

ภาค ข
แนวทางสำหรับบทบัญญัติของบทที่ 11-2
ของภาคผนวกแนบท้ายอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล 1974 ตามที่แก้ไขเพิ่มเติม
และภาค ก ของประมวลข้อบังคับนี้

1. บทนำ

บททั่วไป

- 1.1 อารัมภบทของประมวลข้อบังคับนี้ระบุว่บทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้จัดให้มีแบบแผนระหว่างประเทศสำหรับมาตรการเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางทะเลและเป็นกรอบความร่วมมือระหว่างเรือและท่าเรือเพื่อค้นหาและยับยั้งการกระทำซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในด้านการขนส่งทางทะเล
- 1.2 บทนำนี้กล่าวถึงกระบวนการในการจัดให้มีและการดำเนินการตามมาตรการและการเตรียมการที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุและเป็นไปตามบทบัญญัติของบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ และกล่าวถึงองค์ประกอบหลักที่เสนอไว้ในแนวทางดังกล่าว ซึ่งปรากฏอยู่ในวรรคที่ 2 ถึงวรรคที่ 19 ทั้งนี้ ยังได้กำหนดข้อพิจารณาที่สำคัญที่ควรคำนึงเมื่อพิจารณานำแนวทางดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือและท่าเรือมาใช้บังคับ
- 1.3 หากผู้อ่านมีความสนใจเกี่ยวกับเรื่องเรือแต่เพียงอย่างเดียว จะขอแนะนำเป็นอย่างยิ่งให้อ่านภาค ข. ของประมวลข้อบังคับนี้ทั้งหมด โดยเฉพาะวรรคที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ และขอแนะนำในทำนองเดียวกันสำหรับผู้สนใจเรื่องท่าเรือเป็นหลักว่าควรอ่านวรรคที่เกี่ยวข้องกับเรือด้วย
- 1.4 แนวทางที่ระบุไว้ในวรรคที่จะกล่าวถึงต่อไปจะเกี่ยวข้องกับการคุ้มครองเรือเมื่อจอดอยู่ที่ท่าเรือเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม อาจมีเหตุการณ์ที่เรืออาจสร้างภัยคุกคามต่อท่าเรือเกิดขึ้นได้ เช่น เมื่อเรือจอดอยู่ในท่าเรือ อาจจะถูกใช้เป็นฐานสำหรับโจมตี เมื่อพิจารณามาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมเพื่อตอบโต้ภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเรือ ผู้ที่ทำการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือหรือจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือควรพิจารณาปรับให้เข้ากับแนวทางดังกล่าวตามความเหมาะสม
- 1.5 ขอแนะนำว่าผู้อ่านไม่ควรอ่านหรือตีความภาค ข. ของประมวลข้อบังคับนี้ไปในทางที่ขัดแย้งกับบทบัญญัติของบทที่ 11-2 หรือภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ และขอแนะนำว่าบทบัญญัติที่กล่าวถึงก่อนจะต้องมีความสำคัญกว่าและบดบังบทบัญญัติที่บังเอิญไม่สอดคล้องกันซึ่งอาจปรากฏอยู่ในภาค ข. ของประมวลข้อบังคับนี้โดยไม่ตั้งใจ ควรอ่าน ตีความ และนำแนวทางในภาค ข. ของประมวลข้อบังคับนี้มาปฏิบัติในทางที่สอดคล้องกับเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และหลักการที่มีอยู่ในบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้

ความรับผิดชอบของรัฐภาคี

1.6 รัฐภาคีมีความรับผิดชอบภายใต้บทบัญญัติของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้หลายประการ ซึ่งได้แก่

- การกำหนดระดับของการรักษาความปลอดภัยที่จะนำมาใช้
- การอนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ และข้อแก้ไขของแผนที่ได้รับอนุมัติก่อนแล้ว
- การตรวจสอบการปฏิบัติตามบทบัญญัติของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ของเรือและการออกใบสำคัญรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ (International Ship Security Certificate) ให้แก่เรือ
- การกำหนดว่าท่าเรือใดภายในอาณาเขตของตนจะต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือซึ่งต้องรับผิดชอบในการจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
- การดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการจัดทำและอนุมัติรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือ และข้อแก้ไขในภายหลังของรายงานการประเมินที่ได้รับอนุมัติก่อนแล้ว
- การอนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือและข้อแก้ไขในภายหลังของแผนที่ได้รับอนุมัติก่อนแล้ว
- การใช้มาตรการควบคุมและบังคับให้ปฏิบัติตาม
- การทดสอบแผนที่ได้รับอนุมัติแล้ว และ
- การแจ้งข้อมูลให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมเดินเรือและท่าเรือทราบ

1.7 รัฐภาคีสามารถแต่งตั้งหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายของรัฐเพื่อปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยภายใต้บทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือและอนุญาตให้องค์การรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Security Organization : RSO) ดำเนินงานบางอย่างที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ แต่รัฐภาคีหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายควรจะเป็นผู้ตัดสินใจขั้นสุดท้ายเกี่ยวกับการยอมรับและการอนุมัติงานดังกล่าว ทางกรยังอาจมอบหมายการปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยบางอย่างที่เกี่ยวข้องกับเรือให้แก่องค์การรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับ แต่หน้าที่หรือกิจกรรมดังต่อไปนี้ไม่สามารถมอบหมายให้องค์การรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับดำเนินการได้ :

- การกำหนดระดับของการรักษาความปลอดภัยที่จะใช้
- การกำหนดว่าท่าเรือใดภายในอาณาเขตของตนจะต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือซึ่งต้องรับผิดชอบในการจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

- การอนุมัติรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือหรือข้อแก้ไขในภายหลังของรายงานการประเมินที่ได้รับอนุมัติก่อนแล้ว
- การอนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือและข้อแก้ไขในภายหลังของแผนที่ได้รับอนุมัติก่อนแล้ว
- การใช้มาตรการควบคุมและบังคับให้ปฏิบัติตาม
- การจัดให้มีข้อกำหนดสำหรับปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย (Declaration of Security)

การกำหนดระดับของการรักษาความปลอดภัย

1.8 รัฐภาคีจะรับผิดชอบในการกำหนดระดับของการรักษาความปลอดภัยที่จะใช้ในช่วงเวลาใดช่วงเวลานึงและสามารถนำไปใช้บังคับกับเรือและท่าเรือได้ ภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้กำหนดระดับของการรักษาความปลอดภัยไว้ 3 ระดับสำหรับใช้ระหว่างประเทศ ดังนี้

- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 ภาวะปกติ ; ระดับที่เรือและท่าเรือปฏิบัติตามปกติ
- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 ภาวะความเสี่ยงสูงกว่าปกติ ; ระดับที่ใช้เมื่อมีความเสี่ยงต่อสถานการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสูงกว่าปกติ และ
- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 ภาวะความเสี่ยงสูงเป็นพิเศษ ; ระดับที่ใช้ในช่วงเวลาที่มีความเสี่ยงต่อสถานการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยที่มีความเป็นไปได้สูงหรือใกล้จะเกิดขึ้นจริง

บริษัทเรือและเรือ

1.9 บริษัทที่ประกอบกิจการเดินเรือบริษัทใดที่อยู่ในขอบเขตการใช้บังคับของบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้จะต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท (CSO) และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ (SSO) สำหรับเรือแต่ละลำ หน้าที่ ความรับผิดชอบ และข้อกำหนดในการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่เหล่านี้และข้อกำหนดในการฝึกปฏิบัติและการฝึกซ้อมมีรายละเอียดปรากฏในภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้

1.10 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทที่มีความรับผิดชอบโดยสังเขป คือ การดำเนินการเพื่อให้มีการจัดทำรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรืออย่างเหมาะสม มีการจัดทำและเสนอให้ทางการหรือตัวแทนของทางการพิจารณาอนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ และภายหลังได้เก็บแผนดังกล่าวไว้บนเรือแต่ละลำที่อยู่ในขอบเขตการใช้บังคับของภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้และที่อยู่ในความดูแลของบุคคลที่ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท

1.11 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือควรระบุถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยในเชิงปฏิบัติการและเชิงกายภาพ ที่เรือควรนำมาใช้เพื่อให้สามารถดำเนินงานในระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 ได้ตลอดเวลา แผนดังกล่าวควรระบุถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมหรือที่เข้มงวดขึ้นที่เรือสามารถนำมาใช้เพื่อเลื่อนไปดำเนินงานในระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 เมื่อได้รับคำสั่งให้ดำเนินการ นอกจากนี้ แผนดังกล่าวควรระบุถึงการเตรียมการที่เป็นไปได้ที่เรือสามารถปฏิบัติตามโดยไม่ชักช้าตามคำสั่งของผู้มีอำนาจใน

ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 เพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือ ภัยคุกคามของเหตุการณ์ดังกล่าว

1.12 เรือตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้จะต้องมีหรือดำเนินการให้เป็น ไปตามแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือที่ได้รับอนุมัติจากทางการหรือตัวแทนของทางการ เจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยประจำบริษัทและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือควรกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตาม แผนอย่างต่อเนื่องและบรรลุผลซึ่งรวมถึงการดำเนินการตรวจสอบภายในด้วย ข้อแก้ไขไม่ว่าจะเป็นส่วนใดก็ ตามของแผนที่ได้รับอนุมัติแล้วซึ่งทางการกำหนดว่าจะต้องได้รับอนุมัติเสียก่อน จะต้องนำเสนอเพื่อทบทวนและ ขออนุมัติก่อนที่จะบรรจุไว้ในแผนที่ได้รับอนุมัติแล้วและให้เรือนำไปปฏิบัติ

1.13 เรือจะต้องมีใบสำคัญรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ (International Ship Security Certificate) ที่ระบุว่าเรือดังกล่าวได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของ ประมวลข้อบังคับนี้ รวมทั้งบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการตรวจสอบและการออกไปสำคัญรับรองการปฏิบัติตามข้อ กำหนดดังกล่าวของเรือนั้นพื้นฐานของการตรวจสอบครั้งแรกก่อนนำเรือออกใช้งาน การตรวจสอบเพื่อออกไป สำคัญรับรองใหม่ และการตรวจสอบในช่วงกลางรอบระยะเวลา

1.14 เมื่อเรือเดินทางมาถึงท่าเรือหรือเดินทางไปยังท่าเรือของรัฐภาคี รัฐภาคีมีสิทธิตามบทบัญญัติของ กฎข้อบังคับที่ 11-2/9 ในการใช้มาตรการควบคุมและบังคับให้เรือนั้นปฏิบัติตาม เรือจะต้องรับการตรวจสอบ โดยการควบคุมของรัฐเมืองท่า แต่ตามปกติการตรวจสอบดังกล่าวจะไม่ขยายไปถึงการตรวจสอบแผนการรักษา ความปลอดภัยของเรือนั้นเองยกเว้นในกรณีเฉพาะบางกรณี นอกจากนี้ เรือยังอาจต้องปฏิบัติตามมาตรการ ควบคุมเพิ่มเติมหากรัฐภาคีที่ใช้มาตรการควบคุมและบังคับให้ปฏิบัติตามหากมีเหตุผลที่เชื่อได้ว่าการรักษา ความปลอดภัยของเรือหรือท่าเรือมีระดับต่ำกว่าที่ควรจะเป็น

1.15 นอกจากนี้ยังกำหนดให้เรือต้องมีข้อมูลประจำบนเรือและเผยแพร่ให้รัฐภาคีอื่นทราบตามที่ได้รับการ ร้องขอ ซึ่งระบุถึงผู้รับผิดชอบในการตัดสินใจว่าจ้างบุคลากรประจำเรือและการตัดสินใจในเรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับ การจัดหาเรือมาใช้

ท่าเรือ

1.16 แต่ละรัฐภาคีจะต้องดำเนินการเพื่อให้มีการจัดทำรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของ ท่าเรือสำหรับท่าเรือแต่ละแห่งที่ตั้งอยู่ในอาณาเขตของตนและให้บริการเรือที่เดินระหว่างประเทศ รัฐภาคี หน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย หรือองค์กรรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับอาจเป็นผู้จัดทำรายงานการประเมิน ดังกล่าว รายงานการประเมินที่จัดทำเสร็จเรียบร้อยแล้วจะต้องได้รับอนุมัติจากรัฐภาคีหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ได้รับมอบหมาย การอนุมัตินี้ไม่สามารถมอบหมายให้ผู้อื่นกระทำได้ รายงานการประเมินสถานการณ์ความ ปลอดภัยของท่าเรือควรมีการทบทวนตามรอบระยะเวลาที่เหมาะสม

1.17 การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือโดยพื้นฐานแล้วเป็นการวิเคราะห์ความเสี่ยงของ การประกอบท่าเรือหมดทุกด้านเพื่อกำหนดว่าส่วนใดของท่าเรือที่มีความเสี่ยงต่อภัยคุกคามสูง และ/หรือมี แนวโน้มจะถูกโจมตี ความเสี่ยงต่อความปลอดภัยขึ้นอยู่กับภัยคุกคามจากการโจมตี จุดอ่อนของเป้าหมายและ ผลของการโจมตีดังกล่าว

รายงานการประเมินจะต้องครอบคลุมถึงองค์ประกอบดังต่อไปนี้

- การกำหนดภัยคุกคามที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับส่วนติดตั้งและโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ
- การค้นหาจุดอ่อนที่มีอยู่
- การคำนวณผลของภัยคุกคาม

เมื่อเสร็จสิ้นการวิเคราะห์ ก็จะทำให้สามารถประเมินระดับความเสี่ยงทั้งหมดได้ การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือจะช่วยกำหนดว่าท่าเรือแห่งใดที่จำเป็นจะต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือและจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

1.18 ท่าเรือซึ่งต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้จะต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ หน้าที่ ความรับผิดชอบ และข้อกำหนดในการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวตลอดจนข้อกำหนดในการฝึกปฏิบัติและการฝึกซ้อมมีรายละเอียดปรากฏในภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้

1.19 แผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือควรระบุถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยทั้งในด้านการดำเนินงานและทางกายภาพที่ท่าเรือควรนำมาใช้เพื่อให้ท่าเรือสามารถประกอบการในระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 ได้ตลอดเวลา แผนดังกล่าวควรระบุถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมหรือที่เข้มงวดขึ้นที่ท่าเรือสามารถนำมาใช้เพื่อเลื่อนขึ้นไปดำเนินการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 เมื่อได้รับคำสั่ง นอกจากนี้ แผนดังกล่าวควรระบุถึงการเตรียมการที่เป็นไปได้ที่ท่าเรือสามารถนำมาใช้ตามคำสั่งของผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัยในระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

1.20 ท่าเรือซึ่งต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ต้องมีและดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้รับอนุมัติจากรัฐภาคีหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้รับมอบหมาย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือควรปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนและกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนอย่างต่อเนื่องและบรรลุผลซึ่งรวมถึงการดำเนินการตรวจสอบภายในของการปฏิบัติตามแผนด้วย ข้อแก้ไขไม่จำเป็นที่จะเป็นส่วนใดก็ตามของแผนที่ได้รับอนุมัติแล้วซึ่งรัฐภาคีหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายกำหนดว่าจะต้องได้รับอนุมัติก่อน จะต้องนำเสนอเพื่อทบทวนและขออนุมัติก่อนที่จะบรรจุไว้ในแผนที่ได้รับอนุมัติแล้วและนำไปปฏิบัติที่ท่าเรือต่อไป รัฐภาคีหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้รับมอบหมายอาจทำการทดสอบประสิทธิภาพของแผน รายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือที่ใช้เป็นพื้นฐานในการจัดทำแผนควรมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ กิจกรรมเหล่านี้ทั้งหมดอาจนำไปสู่การแก้ไขแผนที่ได้รับอนุมัติแล้ว ข้อแก้ไขใด ๆ ในส่วนย่อยของแผนที่ได้รับอนุมัติแล้วจะต้องนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากรัฐภาคีหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้รับมอบหมาย

1.21 เรือที่ใช้ท่าเรือดังกล่าวข้างต้นอาจต้องรับการตรวจสอบจากการควบคุมโดยรัฐเมื่อท่าและมาตรการควบคุมเพิ่มเติมที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับที่ 11-2/9 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจร้องขอให้ส่งข้อมูลเกี่ยวกับเรือ สินค้า ผู้โดยสาร และคนประจำเรือก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่า ซึ่งอาจมีบางกรณีที่ไม่อนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่า

การแจ้งข้อมูล

1.9 บทที่ 11-2 และ ภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้กำหนดให้รัฐภาคีต้องส่งข้อมูลบางรายการให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศและข้อมูลที่จะต้องจัดเตรียมไว้เพื่อให้มีการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพระหว่างรัฐภาคีต่าง ๆ และระหว่างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท/เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ

2 คำนิยาม

2.1 ไม่มีแนวทางสำหรับคำนิยามที่กำหนดไว้ในบทที่ 11-2 หรือ ภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้

2.2 เพื่อจุดมุ่งหมายของภาค ข.ของประมวลข้อบังคับนี้:

.1 ส่วน (section) หมายถึง ส่วนของภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้และระบุเป็น “ส่วน ก./<ตามด้วยหมายเลขของส่วนนั้น>”

.2 วรรค (paragraph) หมายถึง วรรคของภาค ข. ของประมวลข้อบังคับนี้และระบุเป็น “วรรค <ตามด้วยหมายเลขของวรรคนั้น>” และ

.3 รัฐภาคี เมื่อใช้ในวรรคที่ 14 – 18 หมายถึง รัฐภาคีที่ทำเรือนั้นตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐนั้น และรวมถึงการใช้เพื่ออ้างอิงถึงหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย

3. ขอบเขตการใช้บังคับ

บททั่วไป

3.1 เมื่อมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ ควรคำนึงถึงแนวทางที่ให้ไว้ในภาค ข.ของประมวลข้อบังคับนี้

3.2 อย่างไรก็ตามก็ดี ควรตระหนักว่าขอบเขตการใช้บังคับของแนวทางการรักษาความปลอดภัยของเรือจะขึ้นอยู่กับประเภทของเรือ สินค้า และ/หรือผู้โดยสาร รูปแบบการค้า และลักษณะของท่าเรือที่เรือนั้นเข้าเทียบท่า

3.3 ในทำนองเดียวกัน ขอบเขตการใช้บังคับของแนวทางการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือจะขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของท่าเรือ ประเภทของเรือที่มาใช้ท่าเรือ ประเภทของสินค้าและ/หรือผู้โดยสาร และรูปแบบการค้าของเรือที่เข้าเทียบท่า

3.4 บทบัญญัติของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้จะไม่ใช่บังคับกับท่าเรือที่ออกแบบและใช้เพื่อจุดมุ่งหมายทางการทหารเป็นหลัก

4 ความรับผิดชอบของรัฐภาคี

การประเมินและแผนรักษาความปลอดภัย

4.1 รัฐภาคีจะต้องดำเนินการเพื่อให้มีการใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้เกิดการเปิดเผยหรือการเข้าถึงข้อมูลที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือ แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือ และแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ และการประเมินหรือแผนนั้นต่างหากโดยไม่ได้รับอนุญาต

หน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย

4.2 รัฐภาคีอาจกำหนดหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายของรัฐเพื่อปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวกับท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในบทที่ 11-2 หรือภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้

องค์กรรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับ

4.3 รัฐภาคีอาจมอบอำนาจให้องค์กรรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับ (RSO) ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยบางอย่าง ได้แก่

- .1 การอนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ หรือข้อแก้ไขต่อแผนดังกล่าว แทนทางการ
- .2 การตรวจสอบและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับการปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ของเรือแทนทางการ และ
- .3 การจัดทำรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือตามที่รัฐภาคีกำหนด

4.4 RSO อาจให้คำแนะนำหรือให้ความช่วยเหลือแก่บริษัทเรือหรือท่าเรือในเรื่องเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือ แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือ และแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ซึ่งอาจรวมถึงการจัดทำรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือหรือแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือหรือรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือหรือแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ถ้า RSO เป็นผู้จัดทำรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือหรือแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ RSO รายนั้นก็ไม่ควรได้รับมอบอำนาจให้อนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ

4.5 เมื่อมอบอำนาจให้แก่ RSO รัฐภาคีควรพิจารณาความสามารถขององค์กรดังกล่าว โดย RSO ที่ได้รับมอบอำนาจควรมีความสามารถดังนี้

- .1 มีความเชี่ยวชาญในด้านที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย
- .2 มีความรู้เกี่ยวกับการประกอบการเรือและท่าเรืออย่างเหมาะสม ซึ่งได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการออกแบบและต่อสร้างเรือในกรณีที่ใช้บริการแก่เรือ และมีความรู้เกี่ยวกับการออกแบบและก่อสร้างท่าเรือในกรณีที่ใช้บริการแก่ท่าเรือ

.3 มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการประชุมการของเรือและท่าเรือ รวมทั้งจุดเชื่อมต่อระหว่างเรือ/ท่าเรือ และวิธีลดความเสี่ยงดังกล่าว

- .4 มีความสามารถในการรักษาและพัฒนาความเชี่ยวชาญของบุคลากรของตน
- .5 มีความสามารถในการกำกับดูแลบุคลากรของตนให้มีความน่าเชื่อถืออย่างต่อเนื่อง
- .6 มีความสามารถในการใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงการเปิดเผยหรือเข้าถึงข้อมูลที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยโดยไม่ได้รับอนุญาต
- .7 มีความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ และกฎหมายภายในและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัยต่างๆ
- .8 มีความรู้เกี่ยวกับรูปแบบต่าง ๆ ของภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในปัจจุบัน
- .9 มีความรู้เกี่ยวกับอาวุธ สารและอุปกรณ์ที่เป็นอันตราย และการค้นหาอาวุธ สาร และอุปกรณ์ดังกล่าว
- .10 มีความรู้เกี่ยวกับลักษณะและรูปแบบพฤติกรรมของบุคคลที่มีแนวโน้มจะเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ
- .11 มีความรู้เกี่ยวกับเทคนิคที่ใช้ในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัย
- .12 มีความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์และระบบรักษาความปลอดภัยและเตือนภัย ตลอดจนข้อจำกัดในการใช้งานของอุปกรณ์และระบบดังกล่าว

เมื่อมอบหมายหน้าที่เฉพาะอย่างให้ RSO ปฏิบัติ รัฐภาคีรวมทั้งทางการจะต้องดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่า RSO มีความสามารถที่จำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงานจริง

4.6 ทางกรอาจแต่งตั้งองค์กรที่ได้รับการยอมรับตามที่อ้างถึงในกฎข้อบังคับที่ 1/6 และการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 11-1/1 ให้เป็น RSO หากองค์กรดังกล่าวมีความเชี่ยวชาญที่เหมาะสมเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในวรรค 4.5

4.7 รัฐภาคีอาจแต่งตั้งการทำเรือหรือผู้ประกอบการทำเรือเป็น RSO หากมีความเชี่ยวชาญที่เหมาะสมเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในวรรค 4.5

การกำหนดระดับของการรักษาความปลอดภัย

4.8 ในการกำหนดระดับของการรักษาความปลอดภัย รัฐภาคีจะต้องคำนึงถึงข้อมูลภัยคุกคามทั้งที่เป็นข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเฉพาะ รัฐภาคีควรกำหนดระดับของการรักษาความปลอดภัยที่ใช้กับเรือหรือท่าเรือหนึ่งในสามระดับดังต่อไปนี้

- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 ภาวะปกติ ; ระดับที่เรือและท่าเรือดำเนินงานตามปกติ
- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 ภาวะความเสี่ยงสูงกว่าปกติ ; ระดับที่ใช้เมื่อมีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสูงกว่าปกติ และ
- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 ภาวะความเสี่ยงสูงเป็นพิเศษ ; ระดับที่ใช้ในช่วงเวลาที่มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยที่มีความเป็นไปได้สูงหรือใกล้จะ

เกิดขึ้นจริง

4.9 การกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 ควรเป็นมาตรการพิเศษที่ใช้เฉพาะเมื่อมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ว่าเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยมีโอกาสที่จะเกิดขึ้นสูงหรือใกล้จะเกิดขึ้นจริง ขณะที่ระดับการรักษาความปลอดภัยอาจเปลี่ยนจากระดับที่ 1 เป็นระดับที่ 2 จนถึงระดับที่ 3 แต่ก็เป็นไปได้เช่นกันที่ระดับการรักษาความปลอดภัยจะเปลี่ยนแปลงโดยตรงจากระดับที่ 1 เป็นระดับที่ 3

4.10 นายเรือมีความรับผิดชอบสูงสุดทำในการดูแลให้เรือมีความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตลอดเวลา แม้ในระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 ผู้ควบคุมเรืออาจพิจารณาทบทวนหรือปรับปรุงแก้ไขคำสั่งที่ออกโดยผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัย เมื่อมีเหตุให้เชื่อได้ว่าคำสั่งนั้นอาจเป็นอันตรายต่อเรือ

4.11 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท หรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ ควรประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือของท่าเรือที่เรือนั้นตั้งใจจะเข้าเทียบท่าในโอกาสแรกเพื่อกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยที่ต้องใช้กับเรือที่ท่าเรือ เมื่อได้ประสานกับท่าเรือแล้ว เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือควรให้คำแนะนำแก่เรือเกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือและควรให้ข้อมูลการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องแก่เรือ

4.12 ขณะที่อาจมีกรณีที่เรือที่มีการรักษาความปลอดภัยในระดับที่สูงกว่ากำลังมาเข้าเทียบท่าเรือที่มีการรักษาความปลอดภัยในระดับที่ต่ำกว่า แต่จะต้องไม่มีกรณีที่เรือมีการรักษาความปลอดภัยในระดับที่ต่ำกว่าท่าเรือที่เรือนั้นจะเข้าเทียบท่า ถ้าเรือมีการรักษาความปลอดภัยในระดับที่สูงกว่าท่าเรือที่ต้องการเข้าเทียบท่า เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือควรแจ้งให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือทราบโดยไม่ชักช้า เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือควรทำการประเมินสถานการณ์นั้น ๆ โดยปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ และหาข้อยุติเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมที่จะใช้กับเรือ ซึ่งอาจรวมถึงการจัดทำและการลงนามในปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย (Declaration of Security)

4.13 รัฐภาคีควรพิจารณาหาแนวทางที่จะช่วยให้มีการแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงในระดับการรักษาความปลอดภัยอย่างรวดเร็ว ทาง การอาจพิจารณาใช้ข่าวสาร NAVTEX หรือประกาศชาวเรือเป็นวิธีแจ้งความเปลี่ยนแปลงในระดับการรักษาความปลอดภัยแก่เรือ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ หรือทางการอาจพิจารณาใช้วิธีการสื่อสารอื่นที่มีความรวดเร็วและครอบคลุมสาระได้เท่ากันหรือดีกว่า รัฐภาคีควรกำหนดวิธีแจ้งความเปลี่ยนแปลงในระดับการรักษาความปลอดภัยให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือทราบด้วย รัฐภาคีควรรวบรวมและเก็บรักษารายชื่อและรายละเอียดการติดต่อประสานงานของผู้ที่จำเป็นจะต้องแจ้งให้ทราบถึงความเปลี่ยนแปลงในระดับการรักษาความปลอดภัย ขณะที่ระดับการรักษาความปลอดภัยไม่จำเป็นจะต้องเป็นเรื่องที่มีความอ่อนไหวมากนัก แต่ข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคามที่อยู่เบื้องหลังการใช้ระดับการรักษาความปลอดภัยนั้นอาจเป็นเรื่องที่มีความอ่อนไหวมากก็ได้ รัฐภาคีควรพิจารณาประเภทและรายละเอียดของข้อมูลที่จะส่งตลอดจนวิธีที่จะส่งข้อมูลให้เจ้าหน้าที่รักษา

ความปลอดภัยประจำเรือ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรืออย่างระมัดระวัง

ผู้ประสานงานและข้อมูลเกี่ยวกับแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

4.14 ในท่าเรือที่มีแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ จะต้องแจ้งให้ห้องศักรทางทะเลระหว่างประเทศทราบและต้องแจ้งข้อมูลดังกล่าวให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือทราบด้วย จะต้องไม่มีการตีพิมพ์เผยแพร่รายละเอียดของแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ นอกจากนี้ในส่วนที่ระบุว่าได้มีการจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือแล้วเท่านั้น รัฐภาคีควรพิจารณาจัดตั้งผู้ประสานงานส่วนกลางหรือระดับภูมิภาคหรือกำหนดวิธีอื่นในการให้ข้อมูลที่ทันสมัยเกี่ยวกับสถานที่ที่เก็บรักษาแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือพร้อมทั้งรายละเอียดการติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือที่เกี่ยวข้อง ควรมีการประชุมสัมมนาให้ทราบถึงผู้ประสานงานดังกล่าวโดยทั่วกันด้วย ผู้ประสานงานดังกล่าวอาจให้ข้อมูลเกี่ยวกับองค์กรรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับที่ได้รับแต่งตั้งเพื่อดำเนินการแทนรัฐภาคีพร้อมทั้งรายละเอียดเกี่ยวกับความรับผิดชอบและเงื่อนไขเฉพาะของอำนาจที่มอบให้แก่องค์กรรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับดังกล่าว

4.15 ในกรณีของท่าเรือที่ไม่มีแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (ดังนั้นจึงไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ) ผู้ประสานงานส่วนกลางหรือระดับภูมิภาคควรจะสามารถหาบุคคลที่มีความเหมาะสมบนฝั่งที่จะสามารถจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมระหว่างที่เรือเข้าเทียบท่าในกรณีนี้จำเป็น

4.16 รัฐภาคีควรจัดให้มีรายละเอียดการติดต่อประสานงานเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือจะต้องรายงานให้ทราบถึงเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ของรัฐเหล่านี้ควรประเมินรายงานดังกล่าวก่อนที่จะดำเนินการตามที่เห็นสมควร เรื่องที่รายงานอาจเป็นเรื่องเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่อยู่ในอำนาจของรัฐภาคีอื่น ในกรณีเช่นว่านั้น รัฐภาคีควรพิจารณาติดต่อผู้ประสานงานในรัฐภาคีอื่นเพื่อหาหรือว่ามาตรการที่ใช้มีความเหมาะสมหรือไม่ เพื่อจุดมุ่งหมายนี้ ควรแจ้งรายละเอียดการติดต่อประสานงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐให้ห้องศักรทางทะเลระหว่างประเทศทราบด้วย

4.17 รัฐภาคีควรแจ้งข้อมูลที่ระบุไว้ในวรรค 4.14 ถึง 4.16 ให้รัฐภาคีอื่นทราบหากมีการร้องขอ

เอกสารรับรอง (Identification documents)

4.18 รัฐภาคีควรออกเอกสารรับรองให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ได้รับมอบหมายให้ขึ้นไปบนเรือหรือเข้าไปในท่าเรือเพื่อปฏิบัติหน้าที่ และจัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อตรวจสอบความเชื่อถือได้ของเอกสารรับรองดังกล่าวด้วย

แท่นตรึงอยู่กับที่และแท่นลอยและแท่นขุดเจาะนอกฝั่งที่เคลื่อนที่ได้ในพื้นที่

4.19 รัฐภาคีควรพิจารณากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับแท่นตรึงอยู่กับที่และแท่นลอยและแท่นขุดเจาะนอกฝั่งที่เคลื่อนที่ได้ในพื้นที่ เพื่อให้สามารถติดต่อกับเรือที่กำหนดให้ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้

เรือที่ไม่ถูกบังคับให้ต้องปฏิบัติตามภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้

4.20 รัฐภาคีควรพิจารณากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมเพื่อเสริมสร้างการรักษาความปลอดภัยของเรือที่ไม่อยู่ในขอบเขตการใช้บังคับของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้และดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยใด ๆ ที่ใช้กับเรือดังกล่าวยอมให้มีการติดต่อกับเรือที่อยู่ในขอบเขตการใช้บังคับของภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้

ภัยคุกคามต่อเรือและเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในทะเลอื่น ๆ

4.21 รัฐภาคีควรจะให้แนวทางทั่วไปเกี่ยวกับมาตรการที่พิจารณาเห็นว่าเหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของเรือที่ชักธงของรัฐภาคนั้นเมื่อออกทะเล รัฐภาคีควรให้คำแนะนำที่เฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับสิ่งที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 ถึง 3 หาก:

.1 มีความเปลี่ยนแปลงในระดับการรักษาความปลอดภัยที่ใช้กับเรือระหว่างที่ออกทะเล เช่น เนื่องจากพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ซึ่งเรือนั้นปฏิบัติการอยู่หรือเกี่ยวข้องกับเรือนั่นเอง และ

.2 มีเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือภัยคุกคามจากเหตุการณ์ดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับเรือในขณะที่ออกทะเล

รัฐภาคีควรกำหนดวิธีและขั้นตอนการปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับจุดประสงค์ดังกล่าว ในกรณีของการโจมตีที่ใกล้จะเกิดขึ้น เรือควรจัดให้มีการสื่อสารโดยตรงกับผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัยของรัฐเจ้าของธง

4.22 รัฐภาคีควรจัดตั้งผู้ประสานงานสำหรับให้คำปรึกษาด้านการรักษาความปลอดภัยแก่เรือใด ๆ:

.1 ที่ชักธงของรัฐภาคนั้น

.2 ที่ประกอบกรในทะเลอาณาเขตหรือได้แจ้งความประสงค์ที่จะเข้าไปในทะเลอาณาเขต

4.23 รัฐภาคีควรให้คำปรึกษาแก่เรือที่ประกอบกรในทะเลอาณาเขตหรือได้แจ้งความประสงค์ที่จะเข้าไปในทะเลอาณาเขต ซึ่งควรจะเป็นคำปรึกษาเกี่ยวกับ

.1 การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือตามแผนหรือการเดินเรือตามแผนเกิดความล่าช้า

2. การเดินเรือในเส้นทางนั้น ๆ หรือการเดินทางไปยังสถานที่เฉพาะเจาะจง
3. บุคลากรหรืออุปกรณ์ที่ควรมีประจำบนเรือ
4. การประสานงานในการเดินทาง การเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่า เพื่อให้เรือหรือเครื่องบินตรวจการณ์ (ชนิดมีปีกหรือเฮลิคอปเตอร์) สามารถให้ความคุ้มครองได้

รัฐภาคีควรเตือนให้เรือที่ประกอบกิจการในทะเลอาณาเขตหรือได้แจ้งความประสงค์ที่จะเข้าไปในทะเลอาณาเขตทราบถึงพื้นที่หวงห้ามชั่วคราวที่ดีที่สุดที่เผยแพร่แล้ว

4.24 รัฐภาคีควรแนะนำให้เรือที่ประกอบกิจการในทะเลอาณาเขตหรือได้แจ้งความประสงค์ที่จะเข้าไปในทะเลอาณาเขตดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยใด ๆ ที่รัฐภาคีอาจให้คำแนะนำแล้วโดยเร่งด่วนเพื่อเป็นการคุ้มครองเรืออื่นและเรืออื่นในพื้นที่ใกล้เคียง

4.25 แผนที่รัฐภาคีจัดทำเพื่อจุดประสงค์ตามที่ระบุไว้ในวรรค 4.22 ควรครอบคลุมถึงข้อมูลเกี่ยวกับผู้ติดต่อประสานงานที่เหมาะสม โดยให้พร้อมปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง ภายในรัฐภาคีซึ่งรวมถึงทางการด้วย แผนดังกล่าวควรครอบคลุมถึงสถานการณ์ที่ทางการพิจารณาเห็นว่าควรขอความช่วยเหลือจากรัฐชายฝั่งใกล้เคียง ตลอดจนขั้นตอนการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ

ความตกลงเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

4.26 ในการพิจารณาวิธีดำเนินการตามบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ รัฐภาคีอาจจัดทำความตกลงกับรัฐภาคีอื่น ขอบเขตของความตกลงจะจำกัดอยู่ที่การเดินทางระหว่างประเทศระยะสั้นในเส้นทางที่แน่นอนระหว่างท่าเรือในอาณาเขตของรัฐที่เป็นภาคีความตกลง หลังจากที่ได้จัดทำความตกลงแล้วรัฐภาคีควรปรึกษารัฐภาคีและทางการอื่นที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับผลของความตกลงนั้น เรือที่ชักธงของรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีความตกลงควรให้เดินในเส้นทางที่แน่นอนที่กำหนดไว้ในความตกลงนั้นหากทางการของรัฐภาคีดังกล่าวเห็นว่าเรือนั้นควรปฏิบัติตามบทบัญญัติของความตกลงและได้กำหนดให้เรือนั้นต้องปฏิบัติตาม แต่ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ความตกลงนั้นจะต้องไม่มีการผ่อนปรนเกี่ยวกับระดับของการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรืออื่นที่ไม่อยู่ภายใต้ความตกลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือทุกลำที่อยู่ภายใต้ความตกลงดังกล่าวอาจไม่ปฏิบัติตามร่วมกับเรือที่ไม่อยู่ภายใต้ความตกลง แต่ความตกลงนี้ควรครอบคลุมถึงการเชื่อมต่อการปฏิบัติงาน (operational interface) ของเรือภายใต้ความตกลงด้วย โดยจะต้องมีการกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามความตกลงดังกล่าวอย่างต่อเนื่องและแก้ไขเมื่อมีความจำเป็นและควรมีการทบทวนทุก 5 ปี

การใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยในระดับเดียวกันสำหรับท่าเรือ

4.27 สำหรับท่าเรือบางแห่งที่มีการปฏิบัติการขนถ่ายสินค้าจำกัดหรือเป็นพิเศษแต่มีเรือเข้าเทียบท่าไม่มากนัก ควรจะดำเนินการเพื่อให้มีการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้โดยใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยในระดับที่เท่ากันกับมาตรการที่ระบุไว้ในบทที่ 11-2 และในภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ กรณีนี้อาจเป็นกรณีของท่าเรือที่อยู่ติดกับโรงงาน หรือท่าเทียบเรือที่ไม่ค่อยมีการปฏิบัติการขนถ่ายสินค้าบ่อยครั้งนัก

ระดับการบรรจุคนประจำเรือ

4.28 ในการกำหนดจำนวนคนประจำเรือขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัยของเรือ ทางกรมต้องคำนึงถึงบทบัญญัติว่าด้วยจำนวนคนประจำเรือขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัยที่กำหนดโดยกฎข้อบังคับที่ 5/14 ซึ่งให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นหลัก ทางกรมควรคำนึงถึงภาระงานที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากการใช้แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือและการดำเนินการเพื่อให้มีการจัดคนประจำเรืออย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพด้วย การที่จะทำเช่นนั้นได้ทางการควรทำการตรวจสอบด้วยว่าเรือสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับชั่วโมงพักผ่อน และมาตรการที่เกี่ยวกับความเหนื่อยล้า ซึ่งประกาศใช้เป็นกฎหมายภายในประเทศ โดยคำนึงถึงหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือที่ได้มอบหมายให้คนประจำเรือปฏิบัติ

มาตรการควบคุมและบังคับให้ปฏิบัติตาม

บททั่วไป

4.29 กฎข้อบังคับที่ 11-2/9 อธิบายถึงมาตรการควบคุมและบังคับให้ปฏิบัติตามซึ่งใช้บังคับกับเรือภายใต้บทที่ 11-2 กฎข้อบังคับนี้แบ่งออกเป็นสามส่วนหลักๆคือ การควบคุมเรือในเมืองท่า การควบคุมเรือที่ประสงค์จะเข้าท่าของรัฐบาลอื่น และบทบัญญัติเพิ่มเติมซึ่งใช้บังคับกับทั้งสองสถานการณ์

4.30 กฎข้อบังคับที่ 11-2/9.1 การควบคุมเรือในเมืองท่า เป็นการปฏิบัติตามระบบสำหรับการควบคุมเรือขณะที่อยู่ในเมืองท่าต่างประเทศโดยให้เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจจากรัฐภาคี (“เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจ”) มีสิทธิที่จะลงเรือเพื่อทำการตรวจสอบว่าใบสำคัญรับรองตามข้อกำหนดอยู่ในสภาพที่เหมาะสม หลังจากนั้นถ้ามีมูลเหตุที่ชัดเจนพอให้เชื่อได้ว่าเรือไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย ก็อาจใช้มาตรการควบคุม เช่น การตรวจเพิ่มเติมหรือการกักเรือได้ สิ่งนี้สะท้อนถึงระบบควบคุมในปัจจุบัน กฎข้อบังคับที่ 11-2/9.1 มีพื้นฐานอยู่บนระบบดังกล่าวและอนุญาตให้มีมาตรการเพิ่มเติม(ซึ่งรวมถึงการไล่เรือออกจากเมืองท่าซึ่งจัดว่าเป็นมาตรการควบคุมอย่างหนึ่ง) เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจมีมูลเหตุที่ชัดเจนพอให้เชื่อได้ว่าเรือไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 หรือภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ กฎข้อบังคับที่ 11-2/9.3 อธิบายถึงมาตรการคุ้มครองที่ส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามมาตรการเพิ่มเติมเหล่านี้ได้อย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

4.31 กฎข้อบังคับที่ 11-2/9.2 เป็นการนำมาตรการควบคุมมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่าเรือที่ประสงค์จะเข้าท่าของ รัฐบาลอื่นได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดและเป็นการนำแนวคิดในการควบคุมที่แตกต่างกันโดยสิ้นเชิงภายใต้บทที่ 11-2 มาใช้กับการรักษาความปลอดภัยเท่านั้น ภายใต้กฎข้อบังคับนี้ อาจนำมาตรการควบคุมมาใช้ก่อนที่เรือจะ เข้าท่าได้เพื่อให้เกิดความแน่ใจในการรักษาความปลอดภัยยิ่งขึ้น ดังเช่นในกฎข้อบังคับที่ 11-2/9.1 มาตรการ ควบคุมเพิ่มเติมนี้มีพื้นฐานจากแนวคิดเรื่องมูลเหตุที่ชัดเจนพอให้เชื่อได้ว่าเรือไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด ของบทที่ 11-2 หรือ ภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ รวมถึงมาตรการคุ้มครองที่สำคัญในกฎข้อบังคับที่ 11- 2/9.2.2 และ 11-2/9.2.5 รวมทั้งในกฎข้อบังคับที่ 11-2/9.2.3

4.32 มูลเหตุที่ชัดเจนที่แสดงว่าเรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด หมายถึงหลักฐานหรือข้อมูลที่เชื่อถือได้ว่าเรือไม่ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 หรือภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ เมื่อคำนึงถึงแนวทางที่ให้ไว้ในส่วนนี้ ของประมวลข้อบังคับนี้ หลักฐานหรือข้อมูลที่เชื่อถือได้นั้นอาจเกิดจากการใช้ดุลพินิจทางวิชาชีพของเจ้าหน้าที่ ผู้รับมอบอำนาจในขณะทำการตรวจสอบใบสำคัญรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่าง ประเทศ หรือ ใบสำคัญรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศชั่วคราว ที่ออกให้ตาม ภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ (“ใบสำคัญรับรอง”) หรือ จากแหล่งอื่นๆ ถึงแม้ว่าจะมีใบสำคัญรับรองที่ใช้ได้ และมีผลทางกฎหมายอยู่บนเรือ เจ้าหน้าที่ผู้รับมอบอำนาจอาจยังคงมีมูลเหตุที่ชัดเจนที่ทำให้เชื่อได้ว่าเรือไม่ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดโดยมีพื้นฐานจากการใช้ดุลพินิจทางวิชาชีพ

4.33 ตัวอย่างของมูลเหตุที่ชัดเจนที่เป็นไปได้ภายใต้กฎข้อบังคับที่ 11-2/9.1 และ 11-2/9.2 อาจรวมถึง

- .1 หลักฐานจากการตรวจใบสำคัญรับรองที่ไม่ถูกต้องหรือหมดอายุแล้ว
- .2 หลักฐานหรือข้อมูลที่เชื่อถือได้ว่ามีข้อบกพร่องร้ายแรงในอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย การจัดทำ เอกสาร หรือการจัดการตามที่กำหนดไว้ใน บทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้

3. การได้รับรายงานหรือคำร้องเรียนซึ่งตามดุลพินิจทางวิชาชีพของเจ้าหน้าที่ผู้รับมอบอำนาจแล้ว มีข้อมูลที่น่าเชื่อถือบ่งชี้ว่าเรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้
4. หลักฐานหรือการสังเกตการณ์ที่เจ้าหน้าที่ผู้รับมอบอำนาจพบโดยใช้ดุลพินิจทางวิชาชีพว่านายเรือหรือคนประจำเรือไม่คุ้นเคยกับขั้นตอนการปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยที่สำคัญบนเรือ หรือ ไม่สามารถทำการฝึกปฏิบัติที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของเรือ หรือไม่เคยดำเนินการตามขั้นตอนการปฏิบัติหรือการฝึกปฏิบัติใดๆเลย
5. หลักฐานหรือการสังเกตการณ์ที่เจ้าหน้าที่ผู้รับมอบอำนาจพบโดยใช้ดุลพินิจทางวิชาชีพว่าคนประจำเรือที่สำคัญไม่สามารถทำการสื่อสารได้อย่างเหมาะสมกับคนประจำเรือที่สำคัญอื่นๆ ที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยบนเรือ
6. หลักฐานหรือข้อมูลที่เชื่อถือได้ว่ามีคนลงเรือหรือเรือได้บรรทุกสิ่งของหรือสินค้าจากท่าเรือหรือจากเรือลำอื่นซึ่งท่าเรือหรือเรือลำอื่นนั้นได้ฝ่าฝืนบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ และเรือที่มีปัญหาไม่ได้ทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยหรือไม่ได้ใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเป็นพิเศษ หรือที่เหมาะสม หรือไม่ได้รักษาการดำเนินการตามขั้นตอนการปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยของเรือที่เหมาะสม
7. หลักฐานหรือข้อมูลที่เชื่อถือได้ว่ามีคนลงเรือหรือเรือได้บรรทุกสิ่งของหรือสินค้าจากท่าเรือหรือจากแหล่งอื่น (เช่น เรือลำอื่นหรือการขนย้ายด้วยเฮลิคอปเตอร์) ซึ่งท่าเรือหรือแหล่งอื่นนั้นไม่ถูกบังคับให้ปฏิบัติตามบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ และเรือไม่ได้ใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเป็นพิเศษหรือที่เหมาะสม หรือไม่ได้รักษาการดำเนินการตามขั้นตอนการปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยของเรือที่เหมาะสม และ
8. เรือถือใบสำคัญรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศชั่วคราวที่ออกให้ภายหลังตั้งที่อธิบายไว้ใน ภาค ก/19.4 และถ้าในดุลพินิจทางวิชาชีพของเจ้าหน้าที่ผู้รับมอบอำนาจเห็นว่าจุดประสงค์หนึ่งของเรือหรือบริษัทที่ขอใบสำคัญรับรองนั้นคือเพื่อหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามตามบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้อย่างครบถ้วน เมื่อพ้นกำหนดอายุของใบสำคัญรับรองชั่วคราวดังอธิบายไว้ในภาค ก/19.4.4

4.34 นัยยะทางกฎหมายระหว่างประเทศของกฎข้อบังคับที่ 11-2/9 มีความสำคัญอย่างยิ่งเป็นการเฉพาะและควรปฏิบัติตามกฎข้อบังคับนี้โดยคำนึงถึงกฎข้อบังคับที่ 11-2/2.4 เพราะอาจเป็นไปได้ที่จะเกิดสถานการณ์ที่ต้องใช้มาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งอยู่นอกเหนือขอบเขตของบทที่ 11-2 หรือเมื่อควรพิจารณาถึงสิทธิของเรือที่

ได้รับผลกระทบซึ่งอยู่นอกเหนือขอบเขตของบทที่ 11-2 ดังนั้น กฎข้อบังคับที่ 11-2/9 ไม่ได้ห้ามรัฐภาคีจากการใช้มาตรการที่มีพื้นฐานอยู่บนหรือสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยของบุคคล เรือ ท่าเรือ และทรัพย์สินอื่น ในกรณีที่ว่าเรือจะปฏิบัติตามบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ แต่ก็ยังคงมีความเสี่ยงต่อการรักษาความปลอดภัยอยู่

4.35 เมื่อรัฐภาคีได้กำหนดมาตรการควบคุมสำหรับใช้กับเรือ ควรแจ้งให้ทางการทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอโดยไม่ชักช้าเพื่อให้ทางการสามารถประสานงานได้อย่างเต็มที่กับรัฐภาคี

การควบคุมเรือในเมืองท่า

4.36 เมื่อมีการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดไม่ว่าจะเป็นข้อบกพร่องทางด้านอุปกรณ์หรือเอกสารที่ไม่ถูกต้องซึ่งนำไปสู่การกักเรือและไม่สามารถแก้ไขการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดนั้นในท่าเรือที่ทำการตรวจได้ รัฐภาคีอาจอนุญาตให้เรือเดินทางไปยังเมืองท่าอื่นโดยมีข้อแม้ว่าต้องได้ทำตามเงื่อนไขที่ตกลงกันระหว่างรัฐเมืองท่า และทางการหรือนายเรือแล้ว

เรือที่มีความประสงค์จะเข้าเมืองท่าของรัฐภาคีอื่น

4.37 กฎข้อบังคับที่ 11-2/9.2.1 กำหนดรายการข้อมูลที่รัฐภาคีอาจร้องขอจากเรือเพื่อใช้เป็นเงื่อนไขสำหรับการเข้าท่า ข้อมูลรายการหนึ่งก็คือการยืนยันการใช้มาตรการเพิ่มเติมหรือพิเศษของเรือในการเข้าท่าเรือ 10 ท่าที่ผ่านมา ตัวอย่างควรประกอบด้วย

- .1 บันทึกมาตรการที่ใช้ระหว่างที่เข้าเทียบท่าเรือซึ่งอยู่ในอาณาเขตของประเทศที่ไม่ใช่รัฐภาคีโดยเฉพาะมาตรการซึ่งตามปกติท่าเรือที่อยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีจัดให้มี และ
- .2 ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยที่ประกาศใช้กับท่าเรือหรือเรืออื่น

4.38 ข้อมูลอีกรายการหนึ่งซึ่งอาจกำหนดเป็นเงื่อนไขในการอนุญาตให้เรือเข้าท่าคือการยืนยันว่าเรือมีการรักษาความปลอดภัยอย่างเหมาะสมในระหว่างการปฏิบัติการระหว่างเรือในระยะ 10 ครั้งหลังที่เรือเข้าเทียบท่าตามปกติข้อมูลดังกล่าวจะไม่ครอบคลุมถึงบันทึกการส่งเจ้าหน้าที่นำร่องหรือเจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย การเติมน้ำมัน การขนถ่ายสินค้าลงเรือลำเลียง (lightering) การบรรจุทุบกึ่งเรือและของใช้ที่จำเป็น และการขนถ่ายของเสียจากเรือภายในเขตท่าเรือซึ่งตามปกติกิจกรรมเหล่านี้จะปรากฏอยู่ในแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ตัวอย่างของข้อมูลดังกล่าวได้แก่

- .1 บันทึกมาตรการที่ใช้ขณะเมื่อมีการปฏิบัติการระหว่างเรือกับเรือที่ซีกธงของรัฐที่ไม่ใช่รัฐภาคี โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการที่ตามปกติเรือที่ซีกธงของรัฐภาคีจัดให้มี
- .2 บันทึกมาตรการที่ใช้ขณะเมื่อมีการปฏิบัติการระหว่างเรือกับเรือที่ซีกธงของรัฐภาคีแต่ไม่ได้ถูกบังคับให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ เช่น สำเนาของใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยที่ออกให้เรื่อนั้นภายใต้บทบัญญัติอื่น และ

.3 ในกรณีที่มีบุคคลหรือเรือที่ประสบภัยทางทะเลและได้รับการช่วยเหลืออยู่บนเรือ ข้อมูลในกรณีนี้จะหมายถึงข้อมูลที่ทราบทั้งหมดเกี่ยวกับบุคคลหรือสินค้าดังกล่าว รวมทั้งเอกสารหรือหลักฐานการแสดงตนและผลของการตรวจสอบที่ได้กระทำในฐานะตัวแทนของเรือเพื่อกำหนดสถานะความปลอดภัยของบุคคลหรือสินค้าที่ได้รับการช่วยเหลือ บทที่ 11-2 หรือภาคผนวก ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ไม่มีจุดมุ่งหมายที่จะทำให้การส่งตัวบุคคลหรือสินค้าที่ประสบภัยทางทะเลไปยังสถานที่ที่ปลอดภัยเกิดความล่าช้าหรือดำเนินการไม่ได้ แต่มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ข้อมูลที่เหมาะสมอย่างเพียงพอแก่รัฐต่าง ๆ เพื่อให้เกิดบูรณาภาพในการรักษาความปลอดภัย

4.39 ตัวอย่างของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ ที่กำหนดเป็นเงื่อนไขในการเข้าท่าเพื่อช่วยให้เกิดความแน่ใจในด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของบุคคล ท่าเรือ เรือ และทรัพย์สินอื่น ๆ ได้แก่

- .1 ข้อมูลที่อยู่ใน Continuous Synopsis Record
- .2 ตำแหน่งที่ตั้งของเรือขณะเวลาที่รายงาน
- .3 เวลาที่คาดว่าเรือจะเดินทางมาถึงท่าเรือ
- .4 บัญชีรายชื่อคนประจำเรือ
- .5 รายละเอียดทั่วไปของสินค้าบนเรือ
- .6 บัญชีรายชื่อผู้โดยสาร และ
- .7 ข้อมูลที่กำหนดให้มีตามกฎหมายข้อบังคับที่ 11-2/5

4.40 กฎข้อบังคับที่ 11-2/9.2.5 อนุญาตให้นายเรือล้มเลิกความตั้งใจที่จะนำเรือเข้าท่าได้เมื่อได้รับแจ้งว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐเมืองท่าจะดำเนินการควบคุมตามกฎข้อบังคับที่ 11-2/9.2 ถ้านายเรือล้มเลิกความตั้งใจดังกล่าวก็จะไม่นำกฎข้อบังคับที่ 11-2/9 มาใช้บังคับ และการดำเนินการตามขั้นตอนอื่นใดจะต้องอยู่บนพื้นฐานของและสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ

บทบัญญัติเพิ่มเติม

4.41 ในทุกกรณีที่มีการปฏิเสธไม่ให้เรือเข้าท่าหรือขับไล่เรือออกจากท่าเรือ ควรแจ้งข้อเท็จจริงที่ทราบทั้งหมดให้หน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบ การแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวควรประกอบด้วย

- .1 ชื่อเรือ สัญชาติเรือ เลขหมายประจำเรือ สัญญาณเรียกขาน ประเภทของเรือและสินค้า
- .2 สาเหตุที่ปฏิเสธไม่ให้เรือเข้าท่าหรือขับไล่เรือออกจากท่าเรือเขตท่าเรือ

.3 ลักษณะของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย

- .4 รายละเอียดของการดำเนินการเพื่อแก้ไขการไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย รวมถึงเงื่อนไขที่กำหนดแก่เรือสำหรับการเดินทางเที่ยววัน
- .5 ท่าเรือที่เรือเข้าเทียบท่าก่อนหน้าและท่าเรือที่เรือจะเข้าเทียบท่าต่อไป
- .6 เวลาที่เรือออกจากท่าและเวลาที่คาดว่าเรือจะเดินทางถึงท่าเรือต่อไป
- .7 คำแนะนำที่ให้แก่เรือ เช่น การรายงานตลอดเส้นทางเดินเรือ
- .8 ข้อมูลเกี่ยวกับระดับของการรักษาความปลอดภัยของเรือ
- .9 ข้อมูลเกี่ยวกับการสื่อสารระหว่างรัฐเมืองท่าและทางการ
- .10 จุดประสานงานภายในรัฐเมืองท่าเพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติม
- .11 บัญชีรายชื่อคนประจำเรือ และ
- .12 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่จำเป็น

4.42 รัฐที่เกี่ยวข้องในการประสานงานควรรวมถึงรัฐที่เป็นทางผ่านของเรือในการเดินทางไปยังท่าเรือต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเรือที่ตั้งใจจะเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งนั้น รัฐที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ อาจรวมถึงรัฐเมืองท่าที่เรือเข้าเทียบท่าก่อนหน้า เพื่อให้ได้ข้อมูลเพิ่มเติมและได้ข้อยุติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่เรือเข้าเทียบท่าก่อนหน้า

4.43 ในการใช้มาตรการควบคุมและบังคับให้ปฏิบัติตาม เจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจควรดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามาตรการหรือขั้นตอนที่กำหนดมีความเหมาะสม มาตรการหรือขั้นตอนดังกล่าวควรมีความสมเหตุสมผลและควรมีบทลงโทษขั้นต่ำและกำหนดเวลาที่จำเป็นเพื่อแก้ไขให้มีการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้

4.44 คำว่า “ทำให้เกิดความล่าช้า” ในกฎข้อบังคับที่ 11-2/9.3.5.1 ยังหมายถึงสถานการณ์ที่เมื่อมีการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับนี้ เรือยังถูกปฏิเสธไม่ให้เข้าเทียบท่าหรือเรือถูกขับไล่ออกจากท่าโดยไม่มีเหตุอันควร

เรือของรัฐที่ไม่ใช้รัฐภาคีและเรือที่มีขนาดต่ำกว่าข้อกำหนดของอนุสัญญา

4.45 สำหรับเรือที่ชักธงของรัฐที่ไม่ใช้รัฐภาคีอนุสัญญา SOLAS และไม่ได้เป็นภาคีพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา SOLAS 1988 นั้น รัฐภาคีไม่ควรปฏิบัติในเชิงให้ความอนุเคราะห์แก่เรือดังกล่าวมากไปกว่าเรือที่ชักธงของรัฐภาคีอื่น และควรนำข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 11-2/9 และแนวทางที่กำหนดไว้ในภาค ข. ของประมวลข้อบังคับนี้มาใช้บังคับกับเรือเหล่านั้น

4.46 เรือที่มีขนาดต่ำกว่าข้อกำหนดของอนุสัญญาจะต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของรัฐภาคี การดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวควรคำนึงถึงข้อกำหนดในบทที่ 11-2 และแนวทางที่อยู่ในภาค ข. ของประมวลข้อบังคับนี้

5. ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย

บททั่วไป

5.1 ควรมีการจัดทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย (DoS) เมื่อรัฐภาคีของท่าเรือหรือเมื่อเรือเห็นว่าเป็น

5.1.1 ความจำเป็นในการจัดทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยนั้นอาจเกิดจากผลของการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือ และควรระบุเหตุผลและสถานการณ์ที่ทำให้จำเป็นต้องออกปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยไว้ในแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือด้วย

5.1.2 ความจำเป็นในการจัดทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยอาจเกิดจากความประสงค์ของทางการของเรือที่ชักธงของรัฐนั้นหรือเป็นผลจากการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือและควรระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของเรือด้วย

5.2 ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือมีแนวโน้มที่จะกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยในระดับที่สูงขึ้น เมื่อเรือมีการรักษาความปลอดภัยในระดับที่สูงกว่าท่าเรือ หรือเรืออีกลำหนึ่งซึ่งมาจอดติดกัน และสำหรับการปฏิบัติการระหว่างเรือกับท่าเรือหรือการปฏิบัติการระหว่างเรือกับเรือที่ทำให้เรือนั้นมีความเสี่ยงต่อบุคคล ททรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสินค้าหรือผู้โดยสาร หรือสถานการณ์ที่ท่าเรือหรือปัจจัยทั้งหลายเหล่านี้รวมกันสูงขึ้น

5.2.1 ในกรณีที่เรือหรือทางการในฐานะตัวแทนของเรือที่ชักธงของชาตินั้นร้องขอให้จัดทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือควรรับทราบคำร้องขอดังกล่าวและหารือกันเพื่อจัดทำหรือกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม

5.3 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรืออาจริเริ่มจัดทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยก่อนที่จะมีการการปฏิบัติการระหว่างเรือกับท่าเรือ ตามที่กำหนดไว้ในการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้รับอนุมัติโดยถือเป็นเรื่องสำคัญ ตัวอย่างเช่น การขึ้นเรือหรือลงจากเรือ และการย้าย บรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตราย รายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรืออาจจะบ่งชี้ว่าความระมัดระวังที่อยู่นอกระยะใกล้กันกับพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่นมากหรือการปฏิบัติการที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจที่จำเป็นจะต้องมีการจัดทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย

5.4 จุดมุ่งหมายหลักของปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยคือเพื่อให้แน่ใจว่าการตกลงกันระหว่างเรือและท่าเรือหรือกับเรืออื่นที่จอดติดกันถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยที่แต่ละฝ่ายจะใช้โดยให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของแผนการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับอนุมัติแล้วของตน

5.4.1 ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับอนุมัติแล้วจะต้องมีการลงนามและวันที่โดยทั้งฝ่ายท่าเรือและเรือโดยให้มีผลใช้บังคับเพื่อแสดงให้เห็นถึงการปฏิบัติตามบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ และควรรวมถึงระยะเวลา ระดับของการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนรายละเอียดการประสานงานที่เกี่ยวข้อง

5.4.2 การเปลี่ยนแปลงในระดับของการรักษาความปลอดภัยอาจเป็นเหตุให้มีการจัดทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยใหม่หรือปรับปรุงปฏิญญาเดิม

5.5 ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยควรจัดทำเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส หรือสเปน หรือในภาษากลางที่สามารถใช้บังคับได้ทั้งกับท่าเรือและเรือหรือเรืออื่น ๆ

5.6 แบบของปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยปรากฏในภาคผนวก 1 ของภาค ข.ของประมวลข้อบังคับนี้ แบบดังกล่าวเป็นปฏิญญาระหว่างเรือกับท่าเรือ ถ้าเป็นปฏิญญาระหว่างเรือสองลำ ให้ปรับใช้แบบนี้ตามความเหมาะสม

6 พันธกรณีของบริษัทเรือ

บททั่วไป

6.1 กฎข้อบังคับที่ 11-2/5 กำหนดให้บริษัทเรือต้องจัดส่งข้อมูลให้แก่นายเรือเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของบริษัทเรือภายใต้บทบัญญัติของกฎข้อบังคับนี้ ข้อมูลดังกล่าวควรรวมถึงรายการดังต่อไปนี้

.1 ฝ่ายที่รับผิดชอบในการบรรจุแต่งตั้งคนประจำเรือ เช่น บริษัทจัดการเรือ ตัวแทนบรรจุคนเรือ ผู้รับเหมา ผู้ได้รับสัมปทาน (เช่น ร้านขายปลีก บ่อนคาสิโน เป็นต้น)

.2 ฝ่ายที่รับผิดชอบในการตัดสินใจจัดหาเรือ รวมทั้งผู้เช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาหรือผู้เช่าเรือเปล่าหรือองค์กรอื่นใดที่ทำหน้าที่ในลักษณะเช่นว่า และ

.3 ในกรณีที่เป็นการจัดหาเรือโดยการทำสัญญาเช่าเรือ จะหมายถึงข้อมูลรายละเอียดการติดต่อประสานงานกับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงผู้เช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาหรือผู้เช่าเรือเป็นรายเที่ยว

6.2 ตามกฎข้อบังคับที่ 12-2/5 บริษัทเรือมีพันธกรณีที่จะปรับปรุงและเก็บรักษาข้อมูลให้ทันสมัยและทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

6.3 ข้อมูลดังกล่าวควรจัดทำเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส หรือสเปน

6.4 สำหรับเรือที่ต่อก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ข้อมูลนี้ควรสะท้อนถึงสภาพที่เป็นจริง ณ วันนั้น

6.5 สำหรับเรือที่ต่อ ณ หรือหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 และเรือที่ต่อก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ซึ่งเลิกใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ข้อมูลที่จัดให้ควรเป็นข้อมูลตั้งแต่วันที่เรื่อนั้นออกใช้งานและควรสะท้อนถึงสภาพที่เป็นจริง ณ วันนั้น

6.6 สำหรับเรือที่เลิกใช้งานหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ข้อมูลที่จัดให้ควรเป็นข้อมูลตั้งแต่วันที่เรื่อนั้นออกใช้งานอีกครั้งและควรสะท้อนสภาพที่เป็นจริง ณ วันนั้น

6.7 ข้อมูลที่จัดให้ก่อนหน้านี้นี้ไม่สัมพันธ์กับสภาพที่เป็นจริง ณ วันนั้น ไม่จำเป็นต้องเก็บรักษาไว้บนเรือ

6.8 เมื่อมีบริษัทเรือแห่งใหม่เข้ามารับผิดชอบในการปฏิบัติการของเรื่อนั้น ก็ไม่จำเป็นต้องเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทที่เคยควบคุมดูแลการปฏิบัติการของเรื่อนั้นไว้บนเรืออีกต่อไป

นอกจากนี้ โปรดดูแนวทางที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ในส่วนที่ 8, 9 และ 13

7 การรักษาความปลอดภัยของเรือ

8 การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือ

การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัย

8.1 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของบริษัทรับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อให้มีการจัดทำรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือแต่ละลำในกองเรือของบริษัทซึ่งถูกกำหนดให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของบทที่ 11-2 และภาค ก.ของประมวลข้อบังคับนี้ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท ขณะที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทไม่จำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่ทั้งหมดในตำแหน่งนี้ด้วยตนเอง แต่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทยังมีความรับผิดชอบขั้นสุดท้ายในการดำเนินการเพื่อให้มีการปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าวอย่างถูกต้องเหมาะสม

8.2 ก่อนที่จะเริ่มจัดทำการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทจะต้องใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับการประเมินภัยคุกคามของท่าเรือที่เรือจะเข้าเทียบท่าหรือที่ผู้โดยสารจะขึ้นหรือลงจากเรือและข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือและมาตรการป้องกันต่าง ๆ ควรศึกษารายงานฉบับก่อนๆ ที่เกี่ยวกับความต้องการการรักษาสภาพความปลอดภัยที่มีลักษณะคล้ายกัน หากเป็นไปได้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทควรพบกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของเรือและท่าเรือเพื่อหารือเกี่ยวกับจุดมุ่งหมายและวิธีการที่ใช้ในการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัย ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทควรปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติที่รัฐภาคีได้จัดทำไว้

8.3 รายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของบริษัทควรมีรายละเอียดเกี่ยวกับเรือในเรื่องต่อไปนี้

- .1 การรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ
- .2 ความมั่นคงทางโครงสร้าง
- .3 ระบบการป้องกันบุคคลากร
- .4 นโยบายเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติต่าง ๆ
- .5 ระบบวิทยุและการสื่อสารโทรคมนาคม รวมทั้งระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย และ
- .6 ด้านอื่น ๆ ที่หากเกิดความเสียหายหรือถูกสอดแนมอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อบุคคล ทรัพย์สิน หรือการปฏิบัติงานบนเรือหรือภายในท่าเรือ

8.4 ผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดทำรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรืออาจขอความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญในเรื่องต่อไปนี้

- .1 ความรู้เกี่ยวกับภัยคุกคามและรูปแบบของภัยคุกคามสถานการณ์ความปลอดภัยในปัจจุบัน
- .2 ความรู้เกี่ยวกับอาวุธและการตรวจหาอาวุธ วัตถุและอุปกรณ์ที่เป็นอันตราย
- .3 ความรู้เกี่ยวกับลักษณะและรูปแบบพฤติกรรมของบุคคลที่มีแนวโน้มจะเป็นภัยคุกคามต่อ

สถานการณ์ความปลอดภัยโดยไม่มีทางเลือกปฏิบัติ

- .4 เทคนิคที่ใช้ในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัย
- .5 วิธีที่ใช้ในการสร้างสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย
- .6 ผลของวัตถุประสงค์ที่มีต่อโครงสร้างและอุปกรณ์ของเรือ
- .7 การรักษาความปลอดภัยของเรือ
- .8 วิธีปฏิบัติทางธุรกิจระหว่างเรือกับท่าเรือ
- .9 การวางแผนฉุกเฉิน การเตรียมการและการจัดการในกรณีฉุกเฉิน
- .10 การรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ
- .11 ระบบวิทยุและโทรคมนาคม รวมทั้งระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย
- .12 วิศวกรรมทางทะเล และ
- .13 การปฏิบัติงานของเรือและท่าเรือ

8.5.1 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทควรจัดหาและจัดบันทึกข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการจัดทำ
การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัย ซึ่งได้แก่

- .1 แผนผังทั่วไปของเรือ
- .2 ที่ตั้งของพื้นที่ที่ควรจำกัดการเข้าออก เช่น สะพานเดินเรือ ห้องเครื่องประเภท ก. และสถานี
ควบคุมอื่น ๆ ตามที่ระบุไว้ในบทที่ 11-2 เป็นต้น
- .3 ที่ตั้งและการทำงานของจุดเข้าออกตัวเรือทั้งหมดที่มีอยู่จริงและที่อาจเป็นไปได้
- .4 ความเปลี่ยนแปลงในกระแสน้ำซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อจุดอ่อนหรือการรักษาความปลอดภัยของ
เรือ
- .5 พื้นที่สินค้าและการเตรียมการเพื่อบรรทุกสินค้า
- .6 ที่ตั้งของสถานที่เก็บของใช้ประจำเรือและอุปกรณ์บำรุงรักษาเรือที่สำคัญ
- .7 ที่ตั้งของสถานที่เก็บสัมภาระ
- .8 อุปกรณ์สำหรับกรณีฉุกเฉินและอุปกรณ์สำรองเพื่อให้สามารถให้บริการที่จำเป็นได้
- .9 จำนวนคนประจำเรือ งานด้านการรักษาความปลอดภัยและการจัดฝึกอบรมของบริษัทที่มีอยู่ใน
ปัจจุบัน
- .10 อุปกรณ์รักษาความปลอดภัยและอุปกรณ์ความปลอดภัยเพื่อคุ้มครองผู้โดยสารและคนประจำ
เรือ
- .11 เส้นทางหนีภัยและอพยพและสถานีรวมพลซึ่งจะต้องมีไว้เพื่อให้แน่ใจว่าเรือจะมีการอพยพใน
กรณีฉุกเฉินอย่างเป็นระเบียบและปลอดภัย
- .12 ข้อตกลงกับบริษัทรักษาความปลอดภัยของเอกชนที่ให้บริการรักษาความปลอดภัยแก่เรือและ
ทางน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบัน และ
- .13 มาตรการรักษาความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งรวมถึงวิธีตรวจสอบและควบคุม
ระบบการแสดงตัว อุปกรณ์เตือนภัยและตรวจหา เอกสารหลักฐานบุคคล และระบบการสื่อสาร

และเตือนภัย ไฟแสงสว่าง การควบคุมทางเข้าออก ตลอดจนระบบอื่น ๆ

8.6 การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือควรตรวจสอบจุดเข้าออกแต่ละจุด ได้แก่ ดาดฟ้าเปิด (open weather decks) และประเมินความเป็นไปได้ที่ผู้คิดฝ่าฝืนระบบรักษาความปลอดภัยจะใช้จุดเข้าออกดังกล่าว กรณีนี้จะรวมถึงจุดเข้าออกสำหรับผู้ที่มีสิทธิเข้าออกได้โดยถูกต้องตามกฎหมายและผู้ที่พยายามจะเข้าไปโดยไม่ได้รับอนุญาตด้วย

8.7 การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือควรพิจารณาถึงความสัมพันธ์ที่สอดคล้องกันอย่างต่อเนื่องของมาตรการและแนวทางในการรักษาความปลอดภัย วิธีปฏิบัติ และการปฏิบัติการที่มีในปัจจุบัน ทั้งภายใต้ภาวะปกติและภาวะฉุกเฉิน และควรกำหนดแนวทางในการรักษาความปลอดภัยซึ่งประกอบด้วย

- .1 เขตหวงห้าม
- .2 วิธีปฏิบัติในกรณีเกิดเพลิงไหม้หรือกรณีฉุกเฉินอื่น ๆ
- .3 ระดับของการบังคับบัญชาของคนประจำเรือ ผู้โดยสาร ผู้มาติดต่อ คนขายของ ช่างเทคนิคสำหรับ

งานซ่อมทำ คนงานท่าเรือ เป็นต้น

- .4 ความถี่และประสิทธิภาพของยามตรวจการณ์รักษาความปลอดภัย
- .5 ระบบควบคุมทางเข้าออก รวมทั้งระบบการแสดงตัว
- .6 ระบบและวิธีปฏิบัติในการสื่อสารด้านการรักษาความปลอดภัย
- .7 ประตู สิ่งกีดขวาง และไฟแสงสว่างที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย และ
- .8 อุปกรณ์และระบบการรักษาความปลอดภัยและเตือนภัย หากมี

8.8 การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือควรพิจารณาบุคคล กิจกรรม บริการ และการปฏิบัติการที่สำคัญที่ต้องให้การคุ้มครอง ซึ่งได้แก่

- .1 คนประจำเรือ
- .2 ผู้โดยสาร ผู้มาติดต่อ คนขายของ ช่างเทคนิคสำหรับงานซ่อมทำ เจ้าหน้าที่ของท่าเรือ เป็นต้น
- .3 ซีดความสามารถในการดูแลให้มีการเดินเรืออย่างปลอดภัยและการดำเนินการต่อกรณีฉุกเฉิน
- .4 สินค้า โดยเฉพาะสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตราย
- .5 เสบียงเรือ
- .6 อุปกรณ์และระบบสื่อสารเพื่อการรักษาความปลอดภัยของเรือ หากมี และ
- .7 อุปกรณ์และระบบเตือนภัยเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของเรือ หากมี

8.9 การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือควรพิจารณาภัยคุกคามที่อาจเป็นไปได้ทั้งหมด ซึ่งอาจรวมถึงประเภทของเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยดังต่อไปนี้

- .1 ความเสียหายหรือการถูกทำลายของเรือหรือท่าเรือ ซึ่งอาจเกิดจากอุบัติเหตุ การวางเพลิง การก่อวินาศกรรม หรือการกระทำที่ป่าเถื่อน

- .2 การจี้หรือยึดเรือหรือจับบุคคลบนเรือ
 - .3 การลักลอบเปลี่ยนแปลงสินค้า อุปกรณ์หรือระบบที่สำคัญของเรือ หรือของใช้ประจำเรือ
 - .4 การเข้าออกหรือการใช้ที่ไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งรวมถึงการลักลอบไปกับเรือ
- .5 การลักลอบขนอาวุธหรืออุปกรณ์ รวมทั้งอาวุธที่มีฤทธิ์ทำลายล้างสูง
 - .6 การใช้เรือเพื่อบรรทุกบุคคลซึ่งมีจุดมุ่งหมายจะสร้างสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยและ/หรือบรรทุกอุปกรณ์ของบุคคลดังกล่าว
 - .7 การใช้เรื่อนั้นเองเป็นอาวุธหรือเป็นวิธีการเพื่อก่อความเสียหายหรือการทำลายล้าง
 - .8 การโจมตีจากทะเลขณะที่เรือเทียบท่าหรือทอดสมอ และ
 - .9 การโจมตีขณะที่เรือเดินทางอยู่กลางทะเล
- 8.10 การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือควรพิจารณาจุดอ่อนที่เป็นไปได้ทั้งหมด ซึ่งอาจได้แก่
- .1 ความขัดแย้งกันระหว่างมาตรการความปลอดภัยและมาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือ
 - .2 ความขัดแย้งกันระหว่างหน้าที่บนเรือและการมอบหมายงานด้านการรักษาความปลอดภัย
 - .3 หน้าที่การเข้ายาม จำนวนคนประจำเรือ โดยเฉพาะสิ่งที่อาจบ่งชี้ถึงความเหนื่อยล้า ความพร้อมปฏิบัติงาน และการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ
 - .4 การขาดการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย และ
 - .5 อุปกรณ์และระบบการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ รวมทั้งระบบการสื่อสาร
- 8.11 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือควรตระหนักถึงผลของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีต่อคนประจำเรือซึ่งต้องอยู่บนเรือเป็นเวลานาน ในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัย ควรพิจารณาถึงความสะดวกสบาย และความเป็นส่วนตัวของคนประจำเรือและความสามารถในการรักษาระดับการปฏิบัติงานของคนประจำเรือในระยะยาวด้วย
- 8.12 เมื่อทำการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือแล้วเสร็จ จะต้องจัดทำรายงานซึ่งประกอบด้วยบทสรุปเกี่ยวกับวิธีจัดทำประเมิน คำอธิบายเกี่ยวกับจุดอ่อนแต่ละข้อที่พบระหว่างการประเมิน และคำอธิบายถึงมาตรการแก้ไขจุดอ่อนแต่ละข้อ โดยจะต้องเก็บรักษารายงานดังกล่าวไว้ไม่ให้มีการเข้าถึงหรือเปิดเผยโดยไม่ได้รับอนุญาต
- 8.13 ถ้าบริษัทเรือไม่ได้จัดทำรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือเอง เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทจะต้องทบทวนและรับรองรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือดังกล่าว

การสำรวจในขณะที่มีการรักษาความปลอดภัย

8.14 การสำรวจในขณะที่มีการรักษาความปลอดภัยถือเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือ การสำรวจในขณะที่มีการรักษาความปลอดภัยควรเป็นการตรวจสอบและประเมินมาตรการ วิธีปฏิบัติ และการปฏิบัติการณ์ป้องกันบนเรือ เพื่อ

- .1 ให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยของเรือครบถ้วน
- .2 ควบคุมดูแลเขตหวงห้ามเพื่อให้แน่ใจว่ามีเฉพาะผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้นที่เข้าออกได้
- .3 ควบคุมการเข้าออกตัวเรือ ซึ่งรวมถึงระบบการแสดงตัว
- .4 ควบคุมพื้นที่บนดาดฟ้าและพื้นที่รอบตัวเรือ
- .5 ควบคุมการขึ้นไปบนเรือของบุคคลและสัมภาระ (สัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัว และของใช้ส่วนตัวของคนประจำเรือ)
- .6 อำนาจการเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าและการส่งของใช้ประจำเรือ และ
- .7 ให้แน่ใจว่ามีการสื่อสาร ข้อมูล และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของเรือที่พร้อม

แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ

บททั่วไป

9.1 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อให้มีการจัดทำและเสนอเพื่อขออนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ เนื้อหาสาระของแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือแต่ละฉบับควรจะแตกต่างกัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับ (รายละเอียดของ) เรือแต่ละลำที่ระบุไว้ในแผนนั้น การประเมินสถานการณ์การรักษาความปลอดภัยของเรือต้องระบุถึงลักษณะเฉพาะของเรือตลอดจนภัยคุกคามและจุดอ่อนที่คาดว่าจะมี ในการเตรียมจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องระบุถึงลักษณะเหล่านี้ในรายละเอียด ทางกรอาจให้ข้อแนะนำเกี่ยวกับการเตรียมจัดทำและเนื้อหาสาระของแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือด้วย

9.2 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือควร

- .1 มีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างองค์กรของการรักษาความปลอดภัยของเรือ
- .2 มีรายละเอียดความสัมพันธ์ของเรือกับบริษัทเรือ ท่าเรือ เรือลำอื่น ๆ และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย
- .3 มีรายละเอียดของระบบสื่อสารเพื่อให้มีการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพและต่อเนื่องภายในเรือ และระหว่างเรือกับฝ่ายต่าง ๆ ตลอดจนท่าเรือต่างๆ
- .4 มีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นฐานสำหรับระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 ทั้งในการปฏิบัติการและทางกายภาพ ซึ่งจะต้องมีอยู่ตลอดเวลา
- .5 มีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมซึ่งทำให้เรือสามารถเพิ่มระดับการรักษาความปลอดภัยเป็นระดับที่ 2 ได้โดยไม่ชักช้าและในกรณีที่มีความจำเป็น เรือสามารถเพิ่มระดับการรักษาความปลอดภัยเป็นระดับที่ 3 ได้
- .6 จัดให้มีการทบทวน หรือการตรวจสอบแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือและข้อแก้ไขของแผนดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอเพื่อตอบสนองกับประสบการณ์หรือสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และ
- .7 มีรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับวิธีรายงานผลให้ผู้ประสานงานของรัฐภาคีทราบ

9.3 การจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องดำเนินการบนพื้นฐานของการประเมินประเด็นต่าง ๆ ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะต้องมีความเข้าใจลักษณะทางกายภาพและการดำเนินการ รวมถึงรูปแบบการเดินทางของเรือแต่ละลำ

9.4 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือทั้งหมดต้องได้รับอนุมัติจากทางการ หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการแทนทางการ ถ้าทางการให้องค์การรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับเป็นผู้ตรวจสอบหรืออนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ องค์การรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับนั้นจะต้องไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์การรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับอื่น ที่ได้จัดทำหรือช่วยเหลือในการจัดทำแผนดังกล่าว

9.5 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือต้องจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อ

1. ประเมินประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องของแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ
2. จัดทำข้อแก้ไขของแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือที่ได้รับอนุมัติแล้ว

9.6 มาตรการรักษาความปลอดภัยที่ระบุไว้ในแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีพร้อมที่จะนำมาใช้เมื่อมีการตรวจสอบเบื้องต้นในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทที่ 11 – 2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้ มิฉะนั้นจะไม่สามารถดำเนินการออกไปสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศให้แก่เรือลำนั้นได้ หากอุปกรณ์หรือระบบการรักษาความปลอดภัยเกิดความล้มเหลวในภายหลังหรือมีการระงับใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุใดก็ตาม จะต้องนำมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ให้ผลเท่ากันมาใช้เป็นการชั่วคราวโดยจะต้องแจ้งและขอความเห็นชอบจากทางการด้วย

การจัดโครงสร้างและปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยของเรือ

9.7 นอกเหนือจากแนวทางที่กำหนดไว้ในวรรคที่ 9.2 แล้ว แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับระดับการรักษาความปลอดภัยทั้งหมดดังนี้

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของคนประจำเรือทั้งหมดที่มีบทบาทในการรักษาความปลอดภัย
2. ขั้นตอนการปฏิบัติหรือการป้องกันที่จำเป็นเพื่อให้มีการสื่อสารอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา
3. ขั้นตอนการปฏิบัติที่จำเป็นต้องใช้ในการประเมินประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องของขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อการรักษาความปลอดภัยตลอดจนอุปกรณ์และระบบการรักษาความปลอดภัยและเตือนภัยต่าง ๆ รวมทั้งขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อค้นหาและแก้ไขความล้มเหลวหรือการทำงานผิดปกติของอุปกรณ์หรือระบบดังกล่าว
4. ขั้นตอนการปฏิบัติและวิธีปฏิบัติเพื่อเก็บรักษาข้อมูลพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งอยู่ในรูปแบบเอกสารหรืออิเล็กทรอนิกส์
5. ประเภทและข้อกำหนดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยและอุปกรณ์และระบบเตือนภัย หากมี
6. ขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อให้มีการนำเสนอ และการประเมิน รายงานที่เกี่ยวกับการฝ่าฝืนการรักษาความปลอดภัยหรือเรื่องสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยตลอดเวลา
7. ขั้นตอนการปฏิบัติในการจัดให้มีการเก็บรักษาและปรับปรุงข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าอันตรายหรือสาร

อันตรายที่บรรทุกอยู่บนเรือ รวมทั้งบริเวณที่ตั้งของสินค้าดังกล่าวให้ทันสมัย

9.8 ข้อกำหนดที่เหลือของส่วนที่ 9 ระบุถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สามารถนำมาใช้ในการรักษาความปลอดภัยแต่ละระดับซึ่งครอบคลุมถึง

- .1 การเข้าถึงตัวเรือโดยคนประจำเรือ ผู้โดยสาร ผู้มาติดต่อ ฯลฯ
- .2 เขตหวงห้ามบนเรือ
- .3 การขนถ่ายสินค้า
- .4 การส่งของใช้ประจำเรือ
- .5 การขนถ่ายสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัว
- .6 การกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยของเรือ

การเข้าถึงตัวเรือ

9.9 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ครอบคลุมการเข้าถึงตัวเรือด้วยวิธีต่างๆตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินสถานการณ์การรักษาความปลอดภัยของเรือ ซึ่งได้แก่

- .1 บันไดเชือก
- .2 บันไดขึ้น/ลงเรือ
- .3 สะพานพาดท้องเรือ
- .4 ประตู ทางระบายน้ำบนดาดฟ้าข้างเรือ หน้าต่างและช่องทางอื่น ๆ
- .5 เชือกผูกเรือและโซ่สมอ
- .6 ปีนั่นและรอกต่าง ๆ

9.9 สำหรับทางเข้าสู่ตัวเรือแต่ละทางเหล่านี้ แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องระบุสถานที่ตั้งที่เหมาะสมที่ซึ่งควรจะมีการจำกัดหรือห้ามเข้าสำหรับระดับการรักษาความปลอดภัยแต่ละระดับ แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดประเภทของการจำกัดหรือการห้ามเข้าตลอดจนวิธีใช้บังคับสำหรับระดับการรักษาความปลอดภัยแต่ละระดับด้วย

9.10 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดวิธีแสดงตัวสำหรับระดับการรักษาความปลอดภัยของแต่ละระดับเพื่อให้อนุญาตบุคคลต่างๆเข้าถึงตัวเรือและอยู่บนเรือโดยไม่ก่อเหตุอันตรายใดๆ โดยอาจจัดทำระบบการแสดงตัวที่เหมาะสมเพื่อให้มีการแสดงตัวแบบถาวรหรือชั่วคราว สำหรับคนประจำเรือและผู้มาติดต่อ ระบบการแสดงตัวของเรือควรมีการประสานกับระบบการแสดงตัวของท่าเรือหากสามารถกระทำได้ ผู้โดยสารต้องสามารถแสดงตัวด้วยใบอนุญาตให้ขึ้นเรือ ตัวโดยสาร ฯลฯ แต่ไม่ควรได้รับอนุญาตให้เข้าไปในเขตหวงห้ามนอกจากจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแล แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีข้อกำหนดเพื่อให้มีการปรับปรุงระบบการแสดงตัวให้ทันสมัยอยู่เสมอ และการละเมิดขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ จะต้องถูกดำเนินการทางวินัยอย่างเคร่งครัด

9.11 ผู้ที่ไม่เต็มใจหรือไม่สามารถแสดงหลักฐานการแสดงตัว และ/หรือยืนยันจุดมุ่งหมายของการมาติดต่อเมื่อมีการร้องขอ ต้องถูกปฏิเสธไม่ให้ขึ้นบนเรือและควรรายงานให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ เจ้า

หน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ และหน่วยงานระดับชาติ หรือท้องถิ่นที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยทราบดีด้วย

9.13 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดความถี่ของการใช้ระบบควบคุมการเข้าถึงเรือไว้ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีการนำแผนดังกล่าวมาใช้แบบสุ่มหรือเป็นครั้งคราว

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

9.14 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อควบคุมการเข้าถึงเรือ ซึ่งอาจใช้วิธีปฏิบัติดังต่อไปนี้

- .1 ตรวจสอบเอกสารการแสดงตัวของคนทุกคนที่ขอขึ้นเรือและยืนยันขอทราบเหตุผลในการขอขึ้นเรือ โดยการตรวจสอบเอกสารต่างๆ เช่น คำสั่งให้ร่วมเดินทางไปกับเรือ ตัวโดยสาร ใบอนุญาตขึ้นเรือ ใบสั่งงาน ฯลฯ
- .2 เรือต้องมีการประสานงานกับท่าเรือเพื่อให้มีการกำหนดพื้นที่รักษาความปลอดภัยไว้โดยเฉพาะ เพื่อให้ในการตรวจสอบและค้นหาบุคคล สัมภาระ (รวมถึงสิ่งของที่สามารรถหิ้วถือไปได้) ของใช้ส่วนตัว ยานพาหนะและส่วนประกอบ
- .3 เรือต้องมีการประสานงานกับท่าเรือเพื่อให้มีการตรวจค้นยานพาหนะที่จะบรรทุกไปกับเรือบรรทุก รถ เรือโร-โร และเรือโดยสารต่าง ๆ ก่อนที่จะบรรทุกขึ้นเรือ เพื่อให้เป็นไปตามความถี่ที่กำหนดไว้ในแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ
- .4 การแยกตรวจสอบบุคคลและของใช้ส่วนตัวของแต่ละบุคคล ออกจากบุคคลและของใช้ส่วนตัวที่ไม่ต้องรับการตรวจสอบ
- .5 การแยกผู้โดยสารที่ขึ้นไปบนเรือออกจากผู้โดยสารที่ลงจากเรือ
- .6 การกำหนดจุดเข้า-ออกที่ควรมีการรักษาความปลอดภัยหรือเฝ้าระวังเพื่อป้องกันการผ่านเข้าไป โดยไม่ได้รับอนุญาต
- .7 การรักษาความปลอดภัยจุดเข้าออกบริเวณที่ไม่มีการเฝ้าระวัง ซึ่งอยู่ติดกับบริเวณที่มีผู้โดยสาร หรือผู้มาติดต่อผ่านเข้าไปได้โดยอาจใช้วิธีปิดล็อกหรือวิธีอื่นๆ
- .8 การจัดให้มีการบรรยายสรุปเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยแก่คนประจำเรือ เพื่อให้ทราบถึงภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นได้ ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการรายงานเมื่อพบบุคคล สิ่งของหรือการกระทำที่ต้องสงสัย และความจำเป็นในการเฝ้าระวัง

9.15 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 ผู้ที่ประสงค์จะขึ้นไปบนเรือทุกคนจะต้องได้รับการตรวจค้นความถี่ของการตรวจค้นดังกล่าวซึ่งรวมถึงการสุ่มตรวจจะต้องกำหนดไว้ในแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือที่ได้รับอนุมัติและหากจะให้ได้ดีที่สุดควรเป็นการดำเนินการโดยท่าเรือร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับเรือ หากไม่มีมูลเหตุเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยที่ชัดเจน ไม่ควรให้คนประจำเรือตรวจค้นผู้ร่วมงานหรือของใช้ประจำตัว การตรวจค้นดังกล่าวต้องกระทำโดยคำนึงถึงสิทธิมนุษยชนและรักษาเกียรติภูมิของมนุษย์ขั้นพื้นฐานอย่างเคร่งครัด

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

9.16 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อใช้ป้องกันความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยที่สูงขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้มีการเฝ้าระวังมากขึ้นและมีการควบคุมเข้มงวดขึ้น ซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การจัดและมอบหมายเจ้าหน้าที่เพิ่มเติมเพื่อตรวจการณ์บริเวณดาดฟ้าเรือในยามวิกาล เพื่อป้องกันกรเข้ามาโดยไม่ได้รับอนุญาต
- .2 การจำกัดจำนวนจุดเข้า-ออกบนเรือ การกำหนดจุดเข้า-ออกที่จะต้องปิด และวิธีปิดกันจุดเข้าออกดังกล่าวที่มีความแน่นหนาเพียงพอ
- .3 การยับยั้งการบุกรุกขึ้นบนเรือจากทางน้ำ โดยมีการประสานงานกับท่าเรือ การจัดทำมีเรือตรวจการณ์
- .4 การกำหนดเขตหวงห้ามบนฝั่งที่เรือจอดเทียบท่า โดยร่วมมือปฏิบัติงานกับท่าเรืออย่างใกล้ชิด
- .5 การเพิ่มความถี่และรายละเอียดในการตรวจค้นบุคคล ของใช้ประจำตัวและยานพาหนะที่ขึ้นหรือบรรทุกบนเรือ
- .6 การดูแลอำนวยความสะดวกผู้มาติดต่อบนเรือ
- .7 การจัดทำให้มีการบรรยายสรุปเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยแก่คนประจำเรือเกี่ยวกับภัยคุกคามที่ตรวจพบ การย้ำถึงความสำคัญของขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อรายงานเกี่ยวกับบุคคล สิ่งของหรือการกระทำที่ต้องสงสัย และการย้ำถึงความจำเป็นในการเพิ่มการเฝ้าระวัง และ
- .8 การดำเนินการตรวจค้นเรือทั้งหมดหรือบางส่วน

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

9.17 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 เรือต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ที่รับผิดชอบต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือภัยคุกคามจากเหตุการณ์ดังกล่าว แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีรายละเอียดของมาตรการรักษาความปลอดภัยซึ่งเรือจะต้องนำไปปฏิบัติ โดยร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้รับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวและท่าเรือซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การจำกัดจุดผ่านเข้า-ออกให้เหลือจุดควบคุมเพียงจุดเดียว
- .2 การอนุญาตให้ผู้รับผิดชอบต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยผ่านจุดเข้า-ออกเท่านั้น
- .3 การควบคุมอำนวยความสะดวกบนเรือ
- .4 การสั่งห้ามขึ้นหรือลงจากเรือ
- .5 การสั่งระงับการปฏิบัติการขนถ่ายหรือส่งสินค้า
- .6 การอพยพออกจากเรือ
- .7 การเล่นเรือ
- .8 การเตรียมการเพื่อตรวจค้นเรือทั้งหมดหรือบางส่วน

เขตหวงห้ามบนเรือ

9.18 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดเขตหวงห้ามที่จะต้องจัดให้มีบนเรือ กำหนดขอบเขตของเขตหวงห้าม เวลาที่จะใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อควบคุมจุดผ่านเข้า-ออก และเพื่อควบคุมกิจกรรมต่างๆภายในเขตหวงห้ามดังกล่าว จุดมุ่งหมายของการกำหนดเขตหวงห้าม คือ

- .1 เพื่อป้องกันการผ่านเข้าถึงเรือโดยที่ไม่ได้รับอนุญาต
- .2 เพื่อคุ้มครองผู้โดยสาร คนประจำเรือและเจ้าหน้าที่จากท่าเรือหรือหน่วยงานอื่นที่ได้รับอนุญาตให้ขึ้นบนเรือได้
- .3 เพื่อปกป้องดูแลบริเวณที่ต้องการการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษและ
- .4 เพื่อปกป้องดูแลสินค้าและของใช้ประจำเรือจากการเข้าเบี่ยงเกี่ยวโดยไม่ได้รับอนุญาต

9.19 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีนโยบายและวิธีปฏิบัติที่ชัดเจนเพื่อควบคุมทางเข้าเขตหวงห้ามทั้งหมด

9.20 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดให้เขตหวงห้ามทั้งหมด แสดงเครื่องหมายที่ชัดเจนเพื่อแสดงว่าทางเข้าไปยังบริเวณดังกล่าวถูกจำกัด และการเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าวโดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าเป็นการฝ่าฝืนการรักษาความปลอดภัย

9.21 เขตหวงห้ามอาจรวมถึง

- .1 สะพานเดินเรือ พื้นที่บริเวณห้องเครื่องจักรต่าง ๆ ตามประเภท ก และสถานีควบคุมอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในบทที่ 2-2
- .2 พื้นที่ต่าง ๆ ที่มีอุปกรณ์และระบบการรักษาความปลอดภัยและเตือนภัย และระบบควบคุมแสงสว่าง
- .3 ระบบระบายอากาศและระบบปรับอากาศ และพื้นที่อื่น ๆ ที่มีลักษณะ เดียวกัน
- .4 พื้นที่ที่มีทางเข้าถึง ถังน้ำแบบเคลื่อนที่ได้ บัมพ์น้ำ หรือท่อร่วมต่าง ๆ
- .5 พื้นที่จัดเก็บสินค้าอันตรายหรือวัตถุที่อันตราย
- .6 พื้นที่จัดเก็บท่อสินค้า และระบบควบคุม
- .7 พื้นที่จัดเก็บสินค้า และพื้นที่จัดเก็บของใช้ประจำเรือ
- .8 ที่พักอาศัยของคนประจำเรือ
- .9 พื้นที่อื่น ๆ ตาม ที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทกำหนดไว้ในรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือซึ่งต้องจำกัดทางเข้า เพื่อให้มีการรักษาความปลอดภัยของเรือ

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

9.22 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยที่ 1 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ เพื่อใช้กับเขตหวงห้ามซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การปิดล็อกหรือควบคุมจุดทางเข้าต่าง ๆ
- .2 การใช้อุปกรณ์เตือนภัยต่าง ๆ เพื่อควบคุมเขตหวงห้าม
- .3 การเฝ้าหรือการตรวจการณ์ต่าง ๆ

- .4 การใช้เครื่องมือตรวจจับการบุกรุกโดยอัตโนมัติเพื่อแจ้งเตือนคนประจำเรือให้ทราบถึงการเข้ามาโดยไม่ได้รับอนุญาต

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

9.23 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 ต้องมีการเพิ่มความถี่และความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมทางเข้าไปยังเขตหวงห้าม เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ที่เข้าไปเป็นบุคคลที่ได้รับอนุญาตแล้วเท่านั้น แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดให้มีการใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม ซึ่งอาจรวม

- .1 การกำหนดเขตหวงห้ามที่อยู่ติดกับจุดทางเข้า
- .2 การกำกับควบคุมอุปกรณ์เตือนภัยอย่างต่อเนื่อง
- .3 การจัดบุคลากรเพิ่มเติมเพื่อเป็นยามตรวจการณ์ในเขตหวงห้าม

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

9.24 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 เรือต้องปฏิบัติตามคำแนะนำที่กำหนดโดยผู้ที่รับผิดชอบต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือภัยคุกคามจากเหตุการณ์ดังกล่าว แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เรือสามารถนำมาใช้ โดยร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวและท่าเรือ ซึ่งอาจรวม

- .1 การกำหนดเขตหวงห้ามเพิ่มเติมบนเรือในบริเวณที่อาจเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือที่ตั้งที่เชื่อว่าจะมีภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัย
- .2 การตรวจค้นเขตหวงห้ามโดยเป็นส่วนหนึ่งของการตรวจค้นเรือ

การขนถ่ายสินค้า

9.25 มาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายสินค้าจะต้อง

- .1 ป้องกันการเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับสินค้าโดยไม่ได้รับอนุญาต
- .2 ป้องกันไม่ให้เกิดการรับและเก็บรักษาสินค้าที่ไม่ได้กำหนดให้บรรทุกโดยเรือลำนั้น ไว้บนเรือ

9.26 มาตรการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีมาตรการบางอย่างที่อาจนำมาใช้โดยประสานงานกับท่าเรือจะต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อควบคุมสินค้าที่เก็บอยู่ในคลังของเรือที่จุดทางเข้าของเรือ เมื่อยกขนสินค้าขึ้นมาจากเรือแล้ว ต้องสามารถระบุได้ว่าสินค้านั้นได้รับการอนุมัติให้บรรทุกลงเรือ อีกทั้งจะต้องจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัย ในทางที่ให้เกิดความแน่ใจว่าสินค้าที่บรรทุกลงเรือแล้วนั้นไม่มีผู้เข้าไปยุ่งเกี่ยวหรือเปลี่ยนแปลงโดยไม่ได้รับอนุญาต

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

9.27 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ระหว่างการขนถ่ายสินค้า ซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การตรวจสอบสินค้า หน่วยการขนส่งสินค้า และพื้นที่วางสินค้าทั้งก่อนและระหว่างการปฏิบัติการขนถ่ายสินค้าเป็นประจำ
- .2 การตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าสินค้าที่บรรทุกลงเรือนั้นมีรายละเอียดตรงกับเอกสารกำกับสินค้า

- .3 การดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าในการประสานงานกับท่าเรือ ยานพาหนะที่บรรทุกลงเรือบรรทุก รถ เรือโรโรและเรือโดยสารจะต้องถูกตรวจค้นก่อนบรรทุกลงเรือตามความถี่ของเวลาตามที่กำหนดไว้ในแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ
- .4 การตรวจสอบการปิดผนึกหรือวิธีการอื่น ๆ เพื่อป้องกันการเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับสินค้าโดยไม่ได้รับอนุญาต

9.28 การตรวจสอบสินค้าอาจจะกระทำได้โดยวิธีดังต่อไปนี้

- .1 การตรวจสอบด้วยสายตาหรือการตรวจสอบทางกายภาพ
- .2 การใช้อุปกรณ์ตรวจหาหรือตรวจจับ อุปกรณ์เครื่องกล หรือสุนัขดมกลิ่น

9.29 เมื่อมีการขนย้ายสินค้าตามปกติหรือขนย้ายบ่อยๆ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท หรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรืออาจปรึกษาหารือกับท่าเรือและเห็นชอบให้มีการจัดการให้ผู้ส่งสินค้า ผู้ที่รับผิดชอบในสินค้า ดำเนินการตรวจสอบนอกสถานที่ ปิดผนึก จัดทำตารางการขนส่ง จัดเตรียมเอกสารที่ใช้ในการขนส่ง เป็นต้น การจัดการต่าง ๆ เหล่านี้ ต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือที่เกี่ยวข้องทราบและให้ความเห็นชอบด้วย

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

9.30 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเพื่อให้ระหว่างการขนถ่ายสินค้าซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การตรวจสอบในรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า หน่วยของการขนส่งสินค้าและพื้นที่วางสินค้า
- .2 การตรวจสอบอย่างเข้มงวดเพื่อให้แน่ใจว่ามีเฉพาะสินค้าที่จะทำการขนส่งทางน้ำเท่านั้นที่บรรทุกลงเรือ
- .3 การตรวจค้นยานพาหนะที่บรรทุกบนเรือบรรทุก รถ เรือโรโร และเรือโดยสารอย่างเข้มงวด
- .4 การเพิ่มความถี่และรายละเอียดในการตรวจสอบผนึกหรือวิธีการอื่น ๆ ที่ใช้ เพื่อป้องกันการเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับสินค้าโดยไม่ได้รับอนุญาต

9.31 การตรวจสอบสินค้าในรายละเอียดอาจดำเนินการด้วยวิธีการดังต่อไปนี้

- .1 การเพิ่มความถี่และรายละเอียดของการตรวจสอบด้วยสายตาและทางกายภาพ
- .2 การเพิ่มความถี่ของการใช้อุปกรณ์ตรวจหา หรือตรวจจับ อุปกรณ์เครื่องกลหรือสุนัขดมกลิ่น
- .3 การประสานมาตรการรักษาความปลอดภัยกับผู้ส่งสินค้า หรือฝ่ายที่รับผิดชอบอื่น ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงและขั้นตอนการปฏิบัติที่กำหนดไว้

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

9.32 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 เรือจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ที่รับผิดชอบต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือภัยคุกคามจากเหตุการณ์ดังกล่าว แผนการรักษาความปลอดภัย

ของเรือต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยซึ่งเรือสามารถนำมาใช้ โดยร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้รับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวและท่าเรือ ซึ่งอาจรวมถึง

1. การระงับการบรรทุกสินค้าลงเรือหรือการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ
2. การตรวจสอบปริมาณสินค้าอันตราย และวัตถุอันตรายที่บรรทุกอยู่บนเรือและสถานที่ตั้งของสินค้าหรือสารอันตรายดังกล่าว

การจัดส่งของใช้ประจำเรือ

9.33 มาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดส่งของใช้ประจำเรือจะต้อง

1. มีดำเนินการตรวจสอบของใช้ประจำเรือ และความสมบูรณ์ของหีบห่อ
2. ป้องกันไม่ให้เกิดการรับของใช้ประจำเรือโดยไม่มีการตรวจสอบ
3. ป้องกันการเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับสินค้าโดยไม่ได้รับอนุญาต
4. ป้องกันไม่ให้เกิดการรับของใช้ประจำเรือโดยที่ไม่มีการสั่งซื้อ

9.34 สำหรับเรือที่เข้าเทียบท่าเรืออย่างสม่ำเสมออาจกำหนดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับเรือผู้จัดหาสินค้าและท่าเรือโดยให้ครอบคลุมถึงการแจ้งเวลาส่งมอบตลอดจนการออกเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยจะต้องมีวิธีการเพื่อยืนยันว่าของใช้ประจำเรือที่ส่งมามีหลักฐานการสั่งซื้อแนบมาด้วย

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

9.35 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อนำมาใช้ระหว่างการส่งมอบของใช้ประจำเรือ ซึ่งอาจรวมถึง

1. การตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าของใช้ประจำเรือที่ส่งมาตรงกับคำสั่งซื้อ ก่อนที่จะมีการบรรทุกลงเรือ
2. การดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการจัดเก็บของใช้ประจำเรือไว้ในพื้นที่ ที่มีการรักษาความปลอดภัยของเรือทันที

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

9.36 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้ระหว่างการจัดส่งของใช้ประจำเรือโดยมีการตรวจสอบก่อนที่จะรับของใช้ประจำเรือขึ้นบนเรือและมีการตรวจสอบอย่างเข้มงวด

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

9.37 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 เรือจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ที่รับผิดชอบต่อการกระทำที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและภัยคุกคามจากเหตุการณ์ดังกล่าว แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยซึ่งเรือสามารถนำมาใช้ โดยร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้รับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัยและท่าเรือ ซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การกำหนดให้มีการตรวจสอบของใช้ประจำเรือมากกว่าเดิม
- .2 การเตรียมการเพื่อจำกัดหรือระงับการขนถ่ายของใช้ประจำเรือ
- .3 การปฏิเสธไม่รับของใช้ประจำเรือขึ้นบนเรือ

การขนถ่ายสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัว

9.38 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่จะนำมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่าสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัว(เช่น กระเป๋าเดินทาง รวมถึงสิ่งของเครื่องใช้ส่วนตัวของบุคคล ซึ่งไม่ได้อยู่กับผู้โดยสารหรือลูกเรือที่จุดตรวจสอบหรือตรวจค้น) มีการระบุเจ้าของและมีการตรวจตามความเหมาะสมซึ่งรวมถึงการตรวจค้น ก่อนที่จะมีการยอมรับให้บรรทุกบนเรือ แต่ไม่ได้หมายความว่าสัมภาระดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจทั้งจากเรือและท่าเรือและในกรณีที่ทั้งสองฝ่ายมีการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจที่เหมาะสม ความรับผิดชอบในการตรวจควรเป็นของท่าเรือ ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับท่าเรือเป็นสิ่งจำเป็นและควรมีการนำขึ้นตอนต่าง ๆ มาใช้เพื่อให้แน่ใจว่า สัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัวมีการขนถ่ายขึ้นเรืออย่างปลอดภัยหลังจากการตรวจแล้ว

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

9.39 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย เพื่อนำมาใช้เมื่อมีการขนถ่ายสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัวเพื่อให้แน่ใจว่าสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัวถูกตรวจหรือค้นซึ่งอาจรวมถึงมีการตรวจสัมภาระดังกล่าวทั้งหมดโดยใช้เครื่องเอ็กซเรย์ 100 %

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

9.40 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ จะต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อนำมาใช้เมื่อมีการขนถ่ายสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัวซึ่งอาจรวมถึงการตรวจสัมภาระดังกล่าวทั้งหมดโดยใช้เครื่องเอ็กซเรย์ 100%

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

9.41 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 เรือจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ที่รับผิดชอบต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและภัยคุกคามจากเหตุการณ์ดังกล่าว แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยซึ่งเรือสามารถนำมาใช้โดยร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้ที่มีรับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวและท่าเรือ ซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การกำหนดให้มีการตรวจสอบสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัวมากขึ้น ตัวอย่างเช่น การใช้เครื่องเอ็กซเรย์ตรวจสอบสัมภาระนั้น อย่างน้อยสองมุม
- .2 การเตรียมการเพื่อจำกัดหรือระงับการขนถ่ายสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัว
- .3 การปฏิเสธที่ไม่รับสัมภาระที่บุคคลไม่ได้ถือไปกับตัวบรรทุกบนเรือ

การกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยของเรือ

9.42 เรือต้องมีความสามารถในการกำกับดูแล เขตหวงห้ามบนเรือและพื้นที่รอบตัวเรือ ความสามารถในการกำกับดูแลเช่นนี้อาจรวมถึงการใช้

- .1 ไฟแสงสว่าง
- .2 ผู้เข้าเวรยาม ยามรักษาความปลอดภัยและยามฝ้ายเดินเรือ รวมถึงยามตรวจการณ์
- .3 เครื่องมือตรวจหาการบุกรุกโดยอัตโนมัติและอุปกรณ์เตือนภัยต่างๆ

9.43 เมื่อมีการใช้เครื่องมือตรวจหาการบุกรุกโดยอัตโนมัติควรรใช้สัญญาณเตือนภัยที่ส่งเสียงเตือนและ/หรือสามารถมองเห็นได้กับบริเวณที่มีการสอดส่องดูแลอย่างต่อเนื่อง

9.44 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติและอุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้ในการรักษาความปลอดภัยแต่ละระดับตลอดจนวิธีการที่ทำให้แน่ใจว่าอุปกรณ์ดังกล่าวจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงการพิจารณาผลกระทบของสภาพอากาศหรือการตัดระบบไฟฟ้า

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

9.45 ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยซึ่งอาจประกอบด้วยไฟแสงสว่าง ผู้เข้าเวรยาม ยามรักษาความปลอดภัยหรืออุปกรณ์เตือนภัยร่วมกัน เพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของเรือสามารถสังเกตการณ์สภาพทั่วไปของเรือโดยเฉพาะสิ่งกีดขวางและเขตหวงห้าม

9.46 จะต้องมี การเปิดไฟแสงสว่างบนดาดฟ้าและจุดทางเข้าต่าง ๆ ของเรือในยามวิกาล และในช่วงที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ขณะที่มีการปฏิบัติการระหว่างเรือและท่าเรือ หรือเมื่ออยู่ในท่าเรือหรือขณะกำลังจอดทอดสมอเมื่อมีความจำเป็น ขณะที่อยู่ระหว่างการเดินทางหากจำเป็นเรือจะต้องใช้ไฟแสงสว่างเท่าที่มีอยู่ให้มากที่สุด เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน การกำหนดระดับและสถานที่ตั้งของไฟแสงสว่างที่เหมาะสมควรมีข้อพิจารณาดังต่อไปนี้

- .1 คนประจำเรือต้องสามารถตรวจพบกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นนอกตัวเรือได้ทั้งบนฝั่งและในน้ำ
- .2 รัศมีของไฟแสงสว่างต้องครอบคลุมพื้นที่บนเรือและรอบตัวเรือ
- .3 รัศมีของไฟแสงสว่างจะต้องอำนวยความสะดวกในการแสดงตัวที่จุดทางเข้าต่าง ๆ
- .4 การจัดให้มีแสงไฟสว่างที่เพียงพออาจกระทำได้โดยการประสานงานกับท่าเรือ

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

9.47 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการกำกับดูแลและการเฝ้าระวัง ซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การเพิ่มความถี่และรายละเอียดของการตรวจการณ์ในการรักษาความปลอดภัย
- .2 การเพิ่มรัศมีและความเข้มของไฟแสงสว่างหรือการใช้อุปกรณ์รักษาความปลอดภัยและอุปกรณ์เตือนภัย
- .3 การมอบหมายให้มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นยามรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม

- .4 การดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการประสานงานกับเรือตรวจการณ์ในน้ำและการตรวจการณ์
โดยเจ้าหน้าที่หรือยานพาหนะตรวจการณ์บนฝั่ง

9.48 ไฟแสงสว่างเพิ่มเติมอาจเป็นสิ่งที่จำเป็นที่ช่วยป้องกันไม่ให้ความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยสูงขึ้น เมื่อมีความจำเป็นการกำหนดให้มีไฟแสงสว่างเพิ่มขึ้นอาจกระทำได้โดยการประสานงานกับท่าเรือเพื่อให้จัดไฟแสงสว่างบนฝั่งเพิ่มเติม

การรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

9.49 ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 เรือต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้รับผิดชอบต่อเหตุการณ์ ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือภัยคุกคามจากเหตุการณ์ดังกล่าว แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยซึ่งเรือสามารถนำมาใช้ โดยร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้ที่รับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวและท่าเรือ ซึ่งอาจรวมถึง

- .1 การเปิดไฟแสงสว่างทั้งหมดหรือการจัดให้มีไฟแสงสว่างบนเรือตลอดทั้งลำ
- .2 การเปิดอุปกรณ์เตือนภัย บนเรือทั้งหมดที่ช่วยให้สามารถบันทึกกิจกรรม/เหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นบนเรือได้
- .3 การจัดให้อุปกรณ์เตือนภัยมีช่วงเวลาในการบันทึกต่อเนื่องนานที่สุด
- .4 การเตรียมการสำหรับการตรวจสอบตัวเรือได้แนวน้ำ
- .5 การริเริ่มนำมาตรการต่างๆมาใช้ซึ่ง รวมถึงการลดรอบการหมุนของใบจักรให้ช้าลงหากสามารถปฏิบัติได้เพื่อขัดขวางการเข้าใกล้ตัวเรือได้แนวน้ำ

ระดับการรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

9.50 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องกำหนดรายละเอียดของขั้นตอนการปฏิบัติและมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ที่เรือสามารถนำมาใช้ได้ หากเรือกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยที่สูงกว่าระดับการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในท่าเรือ

กิจกรรมต่าง ๆ ที่ไม่อยู่ในบังคับของประมวลข้อบังคับนี้

9.51 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องกำหนดรายละเอียดของขั้นตอนการปฏิบัติและมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ที่เรือจะต้องปฏิบัติเมื่อ

- .1 เรืออยู่ในเมืองท่าของรัฐที่ไม่ใช่รัฐภาคี
- .2 เรือกำลังจอดเทียบและปฏิบัติกรกับเรือลำอื่นซึ่งไม่อยู่ในบังคับของประมวลข้อบังคับนี้
- .3 เรือกำลังจอดเทียบและปฏิบัติกรกับแท่นขุดเจาะอยู่กับที่หรือลอยน้ำหรือแท่นขุดเจาะแบบเคลื่อนที่ได้
- .4 เรือกำลังจอดเทียบและปฏิบัติกรกับท่าเรือหรือท่าเทียบเรือ ซึ่งไม่ได้ถูกกำหนดให้ปฏิบัติ ตามบทที่ 11-2 และภาค ก. ของประมวลข้อบังคับนี้

ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย

9.52 แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับการร้องขอให้ออกปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยจากท่าเรือและสถานการณั้ที่เรือควรจะร้องขอให้ออกปฏิญญาดังกล่าว