Практическое руководство МОТ и ММО

БЕЗОПАСНОСТЬ В ПОРТУ

Международное Бюро Труда (МБТ), Женева
Международная Морская Организация (ММО), Лондон

© Международная организация труда, 2006
Первое издание, 2006

Публикации Международного бюро труда охраняются авторским правом в соответствии с Протоколом 2 Всемирной конвенции об авторском праве. Тем не менее краткие выдержки из них могут воспроизводиться без получения разрешения при условии указания источника. Для получения прав на воспроизведение или перевод следует обращаться по адресу:ILO Publications (Rights and Permissions) , International Labour Office, CH-1211, Geneva 22, Switzerland.

Безопасность в порту. Практическое руководство МОТ и ИМО
Женева, Международное бюро труда, 2006.

ISBN 92-2-415286-4. & 978-92-2-415286-3. (web pdf)

Также имеется на английском языке: *Security in ports: ILO and IMO code of practice* (ISBN 92-2-115286-3, Geneva, 2004); французском языке*: Sureté dans les ports. Recueil de directives pratiques du BIT et d'OMI* (ISBN 92-2-215286-7, Geneva, 2004); и испанском языке*: Protección en los puertos. Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT y de la OIM* (ISBN 92-2-315286-0, Geneva, 2004)

Названия, соответствующие практике, принятой в Организации Объединенных Наций, и изложение материала в настоящей публикации не являются выражением какого-либо мнения Международного бюро труда ни о правовом статусе какой-либо страны, региона или территории, или их властей, ни о делимитации их границ.

Ответственность за выраженные в подписанных статьях, исследованиях и прочих произведениях мнения лежит исключительно на их авторах, и факт публикации не означает, что Международное бюро труда поддерживает излагаемые в них мнения.

Упоминание названия фирм, коммерческих изделий и процессов не означает их одобрения Международным бюро труда, как и отсутствие упоминания конкретной фирмы, коммерческого изделия или процесса не свидетельствует об их неодобрении.

Издания Международного бюро труда имеются в продаже в крупных книжных магазинах или местных бюро МБТ во многих странах, их можно также получить непосредственно в Междунарордном бюро труда по адресу: ILO Publications, International Labour Office, CH-1211, Geneva 22, Switzerland. Там же можно получить бесплатный каталог публикаций МБТ или список последних изданий.

Отпечатано в России

ВЫРАЖЕНИЕ БЛАГОДАРНОСТИ

Перевод на русский язык английской оригинальной версии публикации МОТ и ММО «Руководство по безопасности в портах (2004г.) был осуществлен при финансовой поддержке Правительства Фландрии в рамках проекта «Улучшение безопасности и условий труда в морской промышленности в Российской Федерации» Международным учебным центром МОТ в Турине в сотрудничестве с Департаментом отраслевой деятельности МОТ и APEC (Портовый учебный центр Фландрии).

Предисловие

Конференция правительств, ратифицировавших Международную Конвенцию по безопасности жизни на море СОЛАС 1974 года (Конференция СОЛАС, Лондон, 9-13 декабря 2002 г.), приняла ряд поправок к тексту Конвенции СОЛАС 1974 г. Поправки к Конвенции СОЛАС включают новую Главу XI-2 о специальных мерах по усилению морской безопасности. Эту главу дополняет Международный кодекс по охране судов и портовых средств ОСПС, который содержит, среди прочего, требования, касающиеся безопасности судна и взаимодействия судна и портовых служб. Общие вопросы безопасности в портах были оставлены на совместное рассмотрение Международной Организации Труда (МОТ) и Международной Морской Организацией (ИМО). Принятие Конференцией СОЛАС в 2002 г. Резолюции 8, под названием «Усиление безопасности в сотрудничестве с Международной Организацией Труда (удостоверения личности моряков и разработка всеобъемлющих требований в области охраны портов)», потребовало детального рассмотрения данных вопросов. Данное практическое руководство является результатом сотрудничества МОТ и ИМО.

На 91 сессии Международной Конференции Труда в июне 2003 г. была принята Конвенция 185 об удостоверениях личности моряков (пересмотренная). Конвенция предусматривает выпуск удостоверений личности моряков единого образца, что позволит обеспечить достоверность установления личности каждого моряка.

Административный Совет МОТ на 286 сессии в марте 2003 г. и Комитет по Морской Безопасности ИМО на 77 сессии в мае-июне 2003 г. создали рабочую группу, в которую вошли все заинтересованные стороны, для подготовки практического руководства по безопасности в порту. Эта работа была совместно завершена рабочей группой МОТ/ИМО в июле 2003 г.

Административный Совет МОТ также постановил, что результат работы этой группы должен быть представлен и принят на встрече экспертов в 2003 г. В рабочую группу вошли представители работодателей, работников и правительств, а также их организации и объединения, заинтересованные в данном вопросе. В октябре 2003 г. проект текста руководства был распространен среди стран, входящих в МОТ и ИМО, чтобы они могли сделать свои комментарии до встречи экспертов. Эти комментарии были собраны и переданы на рассмотрение экспертов в декабре 2003 г. Текст руководства был окончательно сформулирован и принят на трехсторонней встрече экспертов в Женеве, 8-17 декабря 2003 г. Во встрече приняли участие эксперты, отобранные после консультаций с правительствами Австралии, Бразилии, Канады, Китая, Египта, Германии, Нигерии, Панамы, Филиппин, Испании, Великобритании, Соединенных Штатов. Также во встрече участвовали эксперты от группы работодателей и группы работников Административного Совета МОТ. Кроме того, на встрече присутствовали наблюдатели от правительств других стран и наблюдатели от нескольких межправительственных и общественных организаций.

Административный Совет МОТ на 289 сессии (в марте 2004 г.) и Комитет по морской безопасности ИМО (в мае 2004 г.) одобрили публикацию настоящего руководства.

Это практическое руководство не налагает юридических обязательств и не заменяет собой существующие национальные законы и нормы. Данное руководство не затрагивает основополагающие принципы и права трудящихся, обеспечиваемые другими инструментами МОТ, а также не ограничивает доступ организаций и объединений работников на суда, терминалы и порты.

Практические рекомендации, содержащиеся в этом руководстве, были разработаны в качестве вспомогательного средства для всех, кто отвечает за вопросы безопасности в порту. Данное руководство поможет определить роль и сферу ответственности правительства, работодателей и работников. Руководство предлагает инициативный подход к проблеме безопасности в порту и везде, где это возможно, следует принципам, определенным Главой XI-2 СОЛАС и кодексом ОСПС.

МОТ хотела бы выразить признательность Питеру Грину за проделанную им большую работу по разработке структуры настоящего руководства, на основе которого оно было разработано и подготовлено в печать.

Список участников

Эксперты назначенные правительствами:

Г-н Джон Килнер (John Kilner), заместитель секретаря, Департамент транспорта и региональных служб, Канберра (Австралия).

Г-н Джон Платтс (John Platts), специальный консультант по вопросам морской безопасности и транспорта, Директорат по безопасности, чрезвычайным ситуациям и готовности к ним, Оттава (Канада).

Консультант::

Г-жа Линн Янг (Lynn Young), директор, Департамент человеческих ресурсов Канады (HRDC), Оттава.

Г-н Дальтро д.Арисбо (Daltro D'Arisbo), аудитор Бюро труда, Порто Алегре (Бразилия).

Консультанты::

Капитан Дарлей Пинхеиро (Darlei Pinheiro), сотрудник представительства, Постоянное представительство Бразилии в ИМО, Лондон.

Г-н Е Хонгьюн (Ye Hongjun), руководитель подразделения, Департамент управления работников транспорта, Министерство связи, Бейджин (Китай).

Консультанты:

Г-н Ксу Йи (Xu Yi), директор, Департамент человеческих ресурсов, Министерство связи, Бейджин.

Г-жа Зао Ксиаолианг (Zhao Xiaoliang), сотрудник Департамента международного сотрудничества, Министерство связи, Бейджин.

Г-н Тарек Хассан Ибрагим Шареф Элдин (Tarek Hassan Ibrahim Sharef Eldin), директор, Промышленный институт здравоохранения и безопасности, Каир (Египет).

Консультанты:

Г-н Хазем Абдель Хазем Халим (Hazem Abdel Hazem Halim), руководитель Морской администрации, Александрия.

Г-жа Надя Эль-Газзар (Nadia El-Gazzar), советник по труду, Постоянное представительство Египта, Женева.

Г-н Аким Сикер (Achim Sieker), младший руководитель группы, Федеральное министерство экономики и труда, Бонн (Германия).

Консультанты:

Г-жа Уте Бедекер (Ute Bödecker), ответственный чиновник по вопросам законности и безопасности, Министерство внутренних дел, Гамбург.

Г-н Моболаджи Олуротими Баньо (Mobolaji Olurotimi Banjo), исполняющий обязанности директора, Департамент инспекции, Федеральное министерство труда и производительности, Абуйа (Нигерия).

Консультанты:

Г-н Вали Мансур Курава (Wali Mansoor Kurawa), директор морских служб, Федеральное министерство транспорта, Абуйа.

Г-н Сотонэ Инеинеги-Этоми (Sotonye Inyeinengi-Etomi), специальный помощник Министра транспорта, Федеральное министерство транспорта, Абуйа.

Г-н О.С. Натаниэль (O.C. Nathaniel), зам. директора, Совместный морской трудовой промышленный совет, Лагос.

Г-жа Ифеома Кристина Нванкво (Ifeoma Christina Nwankwo), зам. директора, Федеральное министерство труда и производительности, Абуйа.

Г-н Джон Идаквойи (John Idakwoji), помощник руководителя, Абуйа.

Г-н Ауду Игхо (Audu Igho), руководитель, Совместный морской трудовой промышленный совет, Лагос.

Г-н Генри А. Айетунмоби (Henry A. Ajetunmobi), помощник руководителя службы безопасности, Администрация портов Нигерии, Лагос.
Г-жа Юлисса Теджада де Хамфри (Julissa Tejada de Humphrey), директор, Oficina Institucional Recursos Humanos, Ministerio de Trabajo y DesarrolloLaboral, Panama (Панама).
Г-н Жерардо С. Гатчалиан (Mr. Gerardo S. Gatchalian), руководитель по труду и занятости, Бюро условий труда, Департамент труда и занятости, Манила (Филиппины).

Консультанты:
Г-н Бенджамин Б. Сесилио (Benjamin B. Cecilio), помощник директора по операциям, Администрация портов Филиппин, Манила.
Г-жа Иоланда С. Роршвитц (Yolanda C. Porschwitz), атташе по труду, Постоянная миссия Филиппин, Женева.
Г-н Д. Хуан Рамон Брес (D. Juan Ramón Bres), инспектор, Inspección de Trabajo y Seguridad Social, Cadiz (Испания).

Консультанты:
Г-н Педро Х. Роман Нуньес (Pedro J. Roman Nuñez), менеджер Департамента по безопасности, Администрация портов Испании, Мадрид.
Г-н Граеме Хендерсон (Graeme Henderson), руководитель Отдела по чрезвычайным происшествиям на море, Бюро по здравоохранению и безопасности, Лондон (Объединенное Королевство Великобритания).

Консультанты::
Г-н Давид Картер (David Carter), заместитель руководителя, Отдел по безопасности на транспорте, морские, авиационные и гражданские чрезвычайные ситуации, Лондон.
Г-н Эшли Риив (Ashley Reeve), руководитель операций по морской безопасности, Департамент транспорта, Лондон.
Г-н Чарльз Томас Поуп (Charles Thomas Pope), директор, Департамент по охране и гигиене труда США, Норфолк (Соединенные Штаты).

Консультанты:
Капитан Джон С. Хелмик (Jon S. Helmick), USMS, директор, Программа по логистике и интермодальным перевозкам, Торговая Морская Академия США, Кингс Поинт.
Капитан Давид Л. Скотт (David L. Scott), руководитель, Бюро операций и экологических стандартов, Вашингтон, Округ Колумбия.
Г-н Джон В. Чемберлин (John W. Chamberlin), первый секретарь, Постоянная Миссия Соединенных Штатов Америки, Шамбези, Швейцария.

Эксперты от работодателей:
Г-н Абду Ба (Abdou Ba), директор отдела по портовым кадрам, Syndicats des entreprises de manutention des ports du Sénégal, Mole (Сенегал).
Г-н Франсис Бертран, директор по человеческим ресурсам и юридическим вопросам, Международная Организация Работодателей (IOE), Нант (Франция).
Г-н Гвидо Марсело Боччио Карбайал (Guido Marcelo Bocchio Carbajal), суперинтендант, Southern Peru Copper Corporation, Лима (Перу).
Г-н Джозеф Дж. Кокс (Joseph J. Cox), президент, Палата морских перевозок Америки, Вашингтон, Округ Колумбия (США).
Г-жа Линн Харрисон (Lynne Harrison), менеджер по кадрам, Порт Напье, Напье (Новая Зеландия) .
Г-н Дирк Линдеманн, генеральный директор, Ассоциация судовладельцев Германии, Гамбург (Германия).
Г-н Клаес Олмаркер (Claes Olmarker), ответственный за безопасность порта, Порт Гетенберга (Швеция).

Г-н Усман Хусейн Пунйвани (Usman Husein Punjwani), партнер в компании Seaboard Services, Карачи (Пакистан).
Г-н Дахари Уджуд (Dahari Ujud), старший менеджер, Ancilliary Services, порт Кланг (Малайзия).
Г-н Майкл Джозеф ван дер Меер (Michael Joseph Van der Meer), директор, Администрация портов Намибии, Валвис Бей (Намибия).
Г-н Питер М. ван дер Слуис (Pieter M. Van der Sluis), советник по социальным вопросам, Генеральная Организация Работодателей, Нойверерх (Нидерланды).

Консультанты::
Г-н Фер М. Дж. ван де Лаар (Fer M.J. Van de Laar), председатель, Международная ассоциация портов и гаваней, Комитет по окружающей среде и морским операциям, Администрация порта Амстердама, Амстердам.
Г-н Александр Зайцев, президент, Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта, Москва.

Эксперты от работников::
Г-н Гари Браун (Gary Brown), безопасность порта, AFL-CIO, Fife, штат Вашингтон (США).
Г-н Марсель Карлштедт (Marcel Carlstedt), Профсоюз работников транспорта Швеции, Стокгольм. Г-н Мохамед Ханееф (Mohamed Haneef), президент, Ассоциация работников порта Кочи, Кочи (Индия).
Г-н Кнуд Хансен (Knud Hansen), секретарь, Генеральный Союз Работников, Копенгаген (Дания).
Г-н Альберт Франсуа ле Моннье (Albert François Le Monnier), третий вице-президент, координатор по безопасности, Международный союз рабочих береговых и складских служб (ILWU), Ванкувер (Канада).
Г-н Петер Ловквист (Peter Lovkvist), Co-Sweden, Вальбо (Швеция).
Г-н Кеес Маргес (Kees Marges), советник профсоюза, FNV Bondgeroter Netherlands, Лондон (Великобритания).
Г-жа Вероника Мезатива (Veronica Mesatywa), координатор национального сектора, морская промышленность, Южно-африканский Профсоюз работников транспорта и смежных специальностей (SATAWU), Йоханнесбург (Южная Африка).
Г-н Лил Сандет (Leal Sundet), Международный союз рабочих береговых и складских служб (ILWU), Калифорния (США).
Г-н Джеймс Тревор Таннок (James Trevor Tannock), заместитель национального секретаря, Профсоюз моряков Австралии, Сидней (Австралия).
Г-н Кенджи Ясуда (Kenji Yasuda), президент, Национальный совет профсоюза работников портов Японии (ZENKOKU-KOWAN), Токио (Япония).

Консультанты:
Г-н Юуджи Ииджима (Yuji Iijima), глава Европейского Бюро, Профсоюз моряков Японии, Лондон. Г-н Шимпеи Сузуки (Shimpei Suzuki), генеральный секретарь, Национальный совет Профсоюза работников портов, Япония, Токио.

В дополнение к экспертам, во встрече также приняли участие три наблюдателя от правительств и десять представителей межправительственных и общественных организаций.

Наблюдатели от правительств::
Г-н Гарри Галме (Harri Halme), старший специалист по безопасности, Министерство социальных вопросов и здравоохранения, Тампере (Финляндия).
Г-н Марио Алвино (Mario Alvino), сотрудник, Министерство труда и социальной политики, Рим (Италия).
Г-жа Азийе Тюркер (Asiye Türker), главный инженер, глава делегации, Секретариат Премьер-министра по морским вопросам, Анкара (Турция).

Представители межправительственных организаций:

Г-н В. Элзнер (W. Elsner), глава отдела портов, Европейский Союз (EU), Брюссель.
Г-н Диего Терелинкс (Diego Teurelincx), отдел портов, ЕС, Брюссель.
Г-н Кристофер С. Трилони (Christopher C. Trelawny), главный технический специалист, отдел безопасности мореплавания и морской безопасности, Международная Морская Организация (IMO), Лондон.
Г-н Вячеслав Новиков (Viatcheslav Novikov), специалист по экономическим вопросам, Европейская Экономическая Комиссия ООН (UNECE), Женева.

Представители международных общественных организаций:
Г-н Фер М. Дж. ван де Лаар (Fer M.J. Van de Laar), председатель, Международная ассоциация портов и гаваней, Комитет по окружающей среде и морским операциям, Администрация Порта Амстердама, Амстердам.
Г-н Джон Николлс (John Nicholls), директор, ICHA International Ltd., Ромфорд, Эссекс.
Г-н Брайан Паркинсон (Brian Parkinson), советник, Международная федерация судоходства (ISF), Лондон.
Г-н Дан Кунниа (Dan Cunniah), директор, Женевское бюро, Международная конфедерация свободных профсоюзов (ICFTU), Женева.
Г-жа Анна Бионди (Anna Biondi), помощник директора, Женевское бюро, Международная конфедерация свободных профсоюзов (ICFTU), Женева
Г-н Жан Дежардан (Jean Dejardin), советник, Международная организация работодателей (IOE), Женева.

Представители МОТ:
Г-жа Клеопатра Думбия-Генри (Cleopatra Doumbia-Henry), директор, Департамент деятельности по секторам промышленности (Sectoral Activities Department).
Г-н Дани Аппаве (Dani Appave), морской специалист, Группа по морским вопросам, Sectoral Activities Department.
Г-н Мариус Мелетье (Marios Meletiou), технический специалист (порты и транспорт), Группа по морским вопросам, Sectoral Activities Department.

Содержание

Предисловие…… …….. 2

Сокращения……..... 3

..... 4

1. Вступление…… ……. 5 6
2. Сфера применения и определения……..... 6 8
3. Назначение мер безопасности…….. 9 9
4. Стратегия безопасности…… 1 0
5. Роли и задачи……. 1 1
6. Уровень безопасности…….. 1 1
7. Экспертиза безопасности порта……...
8. План безопасности порта…….. 1 2
9. Физическая безопасность порта…….. 2 7
10. Знание и понимание мер безопасности и обучение……... 3 1
11. Конфиденциальность и неразглашение информации……

Приложения

А. Экспертиза безопасности порта……..

В. План безопасности

порта…….
С. Избранные ссылки……

Сокращения

МОТ	Международная организация труда (ILO)
ИМО	Международная морская организация (IMO)
ОСПС	Международный кодекс по охране судов и портовых средств
РБПО	руководитель службы безопасности портового объекта
ПБПО	план безопасности портового объекта
ЭБП	экспертиза безопасности порта
КСБП	консультативный совет безопасности порта
РБП	руководитель службы безопасности порта
ПБП	план безопасности порта
ПЦ	потенциальная цель нападения
СОЛАС	Международная конвенция по безопасности жизни на море (1974), с поправками
МАУР	Матрица анализа угроз и рисков

1. Вступление

1.1. Цель данного практического руководства по безопасности в портах - помочь правительствам, работодателям, работникам и другим заинтересованным сторонам уменьшить риск возникновения угрозы безопасности портов, вызванной незаконными действиями. В руководстве даны общие рекомендации по развитию и практической реализации стратегии безопасности порта, адекватной в отношении установленных угроз безопасности.

1.2. Руководство по безопасности в портах создавалось в рамках интегрированного подхода к проблемам охраны, безопасности и здоровья, связанным с портами, при котором вопросы безопасности являются составной частью существующих руководств по вопросам безопасности и здоровья.

1.3. Цель данного руководства – способствовать выработке общего подхода к безопасности порта среди государств-членов МОТ и ИМО.

1.4. Данное руководство совместимо с положениями СОЛАС, кодекса ОСПС и резолюциями, принятыми Конференцией СОЛАС 2002 г. Терминам, не содержащимся в кодексе ОСПС, но использующимся в данном руководстве, даны определения.

1.5. Данное руководство создавалось не в качестве замены кодекса ОСПС. Проблема безопасности порта в данном руководстве распространяется за пределы собственно портовых объектов, а именно на всю территорию порта.

1.6. Меры, предлагаемые в данном руководстве, должны применяться к порту в целом, включая портовые объекты, как определено в кодексе ОСПС. Однако они не должны заменять меры безопасности, применяемые внутри портовых сооружений. Экспертиза безопасности порта (ЭБП) и план безопасности порта (ПБП) должны учитывать меры безопасности, применяемые внутри портовых объектов, обращая особое внимание на взаимоотношения между каждым портовым объектом и остальной территорией порта.

1.7. В данном руководстве предлагается метод выявления потенциально слабых мест в системе безопасности порта, определяются роли и обязанности в системе безопасности, описываются меры по предотвращению и обнаружению незаконных действий, направленных против портов, обслуживающих международные рейсы и морские операции, а также устанавливается порядок ответных действий на указанные незаконные действия. В частности, руководство дает следующие рекомендации:

1.7.1. Необходимо, чтобы в каждом порту соответствующим должностным лицом проводилась экспертиза безопасности порта.

1.7.2. Необходимо сформировать Консультативный совет безопасности порта.

1.7.3. Необходимо на основании результатов экспертизы безопасности порта разработать план безопасности порта, определяющий необходимые меры безопасности.

1.7.4. Необходимо применять рекомендации по безопасности ко всем зонам и подразделениям порта, ко всем лицам, работающим

в порту и осуществляющих деловые операции, а также ко всем лицам и объектам, имеющим доступ в порт или следующим транзитом через порт. К числу таких лиц и объектов относятся работники порта, моряки, пассажиры, пассажирский багаж, грузы, материалы, производственные запасы, транспортные средства и оборудование, следующие на территорию порта или за пределы территории порта.

1.8. Рекомендации по вопросам безопасности порта в данном руководстве могут послужить основой системы безопасности внутренних портов и морских операций.

1.9. Данное руководство не должно противоречить стратегиям безопасности и охраны государств-членов МОТ и ИМО. Ничто в данном документе не имеет целью ограничить права или обязанности государств, установленные в международном законодательстве или помешать деятельности национальной и местной службы безопасности, других органов власти, должностных лиц и организаций по обеспечению безопасности и защите прав людей, собственности и предприятий,

1.10. Данное руководство не ставит своей целью оказать влияние на основные принципы и права трудящихся, установленные в документах МОТ, или на порядок доступа организаций трудящихся на территорию портов, терминалов или на суда.

1.11. Данное руководство не должно противоречить требованиям национального законодательства, национальных норм и правил.

2. Сфера применения и определения.

2.1. *Сфера применения*. Данное руководство применимо, в зависимости от ситуации, ко всем лицам, организациям, объектам, действующим в порту, или следующих транзитом через порт, или имеющих любое иное законное основание для пребывания в порту.

2.2. *Значения терминов*, использующихся в данной части Руководства, соответствуют, там где целесообразно, терминам, использующимся в Международной конвенции о безопасности жизни людей на море, 1974, с поправками (СОЛАС), Для удобства значения некоторых терминов объясняются в данном разделе.

2.3. *Порт* - для целей данного Руководства под термином «порт» понимается: «территория, определенная Государством-членом или компетентным органом власти, на которой осуществляются морские операции и другие виды деятельности, а также находящиеся на этой территории портовые объекты (термин, использующийся в Международном кодексе по охране судов и портовых средств ОСПС) »

2.4. *Компетентный орган власти* – правительственная организация или ведомство, ответственное за безопасность в портах.

2.5. *Безопасность* – состояние, при котором уровень риска может считаться допустимым.

2.6. *Угроза* - вероятность совершения незаконных действий в отношении определенного объекта нападения, исходя из намерения и возможности правонарушителя.

2.7. *Инцидент в системе безопасности* – любое действие или обстоятельство, влияющее на безопасность порта.

2.8. *Уровень безопасности* – установленная степень риска того, что будет предпринята попытка инцидента в системе безопасности или такой инцидент произойдет.

2.8.1. *Уровень безопасности 1* – уровень безопасности, при котором должны постоянно соблюдаться минимальные адекватные меры безопасности .

2.8.2. *Уровень безопасности 2* - уровень безопасности в условиях повышенного риска инцидента в системе безопасности, при котором дополнительные меры безопасности должны соблюдаться в течение определенного периода времени.

2.8.3. *Уровень безопасности 3* - уровень безопасности, при котором дополнительные особые меры безопасности должны соблюдаться в течение ограниченного периода времени в случаях, когда вероятность инцидента в системе безопасности высока или ожидается, что инцидент может произойти в ближайшем будущем, хотя может оказаться невозможным точно установить цель нападения.

2.9. *Руководитель службы безопасности порта* (РБП)[1] - Лицо, в обязанности которого входит организация службы безопасности порта и координация ее деятельности.

2.10. *Консультативный совет безопасности порта* (КСБП) - совет, учрежденный Государством - членом или компетентным органом власти, имеющий статус консультативного органа по вопросам безопасности, в задачи которого входит постоянное совершенствование плана безопасности порта и его практическая реализация.

2.11. *Экспертиза безопасности порта* (ЭБП) - полная экспертиза существующей системы мер безопасности в порту, потенциальных угроз безопасности, степени защищенности портовых объектов, возможностей организации надлежащей защиты, степени готовности, осуществляемая Государством-членом или компетентным органом власти и являющаяся важнейшей неотъемлемой составляющей процесса разработки плана безопасности порта.

2.12. *План безопасности порта* (ПБП) - письменный документ, определяющий меры, которые надлежит принять Государству-члену или компетентному органу власти, а также членам портового сообщества в целях увеличения степени защищенности портовых объектов, предотвращения потенциальных угроз и адекватного реагирования на инциденты в системе безопасности. План должен затрагивать вопросы безопасности порта и, в тех случаях, где это применимо, может учитывать вопросы, включенные в план безопасности портовых объектов или другой план безопасности.

2.13. *Портовый объект* - место, определенное Государством-членом или компетентным органом власти, где проходит взаимодействие между судами и собственно территорией порта в соответствии с кодексом ОСПС.

2.14. *Инфраструктура* - это понятие используется в своем самом широком смысле и включает наземные сооружения, портовые службы и инженерные системы.

---

[1] Определение Руководителя службы безопасности портового объекта (РБПО) содержится в части А кодекса ОСПС, стр.8, пункт 2.1.8.

2.15. *Информация, от которой зависит безопасность порта*, - информация, раскрытие которой нарушает нормальное функционирование системы безопасности порта, включая (но не ограничиваясь ими) служебную информацию, касающуюся работников порта, информацию ограниченного доступа, или конфиденциальную информацию, разглашение которой может представлять угрозу безопасности любого лица или организации.

3. Назначение мер безопасности

3.1. Меры безопасности порта должны обеспечить сохранение допустимого уровня риска на всех уровнях безопасности.

3.2. Меры безопасности разрабатываются в целях уменьшения рисков, при этом основной задачей является организация контролируемого доступа в служебные зоны и другие уязвимые ключевые пункты, подразделения, или производственные участки в порту.

3.3. В качестве задач, решаемых при помощи мер безопасности, могут быть названы следующие:

3.3.1. Предотвратить доступ на территорию порта лиц, не имеющих законных оснований для пребывания в порту или предотвратить несанкционированный доступ на суда или в другие служебные зоны в целях совершения незаконных действий лиц, имеющих законный доступ на территорию порта.

3.3.2. Предотвратить доставку несанкционированного оружия, опасных или вредных веществ и опасных устройств на территорию порта или на суда, находящиеся в порту.

3.3.3. Предотвратить личные травмы или смерть, или причинение ущерба инфраструктуре порта, портовым сооружениям, портовому оборудованию или судам, вызванные применением взрывных устройств, а также других устройств.

3.3.4. Предотвратить неосторожное обращение с грузом, основным оборудованием, контейнерами, объектами производственного назначения, инженерными и технологическими системами, системами коммуникаций, системой защиты, от которых зависит работа порта, их порчу и выведение из строя.

3.3.5. Предотвратить контрабанду товаров, лекарственных и наркотических средств, других запрещенных веществ и материалов.

3.3.6. Предотвратить любые преступные действия на территории порта, например, кражи.

3.3.7. Предотвратить несанкционированное раскрытие секретной информации, коммерческой служебной информации, информации, от которой зависит безопасность порта.

4. **Стратегия безопасности**.

4.1. Государства-члены МОТ и ИМО должны, выработать определение стратегии безопасности, которое будет служить основой для разработки соответствующих директив, правил и норм. Политика безопасности порта должна учитывать соответствующие

международные конвенции, кодексы и другие установленные национальные процедуры.

4.2. Государства-члены должны разработать стратегию безопасности и убедиться в наличии законодательной базы для реализации принятых процессуальных норм. Стратегия безопасности должна предусматривать следующие обязанности Государств-членов:

4.2.1. Способствовать региональной и международной кооперации.

4.2.2. Поощрять участие в разработке стратегии безопасности возможно большего числа заинтересованных сторон.

4.2.3. Обеспечивать наличие необходимых ресурсов для успешной реализации принятой стратегии безопасности и неуклонного следования ей.

4.2.4. Признать важность человеческого фактора, необходимость знания и понимания мер безопасности, обучения персонала и развития соответствующих практических навыков.

4.2.5. Признать взаимозависимость безопасности порта, с одной стороны, и общественной безопасности, экономического развития и защиты окружающей среды, с другой стороны.

4.3. Стратегию безопасности необходимо периодически пересматривать и обновлять с целью адекватного отражения изменяющихся обстоятельств.

5. Роли и задачи

5.1. *Государство-член МОТ или ИМО*. Помимо разработки стратегии безопасности, Государство-член обязано:

5.1.1. Определить компетентную инстанцию для каждого порта, обязанную иметь ПБП.

5.1.2. Учредить КСБП и назначить руководителя службы безопасности порта.

5.1.3. Назначить лиц, ответственных за операции службы безопасности в каждом порту в зависимости от ситуации.

5.1.4. Обеспечить проведение экспертизы безопасности порта.

5.1.5. Утвердить результаты ЭБП и любые последующие поправки.

5.1.6. Обеспечить надлежащую разработку и практическую реализацию ПБП, а также его периодический пересмотр и обновление.

5.1.7. Установить уровень безопасности, соответствующий текущей ситуации, и довести эту информацию до сведения заинтересованных лиц.

5.1.8. Государства-члены могут делегировать любую из функций, перечисленных в пунктах 5.1.2 - 5.1.6 компетентному органу власти.

5.2. *Руководитель службы безопасности порта* (РБП). Руководитель службы безопасности порта, в том числе, обязан:

5.2.1. Провести полное первичное обследование безопасности порта, с учетом результатов соответствующей ЭБП.

5.2.2. Разработать и поддерживать в надлежащем состоянии ПБП.

5.2.3. Осуществлять практическую реализацию ПБП.

5.2.4. Проводить регулярные инспекции безопасности порта с целью неуклонного соблюдения надлежащих мер безопасности.

5.2.5. Разрабатывать рекомендаций и вносить поправки и изменения в ПБП в целях устранения выявленных недостатков или обновления плана с учетом последних изменений, произошедших в порту.

5.2.6. Способствовать повышению бдительности работников порта, знанию и пониманию ими правил и мер безопасности.

5.2.7. Обеспечивать надлежащее обучение работников порта, ответственных за безопасность порта.

5.2.8. Докладывать о положении дел в соответствующие инстанции и вести учет инцидентов в системе безопасности порта.

5.2.9. Координировать исполнение ПБП соответствующими лицами и организациями.

5.2.10. Действовать по согласованию со службами безопасности в зависимости от ситуации.

5.2.11. Следить за выполнением стандартов безопасности персоналом, ответственным за безопасность порта.

5.2.12. Следить за исправной работой специального оборудования в системе безопасности, за его надлежащей эксплуатацией и ремонтом, за проведением регулярных проверок и калибровок оборудования.

5.3. *Консультативный совет безопасности порта* (КСБП). В каждом порту, где это применимо, должен быть создан КСБП с положением о задачах и обязанностях. Совет должен действовать в качестве консультативного и рекомендательного органа, иметь назначенного председателя и в необходимых случаях работать в сотрудничестве с комитетами здравоохранения и безопасности. КСБП вменяются, в том числе, следующие обязанности:

5.3.1. Вносить рекомендации относительно ПБП и оказывать помощь в практической реализации ПБП.

5.3.2. Координировать, информировать заинтересованные стороны и способствовать соблюдению необходимых мер безопасности в соответствии с ПБП.

5.3.3. Обеспечивать обратную связь по вопросам соблюдения мер безопасности, упражнений и тренировок, тестирования персонала и периодических обновлений ПБП.

5.3.4. Следить за тем, чтобы в состав членов КСБП входили представители важнейших действующих подразделений порта, в зависимости от ситуации, членство в КСБП должно быть предоставлено:

5.3.4.1. Руководителю службы безопасности порта (РСБП) и руководителям службы безопасности портовых объектов (РСБПО)

5.3.4.2. Представителям национальных и местных государственных органов пограничного контроля и органов безопасности.

5.3.4.3. Представителям полиции и экстренных служб[2].

---

[2] В данном тексте, термин «представители трудящихся» используется в том смысле, в котором он употребляется в Статье 3 Конвенции №135 о Представителях трудящихся (1971), которая гласит следующее:

В целях настоящей Конвенции термин “представители трудящихся”" означает лиц, которые признаны таковыми в соответствии с национальным законодательством или практикой, будь то: (a) представители профессиональных союзов, а именно представители, назначенные или избранные профессиональными союзами или членами таких профсоюзов; или (b) выборные представители, а именно представители, свободно избранные

5.3.4.4.Представителям трудящихся.
5.3.4.5.Представителям судовых операторов.
5.3.4.6.Представителям коммерческих предприятий и арендаторов.
5.3.4.7.Торговым ассоциациям.
5.3.4.8.Другим заинтересованным сторонам.

6. Уровень безопасности.

6.1. Уровень безопасности, соответствующий текущей ситуации, устанавливается Государствами-членами МОТ и ИМО. ПБП должен включать меры безопасности, которые надлежит соблюдать в соответствии с принятым уровнем безопасности.

6.2. В ответ на предполагаемое или реальное изменение в информации об угрозе, необходимо оперативно сообщить об изменении уровня безопасности ответственным должностным лицам.

6.3. В случае изменения уровня безопасности РБП должен действовать в соответствии с ПБП, убедившись, что выполняются требования плана и соблюдаются любые дополнительные или специальные меры безопасности, соответствующие существующей угрозе. Например:

6.3.1. *Уровень безопасности 1* - меры безопасности могут включать выборочное сканирование работников порта, багажа, материалов, грузов и транспортных средств, контроль доступа и передвижения.

6.3.2. *Уровень безопасности 2* – меры безопасности могут включать более частое сканирование, более тщательное наблюдение за портом, более строгий контроль доступа и передвижения.

6.3.3. *Уровень безопасности 3* – меры безопасности могут включать 100 % сканирование, частые проверки документов, временное прекращение некоторых портовых операций и/ или введение контроля за передвижением судов, ограничение доступа в некоторые зоны, дежурства работников службы безопасности на ключевых объектах инфраструктуры порта.

7. Экспертиза безопасности порта.

7.1. Экспертиза безопасности порта (ЭБП) должна проводиться лицами, имеющими соответствующие навыки. В ходе экспертизы необходимо:

7.1.1. Определить важнейшие объекты инфраструктуры и наиболее ценные активы, которым необходимо обеспечить надлежащую защиту, а также оценить степень их защищенности.

7.1.2. Выявить потенциальные угрозы безопасности ресурсов и инфраструктуры с целью разработать меры безопасности и установить порядок их применения.

работниками предприятия в соответствии с положениями национального законодательства или правил или коллективных договоров, и функции которых не включают деятельности, которая признана в качестве исключительной прерогативы профессиональных союзов в соответствующей стране.

7.1.3. Определить, осуществить выбор и установить порядок мероприятий и необходимых изменений в существующих процедурах в целях уменьшения уязвимости, а также определить насколько они осуществимы.

7.1.4. Выявить слабые места в инфраструктуре, стратегии безопасности, существующих процедурах с учетом человеческого фактора.

7.1.5. Оценить периметральную защиту, контроль доступа, требования к проверке персонала при допуске в служебные зоны порта.

7.1.6. Установить периметр порта, определить меры контроля доступа на территорию порта при различных уровнях безопасности.

7.1.7. Установить природу ожидаемых передвижений на территорию порта и с территории порта (в том числе: пассажиров, членов экипажей судов, судов, грузов).

7.2. В приложении А описывается один из методов, основанного на анализе риска, который может служить вспомогательным инструментом при проведении экспертизы безопасности порта. Существуют также другие методы.

8. План безопасности порта.

8.1. План безопасности порта (ПБП) должен основываться на ЭБП и включать в себя следующее:

8.1.1. Детальное описание организации службы безопасности порта.

8.1.2. Подробное описание связей порта с другими компетентными органами власти и необходимые системы связи, обеспечивающие длительное эффективное функционирование службы безопасности и взаимодействие ее с другими компетентными органами.

8.1.3. Детальное описание мер физической и технологической безопасности, соответствующих уровню 1.

8.1.4. Детальное описание дополнительных мер безопасности, позволяющих без промедления перевести порт на уровень безопасности 2 и, в случае необходимости, на уровень безопасности 3.

8.1.5. Положение о регулярном пересмотре, или переработке ПБП и внесении поправок в ответ на изменяющиеся обстоятельства или в соответствии с полученным опытом.

8.1.6. Детальное описание процедур составления докладов в соответствующие пункты связи Государств-членов.

8.1.7. Детальное описание необходимой системы связи и взаимодействия между руководителем службы безопасности порта и руководителями служб безопасности портовых объектов.

8.1.8. Определение зон ограниченного доступа и мер их защиты на разных уровнях безопасности.

8.1.9. Процедуры проверки удостоверений личности.

8.1.10. Требования, предъявляемые к упражнениям и тренировкам, проводимым через определенные промежутки времени в целях эффективного исполнения ПБП.

8.2. ПБП должен иметь ссылки и учитывать все имеющиеся планы действий в чрезвычайной обстановке или другие планы безопасности порта.
8.3. ПБП должен иметь защиту от несанкционированного доступа или разглашения.
8.4. Примерный вид и содержание плана безопасности порта приводится в Приложении В.

9. Физическая безопасность порта.

9.1. Для каждого уровня безопасности ПБП должен определять расположение зон ограниченного доступа, ключевых объектов, уязвимых зон и важнейших подразделений в порту или тесно связанных с портом, меры физической защиты, процедуры контроля доступа, форму пропусков, необходимых для снижения уровня риска.
9.2. Зоны, отмеченные в ПБП как «зоны ограниченного доступа», должны быть оснащены соответствующими предупредительными знаками, указателями и, в соответствии с действующим уровнем безопасности, заградительными барьерами и пунктами контроля доступа.
9.3. Процедуры контроля доступа в служебные зоны должны быть установлены для всех без исключения лиц, транспортных средств, судов, грузов, материалов, оборудования, запасов, следующих на территорию порта или с территории порта, с примыкающих объектов или водных путей, или с территорий, находящихся за пределами порта.
9.4. ПБП должен определять:
   9.4.1. Процедуры выдачи, проверки и возврата бесплатных пропусков для сотрудников порта.
   9.4.2. Подробные процедуры проверки в отношении лиц, обязанных иметь пропуска.
   9.4.3. Процедуры контроля санкционированного доступа для каждой служебной зоны и каждого уровня допуска.
   9.4.4. Процедуры доклада о потерянных, утраченных или украденных документах.
   9.4.5. Процедуры, установленные для случаев неправильного использования пропусков.

   Указанные процедуры должны охватывать в том числе временных сотрудников, подрядчиков и посетителей для каждого уровня безопасности.
9.5. Удостоверение личности моряка, удовлетворяющее требованиям Конвенции (пересмотренной) №;185 об удостоверениях личности моряков, 2003, будет удовлетворять всем требованиям указанного Руководства, касающихся идентификации и доступа.
9.6. В тех случаях, когда необходимо сочетать аспекты безопасности, содержащиеся в ПБП и ПБПО, последние должны быть четко определены в ПБП. При этом необходимо, чтобы требования безопасности соответствовали национальным и международным таможенным и экспортным нормам и правилам.

10. Знание и понимание мер безопасности и обучение.

10.1. Знание мер безопасности жизненно необходимо для обеспечения безопасности, защиты и здоровья персонала порта и других лиц, работающих в порту, поэтому необходимо, чтобы все они понимали свои обязанности в отношении сослуживцев, портового сообщества в целом и окружающей среды. Соответствующее обучение работников порта должно максимально повысить бдительность работников порта в отношении подозрительного поведения, подозрительных инцидентов, событий, происшествий, предметов, бдительность, которую надлежит проявлять каждому без исключения работнику порта при исполнении повседневных служебных обязанностей, и которая рассматривается как неоценимый вклад каждого в дело безопасности. Следует выделить свободные линии связи для доклада о подобных вещах супервайзерам, менеджерам и соответствующим должностным лицам. Для лиц на определенных ролях может потребоваться дополнительное или специальное обучение.

10.2 Обучение может проводиться как для работников порта, выполняющих определенные задачи, так и для работников внешних предприятий, обслуживающих порт, таких как:

10.2.1. Работники службы безопасности и работники правоохранительных органов.

10.2.2. Стивидоры и все работники порта, осуществляющие хранение, перевозку, другие операции или контакты с пассажирами, грузами, фрахтами, материалами, складскими запасами или судами.

10.2.3. Другие работники, выполняющие административные и вспомогательные задачи в порту и связанных с портом предприятиях, исключающие непосредственный контакт с пассажирами, грузами, товарами, материалами, складскими запасами или судами.

10.3. При организации обучения следует иметь в виду обстоятельства, при которых обучение или сообщение дополнительной информации лицам, для которых знание подобной информации не является необходимостью, будет неэффективным или может нанести вред слаженной работе системы безопасности.

11. Конфиденциальность и неразглашение информации.

Трудовые договоры или организационные правила должны содержать требование о неразглашении информации, имеющей отношение к безопасности порта (информацию о пропускных системах, системах контроля допуска, расположении специального оборудования систем безопасности и связи, о подготовке в системе безопасности), лицам, для которых знание подобной информации не является необходимостью.

Приложение А
Экспертиза безопасности порта

Введение

1. Матрица анализа угроз и рисков (МАУР) представляет собой упрощенный метод, основанный на анализе рисков, и является вспомогательным инструментом для проведения экспертизы безопасности порта. Данный метод является одним из многих возможных и приводится здесь в качестве примера.
2. Цель данного метода – определить потенциальные угрозы для того, чтобы выработать и рекомендовать к применению контрмеры, цель которых – предотвратить, обнаружить и уменьшить последствия любого потенциального инцидента в системе безопасности, если такой произойдет. Подобный анализ может оказаться ценным вспомогательным средством при размещении ресурсов, перспективном планировании, планировании на случай возникновения непредвиденных ситуаций и формировании бюджета.
3. Для сохранения эффективности МАУР должна обновляться по мере необходимости, в соответствии с требованиями изменяющихся обстоятельств. Обновление МАУР, как правило, должно входить в

компетенцию специально назначенного должностного лица, в задачи которого входит установка и поддержание тесной связи с комитетами безопасности, ключевыми коммерческими и промышленными партнерами и клиентами порта.

4. Список потенциальных целей нападения должен быть возможно более полным, учитывающим, помимо наиболее очевидных угроз, все функции порта, окружающую обстановку с точки зрения безопасности, характерную для данного порта, политическую, социальную, экономическую ситуацию в стране, юридический и географический аспекты.

Оценка безопасности порта.

5. Таблица 1 на странице 16 представляет собой незаполненную МАУР. Главная задача - сравнить/ оценить меры безопасности, которые, будучи применены независимо, уменьшат показатели уязвимости или воздействия, или уменьшат совместно общий показатель риска. Следует иметь в виду, что применение меры безопасности с целью уменьшить определенную угрозу, может увеличить риск другой угрозы.
6. *Потенциальная цель нападения (ПЦ)*. (Для каждой потенциальной цели необходима отдельная таблица). При помощи экспертизы функциональных подразделений и производственных процессов порта, уязвимых зон, ключевых позиций или лиц в порту и на окружающей территории определить ПЦ, нарушение деятельности которых вследствие незаконных действий может иметь пагубные последствия для безопасности персонала или функционирования порта.

   6.1. Установить, в чьей собственности находится определенная. Например:

   6.1.1. Находится во владении и непосредственно контролируется портовой компанией или Государством-членом.

   6.1.2. Находится в непосредственном владении портовой компании или Государства-члена, но арендовано, сдается в аренду, занято и контролируется другими сторонами.

   6.1.3. Находится в собственности, контролируется и управляется другими сторонами:

   6.1.3.1. Имеющими представителей в КСБП.

   6.1.3.2. Не имеющими представителей в КСБП (стоит рассмотреть вопрос о том, будет ли участие данной стороны в Совете уместным и/или полезным для портового сообщества).
7. Установить, существуют ли меры безопасности в отношении данной ПЦ, такие как: ограждение по периметру, контроль доступа и/или патруль службы безопасности или регулярное наблюдение за ПЦ. Если такие меры безопасности существуют, эффективны ли они, или могут быть усовершенствованы?
8. *Сценарий угрозы* (колонки А и Б, таблица 1). Целесообразно рассматривать

   сценарии угрозы как со стороны внешних, так и со стороны внутренних источников, по отношению к которым установленная цель может быть уязвима (необходимо использовать информацию полиции, службы безопасности, разведывательной службы).

   8.1. Сценарии угрозы (в числе многих других возможных сценариев), которые целесообразно принять во внимание:

   8.1.1. Прямая атака с целью причинить телесные повреждения и вызвать смерть людей или разрушить

функциональные подразделения и инфраструктуру порта. Захват транспортных средств/ судов с целью использования их в качестве тарана. Высвобождение ядовитых или вредных веществ, находящихся на транспортных средствах/ судах или в складских помещениях и др.

8.1.2. Саботаж

8.1.3. Похищение и захват заложников (в целях получения выкупа, принуждения или насилия).

9. *Угроза* (колонка С, таблица 1). Вероятность инцидента должна быть оценена по следующей шкале:

   3 = высокая

   2 = средняя

   1 = низкая

   Определение показателя определенной угрозы может быть основано на специфической полученной информации или известных характеристиках потенциальной цели.

10. *Уязвимость* (колонка Д, таблица 1). Уязвимость определенной цели в отношении каждой угрозы может быть определена следующим образом:

    4 = Мер безопасности не существует или существующие меры безопасности неэффективны (например, доступ к цели не ограничен, за целью не ведется наблюдение, персонал не обучен, цели легко причинить ущерб).

    3 = Минимальные меры безопасности (например, зоны ограниченного доступа не определены четко, контроль доступа не организован должным образом, наблюдение ведется нерегулярно, официальная программа обучения не существует, цель особенно уязвима в отношении определенных типов ущерба).

    2 = Удовлетворительные меры безопасности (например, границы служебных зон четко определены, доступ контролируется, разработана обязательная программа обучения, наблюдение организовано должным образом, угроза сознается, цели нелегко причинить ущерб).

    1 = Вполне эффективные меры безопасности (например, вдобавок к перечисленному в предыдущем случае - возможность быстрого перехода к более высокому уровню безопасности в случаях необходимости, цель трудно вывести из строя или имеется альтернатива на случай, если деятельность некоторых подразделений нарушена.)

11. *Воздействие* (колонка Е, таблица 1). Оцените воздействие (последствия) каждого потенциального инцидента на каждую ПЦ и порт в целом, в случае, если такой инцидент произойдет. Компетентное должностное лицо имеет право заменить специфические воздействия и приоритеты для конкретного порта в соответствии с профилем и требованиями национальной безопасности:

    5 = наносящее ущерб безопасности (могущее повлечь гибель людей, серьезные травмы и/или создать серьезную угрозу здоровью и безопасности большого числа людей).

    4 = причиняющее ущерб общественной безопасности и/или национальному престижу (могущее нанести значительный вред окружающей среде и/или локально вред здоровью и безопасности населения).

    3 = наносящее вред окружающей среде и/или экономической деятельности порта (с большой вероятностью влекущее продолжительное нарушение деятельности порта в целом и/или наносящее ущерб национальному престижу).

2 = наносящее вред имуществу, инфраструктуре, инженерным коммуникациям и грузам (с большой вероятностью влекущее некоторые повреждения личного имущества, инфраструктуры, или временное нарушение деятельности организации).

1 = нарушающее принцип конфиденциальности в отношении клиента/портового сообщества.

12. *Показатель риска* (колонка F, таблица 1). Показатель риска вычисляется путем перемножения показателей угрозы, уязвимости, воздействия.

    12.1. Сценарий с наивысшим показателем риска:
    Угроза – высокая……..3
    Уязвимость – отсутствие контрмер……4
    Воздействие – потенциальная гибель людей/травмы……...5
    Показатель риска…….60

    12.2. Сценарий с наименьшим показателем риска:
    Угроза – низкая…….1
    Уязвимость – вполне удовлетворительные меры безопасности..1
    Воздействие – незначительное……1
    Показатель риска……...1

13. *Порядок действий* (колонка G, таблица 1). Для определения первоочередных мероприятий в случае каждого вероятного инцидента целесообразно составить список показателей риска для каждой угрозы в отношении каждой ПЦ и расположить данные в виде таблицы. В результате должен быть определен порядок действий, необходимых для предотвращения, обнаружения, смягчения последствий потенциальных инцидентов, установлены имеющиеся в наличии или необходимые ресурсы, определены надлежащие меры безопасности.
14. При оценке вероятных сценариев, в частности, при определении ПЦ, разработке и оценке наиболее эффективных мер безопасности, необходимо принять во внимание историю, характерный почерк незаконных группировок, которые с большой долей вероятности могут действовать в данном регионе.
15. Оценка снижения показателя риска для каждого сценария основана на предполагаемой эффективности реализованных мер безопасности. Данные анализа помогут определить мероприятия и средства, обеспечивающие наилучший результат в предотвращении нападения на ПЦ. Данные анализа позволят также выявить некоторые цели и угрозы, учитывать которые нет необходимости, а также меры безопасности, которые невозможно реализовать по причине отсутствия ресурсов или по причине других ограничений.
16. МАУР для каждой потенциальной цели должны быть объединены в одну главную матрицу схожих сценариев угрозы и общих мер безопасности, разработанных для достижения наилучшего эффекта. Некоторые ПЦ могут быть сгруппированы вокруг одной меры безопасности. Например, одна или более ПЦ, находящиеся близко друг от друга, могут быть размещены в пределах одного периметрального ограждения с единым пунктом контроля допуска. Можно перенести уязвимое подразделение из

удаленной части порта в более безопасную зону. Следует рассмотреть возможность любого реально осуществимого мероприятия.

17. Заполненная МАУР совместно с кратким описанием всех разработанных мер безопасности, которые могут быть реализованы, должна послужить основой для развития плана безопасности порта.

Пример оценки безопасности порта.

В качестве иллюстрации того, как осуществляется оценка безопасности с использованием МАУР, далее приводится пример оценки безопасности порта (состоящий из десяти шагов) для определенного сценария угрозы - разрушения коммуникационной башни портового управления при помощи взрывчатых веществ.

Таблица 1. Незаполненная матрица анализа угроз и рисков (МАУР)

Потенциальная цель: лицо/место/объект (определите каждую ПЦ на территории порта, которая не рассматривается в Планах безопасности портовых объектов или других официальных вспомогательных планах)

Сценарий №	Сценарии угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

Шаг 1 - поместите вероятный сценарий в колонку B таблицы.

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ					
Возможный вариант развития сценария по результатам последней экспертизы безопасности порта.	Коммуникационная башня – важнейшая составляющая оперативной и коммерческой систем связи. Она осуществляет техническое обеспечение подстанций для местной полиции и аварийных систем связи, а также техническое обеспечение ретрансляционной станции мобильной телефонной связи для окружающего региона. В настоящее время коммуникационная башня защищена от непреднамеренного вторжения 2-х метровым ограждением из колючей проволоки диаметром 15 метров, расположена в зоне неограниченного доступа на расстоянии около 200 метров от офиса начальника порта. Данное портовое сооружение расположено на плоском участке, легко доступном со всех сторон; подъездная дорога, на которую имеется доступ с местных общественных дорог, проходит на расстоянии 20 метров от периметрального ограждения. Доступ к сооружению имеют работники, осуществляющие по мере необходимости ремонт и обслуживание подразделений башни, а также сезонные технические работы на территории, включая подстригание травы постоянными подрядчиками, санкционированными администрацией порта. Имеется мобильная служба безопасности, в задачу которой входят ежедневное двухразовое посещение объекта (один раз в дневное и один раз в ночное время) и проверка на предмет знаков вторжения и ущерба. Башня может быть с легкостью разрушена при помощи взрывного устройства, брошенного через ограду или размещенного около ограды, или при помощи взрывного устройства, заложенного в автомобиль, двигающийся по направлению к объекту или помещенного на служебной подъездной дороге.					

Шаг 2 – определите показатель угрозы для данного сценария в колонке С

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	1				
Показатель угрозы определяется на основании данных разведслужб, установленного уровня безопасности, существующих предупредительных мер и других факторов	Для данного сценария был установлен показатель угрозы 1 (низкая угроза), вследствие того, что не было получено никаких особых разведданных, свидетельствующих о том, что средства связи являются объектом нападения в настоящее время. Показатель 2 (средняя угроза) или 3 (высокая угроза) может быть установлен на основании данных разведки).					

Шаг 3 – определите показатель уязвимости для данного сценария в колонке D

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	1	2			

Уязвимость - это подверженность потенциальной цели воздействию определенной угрозы.	В данном примере угрозу представляет нанесение ущерба коммуникационному центру при помощи взрывчатых веществ. Уязвимость оценивается как 2 (удовлетворительные меры безопасности), поскольку существующее периметральное ограждение и охраняющий патруль службы безопасности считаются удовлетворительным средством сдерживания.

Шаг 4 – определить показатель воздействия для данного сценария в колонке Е

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	1	2	3		

Воздействие – это последствие инцидента – эффект, произведенный на здоровье населения, защищенность, безопасность и др.	В данном примере воздействие оценивается как 3 (наносящее вред экономической деятельности порта), поскольку не имеется резервной коммуникационной башни и, следовательно, выведение из строя имеющейся башни вызовет прекращение работы порта на некоторое время до тех пор, пока не будут произведены ремонтные работы и, следовательно, повлечет значительные экономические убытки. Воздействие можно уменьшить, если имеется альтернатива потенциальному объекту нападения (например, резервная коммуникационная башня) или если объект нападения может быть легко восстановлен. Напротив, воздействие может увеличиться, если подобной альтернативы не имеется, или если потенциальный объект нападения трудно заменить.

Шаг 5 – вычислить первичный показатель риска в колонке F.

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	1	2	3	6	
Первичный показатель риска вычисляется путем умножения показателей угрозы, уязвимости и воздействия	В данном примере первичный показатель риска будет равен 6 (1x2x3 =6)					

Шаг 6 – определить порядок действий в колонке G (обычно осуществляется по результатам расчетов для нескольких вероятных сценариев).

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	1	2	3	6	
Определение порядка действий основано на первичном показателе риска для каждого сценария	Определение порядка действий на основании первичных показателей риска – это быстрый способ установить различия между разными сценариями, который поможет сосредоточить и разместить недостаточные ресурсы, особенно при оценке большого числа сценариев.					

Шаг 7 – определить новые показатели и порядок действий на основании изменений показателей угрозы, уязвимости или воздействия.

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	1	2	3	12	
Разнообразные факторы могут вызвать изменение первичного показателя риска.	Например, увеличение показателя угрозы с 1 (низкая) до 2 (средняя) приведет к увеличению показателя риска с 6 до 12 (показатель угрозы возрастает с 1 до 2, следовательно, 2x2x3=12). При возрастании показателя угрозы, лица, ответственные за разработку мер безопасности, могут использовать данную таблицу , чтобы рассчитать, как меры по уменьшению показателя уязвимости или меры по уменьшению показателя воздействия могут уменьшить показатель риска. Если считать значение показателя риска, равное 6, допустимым уровнем риска, то следует предусмотреть меры по уменьшению показателя уязвимости и меры по уменьшению показателя воздействия, которые уменьшат цифры в колонках D и E, с тем, чтобы в результате показатель риска в колонке F не превышал 6.					

Шаг 8 – реализация мер в целях уменьшения уязвимости.

Как описано в шаге 1, башня защищена от непреднамеренного доступа или вторжения 2-хметровым ограждением из колючей проволоки диаметром 10 метров и расположена в зоне неограниченного доступа на расстоянии около 200 метров от офиса начальника порта. Объект расположен на плоском участке земли, доступном со всех сторон, в 20 метрах от периметрального ограждения проходит подъездная дорога, к которой имеется доступ с местных общественных дорог. Доступ к сооружению имеют работники, осуществляющие по мере необходимости ремонт и обслуживание подразделений башни, а также сезонные технические работы на территории, включая подстригание травы постоянными подрядчиками, санкционированными администрацией порта. Имеется мобильная служба безопасности, в задачу которой входят ежедневное двухразовое посещение объекта (один раз в дневное и один раз в ночное время) и проверка на предмет знаков вторжения и ущерба. При наличии этих мер безопасности показатель уязвимости равен 2. Однако, если принять дополнительные меры уменьшения показателя уязвимости, такие, как постоянное присутствие на объекте сил безопасности или перевод объекта из зоны неограниченного доступа в зону ограниченного доступа, показатель уязвимости может быть уменьшен с 2 до1, полностью эффективных мер безопасности. Таким образом, уменьшив показатель уязвимости в колонке D с 2 до1, получим новый показатель риска 6.

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	1	2	3	6	

Шаг 9 – реализация мер безопасности в целях уменьшения воздействия.

Уменьшение воздействия изменит цифру в колонке Е и приведет к уменьшению общего показателя риска. Следует помнить, что башня является главной составляющей портовых коммуникаций. Она также обеспечивает техническую поддержку подстанций, обслуживающих местную полицию и аварийные службы. Кроме того, башня обеспечивает техническую поддержку ретрансляционных станций мобильной телефонной связи в регионе порта. При отсутствии резервной коммуникационной башни, показатель воздействия от потери башни первоначально оценивался как 3 (колонка Е). Однако если имеется резервный объект, который может служить заменой утраченной башне, воздействие от утраты может быть уменьшено. Таким образом, благодаря замене коммуникаций воздействие уменьшается с 3 до 2 (перерыв в работе порта в течение ограниченного периода времени), в результате показатель риска становится равен 8. Хотя это лучший показатель риска, чем 12, лица, ответственные за безопасность порта, могут принять решение о необходимости дополнительных мер безопасности.

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	2	2	2	8	

Шаг 10 - реализация мер по уменьшению уязвимости и воздействия.

Если меры по уменьшению уязвимости и меры по уменьшению воздействия, обсуждавшиеся в данном примере, будут применены одновременно, суммарный показатель риска уменьшится до 4, что значительно ниже первоначального показателя риска.

Сценарий №	Сценарий угрозы	Угроза	Уязвимость	Воздействие	Показатель риска	Порядок действий
A	B	C	D	E	F	G
1	Разрушить коммуникационную башню при помощи взрывчатых веществ	2	1	2	4	

Лица, производящие экспертизу безопасности порта, а также лица, ответственные за осуществление мер безопасности, должны определить эффективность различных мер по уменьшению уязвимости и воздействия для своего порта.

Приложение В

План безопасности порта

Введение

1. План безопасности порта (ПБП) должен соответствовать требования кодекса ОСПС, плана безопасности судов и плана безопасности портовых объектов.
2. ПБП не должен в точности повторять план безопасности портовых объектов, или служить заменой указанному плану. Он может, однако устанавливать отношения между портовыми объектами и обеспечивать переход безопасности на море от безопасности судов через безопасность портовых объектов в порт, а также из порта.
3. ПБП должен включать, по крайней мере, следующую информацию для каждого уровня безопасности:
   3.1. Идентификацию лица в порту, ответственного за получение информации, влияющей на безопасность порта.
   3.2. Меры, разработанные для предотвращения доступа на территорию порта несанкционированного оружия, или любых опасных веществ и устройств, которые предполагается использовать против людей, портового имущества или инфраструктуры, сооружений и оборудования.
   3.3. Идентификацию зон ограниченного доступа в порту и меры, разработанные для предотвращения несанкционированного доступа.
   3.4. Процедуры реагирования на угрозы безопасности порта или нарушения в системе безопасности, включая инструкции для поддержания ключевых функций порта.
   3.5. Санкционирование мер безопасности, необходимых для каждого уровня безопасности и, в частности, процедуры реагирования на любую инструкцию, касающуюся безопасности, которая может поступить от Государства-члена на уровне безопасности 3.
   3.6. Порядок эвакуации в случае инцидента в системе безопасности.
   3.7. Обязанности работников порта, отвечающих за безопасность.
   3.8. Процедуры согласования мероприятий плана с мероприятиями по обеспечению безопасности портовых объектов.
   3.9. Процедуры периодических пересмотров и обновлений ПБП.
   3.10. Процедуры доклада об инцидентах в системе безопасности.
   3.11. Идентификация Руководителя службы безопасности порта и контактная информация, действительная все 24 часа в сутки.
   3.12. Меры по обеспечению конфиденциальности информации, содержащейся в плане, в том числе, в необходимых случаях, служебной информации о членах портового сообщества.
   3.13. Меры, направленные на предотвращение порчи или кражи портового имущества и оборудования, материалов, запасов и грузов, следующих в порт и из порта.
   3.14. Процедуры ревизии ПБП.
   3.15. Процедуры реагирования на срабатывание сигнализации на портовых объектах и в любых зонах ограниченного доступа.
   3.16. Меры по улучшению передвижения по территории порта и доступа на территорию порта, на суда и на портовые объекты моряков, в том числе представителей организаций, занимающихся вопросами социального обеспечения моряков, и представителей организаций трудящихся.
4. ПБП может быть также использован для того, чтобы определить и довести до сведения заинтересованных сторон:
   4.1. Разрешенные исходящие и входящие маршруты передвижения пассажиров.

4.2. Входящие и исходящие маршруты передвижения моряков (из здания порта и в здание порта, а также между различными портовыми объектами).
4.3. Зоны хранения и маршруты следования (между судами и портовыми объектами) входящих и исходящих, а также следующих транзитом грузов, материалов, запасов, транспортных средств.
4.4. Специально установленные зоны хранения опасных грузов и материалов.
4.5. Форма физического взаимодействия портовых объектов и потоков людей, материалов, запасов, грузов между портовыми объектами.
4.6. Безопасные и защищенные маршруты передвижения, и зоны хранения взрывных устройств и других подозрительных объектов.

Роли и задачи

5. Компетентный орган власти должен потребовать, чтобы каждых порт разработал ПБП и назначил РСБП, отвечающего совместно с КСБП за практическую реализацию плана.

Формат и содержание ПБП

6. Данный пример поможет в разработке ПБП. ПБП может включать следующую информацию:
7. *Титульный лист*
   - Название портовой зоны
   - Список имеющихся планов безопасности
   - Список членов КСБП
   - Имя, должность и подпись лица, утвердившего план
   - Дата утверждения плана
   - Должностное лицо, ответственное за выпуск плана
   - Дата выпуска плана
8. *Список распределения* – для секретных и несекретных разделов плана.
9. *Запись об изменениях* – объяснение процедур внесения изменений, а также обязанности держателей плана в отношении внесения изменений и практического исполнения изменений.
10. *Содержание* – для разделения секретной и коммерческой информации могут быть использованы приложения, раздающиеся тем членам портового сообщества, для которых предназначена данная информация.
11. *Вступление*. Объяснение предпосылок, обстоятельств возникновения и целей ПБП. Включает главные задачи и основные положения стратегии безопасности, такие как: предотвращение, обнаружение, реагирование, достигаемые посредством развития высокого уровня знания и понимания мер безопасности и обучения мерам безопасности.
12. Заявление о стратегии безопасности - включает определение стратегии безопасности.
13. *Исходные допущения*:
    13.1. Незаконное действие может произойти в любое время без предупреждения.
    13.2. Защита человеческой жизни, здоровья и безопасности является важнейшим основанием для разработки плана.
    13.3. Другая важнейшая причина для разработки плана – необходимость поддержания торговых отношений и работы порта.
    13.4. Ни одно предприятие не способно обеспечить все ресурсы, необходимые для исполнения надлежащих мер безопасности и реагирования на незаконное действие.
    13.5. Другие аварийные планы или планы защитных мероприятий и спасательно-восстановительных работ (например, планы контрмер на случай стихийных бедствий, инцидентов с опасными грузами и веществами) будут приведены в

действие в случаях необходимости при возникновении инцидентов в системе безопасности.

13.6. Все члены портового сообщества добровольно поддержат и примут участие в реализации мер по обеспечению безопасности порта и подразделений порта.

14. Устав Консультативного совета безопасности порта, если возможно, или орган власти, ответственный за Формирование комитета, а также:

14.1. Краткое описание роли и задачи КСБП, например:

14.1.1. Консультировать и разрабатывать рекомендации по вопросам реализации ПБП и другим вопросам безопасности, в зависимости от ситуации.

14.1.2. Разрабатывать процедуры обмена и передачи информации, имеющей значение для безопасности порта.

14.1.3. Способствовать повышению знания и понимания мер безопасности, являющихся средством сдерживания незаконных действий.

15. *Организация и членство в КСБП*. Состав членов КСБП и взаимоотношения с другими портовыми, национальными или местными комитетами планирования.

16. *Порт*. Определение географического и функционального периметра (границ), а также структурных особенностей порта, включая все судоходные каналы, характер транспортных средств, инфраструктуру порта, портовые и коммерческие подразделения.

17. Связанные с портом инфраструктура, предприятия, вспомогательные порты, к которым может относиться угроза безопасности, и которые могут быть включены в главный план безопасности или другие планы безопасности.

18. Список местных правоохранительных органов и муниципальных аварийных и вспомогательных служб (включая местные больницы и другие медицинские учреждения), которые могут внести свой вклад в организацию ответных действий и работ по ликвидации последствий инцидента в системе безопасности.

19. *Карты и схемы*. План должен содержать карты и схемы (возможно, в качестве приложения), на которых обозначены все существенные характеристики и местоположение предприятий, подразделений, маршрутов, пунктов доступа, включая установленные навигационные каналы.

20. *Предприятия и подразделения*. План должен содержать подробное описание морских и не морских предприятий и подразделений порта.

21. *Важнейшие производственные процессы и виды экономической деятельности*. План должен определить и описать все основные производственные процессы и виды экономической деятельности, осуществляемые на территории порта.

22. *Уровни безопасности*.

22.1. *Уровень безопасности 1*. Уровень, при котором следует постоянно соблюдать минимальные соответствующие ситуации защитные меры безопасности.

22.2. *Уровень безопасности 2*. Уровень, при котором соответствующие дополнительные меры безопасности должны соблюдаться в течение определенного периода времени вследствие повышенного риска инцидента в системе безопасности.

22.3. *Уровень безопасности 3*. Уровень, при котором дополнительные специфические меры безопасности должны соблюдаться в течение ограниченного периода времени, когда вероятность инцидента в системе безопасности высока или ожидается, что инцидент произойдет в ближайшем будущем, хотя может оказаться невозможно установить потенциальную цель нападения.

23. *Коммуникации*. План должен содержать детальное описание средств связи для передачи информации об установленном уровне безопасности, изменениях уровня безопасности, способах подачи сигнала тревоги в случае возникновения инцидента.

24. Меры безопасности, процедуры и мероприятия. План должен включать подробный список всех мер безопасности и первоочередных действий, которые надлежит осуществить в порту при каждом уровне безопасности в ответ на возможные сценарии угроз, определенные в ходе экспертизы безопасности.

25. Такие меры безопасности должны включать меры безопасности в отношении персонала, ограждения по периметру, физические барьеры, контроль доступа и все одобренные меры безопасности. В плане должны быть детально описаны роли и задачи всех членов портового сообщества в деле определения и контроля зон ограниченного доступа и зон навигации, а также наблюдения за ними в зависимости от ситуации.
26. Может быть целесообразно использовать существующие процедуры в качестве вспомогательного средства при передаче информации, реализации мер безопасности и контрольных проверках. Может быть целесообразно и оправданно дополнить действующие инструкции по эксплуатации и рабочие инструкции элементами безопасности. Например, если имеется письменная техническая инструкция проверки содержимого входящих транспортных средств, может быть целесообразно включить проверку содержимого службой безопасности в существующую процедуру.

Роли, ресурсы, компетентные должностные лица, обязанности

27. План должен содержать подробные указания о лицах, ответственных за реализацию мер безопасности, а также детальное описание последовательности действий.

Взаимосвязь с другими планами и организациями

28. План должен содержать список всех других планов или организаций, которые могут внести свой вклад, иметь отношение или оказать влияние на ПБП.

Ответные действия и кризисное управление

29. В плане должны быть определены ведомства и контактные лица, ответственные за ответные действия, имеющие целью смягчение последствий инцидента. Необходимо разработать и расположить в виде таблицы план ответных действий на любой вероятный инцидент и ознакомить персонал с планом ответных действий.

Стратегия пересмотра и обновления ПБП

30. В плане должна быть определена стратегия и процедуры пересмотра и обновления ПБП.

Защита ПБП и контроль

31. План должен устанавливать схему распределения, распространения и меры безопасности в отношении плана, или разделов плана, в целях обеспечения наилучшей передачи требований плана, исключающей возможность разглашения секретной или служебной информации.

Подготовка персонала

32. В плане должны быть подробно описаны требования к процессу подготовки работников порта к исполнению своей роли и роли их организаций в исполнении ПБП.
33. В плане должны быть подробно описаны упражнения, методы проведения тренировок и периодических контрольных испытаний, цель которых выявить изменения, которые могут повлиять на оперативность реагирования и убедиться, что план сохраняет актуальность и остается выполнимым.

Приложение С
Избранные ссылки

Ниже приводятся нормативные документы, упомянутые в настоящем Руководстве и другие источники информации, которые могут представлять интерес.

1. Тексты нижеупомянутых нормативных документов можно найти на сайте ИМО – www.imo.org
   1.1. Международная конвенция о безопасности жизни людей на море, 1974 (СОЛАС), с поправками.
   1.2. Кодекс ОСПС, год выпуска 2003: Кодекс по охране судов и портовых средств и поправки к нему 2002 года (Лондон, МОТ, 2003)
2. Текст пересмотренной Конвенции №185 об удостоверениях личности моряков, 2003, можно найти на сайте МОТ - www.ilo.org
3. Тексты нижеупомянутых документов можно найти на сайте ООН – www.un.org.docs

3.1. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 57/219 (2002): Защита прав человека и основных свобод в борьбе с терроризмом.