

**ГЛАВА XI-2 — СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ
ПО УСИЛЕНИЮ ОХРАНЫ НА МОРЕ**

1	Определения	830
2	Применение	834
3	Обязательства Договаривающихся правительств в отношении охраны	834
4	Требования к компаниям и судам	836
5	Особая ответственность компаний	836
6	Судовая система оповещения	838
7	Угроза для судов	840
8	Свобода принятия решений капитаном по вопросам безопасности и охраны судна	840
9	Меры, связанные с контролем и выполнением требований	842
10	Требования к портовым средствам	848
11	Соглашения об альтернативных системах охраны	848
12	Равноценные меры в области охраны	850
13	Представление информации	850

**ГЛАВА XI-2 — СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ
ПО УСИЛЕНИЮ ОХРАНЫ НА МОРЕ**

Правило 1

Определения

1 Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

- .1 *Навалочное судно* означает навалочное судно, определенное в правиле IX/1.6;
- .2 *Танкер-химовоз* означает танкер-химовоз, определенный в правиле VII/8.2;
- .3 *Газовоз* означает газовоз, определенный в правиле VII/11.2;
- .4 *Высокоскоростное судно* означает судно, определенное в правиле X/1.2;
- .5 *Морская передвижная буровая установка* означает морскую передвижную буровую установку с механическими средствами движения, определенную в правиле IX/1, не находящуюся на месте разработки;
- .6 *Нефтяной танкер* означает нефтяной танкер, определенный в правиле II-1/2.22;
- .7 *Компания* означает компанию, определенную в правиле IX/1;
- .8 *Взаимодействие судно/порт* означает взаимодействие, которое происходит, когда судно прямым и непосредственным образом затрагивается действиями, связанными с перемещением людей, товаров или предоставлением портовых услуг судну или со стороны судна;
- .9 *Портовое средство* означает район, определенный Договаривающимся правительством или назначенным орга-

- ном, где происходит взаимодействие судно/порт. Это включает такие районы как якорные стоянки, места ожидания причала и подходы с моря, соответственно.
- .10 *Деятельность судно—судно* означает любую деятельность, не относящуюся к портовому средству, но которая связана с передачей с судна на судно грузов или людей.
- .11 *Назначенный орган* означает организацию(-и) или администрацию(-и), установленные в Договаривающемся правительстве ответственными за обеспечение выполнения положений данной главы, относящихся к охране портовых средств и взаимодействию судно/порт, с точки зрения портового средства;
- .12 *Кодекс ОСПС* означает Международный кодекс по охране судов и портовых средств, состоящий из части А (положения которой рассматриваются как обязательные) и части В (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятый 12 декабря 2002 г. резолюцией 2 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с возможными поправками Организации, при условии что:
- .1 поправки к части А Кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии со статьей VIII настоящей Конвенции, касающейся процедур принятия поправок к Приложению, за исключением его главы I; и
- .2 поправки к части В Кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его правилами процедуры.
- .13 *Происшествие, связанное с охраной*, означает любое ПОДОЗРИТЕЛЬНОЕ действие или обстоятельство, угрожающие обеспечению охраны судна, включая морскую передвижную буровую установку и высокоскоростное судно, или портовому средству, или любому взаимодействию судно/порт, или любой деятельности СУДНО—СУДНО;
- .14 *Уровень охраны* означает оценку степени риска того, что будет предпринята попытка нарушить охрану или произойдет происшествие, связанное с охраной;
- .15 *Декларация об охране* означает оговаривающее меры по охране каждой стороны соглашение, достигнутое между судном и либо портовым средством, либо другим судном, с которыми оно будет взаимодействовать.
- .16 *Признанная в области охраны организация* означает организацию, обладающую надлежащей компетенцией по вопросам охраны и соответствующим знанием судовых и портовых операций, уполномоченную на проведение оценки или проверки, или одобрения, или освидетельствования, требуемых данной главой или частью А Кодекса ОСПС.

2 Термин *судно*, когда он используется в правилах 3—13, включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда.

XI-2 3 Термин *все суда*, когда он используется в данной главе, означает любое судно, к которому применяется данная глава.

4 Термин *Договаривающееся правительство*, когда он используется в правилах 3, 4, 7 и с 10 по 13, включает и *Назначенный орган*.

Правило 2

Применение

1 Данная глава применяется к:

- .1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:
 - .1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
 - .2 грузовые суда, включая высокоскоростные, валовой вместимостью 500 и более; и
 - .3 морские передвижные буровые установки; и
- .2 портовым средствам, обслуживающим такие суда, совершающие международные рейсы.

2 Несмотря на положения пункта 1.2, Договаривающиеся правительства должны решить вопрос об объеме применения данной главы и соответствующих разделов части А Кодекса ОСПС к тем портовым средствам, находящимся на их территории, которые, хотя и используются главным образом судами, не совершающими международных рейсов, вынуждены, от случая к случаю, обслуживать суда, приходящие из международного рейса или отходящие в международный рейс.

2.1 Договаривающиеся правительства основывают свои решения по пункту 2 на оценке охраны портового средства, выполненной в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.

2.2 Любое решение, принимаемое Договаривающимся правительством по пункту 2, не должно вести к снижению уровня охраны, намеченным данной главой или частью А Кодекса ОСПС для достижения.

3 Данная глава не применяется к военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота и другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

4 Ничто в данной главе не предопределяет права или обязательства государств по международному праву.

Правило 3

Обязательства Договаривающихся правительств в отношении охраны

1 Администрации устанавливают уровни охраны и обеспечивают предоставление информации об уровнях охраны судам, имеющим право плавания под их флагом. При изменениях в уровне охраны, информация об уровне охраны приводится на уровень современности, как это диктуется обстоятельствами.

XI-2

2 Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны портовым средствам, находящимся на их территории, и судам до их захода в порт или находящимся в порту, расположенном на их территории. При изменениях в уровне охраны, информация об уровне охраны приводится на уровень современности, как это диктуется обстоятельствами.

Правило 4

Требования к компаниям и судам

1 Компании должны отвечать соответствующим требованиям данной главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

2 Суда должны отвечать соответствующим требованиям данной главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание руководство, представленное в части В Кодекса ОСПС; такое соответствие проверяется, оформляется Свидетельством, как предусмотрено в части А Кодекса ОСПС.

3 До захода в порт или находясь в порту на территории Договаривающегося правительства, судно должно отвечать требованиям в отношении уровня охраны, установленного этим Договаривающимся правительством, если такой уровень охраны является более высоким, чем уровень охраны, установленный Администрацией для этого судна.

4 Суда должны реагировать, по возможности, немедленно на любое повышение уровня охраны.

5 Судно, которое не отвечает требованиям данной главы или части А Кодекса ОСПС, или не может выполнять требования уровня охраны, установленного Администрацией или другим Договаривающимся правительством для этого судна, извещает соответствующий компетентный орган до проведения любого взаимодействия судно/порт или до входа в порт, смотря по тому, что происходит ранее.

Правило 5

Особая ответственность компаний

Компания обеспечивает, чтобы капитан имел на борту постоянно информацию, посредством которой должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, могут установить:

- .1 кто является ответственным за назначение членов экипажа или иных лиц, в данное время нанятых или занятых в любой должности в работе судна;
- .2 кто является ответственным за использование судна; и
- .3 в случаях когда судно используется на условиях чартера(-ов) — кто является сторонами этого(-их) чартера(-ов).

Правило 6*Судовая система оповещения**

- 1 Все суда оборудуются системой оповещения следующим образом:
 - .1 суда, построенные 1 июля 2004 г. и после этой даты;
 - .2 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда, построенные до 1 июля 2004 г., — не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 г.;
 - .3 нефтяные танкеры, танкеры-химовозы, газовозы, навалочные суда и высокоскоростные грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, построенные до 1 июля 2004 г., — не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 г.; и
 - .4 прочие грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и морские передвижные буровые установки, построенные до 1 июля 2004 г., — не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2006 г.;
- 2 Эта система оповещения, при приведении в действие:
 - .1 включает и передает в направлении **судно—берег** оповещение о нарушении охраны компетентному органу, назначенному Администрацией, который, в данных обстоятельствах, может включать компанию; система передает идентификацию судна, его координаты и указывает на то, что охрана судна находится под угрозой или что защита была снижена;
 - .2 не направляет оповещение любым другим судам;
 - .3 не подает какого-либо сигнала аварийно-предупредительной сигнализации на самом судне; и
 - .4 непрерывно передает оповещение, до тех пор пока не будет выключена и/или возвращена в исходное положение.
- 3 Система оповещения должна:
 - .1 иметь возможность приведения в действие с ходового мостика и еще по меньшей мере из одного другого места судна; и
 - .2 отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией.
- 4 Места запуска системы оповещения устраиваются таким образом, чтобы предотвратить непреднамеренное срабатывание системы.
- 5 Требование о судовой системе оповещения может быть выполнено использованием радиоустановки судна, удовлетворяющей требованиям главы IV, при условии что все требования данного правила **выполняются**.

См. «Эксплуатационные требования к судовой системе оповещения», принятые резолюцией MSC.136(76) и «Принятие пересмотренных эксплуатационных требований к судовой системе оповещения», принятые резолюцией MSC.147(77).

VI 6 Когда какая-либо Администрация узнает об оповещении, переданном судовой системой, эта Администрация немедленно извещает государство(-а), вблизи которого(-ых) в данное время находится судно.

7 Когда какое-либо Договаривающееся правительство узнает об оповещении, переданном системой судна, не имеющего права плавания под его флагом, это Договаривающееся правительство немедленно извещает соответствующую Администрацию и, при необходимости, — государство(-а), вблизи которого(-ых) в данное время находится судно.

Правило 7

Угроза для судов

1 Договаривающиеся правительства устанавливают уровни охраны и обеспечивают предоставление информации об уровнях охраны судам, находящимся в их территориальном море или сообщившим о намерении войти в их территориальное море*.

2 Договаривающиеся правительства обеспечивают контактный адрес, по которому такие суда могут запрашивать совет или помощь и направлять любые запросы о других судах, активности или связи.

3 Если выявлен риск нападения, заинтересованное Договаривающееся правительство рекомендует заинтересованным судам и их Администрациям:

- .1 действующий уровень охраны;
- .2 любые меры охраны, подлежащие выполнению заинтересованными судами для самозащиты от нападения, в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС; и
- .3 меры охраны, которые прибрежное государство решило ввести, при необходимости.

Правило 8

Свобода принятия решений капитаном по вопросам безопасности и охраны судна

1 Капитан не должен быть ограничен компанией, фрахтователем или любым иным лицом в принятии или выполнении любого решения, которое, по его профессиональному суждению, необходимо для поддержания уровня безопасности и охраны судна. Это положение включает отказ в доступе на судно людям (за исключением тех, которые надлежащим образом уполномочены Договаривающимся правительством) или их вещам, и отказ принять груз, включая контейнеры или иные закрытые грузовые транспортные единицы.

2 Если, по профессиональному суждению капитана, в ходе судовых операций возникает конфликт между требованиями безопасности и охраны, капитан должен выполнять те требования, которые необходимы для поддержания безопасности судна. В таких случаях

См. MSC/Circ.1130 — «Руководство капитанам, компаниям и надлежащим образом уполномоченным должностным лицам по требованиям, связанным с представлением относящейся к охране информации до прихода судна в порт».

XI-2 капитан может задействовать временные меры охраны и должен сразу информировать Администрацию и, при необходимости, Договаривающееся правительство, в порту которого находится или куда намеревается войти судно. Любые такие временные меры охраны по данному правилу должны, в наибольшей возможной степени, соответствовать установленному уровню охраны. Когда такие случаи выявляются, Администрация обеспечивает, чтобы такие конфликты разрешались и чтобы возможность их повторения была сведена к минимуму.

Правило 9

*Меры, связанные с контролем и выполнением требований**

1 Контроль судов в порту

1.1 Для целей данной главы, каждое судно, к которому применяется данная глава, когда оно находится в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим правительством, которые могут быть теми же самыми лицами, которые осуществляют выполнение функций правила I/19. Такой контроль ограничивается проверкой того, что на судне имеется действительное Международное свидетельство об охране судна или действительное Временное международное свидетельство об охране судна, выданное по положениям части А Кодекса ОСПС (Свидетельство), которые признаются, когда действительны, если нет явных оснований полагать, что судно не соответствует требованиям данной главы или части А Кодекса ОСПС.

1.2 Если такие явные основания имеются или если действительное Свидетельство не предъявлено по требованию, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, налагают одну или более мер контроля в отношении этого судна, предусмотренных в пункте 1.3. Любые такие наложенные меры должны быть соразмерными с нарушенными требованиями, принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

1.3 Такими мерами контроля являются: проверка судна, отсрочка отхода судна, задержание судна; ограничение судовых операций, включая передвижение судна в порту или удаление судна из порта. Такие меры контроля могут, дополнительно или альтернативно, включать иные, менее строгие административные меры, или меры по выправлению ситуации.

2 Суда, намеревающиеся войти в порт другого Договаривающегося правительства

2.1 Для целей данной главы, Договаривающееся правительство может потребовать от судов, намеревающихся войти в ее порты, представления должностным лицам, надлежащим образом уполномоченным этим Договаривающимся правительством, в целях обеспечения выполнения требований данной главы до входа судна в порт и чтобы избежать необходимости наложения мер контроля или шагов, следующей информации:

См. резолюцию MSC.159(78) — «Временное руководство по мерам контроля за выполнением требований по усилению охраны на море».

XI-2

- что судно имеет действительное Свидетельство и название органа, выдавшего его;
- .2 уровень охраны, на котором судно эксплуатируется в данное время;
 - .3 уровень охраны, на котором судно эксплуатировалось в любом **предыдущем** порту, где оно осуществляло взаимодействие судно/порт в период времени, оговоренный в пункте 2.3;
 - .4 любые специальные или дополнительные меры по охране, предпринятые судном в любом предыдущем порту, где оно осуществляло взаимодействие судно/порт в период времени, оговоренный в пункте 2.3;
 - .5 что соответствующие процедуры по охране судна соблюдались в ходе любой деятельности **СУДНО—СУДНО** в период времени, оговоренный в пункте 2.3; или
 - .6 иной информации, связанной с практикой охраны (но не подробности плана охраны судна), принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

При запросе Договаривающимся правительством, судно или компания должны представить подтверждение, приемлемое для этого Договаривающегося правительства, информации, требуемой выше.

2.2 Каждое судно, к которому применяется данная глава, намереваящееся войти в порт другого Договаривающегося правительства, представляет информацию, описанную в пункте 2.1, по запросу должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством. Капитан может отказать в предоставлении такой информации, понимая, что отказ может привести к запрету на заход в порт.

2.3 Судно хранит регистрацию указанной в пункте 2.1 информации за последние 10 заходов в портовые средства.

2.4 Если, получив информацию, описанную в пункте 2.1, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающегося правительства порта, в который намерено войти судно, имеют явные основания полагать, что судно не соответствует требованиям данной главы или части А Кодекса ОСПС, такие должностные лица должны попытаться установить связь с Администрацией и связь между судном и Администрацией, для того чтобы устранить нарушение. Если такая связь не привела к устранению нарушения или если такие должностные лица имеют явные основания полагать, что судно не соответствует требованиям данной главы или части А Кодекса ОСПС, такие должностные лица могут предпринять в отношении этого судна такие шаги в целях охраны, которые предусмотрены в пункте 2.5 данного правила. Любые такие предпринятые шаги должны быть пропорциональны нарушениям требований, принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

2.5 Такими шагами являются:

- .1 требование устранить нарушение;

- .2 требование к судну пройти в указанный район территориального моря или внутренних вод этого Договаривающегося государства;
- .3 инспекция судна, если судно находится в территориальном море Договаривающегося правительства, в порт которого намеревается зайти судно; или
- .4 отказ в заходе в порт.

До того как предпринять любые такие шаги, судно информируется Договаривающимся правительством о его намерениях. По получении этой информации, капитан может отказаться от намерения войти в порт. В таких случаях данное правило не применяется.

3 *Дополнительные положения*

3.1 В случае:

- .1 применения меры контроля, иной чем менее строгая административная мера или мера по выправлению ситуации, ссылка на которые делается в пункте 1.3; или
- .2 использования любого из шагов, ссылка на которые делается в пункте 2.5,

должностное лицо, надлежащим образом уполномоченное Договаривающимся правительством, незамедлительно, в письменном виде, информирует Администрацию о том, какие меры контроля были применены или какие использованы шаги, и излагает их причины. Договаривающееся правительство, при применении мер контроля или шагов, также извещает признанную в области охраны организацию, выдавшую Свидетельство, относящееся к конкретному судну и Организацию, если какие-либо меры контроля были применены или использованы какие-либо шаги.

3.2 Если судну отказано в заходе в порт или если судно выдворено из порта, власти государства порта сообщают соответствующие факты властям государств последующих портов захода, если они известны, и всем другим соответствующим прибрежным государствам, принимая во внимание руководство, подлежащее разработке Организацией. Должна обеспечиваться конфиденциальность и скрытность такого извещения.

3.3 Отказ в заходе в порт на основании пунктов 2.4 и 2.5 или выдворение из порта во исполнение пунктов 1.1 — 1.3 налагаются только тогда, когда должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, имеют явные основания полагать, что судно представляет непосредственную угрозу охране или безопасности людей, судов или имуществу, и нет никаких иных подходящих мер устранения этой угрозы.

3.4 Меры контроля, ссылка на которые приводится в пункте 1.3, и шаги, ссылка на которые приводится в пункте 2.5, налагаются, во исполнение данного правила, только до тех пор, пока нарушение, приведшее к мерам контроля или шагам, не будет устранено к удовлетворению Договаривающегося правительства, принимая во внимание действия, предложенные судном или **Администрацией**, если таковые будут.

XI-2 3.5 При осуществлении контроля по пункту 1 или предпринимая шаги по пункту 2, Договаривающиеся правительства:

- .1 предпринимают все усилия, чтобы избежать неоправданной задержки или отсрочки отхода судна. Если судно, вследствие этого, без оснований задержано или если отсрочен его отход, оно имеет право на компенсацию любых понесенных убытков или ущерба; и
- .2 обеспечивают необходимый доступ на судно в случаях чрезвычайной ситуации или по гуманитарным соображениям и в целях охраны.

Правило 10

Требования к портовым средствам

- 1 Портовые средства должны отвечать соответствующим требованиям данной главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание руководство, представленное в части В Кодекса ОСПС.
- 2 Договаривающиеся правительства, имеющие на своей территории портовое(-ые) средство(-а), к которому(-ым) применяется данное правило, обеспечивают, чтобы:
 - .1 оценки охраны портовых средств, их пересмотр и одобрение выполнялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС; и
 - .2 планы охраны портовых средств разрабатывались, пересматривались, одобрялись и внедрялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.
- 3 Договаривающиеся правительства назначают и сообщают меры, подлежащие рассмотрению в плане охраны портовых средств для различных уровней охраны, включая случаи, когда требуется представление Декларации об охране.

Правило 11

Соглашения об альтернативных системах охраны

- 1 Договаривающиеся правительства, при внедрении данной главы и части А Кодекса ОСПС, могут заключать в письменном виде двусторонние или многосторонние соглашения с другими Договаривающимися правительствами об альтернативных системах охраны, распространяющихся на короткие международные рейсы на постоянных линиях между портовыми средствами, расположенными на их территориях.
- 2 Любое такое соглашение не должно приводить к снижению уровня охраны других судов или портовых средств, на которые не распространяется это соглашение.
- 3 Никакое судно, на которое распространяется такое соглашение, не должно предпринимать какой-либо деятельности **СУДНО—СУДНО** с любым судном, на которое не распространяется это соглашение.
- 4 Такие соглашения периодически пересматриваются, принимая во внимание накопленный опыт, также как и любые изменения в конкретных обстоятельствах или в оцененной угрозе охране судов, портовых средств или маршрутов, на которые распространяется это соглашение.

Правило 12

Равноценные меры в области охраны

1 Договаривающееся правительство может позволить конкретному судну или группе судов, имеющих право плавания под его флагом, внедрить иные меры охраны, равноценные предписанным в данной главе или части А Кодекса ОСПС, при условии что такие меры охраны эффективны, по меньшей мере, в такой же степени, что и предписанные данной главой или частью А Кодекса ОСПС. Администрация, разрешающая такие меры охраны, сообщает в Организацию их особенности.

2 При внедрении положений данной главы и части А Кодекса ОСПС, Договаривающееся правительство может позволить конкретному портовому средству или группе портовых средств, расположенных на ее территории, иных чем охваченные заключенным по правилу 11 соглашением, внедрить меры охраны, равноценные предписанным в данной главе или части А Кодекса ОСПС, при условии что такие меры охраны эффективны в такой же степени, что и предписанные данной главой или частью А Кодекса ОСПС. Договаривающееся правительство, разрешающее такие меры охраны, сообщает в Организацию их особенности.

Правило 13

Представление информации

1 Договаривающиеся правительства, не позднее 1 июля 2004 г., сообщают Организации и делают доступной компаниям и судам следующую информацию:

- .1 названия и контактные адреса их национального органа или органов, ответственных за охрану судов и портовых средств;
- .2 те районы, находящиеся на их территории, которые охвачены одобренными планами охраны портовых средств;
- .3 имена и контактные адреса тех, кто был назначен быть доступным в любое время для получения и действия по оповещениям «судно–берег», упомянутым в правиле 6.2.1;
- .4 имена и контактные адреса тех, кто был назначен быть доступным в любое время для получения и действия по любым сообщениям от Договаривающихся правительств, осуществляющих меры контроля и выполнения, упомянутые в правиле 9.3.1; и
- .5 имена и контактные адреса тех, кто был назначен быть доступным для контакта в любое время для предоставления совета или помощи судам, и кому суда могут направлять запросы в области охраны, упомянутые в правиле 7.2;

и после этого, приводят такую информацию на уровень современности, как только в ней происходят изменения. Организация рассылает такие сведения другим Договаривающимся правительствам для информации **ИХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ**.

XI-2

2 Договаривающиеся правительства, не позднее 1 июля 2004 г., сообщают Организации названия и контактные адреса любых признанных в области охраны организаций, уполномоченных действовать от их имени, вместе с подробным описанием специфичной ответственности и условий власти, делегированных таким организациям. Такая информация приводится на уровень современности, как только в ней происходят изменения. Организация рассылает такие сведения другим Договаривающимся правительствам для информации **ИХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ**.

3 Договаривающиеся правительства, не позднее 1 июля 2004 г., сообщают Организации перечень одобренных планов охраны портовых средств для портовых средств, расположенных на их территории, вместе с районом или районами, охваченными каждым одобренным планом охраны портовых средств, и соответствующую дату его одобрения, и после этого дополнительно сообщают, если происходит следующее:

- .1 изменения в районе или районах, охваченных одобренным планом охраны портовых средств, которые будут внесены или уже были внесены. В таких случаях в сообщаемой информации указываются изменения в районе или районах, охваченных планом, и дата, с которой такие изменения подлежат внедрению или были внедрены;
- .2 одобренный план охраны портовых средств, ранее включенный в перечень, представленный в Организацию, подлежит изъятию или был изъят. В таких случаях в сообщаемой информации указывается дата, на которую **ИЗЪЯТИЕ** вступит в силу или было внедрено. В этих случаях сообщение в Организацию делается как можно скорее; и
- .3 добавления подлежат внесению в перечень одобренных планов охраны портовых средств. В таких случаях в информации, подлежащей представлению в Организацию, указывается район или районы, охватываемые планом, и дата их одобрения.

4 Договаривающиеся правительства, через каждые пять лет после 1 июля 2004 г., сообщают Организации пересмотренный и приведенный на уровень современности перечень всех одобренных планов охраны портовых средств для портовых средств, расположенных на их территории, вместе с районом или районами, охваченными каждым одобренным планом охраны портовых средств, и соответствующую дату его одобрения (и дату одобрения любых поправок к нему), который заменит всю информацию, представленную Организации по пункту 3 за предшествующие пять лет.

5 Договаривающиеся правительства сообщают Организации о заключении соглашения по правилу 11. Эта информация включает:

- .1 Договаривающиеся правительства, заключившие соглашение;
- .2 портовые средства и постоянные маршруты, охваченные соглашением;
- .3 периодичность пересмотра соглашения;

.4 дату вступления в силу соглашения; и

.5 информацию о всех имевших место консультациях с другими Договаривающимися правительствами;

и после этого сообщают, как можно скорее, Организации информацию о том, когда в это соглашение внесены поправки или когда завершился срок его действия.

6 Любое Договаривающееся правительство, позволяющее, по положениям правила 12, какие-либо эквивалентные меры в области охраны в отношении судна, имеющего право плавания под его флагом, или в отношении портового средства, расположенного на его территории, сообщает Организации подробные сведения об этих системах.

7 Организация, по запросу, делает доступной информацию, представленную по пунктам 3—6, другим Договаривающимся правительствам.