспечению охраны.
4. Взаимодействие по охране судна с Компанией, портовыми сооружениями, другими судами.
5. Процедуры охраны.

Требования к Плану охраны судна:

- Должен храниться в таком месте, чтобы был защищен от несанкционированного доступа или раскрытия.
- Доступен на рабочем языке судна и переведен на английский, французский или испанский языки, если рабочий язык судна не является английским.
- Хранится на борту судна в течение минимального количества времени, указанного Администрацией флага.

SSP является живым документом и требует своевременного внесения изменений. Обязанность SSO заключается в том, чтобы предлагать изменения в SSP и сообщать CSO о любых недостатках и несоответствиях, выявленных во время

проведения внутренних аудитов, периодических обзоров, проверок охраны и учений. SSO должен регулярно проверять SSP.

Декларация об охране судна (Declaration of Security – DoS).

В Декларации об охране рассматриваются требования охраны, разделяемые между судами или между портом и судном. В ней оговаривается, за что каждая из сторон несет ответственность в случае угрозы охраны или инцидента.

Договаривающиеся правительства определяют, когда требуется DoS, оценивая риск взаимодействия судно/порт или судно/судно по отношению к людям, судна, имуществу или окружающей среде.

Существует несколько вариантов, когда это необходимо делать:

- Существует соглашение по Декларации об охране между Договаривающимися правительствами, охватывающими некоторые международные рейсы или специальные суда в этих рейсах.
- Был инцидент с охраной, связанный с судном или портом, с которыми будет взаимодействовать ваше судно.
- Ваше судно находится в порту, который не должен иметь и реализовывать утвержденный план охраны порта.
- Ваше судно проводит операции с другим судном, не требующим выполнения утвержденного плана охраны.

DoS входит в план охраны судна в качестве приложения и заполняется от имени судна офицером охраны судна или капитаном вашего судна.

DoS предусматривает:

- Связь между судном и портом.
- Ответственность за проверку идентификации и проверки багажа и других предметов.
- Ответственность за охрану водной поверхности вокруг судна.
- Проверка повышенных уровней угроз и осуществление дополнительных защитных мер.
- Протокол для ответа на угрозы охраны или инциденты.

Рекомендации по подготовке к выполнению заданий или упражнений: При подготовке к выполнению заданий обучающимся рекомендуется дополнительно изучить материалы лекций и справочный раздел настоящих методических указаний.

Контрольные вопросы:

1. Кто ответственный за проведение оценки охраны судна?
2. Какие ключевые вопросы оценки охраны судна?
3. Кто ответственный за подготовку Плана охраны судна?
4. Кто утверждает План охраны судна?
5. Какая информация должна быть включена в План охраны судна?
6. Для чего нужна Декларация об охране?
7. Кто заполняет Декларацию об охране?
8. Что предусматривает Декларация об охране?

3.6. Практическое занятие № 6

Тема: Процедуры проведения учений и занятий, относящихся к охране судна.

Объем: 4 часа.

Учебная цель: приобретение компетенций согласно табл. 3.6.

Таблица 3.6 – Формируемые компетенции

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
Компетенции согласно ФГОС ВПО			
ПКС-12 Знание процедур и умение действовать в качестве члена экипажа судна, имеющего назначенные обязанности по охране судна	-навыки по выполнению обязанностей согласно Плану охраны судна по противодействию нападению или при угрозе нападения пиратов на судно при уровне охраны №1, 2, 3	- правильно оценивать ситуацию возможного нападения пиратов при прохождении по маршруту перехода районов риска	– организация на судне по предотвращению вооружённого захвата, а также методы и способы по противодействию пиратам и террористам
Компетенции согласно Кодексу ПДНВ			
К-67 (ПК-1*) Поддержание условий, установленных в плане охраны судна	—	—	процедур и требований, касающихся проведения учений и занятий согласно соответствующим конвенциям, кодексам и циркулярам ИМО, включая рабочее знание тех, которые могут относиться к борьбе с пиратством и вооружённым разбоем.
К-68 (ПК-2*) Распознавание рисков и угроз, затрагивающих охрану	—	—	методов управления массами людей и их контроля, при необходимости.

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПКС-12, К-37 (ПК-1) и К-68 (ПК-2) в части владения навыками по выполнению обязанностей согласно Плану охраны судна, умения правильно оценивать ситуацию возможного нарушения охраны судна, знания процедур проведения учений и занятий, относящихся к охране судна.

Постановка задачи: Изучение современных способов проведения учений и занятий, относящихся к охране судна. Отработка действий, которые следует выполнять в случае захвата судна. Отработка действий в случае обнаружения

неопознанного предмета. Обучающиеся проходят компьютерное тестирование по процедурам проведения учений и занятий, относящихся к охране судна.

Критерии оценивания правильности выполнения: Обучающийся должен набрать не менее 60 % правильных ответов при прохождении тестирования.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Содержание:

- Брифинг: постановка целей и задач для отработки процедур;
- Моделирование действий в случае захвата судна пиратами.
- Моделирование действий в случае неопознанного предмета (взрывчатки) на судне.
- Подведение итогов занятия.

Необходимое оборудование и материалы:

- Презентация «Процедуры проведения учений и занятий, относящихся к охране судна» в формате .pdf.
- Видеопроектор.

Краткие теоретические материалы:

В соответствии с Кодексом ОСПС, тренировки и учения по охране судна должны проводиться не реже одного раза в три месяца, а также в случае, когда произошла замена более 25% экипажа судна. Эти учения должны проверять выполнение отдельных элементов плана охраны и обеспечивать, чтобы экипаж судна приобретал практические навыки на всех уровнях охраны.

Тренировки и учения с участием офицеров охраны судна, офицеров охраны портовых сооружений, соответствующих органов Договаривающихся правительств, должны проводиться не реже одного раза в каждый календарный год с промежутком не более 18 месяцев. Эти учения должны проверять взаимодействие и связь, координацию действий, доступность ресурсов и реагирование на угрозы охране.

Подготовка по охране судна может проходить в трех разных местах.

1. Подготовка на берегу включает в себя:

- Подготовка в береговом учебно-тренажерном центре (далее – БУТЦ) согласно требованиям Международной конвенции ПДНВ-78 с поправками с получением свидетельства.
- Переподготовка в БУТЦ (каждые 5 лет).
- Необязательные курсы обучения на усмотрение Компании.
- Организация семинаров Компанией.

2. Подготовка на борту судна включает в себя:

- Ознакомление со своими обязанностями согласно Плану охраны судна;
- Инструктажи;
- Практические учения (учения по должны проводиться, насколько это практически возможно, приближенно к чрезвычайной ситуации);

- Закрепляющий тренинг (разбор учения) - выводы, извлеченные из предыдущего опыта, помогают улучшить время реакции и пересмотреть запланированные мероприятия;
- Присутствие представителя Компании на борту судна при проведении учений по охране судна.

3. Самообучение, например, чтение учебного пособия, просмотр видеофильмов, обучение на компьютерных курсах и т.п.

Примечание: Помните, что подготовка по охране судна является обязанностью моряка и не нужно полагаться на указания судовладельца или крюинговой компании.

Офицер охраны судна проходит обучение в признанном Администрацией учебном заведении по одобренной программе «Подготовка лица командного состава, ответственного за охрану судна».

Члены экипажа, имеющие назначенные обязанности по охране судна, должны пройти обучение в признанном Администрацией учебном заведении по одобренной программе «Подготовка по охране (для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране)».

Одной из важных задач учения является отработка действий экипажа в чрезвычайных обстоятельствах. Члены экипажа должны уметь соблюдать спокойствие, успокаивать других и выполнять обязанности методично. Рекомендуется проводить ротацию членов экипажа во время учения для отработки взаимозаменяемости.

Реагирование в случае нападения на судно.

Действие, которое следует выполнить, когда судно захвачено.

Ведите себя следующим образом, когда на судно забрались пираты или террористы:

a) Сохраняйте спокойствие и советуйте всем офицерам и членам экипажа сохранять спокойствие. Не пытайтесь противостоять вооруженным террористам, если только в качестве крайней меры в условиях явной угрозы жизни.

b) Обеспечить безопасность судна.

c) Активировать судовую систему предупреждения (SSAS).

d) В случае, если судно не оснащено SSAS и если возможно, передайте сообщение о бедствии. Процедуры передачи сигналов тревоги на берег или в компанию должны быть подготовлены заранее.

e) Предложить разумное сотрудничество. Террористы очень нервничают и агрессивно во время инцидента. Спокойное поведение капитана и офицеров может смягчить напряжение террористов.

f) Существует опасность того, что террорист будет взволнован. Среди террористов существует тот, кто имеет вспыльчивый характер и ищет оправдание убийства. Это оправдание намеренно создается непониманием. Злоупотребление особой привилегией или агрессией не должно быть ответной реакцией.

g) Нападающие вряд ли поймут, как работает конкретное судно, его возможности и ограничения и могут быть подозрительными в отношении пути

следования судна. Им необходимо внушить доверие к членам экипажа, отвечая на их вопросы без обмана.

h) Попробуйте установить, какая группа террористов участвует как можно раньше.

i) Попробуйте увеличить количество точек доступа к судну. Без риска.

j) Не предлагая никаких вариантов, стремиться выполнять требования нападающих и сроки, которые были установлены для их удовлетворения.

k) Предположим, что инцидент будет продлен. Чем дольше затягивается инцидент, тем вероятнее, что они закончатся без ущерба для заложников.

l) Признать факт, что во время инцидента заложники будут изолированы от намерений, предпринимаемых компанией и / или правительственными органами от их имени. Иначе это может привести к антагонизму против властей и сочувствию террористам. Будут предприняты все усилия для прекращения инцидента с максимальным акцентом на сохранении жизни и личной безопасности всех невинных сторон.

m) Понять, что установление разумного взаимопонимания между заложниками и нападающими, вероятно, уменьшит вероятность того, что террористы будут действовать жестоко против своих заложников.

n) Имейте в виду, что на определенном этапе инцидента может произойти конфронтация между террористами и внешними органами. Перед этим противостоянием может возникнуть или может быть создана возможность для передачи информации о нападающих, таких как их количество, описания, пол, их вооружения, способы их общения друг с другом, причины нападения, национальность, язык(и), на котором говорят и понимают, уровень их бдительности.

o) Где бы и когда возможно, следует поощрять нападающим сдаваться без сопротивления и уговорить их от плохого обращения с пассажирами или с экипажем.

В случае или в ожидании военных действий с целью освобождения судна:

a) Не реагируйте на странно одетых новичков.

b) Не привлекайте внимание к какой-либо необычной деятельности.

c) Если слышали стрельбу или громкую команду «GET DOWN», немедленно лечь лицом вниз, накрыть руками голову, закрыть глаза и слегка открыть рот. Не двигайтесь, пока не будет дано «ALL CLEAR».

d) Если раздастся громкая команда «STAND STILL», немедленно замрите.

e) Если известно местоположение бомб или оружия террористов, как можно скорее сообщите об этом военной штурмовой группе.

f) Не скрывайте и не прячьте террористов.

g) Не фотографируйте военные штурмовые силы.

После инцидента капитан и его команда должны избегать раскрытия методов, применяемых для решения инцидента в средствах массовой информации.

Неопознанный объект / взрывчатка на судне - первоначальные действия.

Активируйте SSAS и сообщите компании и агенту ближайшего порта описание объекта как можно точнее:

- внешний вид, размер, цвет, фурнитура, состав
- местоположение находки на судне
- Не кладите его в воду или не лейте на него воду, так как это может привести к короткому замыканию цепи управления и его детонации
- Не запускайте вблизи устройства
- Не используйте УКВ радиостанции в непосредственной близости от устройства в пределах 3 м.
- Не берите в руки, не прикасайтесь, не встряхивайте, не открывайте и не перемещайте подозрительные взрывчатые вещества или подозрительные устройства.
- Не разрезайте, не тяните и не прикасайтесь к проводам, переключателям, предохранителям или креплениям.
- Не наступайте на предохранители.
- Не работайте с металлическими инструментами рядом с подозрительным устройством
- Не перемещайте переключатели, не открывайте защелки или крепежные детали.
- Не курите рядом.
- Не приближайтесь к устройству, чтобы осмотреть его.
- Не передвигайте устройство от людей - отведите людей от устройства.
- Не подходите близко к устройству

Последующее действие

- Поместите мешки с песком или матрацы вокруг подозреваемого устройства.
- очистите окрестности, включая выше и ниже устройства. (6 уровней)
- Определить запретную зону и дать указание экипажу держаться подальше.
- Держите двери и отверстия открытыми, чтобы свести к минимуму первичный ущерб.
- Соблюдать инструкции, данные компанией и береговыми властями.

Рекомендации по подготовке к выполнению заданий или упражнений: При подготовке к выполнению заданий обучающимся рекомендуется дополнительно изучить материалы лекций и справочный раздел настоящих методических указаний.

Контрольные вопросы:

1. Как часто проводятся тренировки и учения по охране судна?
2. замена более 25 % экипажа судна.
3. Тренировки и учения с участием офицеров охраны судна, офицеров охраны портовых сооружений
4. Как часто проводится переподготовка в береговом учебно-тренажерном центре?
5. Что включает в себя подготовка по охране на борту судна?

6. Какие действия следует выполнять, когда обнаружена попытка нападения на судно?
7. Какие действия следует выполнять, когда судно захвачено?
8. Какие действия следует выполнять, когда ожидается или произошли военные действия по освобождению судна?
9. Каковы первоначальные действия при обнаружении неопознанного объекта?

3.7. Практическое занятие № 7

Тема: Охранное оборудование

Объем: 2 часа.

Учебная цель: приобретение компетенций согласно табл. 3.7.

Таблица 3.7 – Формируемые компетенции

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
Компетенции согласно ФГОС ВПО			
ПКС-12 Знание процедур и умение действовать в качестве члена экипажа судна, имеющего назначенные обязанности по охране судна	—	пользоваться техническими средствами подачи тревожного сигнала в случае нападения на судно или угрозы захвата судна	—
Компетенции согласно Кодексу ПДНВ			
К-70 (ПК-4*) Надлежащее использование оборудования и систем охраны, если они имеются	—	—	- общее знание различных типов оборудования и систем охраны, включая те, которые могут использоваться в случае нападений пиратов и вооруженных грабителей, и ограничений такого оборудования и систем; - знание необходимости испытаний, калибровки и технического обслуживания систем и оборудования охраны, особенно во время рейса.

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПКС-12 и К-70 (ПК-4) в части умения пользоваться охранным оборудованием, знания различных типов оборудования и систем охраны и необходимости их испытаний, калибровки и технического обслуживания.

Постановка задачи: Изучение современных видов охранного оборудования. Изучение принципа работы судовой системы охранного оповещения на

тренажерном комплексе NT-Pro 5000 Ver.5.35. По результатам усвоения темы обучающиеся проходят компьютерное тестирование по охранному оборудованию. Просмотр видеофильма «Система Дальней Идентификации и Слежения за Судами (LRIT)». Обсуждение отличий в работе SSAS, LRIT и AIS.

Критерии оценивания правильности выполнения: Обучающийся должен набрать не менее 60% правильных ответов при прохождении тестирования.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Содержание:

- Средства обнаружения взрывчатки.
- Металлодетекторы. Рентгеновское оборудование.
- Контроль доступа. Системы видеонаблюдения. Охранная сигнализация.
- Судовая система охранной сигнализации (SSAS). Отработка действий по активации SSAS.
- Автоматическая идентификационная система (AIS).
- Система дальней идентификации (LRIT).
- Подведение итогов занятия.

Необходимое оборудование и материалы:

- Ручной металлодетектор.
- Система видеонаблюдения.
- Имитатор судовой системы охранной сигнализации (SSAS) в составе тренажерного комплекса NT-Pro 5000 Ver.5.35.
- Видеофильм «Система Дальней Идентификации и Слежения за Судами (LRIT)», продолжительность 4 мин 40 с.
- Компьютер, видеопроектор.

Краткие теоретические материалы.

Средства обнаружения взрывчатки:

А) Детекторы испарений (Vapour detectors) - один из способов обнаружения взрывчатых веществ. Эти детекторы не очень надежны и заменяются оборудованием обнаружения твердых частиц.

Б) Детекторы обнаружения твердых частиц - Particulate detectors более эффективны, поскольку они собирают мельчайшие частицы механическим способом. После того, как частицы собраны, детектор можно подключить к компьютеру, чтобы можно было сделать запись всех проведенных тестов.

Металлодетекторы.

Металлодетектор представляет собой простую, но эффективную часть оборудования, используемого для обнаружения металла. Его можно настроить для обнаружения различных размеров металлических предметов.

Рентгеновское оборудование.

Современное рентгеновское оборудование позволяет проводить углубленные проверки, не подвергая людей риску. Багажные рентгеновские системы давно существуют и являются очень мощным инструментом, который при пра-

вильном использовании может отображать большое количество багажа за довольно короткий промежуток времени. Сканеры грузов, такие как мобильные устройства и системы поддонов, наиболее важны для грузовых судов.

Мобильные устройства доступны во многих формах и размерах и особенно полезны в портах, где их можно перемещать с причала на причал.

Системы поддонов способны обрабатывать стандартные грузы и часто используются для сканирования судовых запасов или других аналогичных объектов.

Контроль доступа.

Системы электронного контроля доступа являются хорошим способом контроля доступа к различным районам вашего судна и в то же время уменьшают потребность в физическом присутствии членов экипажа в точках доступа.

Системы видеонаблюдения.

Системы видеонаблюдения (Closed Circuit Television – CCTV) - еще один мощный инструмент, но, как и устройства для защиты от вторжений, его также необходимо отслеживать на постоянной основе.

Устройства защиты от вторжения (охранная сигнализация).

Основу охранной сигнализации составляют датчики объема и движения. Датчики отражают электромагнитные, инфракрасные или ультразвуковые волны от объекта. При появлении постороннего объекта в поле, образованном датчиком, приемная часть фиксирует изменение волн и сигнализирует о наличии постороннего объекта. Для охраны дверей устанавливаются магнитные контакты (герконы). При открытии дверей контактная группа размыкается и срабатывает сигнализация.

Судовая система охранного оповещения (Ship Security Alert System – SSAS).

Конвенция СОЛАС-74 требует, чтобы все торговые суда были оснащены системой охранной сигнализации судна (SSAS). Целью SSAS является снижение риска нападения пиратов или террористов.

SSAS спроектированы как «тихий» сигнал тревоги, который при активации не выдает предупреждение другим торговым кораблям, находящимся поблизости. Предупреждение в большинстве случаев сначала принимается владельцем судна. Затем передается в Администрацию флага судна и, наконец, национальным властям прибрежных государств в непосредственной близости от судна.

Одна кнопка срабатывания системы SSAS всегда находится на мостике, другая – в месте, установленном Компанией, расположение которой знают только капитан и офицер охраны судна.

Система дальней идентификации и слежения за судами (Long Range Identification and Tracking of Ships - LRIT).

Конвенция СОЛАС-74 требует, чтобы все торговые суда были системой LRIT. Система LRIT работает автономно и автоматически, т.е. исключено участие членов экипажа в её работе.

Основной задачей системы является глобальная идентификация судов, контроль за их местоположением в Мировом океане со стороны Договаривающихся Правительств.

Отличия LRIT от Автоматической идентификационной системы (AIS):

- AIS работает в диапазоне УКВ радиоволн и является системой ближней связи (20 – 30 морских миль) и является широковещательной системой, т.е. доступна всем пользователям, находящимся вблизи судна.
- LRIT – система дальнего радиуса действия и обеспечивает адресную передачу данных, т.е. пользователям, которые наделены правом получения такой информации. Другие пользователи не могут получить информацию, т.к. она зашифрована.

Контрольные вопросы:

1. Путем установки какого оборудования может быть уменьшена потребность в физической охране зон ограниченного доступа?
2. Наиболее эффективным средством обнаружения взрывчатки является?
3. Как нужно использовать ручной металлодетектор?
4. Какое оборудование используется для проверки судовых запасов?
5. Каков принцип действия охранной сигнализации (устройства защиты от вторжения)?
6. Где располагаются кнопки срабатывания системы SSAS?
7. Каким образом работает система LRIT?
8. В чем отличие системы LRIT от AIS?

3.8 Практическое занятие № 8

Тема: Процедуры проведения проверок охраны и освидетельствования судна.

Объем: 2 часа.

Учебная цель: приобретение компетенций согласно табл. 3.8.

Таблица 3.8 – Формируемые компетенции

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
Компетенции согласно ФГОС ВПО			
ПКС-12 Знание процедур и умение действовать в качестве члена экипажа судна, имеющего назначенные обязанности по охране судна	—	—	– организация процесса изучения дисциплины и ее значимость для будущего высококвалифицированного судоводителя
Компетенции согласно Кодексу ПДНВ			
К-67 (ПК-1*) Поддержание условий, установленных в плане охраны судна	—	—	- знание процедур, касающихся проведения проверок и инспекций, а также контроля и наблю-

Формируемая компетенция	Владения	Умения	Знания
			дения за действиями в области охраны, указанными в плане охраны судна

*) Компетенции согласно примерной программе подготовки по охране для лиц, имеющих назначенные обязанности по охране.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПКС-12 и К-67 (ПК-1) в части знания процедуры проведения проверок охраны и освидетельствования судна.

Постановка задач: Изучение главы 19 Международного кодекса ОСПС в части проверки судов и оформления свидетельств судам. Ознакомление с образцами Международного свидетельства об охране и Временного международного свидетельства. Обучающиеся проходят компьютерное тестирование по оценке охраны судна, плану охраны судна и декларации об охране судна.

Критерии оценивания правильности выполнения: Обучающийся должен набрать не менее 60 % правильных ответов при прохождении тестирования.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Содержание:

- Виды проверок судна.
- Выдача и подтверждение Международного свидетельства об охране (International Ship Security Certificate - ISSC), срок действия.
- Выдача Временного международного свидетельства (Interim International Ship Security Certificate – IISSC), срок действия.
- Подведение итогов занятия.

Необходимое оборудование и материалы:

- Презентация «Процедуры проведения проверок охраны и освидетельствования судна» в формате .pdf.
- Компьютер, видеопроектор.

Краткие теоретические материалы:

Каждое судно подлежит указанным ниже проверкам со стороны должностных лиц Администрации или по поручению Администрации признанной в области охраны организацией:

- 1) Первоначальная проверка до ввода судна в эксплуатацию с выдачей Международного свидетельства об охране (International Ship Security Certificate – ISSC). Она включает полную проверку системы охраны судна и любого связанного с ней оборудования охраны, охваченных одобренным планом охраны судна. Эта проверка должна удостоверить, что система охраны и любое связанное с ней оборудование охраны судна полностью отвечают применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС и части А Кодекса ОСПС, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для эксплуатации.

- 2) Проверка на возобновление ISSC с периодичностью, установленной Администрацией, но не превышающей пяти лет. Эта проверка должна удостоверить, что система охраны и любое связанное с ней оборудование охраны судна полностью отвечают применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС и части А Кодекса ОСПС, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для эксплуатации.
- 3) По меньшей мере, проводится одна промежуточная проверка. Она должна проводиться между второй и третьей ежегодными датами ISSC. Промежуточная проверка должна включать инспекцию системы охраны и любого связанного с ней оборудования охраны судна, чтобы удостовериться в том, что они остаются в удовлетворительном состоянии, пригодном для эксплуатации. Проведение такой промежуточной проверки должно быть подтверждено в ISSC.
- 4) Дополнительные проверки судов проводятся должностными лицами Администрации или по поручению Администрации признанной в области охраны организацией.

После завершения любой проверки без разрешения Администрации не должно вноситься каких-либо изменений в систему охраны и в любое связанное с ней оборудование.

Выдача или подтверждение ISSC

Международное свидетельство об охране судна (ISSC) выдается после первоначальной проверки или проверки для возобновления. ISSC выдается или подтверждается либо Администрацией, либо признанной в области охраны организацией, действующей от имени Администрации.

ISSC составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении к Кодексу ОСПС. Если используемый в ISSC язык не является английским, французским или испанским, то его текст должен иметь перевод на один из этих языков.

Срок действия и действительность ISSC

ISSC выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет. Если ISSC выдается на срок менее пяти лет, Администрация может продлить действительность ISSC путем переноса даты истечения срока его действия до максимального срока.

Если проверка для возобновления ISSC была закончена, а новое ISSC не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего ISSC, Администрация или признанная в области охраны организация, действующая от имени Администрации, могут подтвердить существующее ISSC на срок до пяти месяцев.

ISSC теряет силу в любом из следующих случаев:

- если соответствующие проверки не завершены в указанные сроки;
- если компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, не эксплуатируемого ранее этой компанией;

- если судно передано под флаг другого государства.

Оформление Временного свидетельства.

Администрация может разрешить выдачу Временного международного свидетельства (Interim International Ship Security Certificate – ISSC) об охране судна по форме, представленной в Дополнении к части А Кодекса ОСПС. В следующих случаях:

- судно не имеет ISSC перед его вводом в эксплуатацию, или при повторном вводе в эксплуатацию;
- передача судна из-под флага одного Договаривающегося правительства под флаг другого Договаривающегося правительства;
- передача судна под флаг Договаривающегося правительства из-под флага государства, не являющегося Договаривающейся стороной;
- когда компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое ранее не эксплуатировалось этой компанией.

Временное свидетельство должно выдаваться, только когда Администрация или признанная в области охраны организация, от имени Администрации, проверила и убедилась, что:

- выполнена оценка охраны судна, требуемая данной частью Кодекса;
- экземпляр плана охраны судна, удовлетворяющего требованиям главы XI- 2 Конвенции и части А данного Кодекса, находится на борту, был представлен для рассмотрения и одобрения и задействован на судне;
- имеется судовая система оповещения (SSAS);
- должностное лицо компании, ответственное за охрану, представило План охраны судна
- на одобрение и определило необходимые мероприятия, включая учения, тренировки,
- промежуточные проверки, дающие основания должностному лицу компании, ответственному за охрану, быть уверенным в том, что в течение 6 месяцев судно успешно пройдет проверку для получения ISSC.
- капитан, лицо командного состава, ответственное за охрану судна, и другой персонал судна, имеющий специфичные обязанности по охране, знают свои обязанности и ответственность, соответствующие положения плана охраны судна, обеспечены такой информацией на рабочем или понятном для персонала судна языке;
- лицо командного состава, ответственное за охрану судна, удовлетворяет требованиям части А Кодекса ОСПС.

Временное свидетельство выдается на шесть месяцев или до даты выдачи ISSC, смотря по тому, какая из дат наступит раньше. Временное свидетельство не может продлеваться.

Помимо проверок судов, проводимых Администрацией, Компания проводит внутренние аудиторские проверки.

Лица, проводящие внутреннюю аудиторскую проверку деятельности по обеспечению охраны, указанной в плане охраны судна, или оценивающие выполнение плана, должны быть независимыми от проверяемой деятельности.

План охраны судна не является объектом проверки другими должностными лицами, например офицером контроля Государства порта.

Рекомендации по подготовке к выполнению заданий или упражнений: При подготовке к выполнению заданий обучаемым рекомендуется дополнительно изучить материалы лекций и справочный раздел настоящих методических указаний.

Контрольные вопросы:

1. Каким видам проверок подлежит каждое судно?
2. Что включает в себя первоначальная проверка?
3. С какой периодичностью проводится проверка на возобновление ISSC?
4. Когда проводится промежуточная проверка судна?
5. Когда выдается Международное свидетельство об охране судна (ISSC)?
6. На каком языке должно исполняться Международное свидетельство об охране судна (ISSC)?
7. Какой срок действия и действительность ISSC?
8. На какой срок может быть продлено ISSC Администрацией, если новое ISSC не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего ISSC?
9. В каких случаях ISSC теряет силу?
10. В каких случаях оформляется Временное международное свидетельство (Interim International Ship Security Certificate – IISSC)?
11. Какой срок действия и действительность ISSC?
12. На какой срок может быть продлено Временное международное свидетельство Администрацией?
13. Кто проводит внутреннюю аудиторскую проверку судна?

ЛИТЕРАТУРА

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74). (Консолидированный текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками). - Edition 2014.
2. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДНВ-78) с поправками. - Лондон, ИМО, 2011. - 425 с.
3. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) - СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2003. - 142 с.
4. Международная конвенция о борьбе с захватом заложников 1979 г.
5. Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом 1998 г.
6. Международная конвенция о борьбе с финансированием терроризма 1999 г.
7. Международная конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1992 г.
8. Резолюция Совета безопасности ООН № 1373 от 28.09.2001 г.
9. Указ Президента РФ от 31.12.2015 г. № 683 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации».
10. Постановление Правительства РФ от 03.11.2007 г. №746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств».
11. Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 21.12.2016).
12. Приказ Минтранса РФ от 11.03.2008 г. № 42 «Об утверждении Порядка определения уполномоченных организаций в области охраны судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, и портовых средств».

13. Дополнительная

1. Кодекс практики расследования актов пиратства и вооруженных ограблений судов - Резолюция ИМО А.1025(26). - СПб. : ЗАО «ЦНИИМФ», 2010. – 35 с.
2. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (FAL-65) с поправками. - СПб.: ЦНИИМФ, 2-е издание, исправленное и дополненное, 2002. - 212 с.
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 30.03.2015). – 114 с.
4. Резолюция ИМО А.867(20) - Борьба с опасной практикой перемещения или перевозки мигрантов морем.
5. Пахолков И.И. Охрана судна: учеб. пособие. – Новосибирск: НГАВТ, 2010. - 264 с.

6. Вахтанин Н.А. Офицер по охране судна: учеб. пособие. - Севастополь, 2011. – 169 с.

7. International Labour Organization. Seafarers Identity Documents Convention (Revised), 2003. (№ 185)

8. IMO Model Course 3.26 «Security Training for Seafarers with Designated Duties» (2012 Edition) London: IMO.

Электронные ресурсы

1. Официальный сайт Международной Морской Организации, www.imo.org

2. Официальный сайт Центра по обеспечению безопасности торгового судоходства Соединенного Королевства, www.ukmta.org

3. Официальный сайт Центра морской безопасности - Африканского Рога www.mschoa.org.

4. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации www.docs.cntd.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. План практических занятий	4
2. Описание используемого оборудования	8
3. Практические занятия	8
3.1. Практическое занятие № 1. Общие положения и введение в курс	8
3.2. Практическое занятие № 2. Терминология и определения в области охраны на море, включая элементы, связанные с пиратством и вооруженным ограблением	12
3.3. Практическое занятие № 3. Оpozнание рисков и угроз охране, процедуры сообщений, связанных с охраной	17
3.4. Практическое занятие № 4. Уровни охраны на море и их воздействие на меры и процедуры по охране на судах и портовых средствах	24
3.5. Практическое занятие № 5. План охраны судна	29
3.6. Практическое занятие № 6. Процедуры проведения учений и занятий, относящихся к охране судна	33
3.7. Практическое занятие № 7. Охранное оборудование	38
3.8. Практическое занятие № 8. Процедуры проведения проверок охраны и освидетельствования судна	41
4. Литература	46

ОХРАННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ НА СУДНЕ

Методические указания
по организации практических занятий

Составитель: **Коптелов** Виктор Асеевич

В авторской редакции

Изд. № 149/18. Объем 3 п.л.
РИИЦМ ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»