

PART B
GUIDANCE REGARDING THE PROVISIONS OF
CHAPTER XI-2 OF THE ANNEX TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED
AND
PART A OF THIS CODE

1 Introduction

General

1.1 The preamble of this Code indicates that chapter XI-2 and part A of this Code establish the new international framework of measures to enhance maritime security and through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

1.2 This introduction outlines, in a concise manner, the processes envisaged in establishing and implementing the measures and arrangements needed to achieve and maintain compliance with the provisions of chapter XI-2 and of part A of this Code and identifies the main elements on which guidance is offered. The guidance is provided in paragraphs 2 through to 19. It also sets down essential considerations, which should be taken into account when considering the application of the guidance relating to ships and port facilities.

1.3 If the reader's interest relates to ships alone, it is strongly recommended that this Part of the Code is still read as a whole, particularly the sections relating to port facilities. The same applies to those whose primary interest are port facilities; they should also read the sections relating to ships.

1.4 The guidance provided in the following sections relates primarily to protection of the ship when it is at a port facility. There could, however, be situations when a ship may pose a threat to the port facility, e.g. because, once within the port facility, it could be used as a base from which to launch an attack. When considering the appropriate security measures to respond to ship-based security threats, those completing the Port Facility Security Assessment or preparing the Port Facility Security Plan should consider making appropriate adaptations to the guidance offered in the following sections.

1.5 The reader is advised that nothing in this Part of the Code should be read or interpreted in conflict with any of the provisions of either chapter XI-2 or part A of this Code and that the aforesaid provisions always prevail and override any unintended inconsistency which may have been inadvertently expressed in this Part of the Code. The guidance provided in this Part of the Code should always be read, interpreted and applied in a manner which is consistent with the aims, objectives and

1 始めに

一般

1.1 このコードの前文(Preamble)には、XI-2章および本コードA部が、海事保安を強化するための措置の、そしてこれを通じて、海上運送セクターにおいて、保安に脅威を与える行動を検知し阻止するために船舶と港湾施設が協調できる、新しい国際的枠組みを構築したことを記載している。

1.2 この序章(Introduction)は、XI-2章と本コードA部の規定への適合性を達成し維持するために必要な措置と手配を確立し、実施するために、考えられるプロセスを簡単に概説したものである。また、指針が附された主要な要素を明確に示す。指針はパラグラフ2から19までに規定している。そして序章にはさらに、船舶と港湾施設に関連する指針の適用を検討する際に考慮しなければならない重要な考察を定めている。

1.3 もしも読者の関心が単に船舶に関連している場合には、全体を把握するためにやはり、本コードの本部(PART B)を読むことを、特に港湾施設に関連するセクションも読むことを強く推奨する。港湾施設に興味を持つ者も同様に、船舶に関連するセクションをも読まなければならない。

1.4 以下のセクションに附された指針は、主に船舶が港湾施設にいる際の船舶を保護することに関連している。然しながら、船舶が港湾施設に脅威を与えているかもしれない状況はあり得るであろう。例えば、一旦港湾施設内に入れば、攻撃の拠点として使用されるかも知れないという理由からである。船舶を起因とする保安脅威に対応する適切な保安措置を検討する場合、港湾施設保安評価の実施もしくは港湾施設保安計画書の準備には、以下のセクションに附された指針を適切に適用することを考慮しなければならない。

1.5 読者は、本コードのこの部のいかなるものも、XI-2章および本コードA部のいずれかの規定に矛盾する読み方、解釈の仕方をしてはならないことを推奨する。そしてXI-2章および本コードA部のいずれかの規定は、コードの本部にうかつにも表現されているかもしれない意図しない不整合に対し、絶えず優先し、かつ超越しなければならないことも推奨する。コードの本部に規定する指針は、XI-2章および本コード

principles established in chapter XI-2 and part A of this Code.

のA部に確立した目標、目的および原則と一致した方法で読み、解釈し適用しなければならない。

Responsibilities of Contracting Governments

1.6 Contracting Governments have, under the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code, various responsibilities, which, amongst others, include:

- setting the applicable security level;
- approving the Ship Security Plan and relevant amendments to a previously approved plan;
- verifying the compliance of ships with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code and issuing to ships the International Ship Security Certificate;
- determining which of the port facilities located within their territory are required to designate a Port Facility Security Officer who will be responsible for the preparation of the Port Facility Security Plan;
- ensuring completion and approval of the Port Facility Security Assessment and of any subsequent amendments to a previously approved assessment;
- approving the Port Facility Security Plan and any subsequent amendments to a previously approved plan; and
- exercising control and compliance measures;
- testing approved plans; and
- communicating information to the International Maritime Organization and to the shipping and port industries.

1.7 Contracting Governments can designate, or establish, Designated Authorities within Government to undertake, with respect to port facilities, their security duties under chapter XI-2 and part A of this Code and allow Recognized Security Organizations to carry out certain work with respect to port facilities but the final decision on the acceptance and approval of this work should be given by the Contracting Government or the Designated Authority. Administrations may also delegate the undertaking of certain security duties, relating to ships, to Recognized Security Organizations. The following duties or activities cannot be delegated to a Recognized Security Organization:

- setting of the applicable security level;
- determining which of the port facilities located within the territory of a Contracting Government are required to designate a Port Facility Security Officer and to prepare a Port Facility Security Plan;
- approving a Port Facility Security Assessment or any subsequent amendments to a previously approved assessment;
- approving a Port Facility Security Plan or any subsequent amendments to a previously approved plan;
- exercising control and compliance measures; and
- establishing the requirements for a Declaration of Security.

Setting the security level

1.8 The setting of the security level applying at any

締約政府の責任

1.6 締約政府は、XI-2章と本コードA部の規定のもとに、とりわけ下記を含めたさまざまな責任を負っている。

- 適用する保安レベルを設定すること、
- 船舶保安計画書および過去に承認された計画の関連した改定を承認すること、
- XI-2章と本コードのA部の規定への船舶の適合性の検証し、船舶に国際船舶保安証書を発給すること、
- 領海内に位置するどの港湾施設が、港湾施設保安計画書の準備に責任を負う港湾施設保安職員を任命することが要求されるか決定すること、
- 港湾施設保安評価および過去承認された評価に対する改訂の完了と承認を確実にすること、
- 港湾施設保安計画書及び過去に承認された計画の改定を承認すること、
- 監督と適合措置を実施すること、
- 承認された計画を試験すること、そして
- 機関と海運界および港湾業界に情報を伝達すること

1.7 締約政府は、港湾施設について、XI-2章および本コードのA部に従って自らの保安に関する義務を実施するため、その国の中で指定当局を指定し、もしくは設立することができる。

そして締約政府は、認定保安団体(RSO)に港湾施設に関しある一定の業務の実施を許容することができるが、本業務の受け入れおよび承認についての最終決定は、締約政府もしくは指定当局により付与されなければならない。

下記の義務もしくは活動は、RSOに委任することはできない。

- 適用する保安レベルを設定すること、
- 締約政府内に位置するどの港湾施設が、港湾施設保安職員を任命することおよび港湾施設保安計画書を準備することが要求されるかを決定すること、
- 港湾施設保安評価もしくは過去に承認された評価のその後の改訂を承認すること、
- 港湾施設保安計画書もしくは過去に承認された計画のその後の改定を承認すること、
- 監督と適合措置を実施すること、そして
- 保安宣言書の要件を決定すること。

保安レベルの設定

1.8 ある特定の際に適用する保安レベルを設定

particular time is the responsibility of Contracting Governments and can apply to ships and port facilities. Part A of this Code defines three security levels for international use. These are:

- Security Level 1, normal; the level at which ships and port facilities normally operate;
- Security Level 2, heightened; the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and
- Security Level 3, exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

The Company and the Ship

1.9 Any Company operating ships to which chapter XI-2 and part A of this Code apply has to designate a Company Security Officer for the Company and a Ship Security Officer for each of its ships. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills and exercises are defined in part A of this Code.

1.10 The Company Security Officer’s responsibilities include, in brief amongst others, ensuring that a Ship Security Assessment is properly carried out, that a Ship Security Plan is prepared and submitted for approval by, or on behalf of, the Administration and thereafter is placed on board each ship to which part A of this Code applies and in respect of which that person has been appointed as the Company Security Officer.

1.11 The Ship Security Plan should indicate the operational and physical security measures the ship itself should take to ensure it always operates at security level 1. The plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the ship itself can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so. Furthermore, the plan should indicate the possible preparatory actions the ship could take to allow prompt response to the instructions that may be issued to the ship by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

1.12 The ships to which the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code apply are required to have, and operated in accordance with, a Ship Security Plan approved by, or on behalf of, the Administration. The Company and Ship Security Officer should monitor the continuing relevance and effectiveness of the plan, including the undertaking of internal audits. Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Administration has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved plan and their implementation by the ship.

1.13 The ship has to carry an International Ship Security Certificate indicating that it complies with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code. Part A of this Code includes provisions relating to the verification and certification of the ship’s compliance with the requirements on an initial, renewal and intermediate verification basis.

することは、締約政府の責任であり、船舶と港湾施設に適用することができる。

本コードのA部は、国際的に用いられる3段階の保安レベルを規定している。それらは、

- 保安レベル1, normal(通常): 船舶と港湾施設が通常運用するレベル、
- 保安レベル2, heightened(高度): 保安事件のリスクが高まった際適用するレベル、
- 保安レベル3, exceptional(異常): 保安事件のリスクがありそうな期間、または差し迫っている期間に適用するレベル。

会社と船舶

1.9 XI-2章および本コードのA部が適用する船舶を運航している全ての会社は、会社に会社保安職員(CSO)を、そして管理するそれぞれの船舶には船舶保安職員(SSO)を任命しなければならない。これらの職員の義務、責任および訓練要件と、操練と演習の要件は本コードのA部に規定されている。

1.10 会社保安職員の責任には、とりわけ要点を挙げれば、船舶保安評価が適切に実施され、船舶保安計画が準備されて主管庁もしくはその代行による承認のために提出され、その後本コードのA部が適用する各船舶に備え置かれること、そして会社保安職員としてその人物が任命されていることを確実にすることを含める。

1.11 船舶保安計画書には、保安レベル1において船舶自身が常時実施することを確実にする、運用上と施設に関する保安措置を示していなければならない。また、船舶が指示された場合、保安レベル2に移行し、運用することができる、追加のもしくは強化された保安措置を示していなければならない。更に、計画書は保安レベル3の保安事件もしくはその脅威に対応している者から船舶に対して出されるかもしれない指示に、迅速に対応することが可能ならしめる準備行動を示していなければならない。

1.12 XI-2章および本コードのA部の要件が適用される船舶は、主管庁もしくはその代行により承認された船舶保安計画を所持し、それに従って運用することを要求される。会社と船舶保安職員は、内部監査の実施を含め、計画の継続的な妥当性と有効性をモニターしなければならない。承認された計画書のいかなる要素の改訂でも、主管庁が承認を要すると決定したものは、承認された計画書への取り込みおよび船舶による実施の前に、見直しと承認のため再提出しなければならない。

1.13 船舶は、XI-2章と本コードのA部の要件に適合していることを証明する国際船舶保安証書を所持しなければならない。本コードのA部には、初回、更新及び中間検証に関し、要件に対する船舶の適合性を検証し証明することに関連した規定を含んでいる。

1.14 When a ship is at a port or is proceeding to a port of a Contracting Government, the Contracting Government has the right, under the provisions of regulation XI-2/9, to exercise various control and compliance measures with respect to that ship. The ship is subject to port State control inspections but such inspections will not normally extend to examination of the Ship Security Plan itself except in specific circumstances. The ship may, also, be subject to additional control measures if the Contracting Government exercising the control and compliance measures has reason to believe that the security of the ship has, or the port facilities it has served have, been compromised.

1.15 The ship is also required to have onboard information, to be made available to Contracting Governments upon request, indicating who is responsible for deciding the employment of the ship's personnel and for deciding various aspects relating to the employment of the ship.

The port facility

1.16 Each Contracting Government has to ensure completion of a Port Facility Security Assessment for each of the port facilities, located within its territory, serving ships engaged on international voyages. The Contracting Government, a Designated Authority or a Recognized Security Organization may carry out this assessment. The completed Port Facility Security Assessment has to be approved by the Contracting Government or the Designated Authority concerned. This approval cannot be delegated. Port Facility Security Assessments should be periodically reviewed.

1.17 The Port Facility Security Assessment is fundamentally a risk analysis of all aspects of a port facility's operation in order to determine which part(s) of it are more susceptible, and/or more likely, to be the subject of attack. Security risk is a function of the threat of an attack coupled with the vulnerability of the target and the consequences of an attack.

The assessment must include the following components:

- the perceived threat to port installations and infrastructure must be determined;
- the potential vulnerabilities identified; and
- the consequences of incidents calculated.

On completion of the analysis, it will be possible to produce an overall assessment of the level of risk. The Port Facility Security Assessment will help determine which port facilities are required to appoint a Port Facility Security Officer and prepare a Port Facility Security Plan.

1.18 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are required to designate a Port Facility Security Officer. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills and exercises are defined in part A of this Code.

1.14 船舶が締約政府の港内にいるか、もしくはそこへ向かっている場合、締約政府はXI-2章第9規則の規定に従って、当該船舶に関してさまざまな監督と適合措置を実施する権利を有する。

船舶は、ポートステートコントロール検査の対象になるが、そのような検査は、特別な状況を除き、通常船舶保安計画書そのものの検査に拡大適用してはならない。当該船舶もしくはその船舶に供している港湾施設の保安が危うくなっていると、もしも監督と適合措置を実施している締約政府が信じ得る理由を持っているならば、船舶はまた追加の監督措置の対象としてもよい。

1.15 船舶は、要請により締約政府に提示可能な、船舶の要員の雇用を決定し、その船舶の雇い入れに関する諸要因を決定する責任を負っている者を示す情報を船上に所持していることが要求される。

港湾施設

1.16 それぞれの締約政府は、領海内に位置し、国際航海に従事する船舶に供している港湾施設のそれぞれに、港湾施設保安評価を完備することを確実にしなければならない。

締約政府、指定当局もしくはRSOはこの評価を実施してもよい。

完成した港湾施設保安評価は、関係する締約政府もしくは指定当局により承認されなければならない。

この承認は委任できない。港湾施設保安評価は定期的に見直さなければならない。

1.17 港湾施設保安評価は基本的には、そのどの部分が攻撃の対象としてより影響を受けやすいか、もしくはより対象となり易いかを決定するため、港湾施設の運用に関連し全ての側面に関するリスク分析である。保安リスクは、ターゲットの脆弱性と攻撃の結果を一体とした、攻撃の脅威に関する一つの相関的要素である。

評価には、次の要素を含めなければならない:

- 港の設備とインフラに対する脅威として気づいたことを決定しなければならない、
- 特定された潜在的な、脆弱性、そして
- 推定される事件の結末。

分析が完了すれば、リスクレベルの全般的な評価を作成することが可能となる。

港湾施設保安評価は、どの港湾施設に港湾施設保安職員を任命することが要求されるのか、またどの港湾施設に港湾施設保安計画書の準備が要求されるのかを決定するための支援となろう。

1.18 XI-2章および本コードのA部の要件に適合しなければならない港湾施設は、港湾施設保安職員を任命することを要求される。これらの職員の義務、責任および訓練要件と、操練と演習の要件は、本コードのA部に規定されている。

1.19 The Port Facility Security Plan should indicate the operational and physical security measures the port facility should take to ensure that it always operates at security level 1. The plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the port facility can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so. Furthermore, the plan should indicate the possible preparatory actions the port facility could take to allow prompt response to the instructions that may be issued by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

1.20 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are required to have, and operate in accordance with, a Port Facility Security Plan approved by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned. The Port Facility Security Officer should implement its provisions and monitor the continuing effectiveness and relevance of the plan, including commissioning internal audits of the application of the plan. Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Contracting Government or the Designated Authority concerned has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved plan and their implementation at the port facility. The Contracting Government or the Designated Authority concerned may test the effectiveness of the plan. The Port Facility Security Assessment covering the port facility or on which the development of the plan has been based should be regularly reviewed. All these activities may lead to amendment of the approved plan. Any amendments to specified elements of an approved plan will have to be submitted for approval by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned.

1.21 Ships using port facilities may be subject to the port State control inspections and additional control measures outlined in regulation XI-2/9. The relevant authorities may request the provision of information regarding the ship, its cargo, passengers and ship's personnel prior to the ship's entry into port. There may be circumstances in which entry into port could be denied.

Information and communication

1.22 Chapter XI-2 and part A of this Code require Contracting Governments to provide certain information to the International Maritime Organization and for information to be made available to allow effective communication between Contracting Governments and between Company/Ship Security Officers and the Port Facility Security Officers.

2 Definitions

2.1 No guidance is provided with respect to the definitions set out in chapter XI-2 or part A of this Code.

For the purpose of this Part of the Code:

- .1 "section" means a section of part A of the Code and is indicated as "section A/<followed by the number of the section>";

1.19 港湾施設保安計画書には、保安レベル1において港湾施設が常時実施することを確実にする、運用上と施設に関する保安措置を示していなければならない。また、そう指示された場合、港湾施設が保安レベル2に移行することができ、運用することができる追加のもしくは強化された保安措置を示していなければならない。更に、保安レベル3の際に対応する者により港湾施設に発行される保安事件もしくは脅威に対する指示に、迅速に対応することを可能ならしめる準備行動を示していなければならない。

1.20 XI-2章および本コードのA部の要件に適合しなければならない港湾施設は、締約政府もしくは関連する指定当局により承認された港湾施設保安計画を所持し、それに従って運用することを要求される。港湾施設保安職員は、その規定を実施しなければならず、また計画書の適用に関連し内部監査の委託を含め計画の継続的な妥当性と有効性をモニターしなければならない。承認された計画書のいかなる要素の改訂でも、締約政府もしくは関連する指定当局が承認を要求すると決定したものは、承認された計画への取り込みおよび港湾施設内での実施の前に、見直しと承認のため再提出しなければならない。締約政府もしくは関連する指定当局は、計画の有効性を試験してもよい。港湾施設を対象とした港湾施設保安評価、もしくは計画の制定の基礎となった港湾施設保安評価は、定期的な見直しをしなければならない。それらの全ての見直しは承認した計画の改定をもたらしてもよい。承認した計画の、特定の要素の改定は、締約政府もしくは関連する指定当局による承認のために提出されなければならない。

1.21 港湾施設を使用している船舶は、ポートコントロール検査およびXI-2章第9規則に規定する追加の監督措置に従わなければならないだろう。関連する当局は、船舶の入港前に船舶、その貨物、旅客及び船舶の要員に関する情報の提供を要請することができる。入港を拒否する状況もあり得る。

情報とコミュニケーション

1.22 XI-2章と本コードのA部は、締結国に対しIMOに特定の情報を提供すること、並びに締約政府間および、会社・船舶保安職員と船舶が港湾施設保安職員間で効果的なコミュニケーションを可能とするような情報が利用できるようにすることを要求している。

2 定義

2.1 XI-2章もしくは本コードのA部にある定義に関連する指針は、提供されない。

コードの本部の目的のため、

- .1 "section"とは、コードのA部のセクションをいい、"A/セクション番号"として示す、

- .2 “paragraph” means a paragraph of this Part of the Code and is indicated as “paragraph <followed by the number of the paragraph>”; and
- .3 “Contracting Government”, when used in paragraphs 14 to 18, means the “Contracting Government within whose territory the port facility is located” and includes a reference to the “Designated Authority”.

- .2 “paragraph”とは、コードのB部のパラグラフをいい、“パラグラフ番号”として示す、そして
- .3 パラグラフ14から18までに用いられる場合の“Contracting Government 締約政府”とは、『領海内に港湾施設が位置する領海内の締約政府』をいい、そして“Designated Authority 指定当局”への引用を含める

3 Application

General

3.1 The guidance given in this Part of the Code should be taken into account when implementing the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code.

3.2 However, it should be recognized that the extent to which the guidance on ships applies will depend on the type of ship, its cargoes and/or passengers, its trading pattern and the characteristics of the port facilities visited by the ship.

3.3 Similarly, in relation to the guidance on port facilities, the extent to which this guidance applies will depend on the port facilities, the types of ships using the port facility, the types of cargo and/or passengers and the trading patterns of visiting ships.

3.4 The provisions of chapter XI-2 and part A of this Code are not intended to apply to port facilities designed and used primarily for military purposes.

4 Responsibilities of Contracting Governments Security of assessments and plans

4.1 Contracting Governments should ensure that appropriate measures are in place to avoid unauthorized disclosure of, or access to, security sensitive material relating to Ship Security Assessments, Ship Security Plans, Port Facility Security Assessments and Port Facility Security Plans, and to individual assessments or plans.

Designated authorities

4.2 Contracting Governments may identify a Designated Authority within Government to undertake their security duties relating to port facilities as set out in chapter XI-2 or part A of this Code.

Recognized Security Organizations

4.3 Contracting Governments may authorize a Recognized Security Organization (RSO) to undertake certain security related activities, including:

- .1 approval of Ship Security Plans, or amendments thereto, on behalf of the Administration;
- .2 verification and certification of compliance of ships with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code on behalf of the Administration; and
- .3 conducting Port Facility Security Assessments required by the Contracting Government.

4.4 An RSO may also advise or provide assistance to

3 適用

一般

3.1 コードの本部に与えられている指針は、XI-2章と本コードのA部の要件を実施する際に、考慮しなければならない。

3.2 しかしながら、船舶に適用する指針の範囲は、船種、貨物、旅客、運航形態、そして船舶が寄港する港湾施設の特性によって決められる。

3.3 また同様に、港湾施設に係わる指針に関連し、本指針が適用する範囲は、貨物の種類、旅客及び寄港する船舶の運航形態によって決められる。

3.4 XI-2章および本コードのA部の規定は、専ら軍事目的のために設計され使用されている港湾施設には適用する意図はない。

4 締約政府の責任 保安評価と計画

4.1 締約政府は、船舶保安評価、船舶保安計画書、港湾施設保安評価、および港湾施設保安計画書に関連する保安の機密事項を不正に公開するとか、または不当にアクセスされることを避けるため、適切な措置が採られることを確実にしなければならない。

指定当局

4.2 締約政府は、XI-2章と本コードのA部に規定した如何なる、また全ての義務を実行するために、その国内に指定当局を任命してもよい。

認定保安団体

4.3 締約政府もしくは指定当局は、下記を含め特定の保安に関連する業務を実施するため、認定保安団体(RSO)を認可してもよい。

- .1 主管庁の代行として、船舶保安計画書もしくはその改訂の承認、
- .2 主管庁の代行として、XI-2章と本コードのA部の要件に船舶が適合していることの検証および証書発給、そして
- .3 締約政府の要請により、港湾施設保安評価を実施すること。

4.4 RSOはまた、船舶保安評価、船舶保安計画

Companies or port facilities on security matters, including Ship Security Assessments, Ship Security Plans, Port Facility Security Assessments and Port Facility Security Plans. This can include completion of a Ship Security Assessment or Plan or Port Facility Security Assessment or Plan. If an RSO has done so in respect of a ship security assessment or plan that RSO should not be authorized to approve that ship security plan.

書、港湾施設保安評価、そして港湾施設保安計画書を含め、保安事項について、会社もしくは港湾施設に対してアドバイスもしくは支援の提供をしてもよい。これには、船舶保安評価もしくは計画、港湾施設保安評価もしくは計画の完成を含んでいる。

もしもRSOが、船舶保安評価もしくは計画に関しそのようにするならば、RSOはその船舶保安計画を承認する権限を与えられてはならない。

4.5 When authorizing an RSO, Contracting Governments should give consideration to the competency of such an organization. An RSO should be able to demonstrate:

- .1 expertise in relevant aspects of security;
- .2 appropriate knowledge of ship and port operations, including knowledge of ship design and construction if providing services in respect of ships and port design and construction if providing services in respect of port facilities;
- .3 their capability to assess the likely security risks that could occur during ship and port facility operations including the ship/port interface and how to minimise such risks;
- .4 their ability to maintain and improve the expertise of their personnel;
- .5 their ability to monitor the continuing trustworthiness of their personnel;
- .6 their ability to maintain appropriate measures to avoid unauthorized disclosure of, or access to, security sensitive material;
- .7 their knowledge of the requirements chapter XI-2 and part A of this Code and relevant national and international legislation and security requirements;
- .8 their knowledge of current security threats and patterns;
- .9 their knowledge on recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .10 their knowledge on recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- .11 their knowledge on techniques used to circumvent security measures; and
- .12 their knowledge of security and surveillance equipment and systems and their operational limitations.

4.5 RSOを承認する際、締約政府はそのような団体の資格について検討しなければならない。RSOは下記につきその能力を示さなければならない。

- .1 保安に関連する分野での専門性、
- .2 もしも船舶に関するサービスを提供するならば、船舶の設計と構造の知識、そしてもしも港湾施設に関するサービスを提供するならば、港の設計と構造の知識を含め、船舶と港湾施設の運用に関する適切な知識、
- .3 船舶と港湾施設のインターフェースを含めそれらの運用中に発生する可能性のある保安面でのリスクを評価する能力、及び如何にしてそのようなリスクを最小化する能力、
- .4 それらの要員の専門性を維持し向上させる能力、
- .5 それらの要員の継続した信頼性を監視する能力、
- .6 保安に関する機密事項の不正開示、もしくは不正アクセスを防止するための適切な措置を維持する能力、
- .7 XI-2章と本コードのA部及び関連する国内及び国際法の要求事項と保安要件の知識、
- .8 最新の保安に関する脅威とそのパターンの知識、
- .9 武器、危険物質及び危険な装置の認識と検知に関する知識、
- .10 保安に脅威を与えそうな人物の特性や行動的パターンの認識における知識、
- .11 保安措置を回避するために用いる技法に関する知識、そして
- .12 保安及び監視装置・システムとそれらを操作する上での制限に関する知識。

When delegating specific duties to a RSO, Contracting Governments, including Administrations, should ensure that the RSO has the competencies needed to undertake the task.

特定の義務をRSOに委任する場合、主管庁を含め締約政府は、RSOがその任務を実行するために必要な能力を有していることを確実にしなければならない。

4.6 A Recognized Organization, as defined in regulation I/6 and fulfilling the requirements of regulation XI-1/1, may be appointed as a RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

4.6 条約I/6で規定し、XI-2/1の要件を満たしている認定団体(RO)は、パラグラフ4.5に列挙した保安関連の適切な専門性を持っていることを条件として、RSOとして任命してもよい。

4.7 A Port or Harbour Authority or Port Facility operator may be appointed as a RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

4.7 港、港湾当局もしくは港湾施設の管理者は、パラグラフ4.5に列挙した保安関連の適切な専門性を持っていることを条件として、RSOとして任命してもよい。

Setting the security level

4.8 In setting the security level Contracting Governments should take account of general and specific threat information. Contracting Governments should set the security level applying to ships or port facilities at one of three levels:

- Security level 1: normal, the level at which the ship or port facility normally operates;
- Security level 2: heightened, the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and
- Security level 3: exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

4.9 Setting security level 3 should be an exceptional measure applying only when there is credible information that a security incident is probable or imminent. Security level 3 should only be set for the duration of the identified security threat or actual security incident. While the security levels may change from security level 1, through security level 2 to security level 3, it is also possible that the security levels will change directly from security level 1 to security level 3.

4.10 At all times the Master of a ship has the ultimate responsibility for the safety and security of the ship. Even at security level 3 a Master may seek clarification or amendment of instructions issued by those responding to a security incident, or threat thereof, if there are reasons to believe that compliance with any instruction may imperil the safety of the ship.

4.11 The Company Security Officer (CSO) or the Ship Security Officer (SSO) should liaise at the earliest opportunity with the Port Facility Security Officer (PFSO) of the port facility the ship is intended to visit to establish the security level applying for that ship at the port facility. Having established contact with a ship, the PFSO should advise the ship of any subsequent change in the port facility's security level and should provide the ship with any relevant security information.

4.12 While there may be circumstances when an individual ship may be operating at a higher security level than the port facility it is visiting, there will be no circumstances when a ship can have a lower security level than the port facility it is visiting. If a ship has a higher security level than the port facility it intends to use, the CSO or SSO should advise the PFSO without delay. The PFSO should undertake an assessment of the particular situation in consultation with the CSO or SSO and agree on appropriate security measures with the ship, which may include completion and signing of a Declaration of Security.

4.13 Contracting Governments should consider how information on changes in security levels should be promulgated rapidly. Administrations may wish to use NAVTEX messages or Notices to Mariners as the method for notifying such changes in security levels to ship and CSO and SSO. Or, they may wish to consider other methods of communication that provide

保安レベルの設定

4.8 保安レベルを設定する際、締約政府は一般的なそして特有な脅威に関する情報を考慮しなければならない。締約政府は、船舶もしくは港湾施設に対し3段階のうち1つの保安レベルを設定しなければならない。

- 保安レベル1, normal(通常):船舶と港湾施設が通常運用するレベル、
- 保安レベル2, heightened(高度):保安事件のリスクが高まった際適用するレベル、
- 保安レベル3, exceptional(異常):保安事件のリスクがありそうな期間、または差し迫っている期間に適用するレベル。

4.9 保安レベル3を設定することは、保安事件が間違いなく起こりそうだ、差し迫っているという信頼できる情報がある場合にのみ適用する例外的な措置である。保安レベル3は、識別された保安脅威もしくは実際に発生した保安事件に際してのみ適用されなければならない。

保安レベルが1から2を経由して3に変更されてもよいが、直接1から3変更することも可能である。

4.10 船舶の船長は、絶えず船舶の安全と保安に全面的な責任を負っている。例えば保安レベルが3の場合でも、もしも指示に適合することが船舶の安全を危険にさらすと信じ得る理由がある場合には、船長は保安事件もしくは脅威に対応する者から発行された指示を明確にすることを求めるか、変更を求めることができる。

4.11 CSOもしくはSSOは、その港湾施設において船舶に適用する保安レベルを決定するために、船舶が寄港しようとしている港湾施設のPFSOと早い機会に協議しなければならない。船舶と連絡がとれたら、PFSOは船舶に対して港湾施設の保安レベルの変更をアドバイスしなければならない、また全ての関連する保安情報を船舶に提供しなければならない。

4.12 船舶が寄港している港湾施設より高い保安レベルを実施している場合はあるかもしれないが、船舶が寄港している港湾施設より低い保安レベルを持ちうるという状況はあり得ない。もしも船舶はこれから使用しようとしている港湾施設より高い保安レベルであるならば、CSOもしくはSSOはPFSOに遅滞なく通知しなければならない。PFSOは、CSOもしくはSSOと協議しそのような特別な状況の評価を行い、船舶と適切な保安措置(保安宣言の作成と署名を含めてもよい)を合意しなければならない。

4.13 締約政府は、保安レベルの変更に係わる情報が、それを知る必要がある者に対し、如何に迅速に広めるかということを検討しなければならない。主管庁は、保安レベルの変更を船舶及び会社の保安職員に通知するため、NAVTEXもしくはNotice to Marinersを用いてもよい。また、それと同等かより早くてより広い受信

equivalent or better speed and coverage. Contracting Governments should establish means of notifying PFSOs of changes in security levels. Contracting Governments should compile and maintain the contact details for a list of those who need to be informed of changes in security levels. Whereas the security level need not be regarded as being particularly sensitive, the underlying threat information may be highly sensitive. Contracting Governments should give careful consideration to the type and detail of the information conveyed and the method by which it is conveyed, to SSOs, CSOs and PFSOs.

Contact points and information on Port Facility Security Plans

4.14 Where a port facility has a PFSP, that fact has to be communicated to the Organization and that information must also be made available to Company and Ship Security Officers. No further details of the PFSP have to be published other than that it is in place. Contracting Governments should consider establishing either central or regional points of contact, or other means of providing up to date information on the locations where PFSPs are in place, together with contact details for the relevant PFSO. The existence of such contact points should be publicised. They could also provide information on the recognized security organizations appointed to act on behalf of the Contracting Government, together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such recognized security organizations.

4.15 In the case of a port that does not have a PFSP (and therefore does not have a PFSO) the central or regional point of contact should be able to identify a suitably qualified person ashore who can arrange for appropriate security measures to be in place, if needed, for the duration of the ship's visit.

4.16 Contracting Governments should also provide the contact details of Government officers to whom an SSO, a CSO and a PFSO can report security concerns. These Government officers should assess such reports before taking appropriate action. Such reported concerns may have a bearing on the security measures falling under the jurisdiction of another Contracting Government. In that case, the Contracting Governments should consider contacting their counterpart in the other Contracting Government to discuss whether remedial action is appropriate. For this purpose, the contact details of the Government officers should be communicated to the International Maritime Organization.

4.17 Contracting Governments should also make the information indicated in paragraphs 4.14 to 4.16, available to other Contracting Governments on request.

Identification documents

4.18 Contracting Governments are encouraged to issue appropriate identification documents to Government officials

可能範囲を提供する通信手段を検討してもよい。締約政府は保安レベルの変更を港湾施設保安職員に通知する方法を確立しなければならない。締約政府は、保安レベルの変更を伝える必要がある者の連絡先詳細を、集計し維持しなければならない。保安レベルは特に慎重を要することと認識される必要はないが、実際の脅威情報は非常に慎重に取扱う必要があるかも知れない。締約政府は、通知する情報の種類とその詳細、並びにSSO、CSOそしてPFSOに通知する方法につき注意深く考慮しなければならない。

港湾施設保安計画に関する連絡先と情報

4.14 港湾施設が港湾施設保安計画を所持している場合、その事実は機関に通知されなければならない、その情報は会社および船舶保安職員が利用可能でなければならない。港湾施設保安計画の如何なる詳細も、適当なもの以外、公開されてはならない。締約政府は、中央もしくは地方いずれかの連絡先を確立することを、もしくは関連の港湾施設保安職員の連絡先詳細とともに、港湾施設保安計画が備え置かれている場所に関する最新の情報を提供する他の方法を確立しなければならない。そのような連絡先の存在は公表されなければならない。また締約政府は、締約政府の代行として業務を行うために任命したRSOに関する情報を、そのRSOに付与した特別の責任と権限の条件の詳細を併せて、提供しなければならない。

4.15 港湾施設保安計画を所持していない港の場合(従って港湾施設保安職員を持っていない)、中央もしくは地方の連絡先は、もしも必要なら船舶の寄港している期間中、配備されなければならない適切な保安措置を手配できる陸上の適切に資格を有する者を識別することができなければならない。

4.16 締約政府は、船舶保安職員、会社保安職員、港湾施設保安職員が保安に関連する事項を報告することができる政府の職員の連絡先を提供しなければならない。これらの政府職員は、適切な行動をとるまえに、それらの報告を評価しなければならない。その報告は、他の締約政府の管轄権に係わる保安措置に関連しているかもしれない。その場合締約政府は、どのような是正行動が適切であるかを議論するため、他の締約政府の同等の人と連絡することを検討しなければならない。この目的のため、政府職員の連絡先は機関に通知しなければならない。

4.17 締約政府は、パラグラフ4.14から4.16に示す情報を、他の締約政府に対しその要請により、利用可能としなければならない。

身分証明書

4.18 締約政府は、自らの公的な職務を実行する際に、船舶に乗船する権限もしくは港湾施設に立ち入る

entitled to board ships or enter port facilities when performing their official duties and to establish procedures whereby the authenticity of such documents might be verified.

Fixed and floating platforms and mobile offshore drilling units on location

4.19 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures for fixed and floating platforms and mobile offshore drilling units on location to allow interaction with ships which are required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code¹.

¹ Refer to Establishment of appropriate measures to enhance the security of ships, port facilities, mobile offshore drilling units on location and fixed and floating platforms not covered by chapter XI-2 of 1974 SOLAS Convention, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution 7.

Ships which are not required to comply with part A of this Code

4.20 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures to enhance the security of ships to which this chapter XI-2 and part A of this Code does not apply and to ensure that any security provisions applying to such ships allow interaction with ships to which part A of this Code applies.

Threats to ships and other incidents at sea

4.21 Contracting Governments should provide general guidance on the measures considered appropriate to reduce the security risk to ships flying their flag when at sea. They should provide specific advice on the action to be taken in accordance with security levels 1 to 3, if:

- .1 there is a change in the security level applying to the ship while it is at sea, e.g. because of the geographical area in which it is operating or relating to the ship itself; and
- .2 there is a security incident or threat thereof involving the ship while at sea.

Contracting Governments should establish the best methods and procedures for these purposes. In the case of an imminent attack the ship should seek to establish direct communication with those responsible in the flag State for responding to security incidents.

4.22 Contracting Governments should also establish a point of contact for advice on security for any ship:

- .1 entitled to fly their flag; or
- .2 operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

4.23 Contracting Governments should offer advice to ships operating in their territorial sea or having communicated an

権限を与えている政府職員に対し、適切な身分証明書を発行するよう奨励する。そしてそのような証明書の信憑性を検証するための手順を構築しなければならない。

固定および浮動式プラットフォームと移動式海底資源掘削ユニット

4.19 締約政府は、XI-2章および本コード¹のB部の規定に適合することを要求される船舶との相互作用を許容するために、その地域にいる固定式及び浮動式プラットフォームおよび移動式海底掘削ユニットの適切な保安措置を構築することを検討しなければならない。

¹ 『海事保安に関する会議で決議7により採択された、船舶、港湾施設、MODU、及びSOLAS 74条約のXI-2章の対象とならない固定式及び浮動式プラットフォームの保安を強化するための適切な措置の確立』を参照。

本コードA部に適合することを要求されない船舶

4.20 締約政府は、XI-2章および本コードのA部が適用しない船舶の保安を強化する適切な保安措置を構築することを検討しなければならない。そのような船舶に適用する保安に関する規定が、本コードのA部が適用する船舶と相互作用をもつことを確実にしなければならない。

船舶への脅威と海上における他の事件

4.21 主管庁は、もしも下記の場合には、保安レベル1から3に従って採るべき行動につき、海上にいる自国に置籍する船舶に対し、保安リスクを軽減するため適切と考えられる措置についての一般的な指針を提供しなければならない。主管庁は、もしも下記の場合に、保安レベル1から3に従って採るべき行動について特別な助言を提供しなければならない。

- .1 海上における船舶に適用する保安レベルを変更する場合、例えば、船舶が運航している地理的地域もしくは船舶そのものに関連する理由により、
- .2 海上における船舶が巻き込まれた保安事件もしくは保安脅威がある場合。

締約政府は、これらの目的のため、最善の方法と手順を確立しなければならない。船舶への攻撃が差し迫っている場合、船舶は、旗国の保安事件に対応する責任者と直接連絡をとることを模索しなければならない。

4.22 締約政府は、下記の船舶に対し、保安に係わる勧告のため連絡先を確立しなければならない。

- .1 自国に船籍を置く船舶、もしくは
- .2 領海内で運航している船舶、もしくは自国の領海に入ろうとする意図を連絡してきた船舶

4.23 締約政府は、領海内で運航している船舶、もしくは自国の領海に入ろうとする意図を連絡してきた船

intention to enter their territorial sea, which could include advice:

- .1 to alter or delay their intended passage;
- .2 to navigate on a particular course or proceed to a specific location;
- .3 on the availability of any personnel or equipment that could be placed on the ship;
- .4 to co-ordinate the passage, arrival into port or departure from port, to allow escort by patrol craft or aircraft (fixed-wing or helicopter).

Contracting Governments should remind ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, of any temporary restricted areas that they have published.

4.24 Contracting Governments should recommend that ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, implement expeditiously, for the ship's protection and for the protection of other ships in the vicinity, any security measure the Contracting Government may have advised.

4.25 The plans prepared by the Contracting Governments for the purposes given in paragraph 4.22 should include information on an appropriate point of contact, available on a 24-hour basis, within the Contracting Government including the Administration. These plans should also include information on the circumstances in which the Administration considers assistance should be sought from nearby coastal States, and a procedure for liaison between port facility security officers and ship security officers.

Alternative security agreements

4.26 Contracting Governments, in considering how to implement chapter XI-2 and part A of this Code, may conclude one or more agreements with one or more Contracting Governments. The scope of an agreement is limited to short international voyages on fixed routes between port facilities in the territory of the parties to the agreement. When concluding an agreement, and thereafter, the Contracting Governments should consult other Contracting Governments and Administrations with an interest in the effects of the agreement. Ships flying the flag of a State that is not party to the agreement should only be allowed to operate on the fixed routes covered by the agreement if their Administration agrees that the ship should comply with the provisions of the agreement and requires the ship to do so. In no case can such an agreement compromise the level of security of other ships and port facilities not covered by it, and specifically, all ships covered by such an agreement may not conduct ship-to-ship activities with ships not so covered. Any operational interface undertaken by ships covered by the agreement should be covered by it. The operation of each agreement must be continually monitored and amended when the need arises and in any event should be reviewed every 5 years.

船舶に対して、勧告を申し入れなければならない。これには下記の勧告も含み得る。

- .1 意図した航路を変更すること、もしくは遅延すること、
- .2 特定のコースを航海すること、もしくは特定の場所に進路をとること、
- .3 その船舶にへの人物もしくは装置の派遣可能性、
- .4 パトロール船もしくは航空機(固定翼もしくはヘリコプター)によるエスコートを可能にするため、航行、入港、出航を調整すること

締約政府は、領海内で運航している船舶、もしくは自国の領海に入ろうとする意図を連絡してきた船舶に対して、締約政府が公表した一時的な制限区域を想起させなければならない。

4.24 締約政府は、領海内で運航している船舶、もしくは自国の領海に入ろうとする意図を連絡してきた船舶が、船舶の防護と近接にいる他の船舶の保護のため、締約政府が助言するいかなる保安措置を迅速に実施するよう勧告しなければならない。

4.25 パラグラフ4.22に示す目的のため、締約政府により準備された計画は、主管庁を含め締約政府内の24時間対応可能な適切な連絡先に関する情報を含んでいなければならない。これらの計画には、主管庁が近隣の沿岸国から支援を求めるべきだと考慮した状況に係わる情報、および港湾施設保安職員と船舶保安職員の間で協議するための手続きを含んでいなければならない。

代替保安協定

4.26 締約政府は、いかにしてXI-2章および本コードのA部を実施するかを検討するうえで、1以上の締約政府との間で、1以上の協定を締結することができる。協定の範囲は、その協定の当事者の領海内の港湾施設間の固定ルートでの国際短航海に限定すること。協定を締結する際、そしてその後、締約政府は他の締約政府およびその協定の効力に関心を持つ主管庁と協議しなければならない。もしも主管庁が、その船舶が協定の規定に適合していることを合意し、かつ主管庁がその船舶にそのよう要請したならば、協定当事者でない国に船籍を置く船舶は、協定の対象となる固定ルートのみ運航することを許される。如何なる場合にも、その協定が対象としていない船舶および港湾施設の保安レベル損なうことはできない。そして特にそのような協定の対象となっている全ての船舶は、対象となっていない船舶とに船舶間行動を実施してはならない。協定の対象となっている船舶により実施されるいかなる運用的インターフェースは、その協定の対象としなければならない。それぞれの協定の運用は、継続的にモニターし必要が生じた際改訂されなければならない。また如何なる場合にも5年毎に見直さなければならない。

Equivalent arrangements for port facilities

4.27 For certain specific port facilities with limited or special operations but with more than occasional traffic, it may be appropriate to ensure compliance by security measures equivalent to those prescribed in chapter XI-2 and in part A of this Code. This can, in particular, be the case for terminals such as those attached to factories, or quaysides with no frequent operations.

Manning level

4.28 In establishing the minimum safe manning of a ship the Administration should take into account² that the minimum safe manning provisions established by regulation V/14³ only address the safe navigation of the ship. The Administration should also take into account any additional workload which may result from the implementation of the ship's security plan and ensure that the ship is sufficiently and effectively manned. In doing so the Administration should verify that ships are able to implement the hours of rest and other measures to address fatigue which have been promulgated by national law, in the context of all shipboard duties assigned to the various shipboard personnel.

² Refer to Further Work by the International Maritime Organization pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution 3, inviting, amongst others, the Organization to review Assembly Resolution A.890(21) on Principles of Safe Manning. This review may also lead to amendments of regulation V/14.

³ As was in force on the date of adoption of this Code.

Control and compliance measures⁴

⁴ Refer to Further Work by the International Maritime Organization pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution 3, inviting, amongst others, the Organization to review Assembly Resolutions A.787(19) and A.882(21) on Procedures for Port State Control.

General

4.29 Regulation XI-2/9 describes the control and compliance measures applicable to ships under chapter XI-2. It is divided into three distinct sections; control of ships already in a port, control of ships intending to enter a port of another Contracting Government, and additional provisions applicable to both situations.

4.30 Regulation XI-2/9.1, control of ships in port, implements a system for the control of ships while in the port of a foreign country where duly authorized officers of the Contracting Government (duly authorized officers) have the right to go on board the ship to verify that the required certificates are in proper order. Then if there are clear grounds to believe the ship does not comply, control measures such as additional inspections or detention may be taken. This reflects current control systems⁵. Regulation XI-2/9.1 builds on such systems and allows for additional measures (including expulsion

港湾施設の同等措置

4.27 限定されるかもしくは特別な運用を有しているが、しかし時折以上の貨物輸送を行っている特定の港湾施設に対しては、XI-2章および本コードのA部に規定したのと同様な保安措置に適合を確実にすることが、適切であるかも知れない。

これは特に、工場に付属しているようなターミナル、もしくは頻繁に操業しない波止場の場合に当てはまるであろう。

配乗レベル

4.28 船舶の最小安全配乗を制定する際、主管庁は、V章第14規則³により制定された最小安全配乗規定は単に船舶の安全航海を言及しただけであることを考慮²しなければならない。

主管庁は、船舶の保安計画の実施に伴い発生するかもしれない追加の業務量を考慮し、船舶が充分かつ効果的に配乗されることを確実にしなければならない。そのようにする場合、主管庁は、すべての船内業務がさまざまな乗組員に任命されるという状況で、船舶が国内法により公布された疲労を解決するための休息时间と他の措置を実施できることを検証しなければならない。

² 海事保安会議により決議3として採択されたIMOによる海事保安を高めるための更なる作業を参照すること。これは、とりわけ、IMOに対して総会決議A.890(21)-安全配乗の基本の見直しを要請している。この見直しによりV/14規則の改正がなされるかも知れない。

³ 本コード採択時に有効なもの。

監督と適合措置⁴

⁴ 海事保安会議により決議3として採択された、IMOによる海事保安を高めるための更なる作業を参照すること。これは、とりわけ、ポートステートコントロールに関する総会決議789(19)及び882(21)の見直しを含む。

一般

4.29 XI-2/9規則は、XI-2章に従って船舶に適用する監督と適合措置を規定している。それは3つの異なったセクションに分かれている。一番目は既に港にいる船舶の監督、二番目は他の締約政府の港に入港しようとする船舶の監督、そして三番目はそれらのどちらにも適用する追加規定である。

4.30 XI-2/9.1、「港内の船舶の監督」は、外国の港にいる船舶の監督制度を実施する上で、これは締約政府により正規に承認された職員が、要求される証書が適正であることを検証するために乗船する権利を有していることである。

もしも船舶が適合していないと信じ得る明確な根拠があるならば、例えば追加検査もしくは拘留のような監督措置が採られてもよい。これは現行の監督システムを反映している⁵。

XI-2/9.1は、そのような制度に基づき、正規に承認された

of a ship from a port to be taken as a control measure) when duly authorized officers have clear grounds for believing that a ship is in non-compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code. Regulation XI-2/9.3 describes the safeguards that promote fair and proportionate implementation of these additional measures.

⁵ See regulation I/19 and regulation IX/6.2 of SOLAS 74 as amended, article 21 of LOADLINE 66 as modified by the 1988 LOADLINE Protocol, articles 5 and 6, regulation 8A of Annex I, regulation 15 of Annex II of MARPOL 73/78 as amended, article X of STCW 78 as amended and IMO Assembly Resolutions A.787(19) and A.882(21).

4.31 Regulation XI-2/9.2 applies control measures to ensure compliance to ships intending to enter a port of another Contracting Government and introduces an entirely different concept of control within chapter XI-2, applying to security only. Under this regulation measures may be implemented prior to the ship entering port, to better ensure security. Just as in regulation XI-2/9.1, this additional control system is based on the concept of clear grounds for believing the ship does not comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and includes significant safeguards in regulations XI-2/9.2.2 and XI-2/9.2.5 as well as in regulation XI-2/9.3.

4.32 Clear grounds that the ship is not in compliance means evidence or reliable information that the ship does not correspond with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, taking into account the guidance given in this Part of the Code. Such evidence or reliable information may arise from the duly authorized officer's professional judgement or observations gained while verifying the ship's International Ship Security Certificate or Interim International Ship Security Certificate issued in accordance with part A of this Code (certificate) or from other sources. Even if a valid certificate is on board the ship, the duly authorized officers may still have clear grounds for believing that the ship is not in compliance based on their professional judgment.

4.33 Examples of possible clear grounds under regulations XI-2/9.1 and XI-2/9.2 may include, when relevant:

- .1 evidence from a review of the certificate that it is not valid or it has expired;
- .2 evidence or reliable information that serious deficiencies exist in the security equipment, documentation or arrangements required by chapter XI-2 and part A of this Code;
- .3 receipt of a report or complaint which, in the professional judgment of the duly authorized officer, contains reliable information clearly indicating that the ship does not comply with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code;
- .4 evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that the master or ship's personnel is not familiar with essential shipboard security procedures or cannot carry out drills related to the security of the ship or that such

職員が、その船舶がXI-2章もしくは本コードA部の要件に適合していないと信じ得る明確な根拠を持っている場合、追加の措置を許容している(監督措置として港外退去を採ることを含め)。

⁵ 改正されたSOLAS 74 I/19規則及びIX/6.2規則及び1988年議定書により修正された満載喫水線条約21条及びMARPOL73/38条約5条及び6条並びに付属書I規則8A並びに総会決議A.787(19)及びA.882(21)により改正されたSTCW78条約を参照すること。

4.31 XI-2/9.2は、他の締約政府の港に入港しようとして意図している船舶に対し適合性を確実にするための監督措置に適用し、そして保安のみが適用するXI-2章内の全く異なった監督概念を導入した。本規則に従い保安をより確実にするため、対策は本船の入港前に実施するのが良い。XI-2/9.1では、この追加監督システムが、船舶がXI-2章もしくは本コードのA部に適合していないと信じ得る明確な根拠という概念を基にしており、XI-2/9.3と同様XI-2/9.2.2とXI-2/9.2.5に有効な防護対策が盛り込まれている。

4.32 船舶が適合していないという明確な根拠とは、本部に与えられている指針を考慮し、船舶がXI-2章もしくは本コードのA部の要件に合致していないという証拠もしくはそう信じ得る情報をいう。そのような証拠もしくは信じ得る情報は、本コードのA部に従って発行された国際船舶保安証書もしくは仮国際船舶保安証書の検証中に得られた正規に承認された職員の専門的な判断もしくはオブザベーション、もしくは他の情報源から発生することがある。例えば、有効な証書が船上にあるとしても、正規に承認された職員が、自らの専門的判断を基に船舶が適合していないと信じる明確な根拠を持つことがある。

4.33 XI-2/9.1およびXI-2/9.2に従った考えられる明確な根拠の例として、下記に関連する場合を含めてよい。

- .1 証書の点検でそれが有効ではないかもしくは期限切れであるとの証拠、
- .2 XI-2章と本コードのA部により要求される、保安装置、書類もしくは配置において重大な欠陥が存在するという証拠もしくは信頼できる情報、
- .3 正規に承認された職員の専門的判断によるが、船舶がXI-2章と本コードのA部の要件に適合していないことを明確に示している信頼性のある情報が含まれている報告もしくは不服の受領、
- .4 船長もしくは船内の要員が、重要な船舶保安手順に精通していないこと、もしくは船舶の保安に関連する操練を実施できないこと、もしくはそのような手順ないしは操練が実施されていないことが、専門的判断を用い正規

- procedures or drills have not been carried out;
- 5 evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that key members ship's personnel are not able to establish proper communication with any other key members of ship's personnel with security responsibilities on board the ship;
- 6 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another ship where either the port facility or the other ship is in violation of chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship in question has not completed a Declaration of Security, nor taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate ship security procedures;
- 7 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another source (e.g., another ship or helicopter transfer) where either the port facility or the other source is not required to comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship has not taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate security procedures; and
- 8 if the ship holds a subsequent, consecutively issued Interim International Ship Security Certificate as described in section A/19.4, and if, in the professional judgment of an officer duly authorized, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such a certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and part A of this Code beyond the period of the initial interim certificate as described in section A/19.4.4.
- に承認された職員により得られた証拠もしくはオブザベーション、
- 5 船内の主要な要員が、同船の保安責任を負う他の主要な要員と適切な意思疎通ができないということが、専門的判断を用いて正規に承認された職員により得られた証拠もしくはオブザベーション、
- 6 港湾施設もしくは他の船舶がXI-2章もしくは本コードのA部に違反している場合に、そのような港においてもしくはそのような船舶から、船舶に人物が乗船するか船舶用品もしくは貨物を積み込み、当該船舶が保安宣言を作成していること、もしくは適切で特別なもしくは追加の保安措置を採らなかった、もしくは適切な船舶保安手順を維持していなかったという証拠もしくは信頼できる情報、
- 7 港湾施設もしくは他の関係先がXI-2章もしくは本コードのA部に適合することを要求されない場合にあつて、船舶が適切で特別なもしくは追加の保安措置を採らなかった、もしくは適切な船舶保安手順を維持していなかった場合に、港湾施設においてまたは他の関係先、たとえば他船またはヘリコプターの転送から、船舶に人物が乗船したか、船舶用品もしくは貨物を積み込まれたという証拠もしくは信頼できる情報、そして
- 8 もしも船舶が、セクションA/19.4に規定しているように、引き続いて連続して発行された仮国際船舶保安証書を所持しているならば、そしてもしも、正規に承認された職員の専門的判断において、船舶もしくは会社のそのような証書を要求する目的の一つが、セクションA/19.4.4に規定している初回の仮証書の有効期限を超えてもXI-2章と本コードのA部に完全適合することを避けていること。

4.34 The international law implications of regulation XI-2/9 are particularly relevant, and the regulation should be implemented with regulation XI-2/2.4 in mind, as the potential exists for situations where either measures will be taken which fall outside the scope of chapter XI-2, or where rights of affected ships, outside chapter XI-2, should be considered. Thus, regulation XI-2/9 does not prejudice the Contracting Government from taking measures having a basis in, and consistent with, international law, to ensure the safety or security of persons, ships, port facilities and other property in cases where the ship, although in compliance with chapter XI-2 and part A of this Code, is still considered to present a security risk.

4.34 XI-2/9規則の国際法との係わりは特に関連があり、XI-2章の範囲外のいずれかの措置を講じる状況、もしくはXI-2章の対象外の船舶に影響する権利を検討しなければならない状況が潜在的に存在するように、規則の実施はXI-2/2.4を念頭におこななければならない。このように、船舶が、例えXI-2章および本コードのA部に適合していても、依然として保安リスクにさらされていることを考慮する際には、XI-2/9規則は、人物、船舶、港湾施設そして他の資産の安全もしくは保安を確実にするため、国際法を基にし、かつ国際法と一致した措置を講じることから締約政府を害するものではない。

4.35 When a Contracting Government imposes control measures on a ship, the Administration should, without delay, be contacted with sufficient information to enable the Administration to fully liaise with the Contracting Government.

4.35 締約政府が船舶に対して監督措置を課す際には、主管庁に遅滞なく、主管庁が締約政府と完全に協議できるように十分な情報を添え連絡しなければならない。

Control of ships in port

4.36 Where the non-compliance is either a defective item of equipment or faulty documentation leading to the ship's

港内での船舶の監督

4.36 船舶の拘留に至った不適合が、装置の欠陥項目もしくは不備な書類のいずれかである場合にあつ

detention and the non-compliance cannot be remedied in the port of inspection, the Contracting Government may allow the ship to sail to another port provided that any conditions agreed between the port States and the Administration or master are met.

Ships intending to enter the port of another Contracting Government

4.37 Regulation XI-2/9.2.1 lists the information Contracting Governments may require from a ship as a condition of entry into port. One item of information listed is confirmation of any special or additional measures taken by the ship during its last ten calls at a port facility. Examples could include:

- .1 records of the measures taken while visiting a port facility located in the territory of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by port facilities located in the territories of Contracting Governments; and
- .2 any Declarations of Security that were entered into with port facilities or other ships.

4.38 Another item of information listed, that may be required as a condition of entry into port, is confirmation that appropriate ship security procedures were maintained during ship-to-ship activity conducted within the period of the last 10 calls at a port facility. It would not normally be required to include records of transfers of pilots, customs, immigration, security officials nor bunkering, lightering, loading of supplies and unloading of waste by ship within port facilities as these would normally fall within the auspices of the Port Facility Security Plan. Examples of information that might be given include:

- .1 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship flying the flag of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by ships flying the flag of Contracting Governments;
- .2 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship that is flying the flag of a Contracting Government but is not required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code such as a copy of any security certificate issued to that ship under other provisions; and
- .3 in the event that persons or goods rescued at sea are on board, all known information about such persons or goods, including their identities when known and the results of any checks run on behalf of the ship to establish the security status of those rescued. It is not the intention of chapter XI-2 or part A of this Code to delay or prevent the delivery of those in distress at sea to a place of safety. It is the sole intention of chapter XI-2 and part A of this Code to provide States with enough appropriate information to maintain their security integrity.

て、不適合が検査を受けた港で是正できない場合、寄港国と主管庁もしくは船長の間で合意した条件が合致していることを条件として、締約政府は船舶を他の港に出航させることができる。

他の締約政府の港に入港する意図を持った船舶

4.37 XI-2/9.2規則は、入港する状況として主管庁が船舶に要請できる情報を列挙している。列挙された情報の一つは、その船舶が港湾施設に最近の10回寄港した期間のついて、船舶により採られた特別なもしくは追加の措置の確認である。例として下記が含まれる。

- .1 締約政府ではない国の領海内に位置する港湾施設に寄港した間に採った措置の記録、特に締約政府の領海内に位置する港湾施設により通常提供されたような保安措置の記録、そして
- .2 港湾施設又は他の船舶と取り交わした保安宣言。

4.38 入港する条件として要求してもよい列挙した情報の他の項目は、過去10回の港湾施設への寄港した期間、船舶間の行動において、適切な船舶保安手順が維持されていたことの確認である。それは港湾施設内でのパイロット、税関、入国管理官、保安職員の乗下船、もしくは補油、瀬取り、船舶用品の積み込みおよび廃棄物の陸揚げの記録を含めることは要求されない。これらのことは通常港湾施設保安計画の範囲に属するからである。例として下記が含まれてもよい。

- .1 締約政府ではない国に船籍をおく船舶と船舶間の活動をしている間に採った措置の記録、とりわけ締約政府に船籍をおく船舶からは通常提供されるであろうそれらの措置の記録、そして
- .2 締約政府である国に船籍をおく船舶であるが、XI-2章および本コードのA部の規定に適合することを要求されない船舶と船舶間の活動をしている間に採った措置の記録、例えば他の規定に従ってその船舶に発給された保安証書の写し、そして
- .3 海上において人物もしくは物品が船上に救助された場合、そのような人物もしくは物品に関するすべての知りうる情報、分かっているならばそれらの身分証明と、救助されたものの保安の状況を立証するため船舶に成り代わり実施したチェックの記録。海上で窮地に陥っているそれらの人や物を安全な場所へ移送することを遅らせたり妨害するというこ、XI-2章もしくは本コードのA部の意図するところではない。XI-2章もしくは本コードのA部の意図するところは、ただ国に対し保安の完全性を維持するための十分であり適切な情

報を提供することのみである。

4.39 Examples of other practical security related information that may be required as a condition of entry into port in order to assist with ensuring the safety and security of persons, port facilities, ships and other property include:

- .1 information contained in the Continuous Synopsis Record;
- .2 location of the ship at the time the report is made;
- .3 expected time of arrival of the ship in port;
- .4 crew list;
- .5 general description of cargo aboard the ship;
- .6 passenger list; and
- .7 information required to be carried under regulation XI-2/5.

4.40 Regulation XI-2/9.2.5 allows the master of a ship, upon being informed that the coastal or port State will implement control measures under regulation XI-2/9.2, to withdraw the intention for the ship to enter port. If the master withdraws that intention, regulation XI-2/9 no longer applies, and any other steps that are taken must be based on, and consistent with, international law.

Additional provisions

4.41 In all cases where a ship is denied entry or expelled from a port, all known facts should be communicated to the authorities of relevant States. This communication should consist of the following when known:

- .1 name of ship, its flag, the ship's identification number, call sign, ship type and cargo;
- .2 reason for denying entry or expulsion from port or port areas;
- .3 if relevant, the nature of any security non-compliance;
- .4 if relevant, details of any attempts made to rectify any non-compliance, including any conditions imposed on the ship for the voyage;
- .5 past port(s) of call and next declared port of call;
- .6 time of departure and likely estimated time of arrival at those ports;
- .7 any instructions given to ship, e.g., reporting on route;
- .8 available information on the security level at which the ship is currently operating;
- .9 information regarding any communications the port State has had with the Administration;
- .10 contact point within the port State making the report for the purpose of obtaining further information;
- .11 crew list; and
- .12 any other relevant information.

4.42 Relevant States to contact should include those along the ship's intended passage to its next port, particularly if the ship intends to enter the territorial sea of that coastal State. Other relevant States could include previous ports of call, so that further information might be obtained and security issues

4.39 人物、港湾施設、船舶そしてその他の資産の安全性と保安性を確実にすることを支援するため、入港する条件として要求されるかもしれない、他の実際的な保安関連情報の例には下記を含める。

- .1 履歴規則(CSR)に包含されている情報、
- .2 報告がなされた時点での船舶の位置、
- .3 船舶の入港予想時間、
- .4 乗組員名簿、
- .5 船舶に積み込まれている貨物の一般的記述、
- .6 旅客名簿、そして
- .7 XI-2/5規則に従って所持することを要求される情報

4.40 XI-2/9.2.5規則は、沿岸国もしくは寄港国がXI-2/9.2規則に従って監督措置を行使することを通知された際には、船舶の船長が入港のための意図を撤回することを容認している。もしも船長が入港する意図を撤回する場合、もはやXI-2/9規則は適用せず、行使される他のいかなる処置も国際法に従わなければならない、そして国際法に一致していなければならない。

追加規定

4.41 船舶が入港を拒否された場合または港域から退去を命じられたいかなる場合にも、すべての判明している事実は、関連する国の当局に通知しなければならない。判明している場合、この通知には下記を含めなければならない。

- .1 船名、船籍、船舶識別番号、コールサイン、船種そして貨物、
- .2 入港を拒否した理由もしくは港か港域から退去した理由、
- .3 もしも関連するのであれば、保安に関する不適合の種類、
- .4 もしも関連するのであれば、航海するために船舶に課せられた条件を含め、不適合を是正するために採られた試みの詳細、
- .5 前の寄港地と申告した次に寄港する港、
- .6 出航時間と入港予想時間、
- .7 船舶に与えられた指示、例えば航路の申告、
- .8 船舶が現在運用している保安レベルに関する有用な情報、
- .9 寄港国が主管庁に通知した情報、
- .10 今後の情報を入手するため報告すべき寄港国内の連絡先、
- .11 乗組員名簿、そして
- .12 他の関連する情報。

4.42 連絡をとるべき関連した国には、特に、船舶がその沿岸国の領海に入る意図がある場合にはそうしなければならない、次の港に至る計画した航路に沿った国を含めなければならない。その他の関連した国には、その後の情報を入手し、前の港に関する保安問題が解決す

relating to the previous ports resolved.

4.43 In exercising control and compliance measures, the duly authorized officers should ensure that any measures or steps imposed are proportionate. Such measures or steps should be reasonable and of the minimum severity and duration necessary to rectify or mitigate the non-compliance.

4.44 The word “delay” in regulation XI-2/9.3.5.1 also refers to situations where, pursuant to actions taken under this regulation, the ship is unduly denied entry into port or the ship is unduly expelled from port.

Non-party ships and ships below convention size

4.45 With respect to ships flying the flag of a State which is not a Contracting Government to the Convention and not a Party to the 1988 SOLAS Protocol⁶, Contracting Governments should not give more favourable treatment to such ships. Accordingly, the requirements of regulation XI-2/9 and the guidance provided in this Part of the Code should be applied to those ships.

⁶ Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

4.46 Ships below Convention size are subject to measures by which States maintain security. Such measures should be taken with due regard to the requirements in chapter XI-2 and the guidance provided in this Part of the Code.

5 Declaration of Security

General

5.1 A Declaration of Security (DoS) should be completed when the Contracting Government of the port facility deems it to be necessary or when a ship deems it necessary.

5.1.1 The need for a DoS may be indicated by the results of the Port Facility Security Assessment (PFSA) and the reasons and circumstances in which a DoS is required should be set out in the Port Facility Security Plan (PFSP).

5.1.2 The need for a DoS may be indicated by an Administration for ships entitled to fly its flag or as a result of a ship security assessment and should be set out in the ship security plan.

5.2 It is likely that a DoS will be requested at higher security levels, when a ship has a higher security level than the port facility, or another ship with which it interfaces, and for ship/port interface or ship to ship activities that pose a higher risk to persons, property or the environment for reasons specific to that ship, including its cargo or passengers or the circumstances at the port facility or a combination of these factors.

5.2.1 In the case that a ship or an Administration, on behalf

るように、前に寄港した国を含めてもよい。

4.43 監督と適合措置を行使する際には、正規に承認された職員は、課した措置もしくは処置がバランスがとれていることを確実にしなければならない。そのような措置もしくは処置は、合理的であり、不適合を是正もしくは軽減するために必要な最低限の厳しさと期間のものでなければならない。

4.44 XI-2/9.3.5.1規則で用いられている“delay”という用語は、本規則に従って採られた行動に従って、船舶が不当に入港拒否されたり不当に港外退去を命じられたりするような状況にも引用される。

条約が適用しない船舶と条約が適用しないサイズの船舶

4.45 本条約を締約していない国およびSOLAS条約 88 Protocol⁶を批准していない国に船籍を置く船舶に関連し、締約政府はそのような船舶にはより有利な取り扱いをしてはならない。従って、XI-2/9規則の要件ならびにコードの本部に示す指針は、そのような船舶に適用しなければならない。

⁶ 1974年海上人命安全条約の1988年議定書

4.46 条約が適用しないサイズの船舶は、国が維持している保安措置に従わなければならない。そのような措置は、XI-2/9規則の要件ならびにコードの本部に示す指針に十分考慮を払って採られなければならない。

5 保安宣言

一般

5.1 保安宣言(Declaration of Security (DoS))は、港湾施設が所在する締約政府が必要と判断した場合、もしくは船舶は必要と判断した場合に完備しなければならない。

5.1.1 港湾施設保安評価(PFSA)の結果により、DOSに関する必要性を指摘してもよい。そしてDoSが要求される理由と状況は、PFSPにその概要を規定しなければならない。

5.1.2 DoSの必要性は、自国に船籍を置く船舶の対し主管庁により、もしくは船舶保安評価(SSA)の結果により、指摘されてもよい。そしてSSPに規定しなければならない。

5.2 船舶が港湾施設もしくはインターフェースを行う他の船舶より高い保安レベルを維持している場合、そして貨物もしくは旅客、港湾施設の状況、もしくはそれらの要素の組み合わせを含め、その船舶に特有な理由のためより高いリスクを人物、資産、環境に及ぼすような船舶と港湾施設のインターフェース、もしくは船舶間の活動のために、Dosは高い保安レベルに要求されることが望ましい。

5.2.1 船舶もしくはその船籍を登録している船舶に

of ships entitled to fly its flag, requests completion of a DoS, the Port Facility Security Officer (PFSO) or Ship Security Officer (SSO) should acknowledge the request and discuss appropriate security measures.

成り代わりその主管庁がDoSの完備を要請した場合には、PFSOもしくはSSOはその要請に受領確認をしなければならず、適切な保安措置を議論しなければならない。

5.3 A PFSO may also initiate a DoS prior to ship/port interfaces that are identified in the approved PFSA as being of particular concern. Examples may include the embarking or disembarking passengers, and the transfer, loading or unloading of dangerous goods or hazardous substances. The PFSA may also identify facilities at or near highly populated areas or economically significant operations that warrant a DoS.

5.3 承認されたPFSAに特別な関連があるものと識別された船舶と港湾施設のインターフェースに先立ち、PFSOはDoSを発令してもよい。その例として、旅客の乗下船、危険貨物もしくは危険物質の移送・積み込み・陸揚げを含めてもよい。PFSAは、人口密度の高い地域もしくは経済的に顕著な所もしくはその周辺において、DoSに値する施設を特定することができる。

5.4 The main purpose of a DoS is to ensure agreement is reached between the ship and the port facility or with other ships with which it interfaces as to the respective security measures each will undertake in accordance with the provisions of their respective approved security plans.

5.4 DoSの主要な目的は、船舶と港湾施設のインターフェースもしくは船舶と他の船舶のインタフェースがそれぞれが承認された保安計画の規定に従って着手する保安措置について両者間で合意に到達することを確実にすることである。

5.4.1 The agreed DoS should be signed and dated by both the port facility and the ship(s), as applicable, to indicate compliance with chapter XI-2 and part A of this Code and should include its duration, the relevant security level, or levels and the relevant contact details.

5.4.1 合意されたDoSは、XI-2章と本コードのA部に適合していることを示すために、適宜、港湾施設と船舶の双方が署名し日付を記載しなければならない。そしてその期間、両者の保安レベル、そして連絡先を含めなければならない。

5.4.2 A change in the security level may require that a new or revised DoS be completed.

5.4.2 保安レベルの変更は、新規のDoSもしくはDoSの改訂を要求するかも知れない。

5.5 The DoS should be completed in English, French or Spanish or in a language common to both the port facility and the ship or the ships, as applicable.

5.5 DoSは、英語、フランス語もしくはスペイン語で、もしくは港湾施設と船舶双方に共通の言語で記載しなければならない。

5.6 A model DoS is included in Appendix 1 to this Part of the Code. This model is for a DoS between a ship and a port facility. If the DoS is to cover two ships this model should be appropriately adjusted.

5.6 DoSのモデルは本部のAppendix 1に含まれている。このモデルは船舶・港湾施設間のDosのモデルである。もし、船舶間のDosのためには適宜修正すること。

6 Obligations of the Company

General

6.1 Regulation XI-2/5 requires the company to provide the master of the ship with information to meet the requirements of the Company under the provisions of this regulation. This information should include items such as:

- .1 parties responsible for appointing shipboard personnel, such as ship management companies, manning agents, contractors, concessionaries (for example, retail sales outlets, casinos, etc.);
- .2 parties responsible for deciding the employment of the ship including, time or bareboat charterer(s) or any other entity acting in such capacity; and
- .3 in cases when the ship is employed under the terms of a charter party, the contact details of those parties including time or voyage charterers.

6.2 In accordance with regulation XI-2/5 the Company is obliged to update and keep this information current as and when changes occur.

6 会社の義務

一般

6.1 XI-2/5規則は、本条約の規定に従って会社の要件に適合するための情報を、会社が船長に対し提供することを要求している。この情報には下記のような項目をふくめなければならない。

- .1 船舶管理会社、マンニング会社、下請け業者、売り場使用権所有者、例えば、小売販売店、アウトレット、カジノ等のような、船舶の乗組員を任命することに責任を負う当事者、
- .2 タイムチャーターもしくは裸用船者、もしくはそのような能力を行使する他の実体を含め、船舶の雇用を決定することに責任を負う当事者、そして
- .3 用船契約に従って船舶が雇い入れられている場合、タイムチャーターもしくは航海船者を含めたそのような当事者の連絡先

6.2 会社はXI-2/5規則に従い、変更が生じた場合この情報をその時点のあるがままに最新化し保管しなければならない。

6.3 This information should be in English, French or Spanish language.

6.3 この情報は英語、フランス語もしくはスペイン語でなければならない。

6.4 With respect to ships constructed before 1 July 2004, this information should reflect the actual condition on that date.

6.4 2004年7月1日以前に建造された船舶では、この情報は当該日の実状況を反映しなければならない。

6.5 With respect to ships constructed on or after 1 July 2004 and for ships constructed before 1 July 2004 which were out of service on 1 July 2004, the information should be provided as from the date of entry of the ship into service and should reflect the actual condition on that date.

6.5 2004年7月1日以降に建造された船舶、もしくは2004年7月1日にサービスを供していない2004年7月1日以前に建造された船舶では、この情報はサービスを開始した日以降のものを提供しなければならず、当該日の実状況を反映しなければならない。

6.6 After 1 July 2004 when a ship is withdrawn from service the information should be provided as from the date of re-entry of the ship into service and should reflect the actual condition on that date.

6.6 船舶がサービスから外れた場合2004年7月1日以降、この情報はサービスを再開した日以降のものを提供しなければならず、当該日の実状況を反映しなければならない。

6.7 Previously provided information that does not relate to the actual condition on that date need not be retained on board.

6.7 当該日の実状況を反映していない以前提供された情報は、船上の備え置く必要はない。

6.8 When the responsibility for the operation of the ship is assumed by another Company, the information relating to the Company, which operated the ship, is not required to be left on board.

6.8 船舶の運航に関する責任を他の会社が引き受けた場合、船舶を運行していた会社に関する情報を、船上に残すことは要求されない。

In addition other relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

関連する指針は、セクション8, 9, 13に示す。

7 Ship Security

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

7 船舶保安

関連する指針は、セクション8, 9, 13に示す。

8 Ship Security Assessment Security assessment

8.1 The Company Security Officer (CSO) is responsible for ensuring that a Ship Security Assessment (SSA) is carried out for each of the ships in the Company's fleet which is required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code for which the CSO is responsible. While the CSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post, the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual CSO.

8 船舶保安評価 保安評価

8.1 CSOは、会社のフリート各船に対してCSOの責任でXI-2章と本コードのA部の規定に適合することが要求される、SSAを確実に実施する責任を有する。CSOは自らの地位に関連する全ての責務を個人的に実行する必要はないが、それらが適切に実施されることを確実にする最終責任はCSO個人に残る。

8.2 Prior to commencing the SSA, the CSO should ensure that advantage is taken of information available on the assessment of threat for the ports at which the ship will call or at which passengers embark or disembark and about the port facilities and their protective measures. The CSO should study previous reports on similar security needs. Where feasible, the CSO should meet with appropriate persons on the ship and in the port facilities to discuss the purpose and methodology of the assessment. The CSO should follow any specific guidance offered by the Contracting Governments.

8.2 SSAを開始する前に、CSOは船舶が寄港する港、もしくは旅客が乗船もしくは下船する港にとっての脅威を評価する際に可能な、そして港湾施設やそれらの防護措置に関する情報を収集することを確実に行わなければならない。CSOは同様な保安上の必要事項について、以前の報告書を調査しなければならない。実行可能ならば、評価の目的と手法を議論するために、CSOは船舶と港湾施設の適正な人物を会合をもたなければならない。CSOは、締約政府が提供する特別な指針に従わなければならない。

8.3 A SSA should address the following elements on board or within the ship:

8.3 SSAは、船上もしくは船内で下記の要素に対処しなければならない。

.1 physical security;

.1 物理的保安状況、

| | |
|--|---|
| <p>.2 structural integrity;</p> <p>.3 personnel protection systems;</p> <p>.4 procedural policies;</p> <p>.5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks; and</p> <p>.6 other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to persons, property, or operations on board the ship or within a port facility.</p> | <p>.2 構造的完全性、</p> <p>.3 個人保護システム、</p> <p>.4 手順の方針、</p> <p>.5 コンピューターシステムとネットワークを含めた、無線および電話通信、そして</p> <p>.6 もしも損壊した場合もしくは不法な監視のため用いられる場合、人物、資産もしくは船上もしくは港湾施設での運用にリスクをもたらすかもしれない他の区域。</p> |
| <p>8.4 Those involved in a SSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:</p> <p>.1 knowledge of current security threats and patterns;</p> <p>.2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;</p> <p>.3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;</p> <p>.4 techniques used to circumvent security measures;</p> <p>.5 methods used to cause a security incident;</p> <p>.6 effects of explosives on ship's structures and equipment;</p> <p>.7 ship security;</p> <p>.8 ship/port interface business practices;</p> <p>.9 contingency planning, emergency preparedness and response;</p> <p>.10 physical security;</p> <p>.11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;</p> <p>.12 marine engineering; and</p> <p>.13 ship and port operations.</p> | <p>8.4 SSAに含まれるものは、下記に関連し専門的支援に頼ることができなければならない。</p> <p>.1 最新の保安脅威とパターンに関する知識、</p> <p>.2 武器、危険物質および装置の認識と検知、</p> <p>.3 差別的でないことを原則とし、保安に脅威を与えそうな人物の特性や行動的パターンの認識、</p> <p>.4 保安措置を回避するために用いる技法、</p> <p>.5 保安事件を引き起こすために用いる方法、</p> <p>.6 船舶の構造や装置に対する爆発の影響、</p> <p>.7 船舶保安、</p> <p>.8 船舶と港のインターフェース業務の実際、</p> <p>.9 対応計画書、緊急準備および対応、</p> <p>.10 物理的保安状況、</p> <p>.11 コンピューターシステムとネットワークを含めた、無線および電話通信、</p> <p>.12 マリンエンジニアリング、そして</p> <p>.13 船舶と港の運用</p> |
| <p>8.5 The CSO should obtain and record the information required to conduct an assessment, including:</p> <p>.1 the general layout of the ship;</p> <p>.2 the location of areas which should have restricted access, such as navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2, etc.;</p> <p>.3 the location and function of each actual or potential access point to the ship;</p> <p>.4 changes in the tide which may have an impact on the vulnerability or security of the ship;</p> <p>.5 the cargo spaces and stowage arrangements;</p> <p>.6 the locations where the ship's stores and essential maintenance equipment is stored;</p> <p>.7 the locations where unaccompanied baggage is stored;</p> <p>.8 the emergency and stand-by equipment available to maintain essential services;</p> <p>.9 the number of ship's personnel, any existing security duties and any existing training requirement practices of the Company;</p> <p>.10 existing security and safety equipment for the protection of passengers and ship's personnel;</p> <p>.11 escape and evacuation routes and assembly stations which have to be maintained to ensure the orderly</p> | <p>8.5 会社の保安職員CSOは、評価を実施するために要求される、下記を含む情報を入手し記録しなければならない。</p> <p>.1 船舶の一般レイアウト、</p> <p>.2 船橋、カテゴリ-Aの機関スペース、II-2章に規定されている他のコントロールステーション等のアクセスを制限すべき区域の配置、</p> <p>.3 実際のもしくは考えられる船舶へのアクセスポイントの配置と機能、</p> <p>.4 船舶の脆弱性もしくは保安に影響を与える可能性のある潮汐の変化、</p> <p>.5 貨物スペースと収納配置、</p> <p>.6 船舶用品と重要な保守機器が格納されている場所、</p> <p>.7 別送手荷物が格納されている場所、</p> <p>.8 重要な業務を維持するための緊急装置及びスタンバイ装置、</p> <p>.9 船舶の要員の数、会社の現在の保安に関する義務と訓練要件、</p> <p>.10 旅客と乗組員を保護するための、現存の保安と安全装置、</p> <p>.11 船舶からの整然とした、そして安全な緊急避難を確実にするために維持すべき、脱出お</p> |

- | | |
|---|---|
| <p>and safe emergency evacuation of the ship;</p> <p>.12 existing agreements with private security companies providing ship/waterside security services; and</p> <p>.13 existing security measures and procedures in effect, including inspection and, control procedures, identification systems, surveillance and monitoring equipment, personnel identification documents and communication, alarms, lighting, access control and other appropriate systems.</p> <p>8.6 The SSA should examine each identified point of access, including open weather decks, and evaluate its potential for use by individuals who might seek to breach security. This includes points of access available to individuals having legitimate access as well as those who seek to obtain unauthorized entry.</p> <p>8.7 The SSA should consider the continuing relevance of the existing security measures and guidance, procedures and operations, under both routine and emergency conditions and should determine security guidance including:</p> <p>.1 the restricted areas;</p> <p>.2 the response procedures to fire or other emergency conditions;</p> <p>.3 the level of supervision of the ship's personnel, passengers, visitors, vendors, repair technicians, dock workers, etc.;</p> <p>.4 the frequency and effectiveness of security patrols;</p> <p>.5 the access control systems, including identification systems;</p> <p>.6 the security communications systems and procedures;</p> <p>.7 the security doors, barriers and lighting; and</p> <p>.8 the security and surveillance equipment and systems, if any.</p> <p>8.8 The SSA should consider the persons, activities, services and operations that it is important to protect. This includes:</p> <p>.1 the ship's personnel;</p> <p>.2 passengers, visitors, vendors, repair technicians, port facility personnel, etc.;</p> <p>.3 the capacity to maintain safe navigation and emergency response;</p> <p>.4 the cargo, particularly dangerous goods or hazardous substances;</p> <p>.5 the ship's stores;</p> <p>.6 the ship security communication equipment and systems, if any; and</p> <p>.7 the ship's security surveillance equipment and systems, if any.</p> <p>8.9 The SSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:</p> <p>.1 damage to, or destruction of, the ship or of a port facility, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;</p> <p>.2 hijacking or seizure of the ship or of persons on</p> | <p>よび避難経路と集合場所、</p> <p>.12 船舶及び水辺(港湾)の保安サービスを提供しているプライベートの保安会社との現在の契約、そして</p> <p>.13 点検と管理手順、身元識別システム、監視とモニター装置、人員の識別書類及び連絡、警報、照明、アクセス管理及び他の適正なシステム等を含む、現在有効である保安措置と手順</p> <p>8.6 SSA は、オープンデッキを含め識別された各アクセスポイントを検査しなければならない。そして、保安を侵害しようとしているかもしれない人間により用いられる可能性を評価しなければならない。これには、承認されないで侵入しようとする者と同様に、正当な許可を持った人物が利用するアクセスポイントも含めること。</p> <p>8.7 SSAは、通常時及び業務緊急時どちらにおいても、現時点での保安措置と指針、手順と運用の継続的関連性を検討し、下記を含めた保安指針を決定しなければならない。</p> <p>.1 制限区域、</p> <p>.2 火災もしくはその他の緊急事態への対応手順、</p> <p>.3 本船の人員、旅客、訪問者、サプライヤ、修理業者、ドックの作業員等の監視レベル、</p> <p>.4 保安パトロールの頻度と有効性、</p> <p>.5 身元識別システムを含めたアクセス管理システム、</p> <p>.6 保安通信システムと手順、</p> <p>.7 保安ドア、バリア及び照明、そして</p> <p>.8 もしあれば、保安と監視装置とシステム</p> <p>8.8 SSAは、人物、行動、サービスそして保護するために重要な操作を検討しなければならない。これには下記を含む:</p> <p>.1 船舶の要員、</p> <p>.2 旅客、訪問者、サプライヤ、修理業者、港湾施設の要員等、</p> <p>.3 安全運航と緊急対応を維持する能力、</p> <p>.4 貨物、とりわけ危険物もしくは危険物質、</p> <p>.5 船舶のストア、</p> <p>.6 もしあれば、船舶保安通信装置とシステム、そして</p> <p>.7 もしあれば、船舶の保安監視装置とシステム</p> <p>8.9 SSAは、下記の保安事件の種類を含め、可能性のある全ての脅威を検討しなければならない。</p> <p>.1 例えば爆発装置、放火、妨害行為もしくは破壊行為等の、船舶に対する損傷もしくは船舶もしくは港湾施設の破壊、</p> <p>.2 船舶もしくは船上の人物のハイジャックもしくは</p> |
|---|---|

- | | |
|---|--|
| <p>board;</p> <p>.3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;</p> <p>.4 unauthorized access or use, including presence of stowaways;</p> <p>.5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;</p> <p>.6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and/or their equipment;</p> <p>.7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;</p> <p>.8 attacks from seaward whilst at berth or at anchor; and</p> <p>.9 attacks whilst at sea.</p> <p>8.10 The SSA should take into account all possible vulnerabilities, which may include:</p> <p>.1 conflicts between safety and security measures;</p> <p>.2 conflicts between shipboard duties and security assignments;</p> <p>.3 watch-keeping duties, number of ship's personnel, particularly with implications on crew fatigue, alertness and performance;</p> <p>.4 any identified security training deficiencies; and</p> <p>.5 any security equipment and systems, including communication systems.</p> <p>8.11 The CSO and SSO should always have regard to the effect that security measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods.</p> <p>8.12 Upon completion of the SSA, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.</p> <p>8.13 If the SSA has not been carried out by the Company, the report of the SSA should be reviewed and accepted by the CSO.</p> | <p>は拿捕、</p> <p>.3 貨物、重要な船舶装置やシステム、船舶用品に手を加えること(不正開梱)、</p> <p>.4 密航者の存在を含め、不正侵入もしくは不正使用、</p> <p>.5 大量殺戮のための武器を含め、武器や装置の密輸、</p> <p>.6 保安事件を引き起こす意図をもつ者および・もしくは彼らの武器を乗せている船舶を使用すること、</p> <p>.7 武器として、あるいは損傷や破壊を引き起こす手段として船舶自体を使用すること</p> <p>.8 停泊中もしくは錨泊中において海上からの攻撃、そして</p> <p>.9 海上における攻撃</p> <p>8.10 SSAは、下記を含め、可能性のある全ての脆弱性を考慮しなければならない。</p> <p>.1 安全措置と保安措置の間における矛盾、</p> <p>.2 船内業務における職務と保安業務で指名された職務の間における矛盾、</p> <p>.3 とりわけ乗組員の疲労、意識レベル、実行性に関連し、当直業務、船内の要員の数、</p> <p>.4 識別された保安関連の訓練の欠陥、そして</p> <p>.5 通信システムを含め、いかなる保安装置やシステム</p> <p>8.11 CSOとSSOは、保安措置が、船内要員を長期間船内に留まるようにするかもしれない影響に、絶えず関心を持っていなければならない。保安措置を制定する際、船内の要員の利便性、快適性そしてプライバシーに、そして長期間彼らの有効性を維持する能力について、特別な考慮が払われなければならない。</p> <p>8.12 SSAの完成後、如何にして評価を実施したかという要約を盛り込み、評価中に見出されたそれぞれの脆弱性の記述と、それぞれの脆弱性に対応するため用いることができるかもしれない対応策の記述を準備しなければならない。報告は不正アクセスもしくは不正開示から保護されなければならない。</p> <p>8.13 もしSSAが会社により実施されたのでなければ、SSAの報告はCSOにより見直され、受け入れられなければならない。</p> |
|---|--|

On-scene security survey

- 8.14 The on-scene security survey is an integral part of any SSA. The on-scene security survey should examine and evaluate existing shipboard protective measures, procedures and operations for:
- .1 ensuring the performance of all ship security duties;
- .2 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- .3 controlling access to the ship, including any identification systems;

現場保安検査

- 8.14 現場保安検査は、あらゆるSSAの不可欠な部分であり、下記に関する現在の船舶保護措置、手順及び運用を点検し評価しなければならない。
- .1 全ての船舶の保安に関する職務の実施を確実にすること、
- .2 承認された者のみがアクセスすることを確実にするため、制限区域をモニターすること、
- .3 身元識別システムを含め、船舶へのアクセスの管理、

- .4 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
- .5 controlling the embarkation of persons and their effects (accompanied and unaccompanied baggage and ship's personnel personal effects);
- .6 supervising the handling of cargo and the delivery of ship's stores; and
- .7 ensuring that ship security communication, information, and equipment are readily available.

9 Ship Security Plan

General

9.1 The Company Security Officer (CSO) has the responsibility of ensuring that a Ship Security Plan (SSP) is prepared and submitted for approval. The content of each individual SSP should vary depending on the particular ship it covers. The Ship Security Assessment (SSA) will have identified the particular features of the ship and the potential threats and vulnerabilities. The preparation of the SSP will require these features to be addressed in detail. Administrations may prepare advice on the preparation and content of a SSP.

- 9.2 All SSPs should:
- .1 detail the organizational structure of security for the ship;
 - .2 detail the ship's relationships with the Company, port facilities, other ships and relevant authorities with security responsibility;
 - .3 detail the communication systems to allow effective continuous communication within the ship and between the ship and others, including port facilities;
 - .4 detail the basic security measures for security level 1, both operational and physical, that will always be in place;
 - .5 detail the additional security measures that will allow the ship to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;
 - .6 provide for regular review, or audit, of the SSP and for its amendment in response to experience or changing circumstances; and
 - .7 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

9.3 Preparation of an effective SSP should rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the ship, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics, including the voyage pattern, of the individual ship.

9.4 All SSPs should be approved by, or on behalf of, the Administration. If an Administration uses a Recognized Security Organization (RSO) to review or approve the SSP the RSO should not be associated with any other RSO that prepared, or assisted in the preparation of, the plan.

9.5 CSOs and Ship Security Officers (SSOs) should develop procedures to:

- .4 上甲板と船舶の周囲をモニターすること、
- .5 人の乗船と彼らの所持品(携帯手荷物、別送手荷物、乗組員の個人的所持品)の管理、
- .6 貨物の取り扱いと船舶用品受け入れ管理、そして
- .7 船舶の保安に関する通信、情報、装置が直ちに使用できるようことを確実にすること。

9 船舶保安計画

一般

9.1 Company Security Officer (CSO)は、SSPが準備され承認のために提出されることを確実にする責任を有する。個々のSSPの内容は、それが適用している船舶の特性によって異なるものである。Ship Security Assessment (SSA)は、船舶の特有な機能、及び潜在的な脅威と脆弱性を識別するものである。SSPの準備には、詳細に言及するべき機能が要求される。主管庁は、SSPの準備及び内容につき指導する準備をしてもよい。

- 9.2 全てのSSPは、
- .1 船舶の保安に関する組織的構造の詳細、
 - .2 船舶の会社、港湾施設、他船及び関連当局との保安責任に関する関係の詳細、
 - .3 船内および船舶と港湾施設を含め他者と有効的かつ継続的情報伝達を許容する通信システムの詳細、
 - .4 常時然るべく機能している運用上および実地上の、保安レベル1の基本的保安措置の詳細、
 - .5 船舶が、保安レベル2に、さらに必要な場合には保安レベル3に、遅滞なく移行できるような追加の保安措置の詳細、
 - .6 SSPの定期的見直しもしくは独立した監査を用意し、そして経験もしくは状況の変化に対応するためにそれらを改訂する備えをすること、そして
 - .7 適切な締約政府の連絡先に通報する手順

9.3 効果的なSSPの準備は、特に航海パターンを含め個々の船舶の実際面、及び運用面の特性を詳細に正しく認識することを含め、船舶の保安に関連する全ての課題を詳細に評価することを基本としなければならない。

9.4 全てのSSPは、主管庁もしくはその代行者により承認されなければならない。もしも主管庁が、SSPを検査もしくは承認のためにRSOを使うのであれば、そのRSOは、プランを準備したかもしくはその準備を支援した他のRSOに係わってはならない。

9.5 CSOとSSOは、下記の手順を制定しなければならない。

- .1 assess the continuing effectiveness of the SSP; and
- .2 prepare amendments of the plan subsequent to its approval.

9.6 The security measures included in the SSP should be in place when the initial verification for compliance with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code will be carried out. Otherwise the process of issue to the ship of the required International Ship Security Certificate cannot be carried out. If there is any subsequent failure of security equipment or systems, or suspension of a security measure for whatever reason, equivalent temporary security measures should be adopted, notified to, and agreed by, the Administration.

Organization and performance of ship security duties

9.7 In addition to the guidance given in section 9.2, the SSP should establish the following which relate to all security levels:

- .1 the duties and responsibilities of all shipboard personnel with a security role;
- .2 the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;
- .3 the procedures needed to assess the continuing effectiveness of security procedures and any security and surveillance equipment and systems, including procedures for identifying and responding to equipment or systems failure or malfunction;
- .4 the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;
- .5 the type and maintenance requirements, of security and surveillance equipment and systems, if any;
- .6 the procedures to ensure the timely submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns; and
- .7 procedures to establish, maintain and up-date an inventory of any dangerous goods or hazardous substances carried on board, including their location.

9.8 The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering:

- .1 access to the ship by ship's personnel, passengers, visitors, etc;
- .2 restricted areas on the ship;
- .3 handling of cargo;
- .4 delivery of ship's stores;
- .5 handling unaccompanied baggage; and
- .6 monitoring the security of the ship.

Access to the ship

9.9 The SSP should establish the security measures covering all means of access to the ship identified in the SSA. This should include any:

- .1 access ladders;
- .2 access gangways;

- .1 SSPの継続的有効性を評価すること、そして
- .2 承認後のプランの改訂を準備すること

9.6 XI-2章および本コードのA部の要件への適合性を初回に検査する際には、SSPに含まれている保安措置が実施されていないなければならない。そうでないならば、要求される国際船舶保安証書を船舶に発行する手順を踏むことはできない。もし保安装置やシステムの事後発見された破綻があった場合、もしくは理由を問わず保安措置が一時中止された場合、同等の暫定的な保安措置が適用されなければならない、主管庁に通知し受諾されなければならない。

船舶保安職務の組織と実施

9.7 セクション9.2に規定した指針に加えて、SSPは全ての保安レベルに関連する下記の事項を含めなければならない。

- .1 保安に関し役割を持っている全ての船内要員の職務と責任、
- .2 常時維持すべきそのような継続的情報伝達を許容するために必要とされる手順もしくは予防手段、
- .3 装置およびシステムの破綻もしくは故障を識別しそれに対応する手順を含め、保安手順や保安と監視装置およびシステムの継続的有効性を評価するために必要とされる手順、
- .4 紙もしくは電子媒体で所持している保安に関する機密情報を保護するための手順と方法、
- .5 もしあるならば、保安と監視装置およびシステムの種類と保守要件、
- .6 可能性のある保安違反もしくは保安関心事に関連する、時機を得た提出と評価を確実にする手順、そして
- .7 船内に積載している危険物もしくは危険物質の、保管場所を含めたインベントリーを作成、維持そして最新化するための手順

9.8 このセクションの残りは、特に各保安レベルにおいて採るべき下記の措置を言及することにある。

- .1 船舶への、船内の要員、旅客、訪問者等によるアクセス、
- .2 船舶における制限区域、
- .3 貨物の取り扱い、
- .4 船舶用品の積み込み、
- .5 所持者に伴われていない手荷物の取り扱い、そして
- .6 船舶の保安をモニターすること

船舶へのアクセス

9.9 SSPには、船舶にアクセスするための下記方法を網羅する保護措置を含めなければならない。

- .1 ラダーへのアクセス、
- .2 ギャングウエーへのアクセス、

- .3 access ramps;
- .4 access doors, side scuttles, windows and ports;
- .5 mooring lines and anchor chains; and
- .6 cranes and hoisting gear.

9.10 For each of these the SSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the SSP should establish the type of restriction or prohibition to be applied and the means of enforcing them.

9.11 The SSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the ship and for individuals to remain on the ship without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for ship's personnel and visitors respectively. Any ship identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to the port facility. Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised. The SSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.

9.12 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested to do so should be denied access to the ship and their attempt to obtain access should be reported, as appropriate, to the SSOs, the CSOs, the Port Facility Security Officer (PFSO) and to the national or local authorities with security responsibilities.

9.13 The SSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

Security Level 1

9.14 At security level 1, the SSP should establish the security measures to control access to the ship, where the following may be applied:

- .1 checking the identity of all persons seeking to board the ship and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders etc;
- .2 in liaison with the port facility the ship should ensure that designated secure areas are established in which inspections and searching of persons, baggage (including carry on items), personal effects, vehicles and their contents can take place;
- .3 in liaison with the port facility the ship should ensure that vehicles destined to be loaded on board car

- .3 ランプへのアクセス、
- .4 ドア、船側部のスカツツル、窓、開口部へのアクセス、
- .5 繫留索および錨鎖、そして
- .6 クレーンおよびホイスト

9.10 これらのためSSPは、もしも保安レベルそれぞれにおいて、制限もしくは禁止が適用されるべきであるならば、適切な場所を識別しなければならない。各保安レベルのためSSPは、適用するべき制限もしくは禁止の種類とそれらを実施する方法を制定しなければならない。

9.11 SSPには、船舶にアクセスすることを許可するために、また個人が問題なく船舶に留まるために、要求される各保安レベル毎に識別手段を確立しなければならない。これには、船内要員および訪問者それぞれのための恒久的および一時的識別を許容する適切な識別システムを開発することを含んでいる。船舶のいかなる識別システムも、そのようにすることが実際的であるならば、港湾施設に適用されているシステムと関係しなければならない。旅客は、乗船券等により自分自身の身分証明をしなければならないが、監視下でない場合には制限区域にアクセスすることを許容されてはならない。SSPは、識別システムが定期的に最新化されることを確保するための規定を確立しなければならない。そして手順の悪用は懲戒処分の対象としなければならない。

9.12 自分の身元を立証すること、および・もしくはその訪問の目的を確認することを要求された場合に、不本意ながら立証する者、もしくは立証できない者は、船舶にアクセスすることを拒否されるべきであり、アクセスしようとする彼らの企ては、SSO、CSO、PFSO、そして保安に責任を負う国内もしくは地方の当局に報告しなければならない。

9.13 SSPには、特にももしもアクセス管理がランダムベースもしくは臨時ベースで適用されるならば、それらの適用頻度を規定しなければならない。

保安レベル1

9.14 保安レベル1でSSPは、船舶へのアクセスを管理する保安措置を確立しなければならない。下記事項を適用してもよい。

- .1 船舶に乗船しようとする全ての人物の身分証明書をチェックし、そして乗船することの理由を乗船指示書、旅客チケット、搭乗券、作業指示書等をチェックすることにより、確認すること、
- .2 港湾施設と協議し、人物、手荷物(携行物を含み)、個人用携行品、車両そしてその搭載物の点検とサーチを実施できる場所で、船舶が指定保安区域を設置しなければならない、
- .3 港湾施設と協議し、車両運搬船、Ro-Ro及び他の旅客船に積み込まれる車両は、SSPで要

- | | |
|--|---|
| <p>carriers, ro-ro and other passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP;</p> <p>4 segregating checked persons and their personal effects from unchecked persons and their personal effects;</p> <p>5 segregating embarking from disembarking passengers;</p> <p>6 identification of access points that should be secured or attended to prevent unauthorized access;</p> <p>7 securing, by locking or other means, access to unattended spaces adjoining areas to which passengers and visitors have access; and</p> <p>8 providing security briefings to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance.</p> | <p>求する頻度に従い、積み込み前にサーチを条件とすることを船舶は確実にしなければならない、</p> <p>4 チェック済みの人物とその携行物を、チェックされていないそれらと分離すること、</p> <p>5 乗船する旅客を、下船する旅客と分離すること、</p> <p>6 不正アクセスを防止するために、警備されるべき、もしくは配備されるべきアクセスポイントの識別、</p> <p>7 旅客および訪問者がアクセスする区域に近接しており、警備のため要員が配備されていないスペースへのアクセスを、ロックもしくは他の方法で固縛すること、そして</p> <p>8 可能性のある脅威、疑わしい人物がいればその報告手順、警戒の目的、行動そしてその必要性につき、全ての船内の人物に保安に関する説明を提供すること</p> |
|--|---|

9.15 At security level 1, all those seeking to board a ship should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved SSP and should be specifically approved by the Administration. Such searches may best be undertaken by the port facility in close co-operation with the ship and in close proximity to it. Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects. Any such search shall be undertaken in a manner which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.

9.15 保安レベル1では、船舶に乗船しようとしている人物はサーチを受けなければならない。ランダムサーチを含め、そのようなサーチの頻度は、承認されたSSPに規定しなければならない。そして特別に主管庁により承認されなければならない。そのようなサーチは、船舶と密接に協調し、また船舶に極めて近接した所で、港湾施設により実施するのが最善であろう。そのようなサーチは、船舶と密接に協調し、また船舶に極めて近接した所で、港湾施設により実施するのが最善であろう。そのようなサーチは、個人の人権を十分考慮し、個人の基本的な人間の尊厳を順守するようなやりかたで行われなければならない。

Security Level 2

9.16 At security level 2, the SSP should establish the security measures to be applied to protect against a heightened risk of a security incident to ensure higher vigilance and tighter control, which may include:

- .1 assigning additional personnel to patrol deck areas during silent hours to deter unauthorized access;
- .2 limiting the number of access points to the ship, identifying those to be closed and the means of adequately securing them;
- .3 deterring waterside access to the ship, including, for example, in liaison with the port facility, provision of boat patrols;
- .4 establishing a restricted area on the shore-side of the ship, in close co-operation with the port facility;
- .5 increasing the frequency and detail of searches of persons, personal effects, and vehicles being embarked or loaded onto the ship;
- .6 escorting visitors on the ship;
- .7 providing additional specific security briefings to all ship personnel on any identified threats, re-emphasising the procedures for reporting

保安レベル2

9.16 保安レベル2では、SSPは下記を含め、より高度な警戒と管理を強化することを確実にするため、保安事件の(起こり得る確率が)高まったリスクから保護することに適用すべき保安措置を規定しなければならない。

- .1 不正アクセスを阻止するため、静かな時間帯にデッキ区域をパトロールするため、追加の人員を指名すること、
- .2 船舶へのアクセスポイントの数を制限し、閉鎖するべきアクセスポイントと、それらを適切に固縛する方法を特定すること、
- .3 例えば、港湾施設と協議し、ボートによるパトロールの提供等、水辺からの船舶へのアクセスを阻止すること、
- .4 港湾施設と密接な協力のもとに、船舶の陸上側における制限区域を設けること、
- .5 船上に乗船するか積み込まれる、人物、個人用携行品および車両のサーチの頻度および内容を増加すること、
- .6 船内での訪問者のエスコート、
- .7 特定された脅威、疑わしい人物がいればその報告手順の再強調、強化した警戒の目的、もしくは行動、そして強化した警戒の必

suspicious persons, objects, or activities and the stressing the need for increased vigilance; and

- .8 carrying out a full or partial search of the ship.

要性の強調につき、全ての船内の人物に保安に関する追加の説明を提供すること、そして

- .8 船舶の全面的なもしくは部分的なサーチを実施すること

Security Level 3

9.17 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 limiting access to a single, controlled, access point;
- .2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;
- .3 directions of persons on board;
- .4 suspension of embarkation or disembarkation;
- .5 suspension of cargo handling operations, deliveries etc;
- .6 evacuation of the ship;
- .7 movement of the ship; and
- .8 preparing for a full or partial search of the ship.

保安レベル3

9.17 保安レベル3では、船舶は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。SSPは、対応する者および港湾施設と協調しつつ船舶が採らなければならない保安措置を、下記を含め、詳細にしなければならない。

- .1 アクセスを、一箇所で管理されたアクセスポイントに限定すること、
- .2 保安事件もしくは脅威に対応する者だけにアクセスを許可すること、
- .3 船上の人物を指揮すること、
- .4 乗船もしくは下船の一時停止、
- .5 貨物取り扱い操作、受け入れ等の一時停止、
- .6 船舶の避難、
- .7 船舶の移動、そして
- .8 船舶の全面的なもしくは部分的なサーチの準備

Restricted areas on the ship

9.18 The SSP should identify the restricted areas to be established on the ship, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control access to them and those to be taken to control activities within them. The purpose of restricted areas are to:

- .1 prevent unauthorized access;
- .2 protect passengers, ship's personnel, and personnel from port facilities or other agencies authorized to be on board the ship;
- .3 protect sensitive security areas within the ship; and
- .4 protect cargo and ship's stores from tampering.

船舶の立ち入り制限区域

9.18 SSPは船舶において制定すべき制限区域を特定し、その範囲、適用回数、そこにアクセスするために採るべき措置、及びその中で行動を管理するために採るべき保安措置を規定しなければならない。制限区域の目的は次の通りである。

- .1 不正アクセスの防止、
- .2 旅客、乗組員及び乗船を許可された港湾施設もしくは他の組織の関係者を保護すること、
- .3 船内での機密保安区域の保護、そして
- .4 貨物と船舶用品を不正開梱から保護すること

9.19 The SSP should ensure that there are clearly established policies and practices to control access to all restricted areas them.

9.19 SSPには、全ての制限区域が明確に確立したポリシーと、それらへアクセスすることを管理するための手順を持つことを確実にしなければならない。

9.20 The SSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorized presence within the area constitutes a breach of security.

9.20 SSPには、その区域にアクセスすることが制限されていること、及びその区域で不審者・不審物は保安に対する違反となることを、全ての制限区域に明確に表示することを規定しなければならない。

9.21 Restricted areas may include:

- .1 navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2;
- .2 spaces containing security and surveillance equipment and systems and their controls and lighting system controls;
- .3 ventilation and air-conditioning systems and other similar spaces;
- .4 spaces with access to potable water tanks, pumps, or

9.21 制限区域には下記を含めてよい。

- .1 船橋、カテゴリAの機関スペース、そしてII-2章で規定されている他のコントロールステーション、
- .2 保安および監視装置とシステムが収納されているスペース、そしてそのコントロールと照明システムのコントロールスペース、
- .3 換気および空調システム、そして他の似通ったスペース、
- .4 飲料水タンク、ポンプ、マニホールにアクセ

- | | |
|--|--|
| <p>.5 manifolds; spaces containing dangerous goods or hazardous substances;</p> <p>.6 spaces containing cargo pumps and their controls;</p> <p>.7 cargo spaces and spaces containing ship's stores;</p> <p>.8 crew accommodation; and</p> <p>.9 any other areas as determined by the CSO, through the SSA to which access must be restricted to maintain the security of the ship.</p> | <p>スできるスペース、</p> <p>.5 危険物もしくは危険物質を収納しているスペース、</p> <p>.6 カargoポンプとその制御システムを収納しているスペース、</p> <p>.7 貨物スペースと船舶用品を収納しているスペース、</p> <p>.8 乗組員の居住区、そして</p> <p>.9 SSAを通じて、アクセスが船舶の保安を維持するために制限されなければならないことをCSOにより決定したその他の区域</p> |
|--|--|

Security Level 1

9.22 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:

- .1 locking or securing access points;
- .2 using surveillance equipment to monitor the areas;
- .3 using guards or patrols; and
- .4 using automatic intrusion detection devices to alert the ship's personnel of unauthorized access.

保安レベル1

9.22 保安レベル1では、SSPは下記を含め、制限区域に適用しなければならない保安措置を確立しなければならない。

- .1 アクセスポイントをロックするか、固縛すること、
- .2 区域をモニターするため、監視装置を使用すること、
- .3 保安ガードもしくはパトロールを使用すること、そして
- .4 船内の人員に、制限区域への不正アクセスを警報する自動侵入者検知装置を使用すること

Security Level 2

9.23 At security level 2, the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to restricted areas should be increased to ensure that only authorized persons have access. The SSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:

- .1 establishing restricted areas adjacent to access points;
- .2 continuously monitoring surveillance equipment; and
- .3 dedicating additional personnel to guard and patrol restricted areas.

保安レベル2

9.23 保安レベル2では、制限区域へのアクセスをモニターし、管理することの頻度と度合い(intensity)は、承認された者のみがアクセスできることを確実にするため、増加しなければならない。SSPは、下記を含め、適用すべき追加の保安措置を確立しなければならない。

- .1 アクセスポイントに隣接する制限区域を設けること、
- .2 継続的にモニターする監視装置の設置、そして
- .3 制限区域をガードパトロールする追加の人員を専任すること

Security Level 3

9.24 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operations with those responding and the port facility, which may include:

- .1 setting up of additional restricted areas on the ship in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied; and
- .2 searching of restricted areas as part of a search of the ship.

保安レベル3

9.24 保安レベル3では、船舶は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。SSPは、対応する者および港湾施設と協調しつつ船舶が採らなければならない保安措置を、下記を含め、詳細にしなければならない。

- .1 船内において、保安事件もしくは保安脅威が確信された場所に近接した、アクセスを拒否する追加の制限区域を設定すること、そして
- .2 船舶のサーチの一部として、制限区域のサーチ

Handling of cargo

9.25 The security measures relating to cargo handling should:

- .1 prevent tampering; and
- .2 prevent cargo that is not meant for carriage from

貨物の取り扱い

9.25 貨物の取り扱いに関する保安措置は、

- .1 不正開梱を防止しなければならない、そして
- .2 運送を意図しない貨物を船内に受け入れ、貯蔵しないようにすること

being accepted and stored on board the ship.

9.26 The security measures, some of which may have to be applied in liaison with the port facility, should include inventory control procedures at access points to the ship. Once on board the ship, cargo should be capable of being identified as having been approved for loading onto the ship. In addition, security measures should be developed to ensure that cargo, once on board, is not tampered with.

Security Level 1

9.27 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- .1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces prior to, and during, cargo handling operations;
- .2 checks to ensure that cargo being loaded matches the cargo documentation;
- .3 ensuring, in liaison with the port facility, that vehicles to be loaded on board car-carriers, ro-ro and passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP; and
- .4 checking of seals or other methods used to prevent tampering.

9.28 Checking of cargo may be accomplished by the following means:

- .1 visual and physical examination; and
- .2 using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.

9.29 When there are regular, or repeated, cargo movement the CSO or SSO may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off-site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSO concerned.

Security Level 2

9.30 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- .1 detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces;
- .2 intensified checks to ensure that only the intended cargo is loaded;
- .3 intensified searching of vehicles to be loaded on car-carriers, ro-ro and passenger ships; and
- .4 increased frequency and detail in checking of seals or other methods used to prevent tampering.

9.31 Detailed checking of cargo may be accomplished by the following means:

- .1 increasing the frequency and detail of visual and

9.26 保安措置には(そのうちのいくつかは港湾施設と協議し適用するべきであるかもしれないが)、船舶へのアクセスポイントにおいて、インベントリー管理手順を含めなければならない。貨物が一旦船上に積み込まれたら、それは本船に運び込まれてもよいと承認されたものとして識別されなければならない。更に、貨物は一旦船上に積み込まれたら、不正開梱の防止を確実にする保安措置を確立しなければならない。

保安レベル1

9.27 保安レベル1では、SSPは、下記を含め、貨物の取り扱い中に適用するべき保安措置を確立しなければならない。

- .1 貨物取り扱い操作に先立ち、またその間に、貨物、貨物輸送ユニットおよび貨物スペースの定期的チェックをする、
- .2 積み込まれた貨物が船積書類と一致することを確実にするためにチェックする、
- .3 港湾施設と協議し、車両運搬船、Ro-Ro及び他の旅客船に積み込まれる車両は、SSPで要求する頻度に従い、積み込み前にサーチを条件とすることを確実にすること、そして
- .4 不正開梱を防止するために使用されるシールもしくはその他の方法をチェックする

9.28 貨物をチェックすることは、下記の方法により実施してもよい。

- .1 外観および物理的な検査、そして
- .2 スキャニング検出装置、機械式装置、犬の使用

9.29 定期的もしくは反復する貨物の移動がある場合、CSOもしくはSSOは、港湾施設と相談し、船荷主もしくはそのような貨物に責任を負う他の者と、周辺(off-site)チェック、シーリング、スケジューリング、支援書類等を含めた処置につき合意してもよい。そのような処置は、関係するPFSOに通知し合意を得なければならない。

保安レベル2

9.30 保安レベル2では、SSPは、下記を含め、貨物の取り扱い中に適用するべき追加の保安措置を確立しなければならない。

- .1 貨物、貨物輸送ユニットそして貨物スペースの詳細なチェック、
- .2 意図した貨物のみが積み込まれることを確実にするための強化チェック、
- .3 自動車運搬船、Ro-Roおよび旅客船に積み込む車両の強化サーチ、そして
- .4 不正開梱を防止するために使用するシールもしくは他の方法をチェックすることの頻度を増し、より詳細に実施すること

9.31 貨物の詳細なチェックは、下記の方法により実施してもよい。

- .1 外観および物理的な検査の頻度と詳細度の

- physical examination;
- .2 increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
- .3 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in accordance with an established agreement and procedures.

- 強化、
- .2 スキャニング検出装置、機械式装置、犬の使用の頻度増加、そして
- .3 船荷主もしくは他に責任を負う当事者と、制定した合意書および手順に加え、強化保安措置を調整すること

Security Level 3

9.32 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 suspension of the loading or unloading of cargo; and
- .2 verify the inventory of dangerous goods and hazardous substances carried on board, if any, and their location.

保安レベル3

9.32 保安レベル3では、船舶は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。SSPは、対応する者および港湾施設と協調しつつ船舶が採らなければならない保安措置を、下記を含め、詳細にしなければならない。

- .1 貨物の積み込みもしくは陸揚げの一時停止、そして
- .2 もしもあれば、積載された危険物と危険物質のインベントリーの検証

Delivery of ship's stores

9.33 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:

- .1 ensure checking of ship's stores and package integrity;
- .2 prevent ship's stores from being accepted without inspection;
- .3 prevent tampering; and
- .4 prevent ship's stores from being accepted unless ordered.

船舶用品の受け入れ

9.33 船舶用品の受け入れに関する保安措置は、

- .1 船舶用品と梱包物の完全性のチェックを確実にすること、
- .2 船舶用品を検査しないで受け入れることを防止すること、
- .3 不正開梱を防止すること、そして
- .4 注文していない船舶用品を受け入れることを防止すること

9.34 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

9.34 その港湾施設を定期的使用する船舶には、船舶、サプライヤー、港湾施設を含む、引渡しのお知らせと時機およびそれらの書類を網羅する手順を確立することは適切であるかもしれない。引渡しのため示された船舶用品が、その船舶により注文されたことの証拠が添えられていることを確認することのいくつかの方法がなければならない。

Security Level 1

9.35 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during delivery of ship's stores, which may include:

- .1 checking to ensure stores match the order prior to being loaded on board; and
- .2 ensuring immediate secure stowage of ship's stores.

保安レベル1

9.35 保安レベル1において、SSPは、下記を含め、船舶用品の取り扱い中に適用すべき保安措置を確立しなければならない。

- .1 船上に積み込む前に、船舶用品が注文したものと一致することを確実にするためにチェックすること、そして
- .2 船舶用品を直ちに安全に収納することを確実にすること

Security Level 2

9.36 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during delivery of ship's stores by exercising checks prior to receiving stores on board and intensifying inspections.

保安レベル2

9.36 保安レベル2において、SSPは、船上に船舶用品を受け入れるに先立ち、チェックすることにより、そして検査を強化することにより、船舶用品の引渡し中に適用すべき追加の保安措置を確立しなければならない。

Security Level 3

9.37 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident

保安レベル3

9.37 保安レベル3では、船舶は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければ

or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 subjecting ship's stores to more extensive checking;
- .2 preparation for restriction or suspension of handling of ship's stores; and
- .3 refusal to accept ship's stores on board the ship.

Handling unaccompanied baggage

9.38 The SSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before it is accepted on board the ship. It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the ship and the port facility, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility. Close co-operation with the port facility is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

Security Level 1

9.39 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied when handling unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 percent, which may include use of x-ray screening.

Security Level 2

9.40 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 percent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

Security Level 3

9.41 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at least two different angles;
- .2 preparation for restriction or suspension of handling of unaccompanied baggage; and
- .3 refusal to accept unaccompanied baggage on board the ship.

Monitoring the Security of the Ship

9.42 The ship should have the capability to monitor the ship, the restricted areas on board and areas surrounding the

ばならない。SSPは、対応する者および港湾施設と協調しつつ船舶が採らなければならない保安措置を、下記を含め、詳細にしなければならない。

- .1 船舶用品を、より詳細なチェックの対象とすること、
- .2 船舶用品の取り扱いの制限、もしくは一時停止の準備、そして
- .3 船舶用品を船内に受け入れることを拒否すること

所持者に伴われていない手荷物の取り扱い

9.38 SSPには、所持者に伴われていない手荷物(例えば、検査もしくはサーチする場所で、旅客もしくは船舶の人員とは別にされている個人的携行品を含むいかなる荷物)が識別され、それが船内に積み込まれる前に、サーチを含め、適切な検査の対象とすることを確実にするため、適用すべき保安措置を確立しなければならない。

そのような荷物は船舶および港湾施設双方により検査の対象となることを予見されていない。

双方に適切な設備が備えられている場合、検査の責任は港湾施設側にある。港湾施設と密接に協調することは重要であり、所持者に伴われていない荷物が検査の後に安全に取り扱われることを確実にする処置が採られなければならない。

保安レベル1

9.39 保安レベル1でSSPは、所持者に伴われていない手荷物を取り扱う際に、全ての所持者に伴われていない手荷物が、X線検査の使用を含め100%まで検査されるか、もしくはサーチされることを確実にするため、適用しなければならない保安措置を構築しなければならない。

保安レベル2

9.40 保安レベル2でSSPは、所持者に伴われていない手荷物を取り扱う際に、全ての所持者に伴われていない手荷物の100%のX線検査を含めた追加の保安措置を構築しなければならない。

保安レベル3

9.41 保安レベル3では、船舶は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。SSPは、対応する者および港湾施設と協調しつつ船舶が採らなければならない保安措置を、下記を含め、詳細にしなければならない。

- .1 そのような手荷物を、より詳細な検査の対象とする、例えば、少なくとも2つの異なった角度からそれをX線で検査すること、
- .2 所持者に伴われていない手荷物の取り扱いを制限するか、もしくは一時停止する準備を行うこと、そして
- .3 所持者に伴われていない手荷物を、船内に受け入れることを拒否すること

船舶の保安監視

9.42 船舶は、船舶、船上の制限区域、そして船舶の周辺をモニターする能力を持たなければならない。そ

ship. Such monitoring capabilities may include use of:

- .1 lighting;
- .2 watch-keepers, security guards and deck watches including patrols; and
- .3 automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.

9.43 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.

9.44 The SSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather conditions or of power disruptions.

Security Level 1

9.45 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, watch keepers, security guards or use of security and surveillance equipment to allow ship's security personnel to observe the ship in general, and barriers and restricted areas in particular.

9.46 The ship's deck and access points to the ship should be illuminated during hours of darkness and periods of low visibility while conducting ship/port interface activities or at a port facility or anchorage when necessary. While underway, when necessary, ships should use the maximum lighting available consistent with safe navigation, having regard to the provisions of the International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea in force. The following should be considered when establishing the appropriate level and location of lighting:

- .1 the ship's personnel should be able to detect activities beyond the ship, on both the shore side and the waterside;
- .2 coverage should include the area on and around the ship;
- .3 coverage should facilitate personnel identification at access points; and
- .4 coverage may be provided through coordination with the port facility.

Security Level 2

9.47 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capabilities, which may include:

- .1 increasing the frequency and detail of security patrols;
- .2 increasing the coverage and intensity of lighting or the use of security and surveillance and equipment;
- .3 assigning additional personnel as security lookouts; and
- .4 ensuring coordination with waterside boat patrols, and foot or vehicle patrols on the shore-side, when provided.

のようなモニタリング能力には下記の使用を含めてもよい。

- .1 照明、
- .2 パトロールを含め、当直者、保安ガード、そして甲板当直者、そして
- .3 自動侵入者検知装置および監視装置

9.43 侵入者検知装置は、使用する場合、継続的に人がいるかモニターされている場所において、可視、可聴の警報を作動させなければならない。

9.44 SSPは、天候もしくは電源異常による可能性のある影響を考慮することを含め、それぞれの保安レベルにおいて必要とされる手順と装置、そしてモニター装置が継続的に作動することができることを確実にする方法を構築しなければならない。

保安レベル1

9.45 保安レベル1でSSPは、船舶の保安要員が一般的には船舶を、とりわけバリアと制限区域を観察できるように、照明、当直者、保安ガードもしくは保安と監視装置の使用などの組み合わせが適用される保安措置を構築しなければならない。

9.46 船舶のデッキと本船へのアクセスポイントは、船舶と港のインターフェース業務を行っている間、もしくは港湾施設か錨地において、暗い時間帯および不良視界の期間、照明されていなければならない。航行中必要であれば、現在有効である海上における衝突防止のための国際条約の規定を考慮し、船舶は安全航海を阻害しない程度で最大に照明しなければならない。適切な照明のレベルと場所を決定する際に、下記事項を考慮しなければならない。

- .1 船舶の要員は、船舶の岸壁側及び反岸壁側で、船舶の向こうまで行動を検知することができなければならない、
- .2 船舶とその周辺に、照明が届かなくてはならない、
- .3 照明範囲はアクセスポイントで身元確認を実施できるようにしなければならない、そして
- .4 港湾施設と調整し、照明してもよい

保安レベル2

9.47 保安レベル2でSSPは、モニタリングおよび監視能力を強化するため、下記を含め適用すべき追加の保安措置を構築しなければならない。

- .1 保安パトロールの頻度と詳細度を増加すること、
- .2 照明範囲と強度の増加、もしくは保安と監視装置の使用を増強すること、
- .3 保安の見張りとして追加の要員を指名すること、そして
- .4 水上ではをボートでパトロールを、そして陸上では徒歩もしくは車両パトロールを確実に調整すること。

9.48 Additional lighting may be necessary to protect against a heightened risk of a security incidents. When necessary, the additional lighting requirements may be accomplished by coordinating with the port facility to provide additional shore side lighting.

Security Level 3

9.49 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- .1 switching on of all lighting on, or illuminating the vicinity of, the ship;
- .2 switching on of all on board surveillance equipment capable of recording activities on, or in the vicinity of, the ship;
- .3 maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record;
- .4 preparation for underwater inspection of the hull of the ship; and
- .5 initiation of measures, including the slow revolution of the ship's propellers, if practicable, to deter underwater access to the hull of the ship.

Differing security levels

9.50 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship could adopt if the ship is at a higher security level than that applying to a port facility.

Activities not covered by the Code

9.51 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship should apply when:

- .1 it is at a port of a State which is not a Contracting Government;
- .2 it is interfacing with a ship to which this Code does not apply⁷;
- .3 it is interfacing with fixed or floating platforms or a mobile drilling unit on location; or
- .4 it is interfacing with a port or port facility which is not required to comply with chapter XI-2 and part A of this Code.

⁷ Refer to further work by the International Maritime Organization pertaining to Enhancement of maritime security and to Establishment of appropriate measures to enhance the security of ships, port facilities, mobile offshore drilling units on location and fixed and floating platforms not covered by chapter XI-2 of the 1974 SOLAS Convention, adopted by the Conference on Maritime Security by resolutions 3 and 7 respectively.

Declarations of security

9.52 The SSP should detail how requests for DoS from a port facility will be handled and the circumstances under which the ship itself should request a DoS.

9.48 保安事故の高まったリスクを防ぐため、追加の照明が必要になるかもしれない。必要な場合、追加の陸上側照明を港湾施設から協力を得て設置してもよい。

保安レベル3

9.49 保安レベル3では、船舶は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。SSPは、対応する者および港湾施設と協調しつつ船舶が採らなければならない保安措置を、下記を含め、詳細にしなければならない。

- .1 船上への全ての照明を点灯すること、もしくは船舶の周辺を照明すること、
- .2 船上もしくは船舶周辺の行動を記録できる全ての監視装置を作動させること、
- .3 そのような監視装置が記録を継続できる時間を最大限にすること、
- .4 船体の水中検査を準備すること、そして
- .5 もしも実行可能ならば、プロペラを低速回転させることを含め、船体へ水中からアクセスすることを阻止するための措置を開始すること

保安レベルの相違

9.50 SSPは、もしも船舶が港湾施設に適用している保安レベルより高いレベルならば、船舶が採用しうる手順と保安措置の詳細を構築しなければならない。

本コードが及ばない業務

9.51 SSPは、下記の場合に船舶が適用しなければならない手順と保安措置の詳細を構築しなければならない。

- .1 船舶が、締約政府でない国の港にいる場合、
- .2 船舶が、本コードが適用していない船舶とインターフェースして(係わって)いる場合⁷、
- .3 船舶が、固定式もしくは浮動式プラットフォームもしくは移動式海底掘削ユニットとインターフェースして(係わって)いる場合、もしくは
- .4 XI-2章および本コードのA部に適合することを要求されない港湾もしくは港湾施設とインターフェースして(係わって)いる場合

⁷ 海事保安会議決議 3 および7にて採択された、SOLAS XI-2 章が適用されない港湾施設及び作業現場における沖合い掘削ユニットの海事保安を高めるための国際海事機関の更なる作業を参照のこと。

保安宣言

9.52 SSPは、港湾施設からのDoSに関する要請をどのように取り扱うか、そして船舶自身がDoSを要請しなければならないような状況、を詳細にしなければならない。

Audit and review

9.53 The SSP should establish how the CSO and the SSO intend to audit the continued effectiveness of the SSP and the procedure to be followed to review, update or amend the SSP.

監査と見直し

9.53 SSPは、CSOおよびSSOがどのようにしてSSPの継続の有効性を監査することを意図するか、そしてSSPの見直し、更新もしくは改訂のために従わなければならない手順を構築しなければならない。

10 Records

General

10.1 Records should be available to duly authorized officers of Contracting Governments to verify that the provisions of ship security plans are being implemented.

10.2 Records may be kept in any format but should be protect from unauthorized access or disclosure.

10 記録簿

一般

10.1 記録は、船舶保安計画の規定が実施されていることを検証するため、正規に承認された締約政府の職員に提示可能しておかなければならない。

10.2 記録は、どのような形態でも保管されてもよいが、不正なアクセスもしくは不正な開示から保護されなければならない。

11 Company Security Officer

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

11 会社保安職員

関連する指針は、セクション8, 9, 13に示す。

12 Ship Security Officer

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

12 船舶保安職員

関連する指針は、セクション8, 9, 13に示す。

13 Training, drills and exercises on ship security

Training

13.1 The Company Security Officer (CSO) and appropriate shore based Company personnel, and the Ship Security Officer (SSO), should have knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 security administration;
- .2 relevant international conventions, codes and recommendations;
- .3 relevant Government legislation and regulations;
- .4 responsibilities and functions of other security organizations;
- .5 methodology of ship security assessment;
- .6 methods of ship security surveys and inspections;
- .7 ship and port operations and conditions;
- .8 ship and port facility security measures;
- .9 emergency preparedness and response and contingency planning;
- .10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;
- .11 handling sensitive security related information and security related communications;
- .12 knowledge of current security threats and patterns;
- .13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- .15 techniques used to circumvent security measures;
- .16 security equipment and systems and their operational limitations;
- .17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;
- .18 methods of physical searches and non-intrusive

13 船舶保安に関する訓練、操練および演習

訓練

13.1 CSOと陸上サイドの適切な会社要員およびSSOは、下記の一部もしくは全てに関し、適切な知識を持ち、訓練を受けなければならない。

- .1 保安行政、
- .2 関連する国際条約、コード及び勧告、
- .3 関連する政府の法規と規則、
- .4 他の保安組織の責任と機能、
- .5 船舶保安評価の手法、
- .6 船舶保安検査と点検の方法、
- .7 船舶と港の運用と事情、
- .8 船舶と港湾施設の保安措置、
- .9 緊急時の準備と対応および対応計画書、
- .10 保安措置と手順を含め、保安訓練と教育の指導技法、
- .11 保安に関する機密情報と保安に関する通信の取り扱い、
- .12 最新の保安脅威とパターンの知識、
- .13 武器、危険物及び危険な道具の認識と検知、
- .14 差別的でないことを原則とし、保安に脅威を与えそうな人物の性格やそぶりについての認識、
- .15 防護措置を回避するため用いられる技法、
- .16 保安装置とシステムおよびそれらの操作上の制限、
- .17 監査、点検、監督およびモニタリングを実施する方法、
- .18 身体検査と押し付けがましくない検査方法、

- inspections;
- .19 security drills and exercises, including drills and exercises with port facilities; and
- .20 assessment of security drills and exercises.

- .19 港湾施設と合同で行う操練と演習を含め、保安操練と演習、そして
- .20 保安操練と演習の評価

13.2 In addition the SSO should have adequate knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

13.2 更にSSOは、下記の一部もしくは全てに関し、適切に知識を持ち訓練を受けなければならない。

- .1 the layout of the ship;
- .2 the ship security plan and related procedures (including scenario-based training on how to respond);
- .3 crowd management and control techniques;
- .4 operations of security equipment and systems; and
- .5 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems.

- .1 当該船舶のレイアウト、
- .2 SSPと関連手順(如何に対応するかについてのシナリオベースの訓練を含め)、
- .3 群衆の管理と整理技法、
- .4 保安装置とシステムの操作、そして
- .5 保安装置とシステムの試験、校正および航海中の保守

13.3 Shipboard personnel having specific security duties should have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, including, as appropriate:

13.3 特別な保安職務を持つ船舶の要員は、下記を含めそれぞれに見合って、自分に与えられた職務を遂行するための十分な知識と能力を有していなければならない。

- .1 knowledge of current security threats and patterns;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- .4 techniques used to circumvent security measures;
- .5 crowd management and control techniques;
- .6 security related communications;
- .7 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
- .8 operations of security equipment and systems;
- .9 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems;
- .10 inspection, control, and monitoring techniques; and
- .11 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.

- .1 最新の保安脅威とパターンの知識、
- .2 武器、危険物及び危険な道具の認識と検知、
- .3 保安に脅威を与えそうな人物の性格やそぶりについての認識、
- .4 保安措置を回避するため用いられる技法、
- .5 群衆の管理と整理技法、
- .6 保安関連の通信、
- .7 緊急手順と対応計画書の知識、
- .8 保安装置とシステムの操作、
- .9 保安装置とシステムの試験、校正および船上での保守、
- .10 点検、監督そしてモニタリング技法、そして
- .11 人、その携行物、手荷物、貨物そして船舶用品の検査方法

13.4 All other shipboard personnel should have sufficient knowledge of and be familiar with relevant provisions of the SSP, including:

13.4 その他の船舶要員は全員、下記を含め、自分に与えられた職務を遂行するための十分な知識を有し、かつそれに習熟していなければならない。

- .1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;
- .2 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
- .3 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .4 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security; and
- .5 techniques used to circumvent security measures.

- .1 異なった保安レベルの意味と重要な要件、
- .2 緊急手順と対応計画書の知識、
- .3 武器、危険物及び危険な道具の認識と検知、
- .4 差別的でないことを原則とし、保安に脅威を与えそうな人物の性格やそぶりについての認識、そして
- .5 保安措置を回避するため用いられる技法、

Drills and exercises

13.5 The objective of drills and exercises is to ensure that shipboard personnel are proficient in all assigned security duties at all security levels and the identification of any security related deficiencies, which need to be addressed.

操練と演習

13.5 操練と演習の目的は、船舶に乗船している者が全ての保安レベルにおいて自分に与えられた全ての職務への熟達を確実にすることにある。また取り組まなければならない全ての保安関連欠陥の識別を確実にすることにある。

13.6 To ensure the effective implementation of the provisions of the ship security plan, drills should be conducted at least once every three months. In addition, in cases where more than 25 percent of the ship's personnel has been changed, at any one time, with personnel that has not previously participated in any drill on that ship, within the last 3 months, a drill should be conducted within one week of the change. These drills should test individual elements of the plan such as those security threats listed in paragraph 8.9.

13.7 Various types of exercises which may include participation of company security officers, port facility security officers, relevant authorities of Contracting Governments as well as ship security officers, if available, should be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. These exercises should test communications, coordination, resource availability, and response. These exercises may be:

- .1 full scale or live;
- .2 tabletop simulation or seminar; or
- .3 combined with other exercises held such as search and rescue or emergency response exercises.

13.8 Company participation in an exercise with another Contracting Government should be recognized by the Administration.

14 Port Facility Security

Relevant guidance is provided under section 15, 16 and 18.

15 Port Facility Security Assessment

General

15.1 The Port Facility Security Assessment (PFSA) may be conducted by a Recognized Security Organization (RSO). However, approval of a completed PFSA should only be given by the relevant Contracting Government.

15.2 If a Contracting Government uses a RSO, to review or verify compliance of the PFSA, the RSO should not be associated with any other RSO that prepared or assisted in the preparation of that assessment.

15.3 A PFSA should address the following elements within a port facility:

- .1 physical security;
- .2 structural integrity;
- .3 personnel protection systems;
- .4 procedural policies;
- .5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks;
- .6 relevant transportation infrastructure;
- .7 utilities; and
- .8 other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to persons, property, or operations within the port facility.

13.6 船舶保安計画の規定を効果的に実施することを確実にするため、操練は少なくとも3カ月に一度実施しなければならない。さらに、過去3カ月以内にその船舶で一度も操練に参加したことのない者がいて、船舶の要員が一度に25%以上交代した場合、操練はその交代時から一週間以内実施しなければならない。これらの操練は、パラグラフ8.9に列挙している保安脅威など、計画の個々の要素をテストしなければならない。

13.7 CSO、PFSO、そして可能ならばSSOと同様に締約政府の関連当局の参加を含めてもよいさまざまな種類の演習は、少なくとも毎年一度(演習と演習との間隔が18ヶ月以内に)実施しなければならない。これらの演習は、通信、調整、可能な資源および対応につき、テストしなければならない。これらの演習は、下記でもよい。

- .1 完全な規模もしくはライブ、
- .2 テーブルトップシミュレーションもしくはセミナー、もしくは
- .3 捜索と救助、もしくは緊急対応演習のような他の演習と組み合わせ

13.8 他の締約政府と一緒に演習に会社が参加することは、主管庁により承認されなければならない。

14 港湾施設保安

関連する指針は、セクション15、16、18に示す。

15 港湾施設保安評価

一般

15.1 港湾施設保安評価(PFSA)は、認定保安団体(RSO)により実施されてもよい。しかしながら、完了したPFSAの承認は、関連する締約政府のみにより、与えられなければならない。

15.2 もしも締約政府が、PFSAの適合性を検査もしくは検証するためにRSOを使用するならば、そのRSOは、その評価を準備したかもしくは準備に係わった他のRSOと関わってはならない。

15.3 PFSAは、港湾施設において下記の要素につき対処しなければならない。

- .1 物理的保安、
- .2 構造完全性、
- .3 人員保護システム、
- .4 手続的ポリシー、
- .5 コンピュータシステムとネットワークを含め、無線と電話通信システム、
- .6 関連輸送インフラ、
- .7 公共施設(ガス、電気、水道など)
- .8 もしも損傷をおった場合もしくはは不法な監視のために使用される場合、人、資産もしくはは運用に対しリスクを与える可能性のある港湾

施設内の区域

- 15.4 Those involved in a PFSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:
- .1 knowledge of current security threats and patterns;
 - .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
 - .3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
 - .4 techniques used to circumvent security measures;
 - .5 methods used to cause a security incident;
 - .6 effects of explosives on structures and port facility services;
 - .7 port facility security;
 - .8 port business practices;
 - .9 contingency planning, emergency preparedness and response;
 - .10 physical security measures e.g. fences;
 - .11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
 - .12 transport and civil engineering; and
 - .13 ship and port operations.

- 15.4 PFSAに関わる者は、下記に関し、専門的な支援を利用できなければならない。
- .1 最新の保安脅威とパターンの知識、
 - .2 武器、危険物及び危険な道具の認識と検知、
 - .3 保安に脅威を与えそうな人物の性格やそぶりについて、差別的な根拠を配s所しての認識、
 - .4 防護措置を回避するため用いられる技法、
 - .5 保安事件を引き起こすために用いられる方法、
 - .6 構造物と港湾施設のサービス供給者への爆発の影響、
 - .7 港湾施設保安、
 - .8 港湾業務、
 - .9 緊急対応計画書、緊急時の準備と対応
 - .10 例えばフェンスのような物理的保安措置、
 - .11 コンピュータシステムとネットワークを含め、無線と電話通信システム、
 - .12 運送と土木技術、そして
 - .13 船舶と港湾の運用

Identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect

15.5 The identification and evaluation of important assets and infrastructure is a process through which the relative importance of structures and installations to the functioning of the port facility can be established. This identification and evaluation process is important because it provides a basis for focusing mitigation strategies on those assets and structures which it is more important to protect from a security incident. This process should take into account potential loss of life, the economic significance of the port, symbolic value, and the presence of Government installations.

15.6 Identification and evaluation of assets and infrastructure should be used to prioritise their relative importance for protection. The primary concern should be avoidance of death or injury. It is also important to consider whether the port facility, structure or installation can continue to function without the asset, and the extent to which rapid re-establishment of normal functioning is possible.

- 15.7 Assets and infrastructure that should be considered important to protect may include:
- .1 accesses, entrances, approaches, and anchorages, manoeuvring and berthing areas;
 - .2 cargo facilities, terminals, storage areas, and cargo handling equipment;
 - .3 systems such as electrical distribution systems, radio and telecommunication systems and computer systems and networks;
 - .4 port vessel traffic management systems and aids to navigation;

重要な資産と防護すべき重要なインフラの識別と評価

15.5 重要な資産とインフラを識別し評価することは、港湾施設の構造とインフラの相対的重要性を立証する方法である。この識別と評価方法は重要である、なぜならば、それは、保安事故から保護するためにもっと重要な資産や構造についての軽減戦略を収束するためのベースをもたらすからである。この方法は、人命、公共の住居地域、港の経済意義、象徴的価値そして政府施設の存在等の潜在的な損失を考慮しなければならない。

15.6 資産とインフラの識別と評価は、保護するための相対的重要性を優先付けするために用いなければならない。重要なことは、死亡や負傷を避けることでなければならない。また港湾施設、構造もしくは施設が資産なくしてその機能を継続することができるかどうか、また通常の機能へ迅速に回復することが可能な程度かどうかということを検討することも重要である。

- 15.7 保護すべき重要な資産とインフラとは下記を含んでいる。
- .1 アクセス、入口、進入路、そして錨地、操船および接岸区域、
 - .2 貨物施設、ターミナル、貯蔵区域、そして貨物取り扱い装置、
 - .3 電子流通システム、無線および電話通信システム、そしてコンピュータシステムとネットワークのようなシステム、
 - .4 港内船舶交通官制システムおよび航行援助、

- .5 power plants, cargo transfer piping, and water supplies;
- .6 bridges, railways, roads;
- .7 port service vessels, including pilot boats, tugs, lighters etc;
- .8 security and surveillance equipment and systems; and
- .9 the waters adjacent to the port facility.

15.8 The clear identification of assets and infrastructure is essential to the evaluation of the port facility's security requirements, the prioritisation of protective measures, and decisions concerning the allocation of resources to better protect the port facility. The process may involve consultation with the relevant authorities relating to structures adjacent to the port facility which could cause damage within the facility or be used for the purpose of causing damage to the facility or for illicit observation of the facility or for diverting attention.

Identification of the possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures

15.9 Possible acts that could threaten the security of assets and infrastructure, and the methods of carrying out those acts, should be identified to evaluate the vulnerability of a given asset or location to a security incident, and to establish and prioritise security requirements to enable planning and resource allocations. Identification and evaluation of each potential act and its method should be based on various factors, including threat assessments by Government agencies. By identifying and assessing threats, those conducting the assessment do not have to rely on worst-case scenarios to guide planning and resource allocations.

15.10 The PFSA should include an assessment undertaken in consultation with the relevant national security organizations to determine:

- .1 any particular aspects of the port facility, including the vessel traffic using the facility, which make it likely to be the target of an attack;
- .2 the likely consequences in terms of loss of life, damage to property, economic disruption, including disruption to transport systems, of an attack on, or at, the port facility;
- .3 the capability and intent of those likely to mount such an attack; and
- .4 the possible type, or types, of attack,

producing an overall assessment of the level of risk against which security measures have to be developed.

15.11 The PFSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:

- .1 damage to, or destruction of, the port facility or of the ship, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
- .2 hijacking or seizure of the ship or of persons on

- .5 パワープラント、貨物輸送パイプ、そして水の供給、
- .6 橋、鉄道レール、道路、
- .7 パイロットボートや水供給業者を含めたポートサービスボート、
- .8 保安と監視装置およびシステム、そして
- .9 港湾施設に隣接する水域

15.8 資産とインフラの明確な識別は、港湾施設の保安要件、防護措置の優先順位付け、そして港湾施設をより保護するための資源の配置に関する決定を評価するために重要なことである。

そのプロセスは港湾施設に隣接し、施設内での損傷を引き起こしかねない構造物、施設に損傷を引き起こす目的、施設の不正監視もしくは注意をそらすために使用される可能性のある構造物に関し、当局と相談することを含んでいる。

保安措置を確立し順位付けするために、資産とインフラに対する考え得る脅威とその発生の可能性の識別

15.9 資産とインフラの保安に脅威をもたらす可能性のある行動、そしてそのような行動を行う方法は、与えられた資産もしくは保安事故が起こり得る場所の脆弱性を評価するため、そして、計画および資源の配置を可能ならしめるため、保安プログラム要件を確立し優先順位付けするために識別しなければならない。

それぞれの可能性のある行動とその方法を識別し評価することは、政府機関による脅威評価を含め、さまざまな要素をベースとしなければならない。

脅威を識別し評価するまで、評価を実施する者は、計画および資源の配置に関し指針を与えるために最悪のシナリオを当てる必要はない。

15.10 PFSAは、下記を決定するため、関連する国内の保安組織と相談して実施する評価を含めなければならない。

- .1 施設を使用した船舶航行を含め、攻撃のターゲットになり易い港湾施設のいかなる特筆点、
- .2 人命損失、資産への損傷、輸送システムの崩壊を含めた経済的崩壊、港湾施設へのあるいは港湾施設での攻撃といった観点から、起こり得る影響、
- .3 そのような攻撃を始めるらしいということの可能性と意図、そして
- .4 考えられる攻撃のタイプ

保安措置を確立しなければならないリスクレベルの全般的な評価を提出すること。

15.11 PFSAは、保安事件の下記の種類を含めてもよい、すべての考えられる脅威を検討しなければならない。

- .1 港湾施設もしくは船舶への損傷もしくはその崩壊、例えば、爆発装置、放火、サボタージュもしくは破壊行為等により、
- .2 船舶もしくは船上の者のハイジャックもしくは

- | | |
|---|---|
| <p>board;</p> <p>.3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;</p> <p>.4 unauthorized access or use including presence of stowaways;</p> <p>.5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;</p> <p>.6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and their equipment;</p> <p>.7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;</p> <p>.8 blockage; of port entrances, locks, approaches etc; and</p> <p>.9 nuclear, biological and chemical attack.</p> | <p>拿捕、</p> <p>.3 貨物、重要機器もしくはシステム、船舶用品を不正開梱し手を加えること、</p> <p>.4 密航者の存在を含め、不正アクセスもしくは不正使用、</p> <p>.5 大量殺戮のための武器を含め、武器や装置の密輸、</p> <p>.6 犯行者と彼らの個人装備を運搬するために船舶を使用すること、</p> <p>.7 船舶そのものを武器として、もしくは損傷や破壊を引き起こす手段として使用すること、</p> <p>.8 港口、水門、侵入路等のブロック、そして</p> <p>.9 原子力、生物学的そして化学的攻撃</p> |
|---|---|

15.12 The process should involve consultation with the relevant authorities relating to structures adjacent to the port facility which could cause damage within the facility or be used for the purpose of causing damage to the facility or for illicit observation of the facility or for diverting attention.

15.12 そのプロセスは港湾施設に隣接し、施設内での損傷を引き起こしかねない構造物、施設に損傷を引き起こす目的、施設の不正監視もしくは注意そらすために使用される可能性のある構造物に関し、当局と相談することを含めなければならない。

Identification, selection, and prioritisation of countermeasures and procedural changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability

対応策と手順変更の識別、選別および順位付け、および脆弱性を軽減するためのそれらの効果度合い

15.13 The identification and prioritisation of countermeasures is designed to ensure that the most effective security measures are employed to reduce the vulnerability of a port facility or ship/port interface to the possible threats.

15.13 対応策の識別と優先順位付けは、最も効果的な保安措置が港湾施設の脆弱性もしくは可能性のある脅威に対する船舶と港湾施設のインターフェースを軽減するために用いられることを確実にするために設計される。

15.14 Security measures should be selected on the basis of factors such as whether they reduce the probability of an attack and should be evaluated using information that includes:

15.14 保安措置は、それらが攻撃の確率を軽減するか否かといった要素をベースとして選択しなければならない。そして下記を含む情報を用いて評価しなければならない。

- | | |
|--|--|
| <p>.1 security surveys, inspections and audits;</p> <p>.2 consultation with port facility owners and operators, and owners/operators of adjacent structures if appropriate;</p> <p>.3 historical information on security incidents; and</p> <p>.4 operations within the port facility.</p> | <p>.1 保安検査、点検、監査、</p> <p>.2 港湾施設の所有者と管理者、そして隣接した構造物の所有者と管理者と協議すること、</p> <p>.3 保安事故に関する来歴情報、そして</p> <p>.4 港湾施設内での業務</p> |
|--|--|

Identification of vulnerabilities

脆弱性の識別

15.15 Identification of vulnerabilities in physical structures, personnel protection systems, processes, or other areas that may lead to a security incident can be used to establish options to eliminate or mitigate those vulnerabilities. For example, an analysis might reveal vulnerabilities in a port facility's security systems or unprotected infrastructure such as water supplies, bridges etc that could be resolved through physical measures, e.g. permanent barriers, alarms, surveillance equipment etc.

15.15 物理的構造、人的保護システム、プロセス、もしくは保安事故に至るかもしれない他の分野での脆弱性を識別することは、それらの脆弱性を排除するかもしくは軽減するためのオプションを確立するために用いることができる。例えば、港湾施設の保安システム、もしくは物理的な措置をすれば解決するかも知れない、水供給、橋梁、等のような保護されていないインフラについて、解析することによってその弱点を明らかにするかも知れない。例えば、恒久的バリア、警報、監視装置等。

15.16 Identification of vulnerabilities should include consideration of:

15.16 脆弱性の識別は、下記事項の考慮を含めなければならない。

- | | |
|---|--|
| <p>.1 waterside and shore-side access to the port facility and ships berthing at the facility;</p> <p>.2 structural integrity of the piers, facilities, and</p> | <p>.1 港湾施設と施設に着岸している船舶への、水上からと陸上からのアクセス、</p> <p>.2 岸壁、施設、及び関連構造物の構造的完全</p> |
|---|--|

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| | associated structures; | | 性、 |
| .3 | existing security measures and procedures, including identification systems; | .3 | 識別システムを含め、現存の保安措置と手順、 |
| .4 | existing security measures and procedures relating to port services and utilities; | .4 | ポートサービスと公共設備に関連する、現存の保安措置と手順、 |
| .5 | measures to protect radio and telecommunication equipment, port services and utilities, including computer systems and networks; | .5 | コンピュータシステムとネットワークを含めた無線および電話通信装置、ポートサービスおよび公共設備を保護する措置、 |
| .6 | adjacent areas that may be exploited during, or for, an attack; | .6 | 攻撃の間もしくは攻撃のため、利用されるかもしれない隣接区域、 |
| .7 | existing agreements with private security companies providing waterside/shore-side security services; | .7 | 陸上・海上の保安サービスを提供している民間の保安会社との現存の契約、 |
| .8 | any conflicting policies between safety and security measures and procedures; | .8 | 安全と保安措置および手順の間での矛盾したポリシー、 |
| .9 | any conflicting port facility and security duty assignments; | .9 | 港湾施設職務と保安職務の指名の矛盾、 |
| .10 | any enforcement and personnel constraints; | .10 | 実施と要員の制約、 |
| .11 | any deficiencies identified during training and drills; and | .11 | 訓練と操練の間で識別された欠陥、そして |
| .12 | any deficiencies identified during daily operation, following incidents or alerts, the report of security concerns, the exercise of control measures, audits etc. | .12 | 日常業務、事件もしくは警報に引き続き、保安関連の報告、監督措置の実施、監査等で識別された欠陥 |

16 Port Facility Security Plan

General

16.1 Preparation of the Port Facility Security Plan (PFSP) is the responsibility of the Port Facility Security Officer (PFSO). While the PFSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual PFSO.

16.2 The content of each individual PFSP should vary depending on the particular circumstances of the port facility, or facilities, it covers. The Port Facility Security (PFSA) will have identified the particular features of the port facility, and of the potential security risks, that have led to the need to appoint a PFSO and to prepare a PFSP. The preparation of the PFSP will require these features, and other local or national security considerations, to be addressed in the PFSP and for appropriate security measures to be established so as to minimise the likelihood of a breach of security and the consequences of potential risks. Contracting Governments may prepare advice on the preparation and content of a PFSP.

- 16.3 All PFSPs should:
- .1 detail the security organization of the port facility,
 - .2 the organization's links with other relevant authorities and the necessary communication systems to allow the effective continuous operation of the organization and its links with others, including ships in port;
 - .3 detail the basic security level 1 measures, both operational and physical, that will be in place;
 - .4 detail the additional security measures that will allow the port facility to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;
 - .5 provide for regular review, or audit, of the PFSP and

16 港湾施設保安計画

一般

16.1 Port Facility Security Plan (PFSP)の準備は、PFSOの責任である。PFSOがそのポストに関連する全ての職務を個人的に実施する必要はないものの、それらの職務が適切に実施されることを確実にすることの最終責任は、依然として個々のPFSOにある。

16.2 港湾施設もしくはそれがカバーする施設の特有な状況により、それぞれのPFSPの内容は異なるべきである。PFSAは、PFSOを任命するため、そしてPFSPを準備するための必要性を導き出すような、港及び可能性のある脅威の特有な特徴を識別するであろう。PFSPの準備は、PFSPおよび保安違反の発生確率と考えられるリスクの影響を最小限にするため、確立すべき適切な保安措置に規定すべき条項と他の地方もしくは国内における保安に係わる検討が要求される。締約政府は、PFSPの準備と内容につき、アドバイスを準備してもよい。

- 16.3 全てのPFSPは、
- .1 港湾施設の保安組織を詳細にすること、
 - .2 関連当局との組織的リンク、船舶が港にいる場合を含め他のリンクとの効果的かつ継続的運用を可能とする通信システムを詳細にすること、
 - .3 適正な運用面及び実際面での基本的な保安レベル1の措置を詳細にすること、
 - .4 港湾施設が保安レベル2に、更に必要な場合保安レベル3に遅滞なく移行することを可能とする追加の措置を詳細にすること、
 - .5 PFSPの定期的な見直しと独立した監査、そ

for its amendments in response to experience or changing circumstances; and
 .6 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

16.4 Preparation of an effective PFSP will rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the port facility, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics of the individual port facility.

16.5 Contracting Government should approve the PFSPs of the port facilities under their jurisdiction. Contracting Governments should develop procedures to assess the continuing effectiveness of each PFSP and may require amendment of the PFSP prior to its initial approval or subsequent to its approval. The PFSP should make provision for the retention of records of security incidents and threats, reviews, audits, training, drills and exercises as evidence of compliance with those requirements.

16.6 The security measures included in the PFSP should be in place within a reasonable period of the PFSP's approval and the PFSP should establish when each measure will be in place. If there is likely to be any delay in their provision this should be discussed with the Contracting Government responsible for approval of the PFSP and satisfactory alternative temporary security measures that provide an equivalent level of security should be agreed to cover any interim period.

16.7 The use of firearms on or near ships and in port facilities may pose particular and significant safety risks, in particular in connection with certain dangerous or hazardous substances and should be considered very carefully. In the event that a Contracting Government decides that it is necessary to use armed personnel in these areas, that Contracting Government should ensure that these personnel are duly authorized and trained in the use of their weapons and that they are aware of the specific risks to safety that are present in these areas. If a Contracting Government authorizes the use of firearms they should issue specific safety guidelines on their use. The PFSP should contain specific guidance on this matter in particular with regard its application to ships carrying dangerous goods or hazardous substances.

Organization and performance of port facility security duties

16.8 In addition to the guidance given under section 16.3, the PFSP should establish the following which relate to all security levels:

- .1 the role and structure of the port facility security organization;
- .2 the duties, responsibilities and training requirements of all port facility personnel with a security role and

して経験もしくは環境の変化に伴うそれらの改訂を規定すること、そして
 .6 適切な締約政府の連絡先への通報手順を決めること

16.4 効果的なPFSPの準備は、特に個々の港湾施設の実際面、及び運用面の特性を詳細に正しく認識することを含め、港湾施設の保安に関連する全ての課題を詳細に評価することにかかっている。

16.5 締約政府は、その管轄下にある港湾施設のPFSPを承認しなければならない。締約政府は承認した後、それぞれのPFSP、及びPFSPの改訂の継続的有効性を評価するための手順を制定しなければならない。PFSPは、これらの要件に適合していることの証拠として、保安事件と脅威、見直し、監査、訓練、操練及び演習の記録の保存に関する規定を設けなければならない。

16.6 PFSPが承認されている合理的な期間内は、PFSPに含まれている保安措置を実施しなければならない。各措置が実施される際にPFSPは立証しなければならない。もしもその規定への応答に対して遅延があるようであれば、PFSPの承認に責任を負っている締約政府と協議しなければならない。そして同等の保安レベルをもたらすような一時的な代替措置が、その期間だけ認められる。

16.7 船舶の近辺もしくは港湾施設内で武器を使用することは、とりわけ、ある特定の危険物質もしくは有害物質に関し、特別なそして重大な安全に係わるリスクをもたらすかもしれない。それは非常に注意深く検討されなければならない。締約政府がこれらの区域で武装した要員を用いることが必要だと決定した際には、その締約政府はそのような武装した要員が正規に承認されていること、武器を使用することを訓練されていること、そして彼らがその区域における安全に対する特別なリスクを承知していることを確実にしなければならない。もしも締約政府が、武器の使用を承認したならば、武器の使用に関する特別な安全指針を発行しなければならない。PFSPは、この問題について特別な指針を含んでいなければならない、とりわけ危険物質もしくは有害物質を積載する船舶への適用に関する特別な指針を含んでいなければならない。

港湾施設保安職務の組織と実施

16.8 セクション16.3に与えられている指針に加え、PFSPは全ての保安レベルに関連した下記事項を構築しなければならない。

- .1 港湾施設保安組織の役割と構造、
- .2 保安に関する役割を持った全ての港湾施設要員の職務と責任および訓練要件、そして

| | | | |
|------|--|------|---|
| | the performance measures needed to allow their individual effectiveness to be assessed; | | それら個々の有効性を評価することができる 実行措置、 |
| .3 | the port facility security organization's links with other national or local authorities with security responsibilities; | .3 | 保安に責任を負っている他の国の、もしくは地方の当局の、港湾施設保安組織との連携、 |
| .4 | the communication systems provided to allow effective and continuous communication between port facility security personnel, ships in port and, when appropriate, with national or local authorities with security responsibilities; | .4 | 保安に関し役割を持つ港湾施設の要員、港内の船舶、そして適切な場合には保安責任を負う当局との間で、効果的かつ継続的情報伝達を可能とする通信システム、 |
| .5 | the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times; | .5 | 常時維持されるべき継続的情報伝達を可能にするために必要な手順もしくは安全対策、 |
| .6 | the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format; | .6 | 紙もしくは電子媒体で保管している保安に関する機密情報を保護するための手順と履行、 |
| .7 | the procedures to assess the continuing effectiveness of security measures, procedures and equipment, including identification of, and response to, equipment failure or malfunction; | .7 | 装置の機能喪失や故障を識別し対応する手順を含め、保安措置、手順および装置の継続的な有効性を評価するための手順、 |
| .8 | the procedures to allow the submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns; | .8 | 保安もしくは保安に関連する事項に対する違反に関連する報告の提出、並びにその評価を可能とする手順、 |
| .9 | procedures relating to cargo handling; | .9 | 貨物取り扱いに関する手順、 |
| .10 | procedures covering the delivery of ship's stores; | .10 | 船舶用品の引渡しを対象とする手順、 |
| .11 | the procedures to maintain, and update, records of dangerous goods and hazardous substances and their location within the port facility; | .11 | 危険物と危険物質及びそれらの港湾施設内での場所に関する記録の維持および最新化のための手順、 |
| .12 | the means of alerting and obtaining the services of waterside patrols and specialist search teams, including bomb searches and underwater searches; | .12 | 警報手段、および爆弾のサーチと水中サーチを含めた、水上パトロールと専門サーチチームサービスの取得、 |
| .13 | the procedures for assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested; and | .13 | 要請された場合、船舶に乗船しようと目論んでいる者の身元を確認することにおいて、SSOを支援する手順、そして |
| .14 | the procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers' welfare and labour organizations. | .14 | 船員の福利団体及び労働団体の代表者を含めた訪問者の船舶へのアクセス及び船舶要員の上陸休暇もしくは要員の交代を容易にする手順、 |
| 16.9 | The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering: | 16.9 | このセクションの残りは、特に各保安レベルにおいて採るべき下記の措置を規定することにある。 |
| .1 | access to the port facility; | .1 | 港湾施設へのアクセス、 |
| .2 | restricted areas within the port facility; | .2 | 港湾施設における制限区域、 |
| .3 | handling of cargo; | .3 | 貨物の取り扱い、 |
| .4 | delivery of ship's stores; | .4 | 船舶用品の引渡し、 |
| .5 | handling unaccompanied baggage; and | .5 | 所持者がいない手荷物の取り扱い、そして |
| .6 | monitoring the security of the port facility. | .6 | 港湾施設の保安をモニタリングすること |

Access to the port facility

港湾施設へのアクセス

16.10 The PFSP should establish the security measures covering all means of access to the port facility identified in the PFSA.

16.10 PFSPは、港湾施設にアクセスするためのPFSPに識別されたすべての方法を含む保安措置を確立しなければならない。

16.11 For each of these the PFSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the PFSP should specify the type of restriction or

16.11 これらのためPFSPは、もしも保安レベルそれぞれで制限もしくは禁止が適用されているならば、適切な場所を識別しなければならない。各保安レベルのためPFSPは、適用するべき制限もしくは禁止の種類とそれら

prohibition to be applied and the means of enforcing them.

16.12 The PFSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the port facility and for individuals to remain within the port facility without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for port facility personnel and for visitors respectively. Any port facility identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to ships that regularly use the port facility. Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised. The PFSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.

16.13 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested to do so should be denied access to the port facility and their attempt to obtain access should be reported to the PFSP and to the national or local authorities with security responsibilities.

16.14 The PFSP should identify the locations where persons, personal effects, and vehicle searches are to be undertaken. Such locations should be covered to facilitate continuous operation regardless of prevailing weather conditions, in accordance with the frequency laid down in the PFSP. Once subjected to search persons, personal effects and vehicles should proceed directly to the restricted holding, embarkation or car loading areas.

16.15 The PFSP should establish separate locations for checked and unchecked persons and their effects and if possible separate areas for embarking/disembarking passengers, ship's personnel and their effects to ensure that unchecked persons are not able to come in contact with checked persons.

16.16 The PFSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

Security Level 1

16.17 At security level 1, the PFSP should establish the control points where the following security measures may be applied:

- .1 restricted areas which should be bound by fencing or other barriers to a standard which should be approved by the Contracting Government;

を実施する方法を特定しなければならない。

16.12 PFSPには、港湾施設にアクセスすることを許可するために、また個人が問題なく港湾施設に留まるために、要求される各保安レベル毎の識別手段を確立しなければならない。

これには、港湾施設要員および訪問者それぞれのための恒久的および一時的識別を許容する適切な識別システムを開発することを含んでいる。

港湾施設のいかなる識別システムも、そのようにすることが実際的であるならば、港湾施設を定期的を使用している船舶に適用されているシステムと関係しなければならない。

旅客は、乗船券、チケット等により自分自身の身分証明をしなければならないが、監視下でない場合には制限区域にアクセスすることを許容されてはならない。

PFSPは、身元識別システムが定期的最新化されることを確実にするための規定を確立しなければならない。そして手順の悪用は懲戒処分の対象としなければならない。

16.13 自分の身元を立証することを要求された場合に、不本意ながら立証する者、もしくは立証できない者、その訪問目的を確認できない者は、港湾施設にアクセスすることを拒否されるべきであり、アクセスしようとする彼らの企ては、PFSPと保安に責任を負う国または地方当局に報告しなければならない。

16.14 PFSPには、人、携行品そして車両の点検が行われる場所を識別しなければならない。そのような場所は、天候状況に係わりなくPFSPに規定された頻度に従って継続的な運用を円滑にするため、覆われていなければならない。

一旦サーチを受けたなら、人物、個人用携行物および車両は直接制限された待機区域、乗船区域もしくは車両積載区域に向かわなければならない。

16.15 PFSPには、チェックされた人物とその携行品及びチェックされていない人物とその携行品のため、分離した場所を制定しなければならない。

もしも可能ならば、チェックされていない人物がチェックされた人物とコンタクトをとることが出来ないことを確実にするため、乗船客と下船客、船舶の要員、そして彼らの携行品のために分離した区域を制定しなければならない。

16.16 PFSPには、特にもしもそれらがランダムベースもしくは臨時ベースに適用されるならば、アクセス管理の適用頻度を設定しなければならない。

保安レベル 1

16.17 保安レベル1では、PFSPは下記事項が適用する場合、コントロールポイントを確立しなければならない。

- .1 締約政府によって承認されなければならない規準でのフェンスもしくは他のバリアにより、立ち入り禁止とすべき制限区域、

- .2 checking identity of all persons seeking entry to the port facility in connection with a ship, including passengers, ship's personnel and visitors and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders, etc;
- .3 checking vehicles used by those seeking entry to the port facility in connection with a ship;
- .4 verification of the identity of port facility personnel and those employed within the port facility and their vehicles;
- .5 restricting access to exclude those not employed by the port facility or working within it, if they are unable to establish their identity;
- .6 undertaking searches of persons, personal effects, vehicles and their contents; and
- .7 identification of any access points not in regular use which should be permanently closed and locked.

16.18 At security level 1, all those seeking access to the port facility should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved PFSP and should be specifically approved by the Contracting Government. Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects. Any such search shall be undertaken in a manner which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.

Security Level 2

16.19 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:

- .1 assigning additional personnel to guard access points and patrol perimeter barriers;
- .2 limiting the number of access points to the port facility, and identify those to be closed and the means of adequately securing them;
- .3 providing for means of impeding movement through the remaining access points, e.g. security barriers;
- .4 increasing the frequency of searches of persons, personal effects, and vehicle;
- .5 deny access to visitors who are unable to provide a verifiable justification for seeking access to the port facility; and
- .6 using of patrol vessels to enhance waterside security.

Security Level 3

16.20 At security level 3, the port facility should comply with instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close

- .2 旅客、船舶の乗船者そして訪問者を含め、船舶に関連して港湾施設に入ろうとしている全ての者について乗船指示書、旅客チケット、乗船券、作業注文書等をチェックすることにより、入ろうとしている理由を確認すること、
- .3 船舶に関連して港湾施設に入ろうとしている者が使用している車両をチェックすること、
- .4 港湾施設の要員及び港湾施設に雇用されている者及び彼らの車両の識別を検証すること、
- .5 港湾施設内に雇用されていない者もしくははその施設内で作業をしていない者を、もし彼らが自らの身元を立証することができなければ、除外するためにアクセスを制限すること、
- .6 人物、その携行品、車両そしてその積載品のサーチを実施すること、そして
- .7 恒久的に閉鎖しロックされるべき通常使用しないアクセスポイントを識別すること

16.18 保安レベル1では、港湾施設に入ろうとしている全ての者は、サーチを受けなければならない。ランダムサーチを含めそのようなサーチの頻度は、承認されたPFSPに規定されなければならない。締約政府により特別に承認されなければならない。

そのようにするための明確な保安根拠がない限り、港湾施設の要員は彼らの同僚もしくは彼らの個人携行物をサーチすることを要求されてはならない。いかなるそのようなサーチは、個人の人権を十分考慮し、個人の基本的な人間の尊厳を順守するようなやりかたで行われなければならない。

保安レベル 2

16.19 保安レベル2では、PFSPは下記を含め、適用すべき追加の保安措置を構築しなければならない。

- .1 アクセスポイントをガードし周囲バリアをパトロールするため、追加の人員を指名すること、
- .2 港湾施設へのアクセスポイントの数を制限し、閉鎖すべきアクセスポイントと、それらを適切に固縛する方法を特定すること、
- .3 保安バリア等のように、残りのアクセスポイントを通じて動きを遅らせる方法を採用すること、
- .4 人物、その携行品、車両のサーチの頻度を増加すること、
- .5 港湾施設へのアクセスを要求しているが、検証しうる正当性を提出できない訪問者に、アクセスを拒否すること、そして
- .6 水辺の保安を強化するため、パトロールボートを使用すること

保安レベル 3

16.20 保安レベル3では、港湾施設は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。PFSPは、対応する者および港湾施設にいる船舶と協調しつつ港湾施設が採らなければならない

co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 suspension of access to all, or part of, the port facility;
- .2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;
- .3 suspension of pedestrian or vehicular movement within all, or part, of the port facility;
- .4 increased security patrols within the port facility, if appropriate;
- .5 suspension of port operations within all, or part, of the port facility;
- .6 direction of vessel movements relating to all, or part, of the port facility; and
- .7 evacuation of all, or part of, the port facility.

Restricted areas within the port facility

16.21 The PFSP should identify the restricted areas to be established within the port facility, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control access to them and those to be taken to control activities within them. This should also include, in appropriate circumstances, measures to ensure that temporary restricted areas are security swept both before and after that area is established. The purpose of restricted areas is to:

- .1 protect passengers, ship’s personnel, port facility personnel and visitors, including those visiting in connection with a ship;
- .2 protect the port facility;
- .3 protect ships using, and serving, the port facility;
- .4 protect sensitive security locations and areas within the port facility;
- .5 to protect security and surveillance equipment and systems; and
- .6 protect cargo and ship’s stores from tampering.

16.22 The PFSP should ensure that all restricted areas have clearly established security measures to control:

- .1 access by individuals;
- .2 the entry, parking, loading and unloading of vehicles;
- .3 movement and storage of cargo and ship’s stores; and
- .4 unaccompanied baggage or personal effects.

16.23 The PFSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorized presence within the area constitutes a breach of security.

16.24 When automatic intrusion detection devices are installed they should alert a control centre which can respond to the triggering of an alarm.

い保安措置を、詳細にしなければならない。その措置には下記を含めてもよい。

- .1 港湾施設の全てもしくはその一部へのアクセスを一時停止すること、
- .2 その保安事件もしくは脅威に対応する者のみにアクセスを許容すること、
- .3 港湾施設の全てもしくはその一部での、歩行もしくは車両の移動を一時停止すること、適切な場合、港湾施設内の保安パトロールを増加すること、
- .5 港湾施設の全てもしくはその一部で、港湾作業を一時停止すること、
- .6 港湾施設の全てもしくはその一部に関連する船舶の移動を指示すること
- .7 港湾施設の全てもしくはその一部から立ちのくこと。

港湾施設の立ち入り制限区域

16.21 PFSPは港湾施設内において制定するべき制限区域を識別し、その範囲、適用回数、そこにアクセスするために採るべき保安措置、及びその中で行動を管理するために採るべき措置を規定しなければならない。PFSPには必要に応じ、そのような区域が確立される前後の保安を、一時的な制限区域を一掃することを確実にする措置を含めなければならない。制限区域の目的は次の通りである。

- .1 旅客、船舶の乗船者、港湾施設の要員及びその船舶に関連し訪問する者を含めた訪問者を保護すること、
- .2 港湾施設を保護すること、
- .3 港湾施設を使用し、サービスを提供している船舶を保護すること、
- .4 港湾施設内での機密の保安場所を保護すること、
- .5 保安と監視装置およびシステムを保護すること、そして
- .6 貨物と船舶用品を不正開梱から保護すること

16.22 PFSPは、下記を管理するため、全ての制限区域が保安措置を明確に制定することを確実にしなければならない。

- .1 個人によるアクセス、
- .2 車両の入構、駐車、積み込み及び積み出し、
- .3 貨物と船舶用品の移動と貯蔵、そして
- .4 所有者のいない手荷物もしくは個人用携行物

16.23 PFSPには、その区域にアクセスすることが制限されていること、及びその区域で不審者・不審物は保安に対する違反となることを、全ての制限区域に明確に表示することを規定しなければならない。

16.24 侵入者自動検知装置が使用されている場合、それは警報の装置の引き金に対応することができる管理センターに警報を発しなければならない。

- 16.25 Restricted areas may include:
- .1 shore and waterside areas immediately adjacent to the ship;
 - .2 embarkation and disembarkation areas, passenger and ship's personnel holding and processing areas including search points;
 - .3 areas where loading, unloading or storage of cargo and stores is undertaken;
 - .4 locations where security sensitive information, including cargo documentation, is held;
 - .5 areas where dangerous goods and hazardous substances are held;
 - .6 vessel traffic management system control rooms, aids to navigation and port control buildings, including security and surveillance control rooms;
 - .7 areas where security and surveillance equipment are stored or located;
 - .8 essential electrical, radio and telecommunication, water and other utility installations; and
 - .9 other locations in the port facility where access by vessels, vehicles and individuals should be restricted.

16.26 The security measures may extend, with the agreement of the relevant authorities, to restrictions on unauthorized access to structures from which the port facility can be observed.

Security Level 1

16.27 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:

- .1 provision of permanent or temporary barriers to surround the restricted area whose standard should be accepted by the Contracting Government;
- .2 provision of access points where access can be controlled by security guards when in operation and which can be effectively locked or barred when not in use;
- .3 providing passes which must be displayed to identify individuals entitlement to be within the restricted area;
- .4 clearly marking vehicles allowed access to restricted areas;
- .5 providing guards and patrols;
- .6 providing automatic intrusion detection devices, or surveillance equipment or systems to detect unauthorized access into, or movement within restricted areas; and
- .7 control of the movement of vessels in the vicinity of ships using the port facility.

Security Level 2

16.28 At security level 2, the PFSP should establish the enhancement of the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to, restricted areas. The PFSP should establish the additional security measures, which may include:

- .1 enhancing the effectiveness of the barriers or fencing

- 16.25 制限区域には、下記を含めてもよい。
- .1 船舶に直接隣接する陸上区域及び水路サイド、
 - .2 乗下船区域、およびサーチポイントを含め旅客と乗組員の待機および処理手続き区域、
 - .3 貨物と船舶用品の積み下ろし、および貯蔵区域、
 - .4 積荷書類を含め、保安関連の機密情報が保管されている場所、
 - .5 危険物および危険物質が保管されている区域、
 - .6 保安と監視のコントロールルームを含め、船舶航行管理システム、航行援助、そして港湾管理ビル、
 - .7 保安および監視装置が貯蔵もしくは配置されている区域、
 - .8 重要な電気、無線と電話通信、水とか他のユーチリティ設備、そして
 - .9 船舶、車両及び個人がアクセスすることを制限されている港湾施設内の場所

16.26 保安措置は、関連する当局との合意のうえ、港湾施設を監視できる構造物への不正なアクセスを制限することまで、その範囲を拡大してもよい。

保安レベル1

16.27 保安レベル1でPFSPは、制限区域に適用する保安措置を確立しなければならない。その措置には下記を含めてよい。

- .1 締約政府により受け入れられた基準を持つ、制限区域の周囲の恒久的なもしくは一時的なバリアの提供、
- .2 使用している場合には保安警備員により、使用されていない場合には効果的にロックもしくは閉鎖することによりアクセスが管理できているアクセスポイントの設置、
- .3 制限区域に入る資格を与えられている個人を識別するために提示しなければならない識別の供与、
- .4 車両が制限区域に入ることを承認されていることを示す明瞭なマーキング、
- .5 ガードとパトロールの配備、
- .6 制限区域への不正侵入、もしくは制限区域内の移動を検知するための、自動侵入者検知装置もしくは監視装置・システムの配備、
- .7 港湾施設を使用している船舶の周辺で、船舶の動きを制限すること、

保安レベル2

16.28 保安レベル2でPFSPは、制限区域内におけるモニターの頻度と程度を強化することを確立しなければならない。PFSPは、追加の保安措置を確立しなければならない。その措置には下記を含めてよい。

- .1 パトロールもしくは自動侵入者検知装置の

- .2 surrounding restricted areas, including the use of patrols or automatic intrusion detection devices;
- .3 reducing the number of access points to restricted areas and enhancing the controls applied at the remaining accesses;
- .4 restrictions on parking adjacent to berthed ships;
- .5 further restricting access to the restricted areas and movements and storage within them;
- .6 use of continuously monitored and recording surveillance equipment;
- .7 enhancing the number and frequency of patrols including waterside patrols undertaken on the boundaries of the restricted areas and within the areas;
- .8 establishing and restricting access to areas adjacent to the restricted areas; and
- .8 enforcing restrictions on access by unauthorized craft to the waters adjacent to ships using the port facility.

Security Level 3

16.29 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 setting up of additional restricted areas within the port facility in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied; and
- .2 preparing for the searching of restricted areas as part of a search of all, or part, of the port facility.

Handling of cargo

16.30 The security measures relating to cargo handling should:

- .1 prevent tampering; and
- .2 prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored within the port facility.

16.31 The security measures should include inventory control procedures at access points to the port facility. Once within the port facility cargo should be capable of being identified as having been checked and accepted for loading onto a ship or for temporary storage in a restricted area while awaiting loading. It may be appropriate to restrict the entry of cargo to the port facility that does not have a confirmed date for loading.

Security Level 1

16.32 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- .1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility prior to, and during, cargo handling operations;

- .2 使用を含め、制限区域を取り巻くバリアもしくはフェンスの有効性を強化すること、
- .2 制限区域へのアクセスポイントの数を減らすこと、そして他のアクセスポイントに適用する管理を強化すること、
- .3 岸壁に接岸している船舶に隣接する駐車場への制限、
- .4 制限区域へのアクセスを更に制限し、区域内での移動と貯蔵を更に制限すること、
- .5 継続的モニタリングおよび記録監視装置を使用すること、
- .6 制限区域の境界及び区域内において実施するパトロールの回数と頻度を強化すること、
- .7 制限区域に隣接する区域へのアクセスを設け、それを制限すること、そして
- .8 港湾施設を使用している船舶に隣接している水域への、無許可の小船のアクセスを制限すること

保安レベル3

16.29 保安レベル3では、港湾施設は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。PFSPは、対応する者および港湾施設にいる船舶と協調しつつ港湾施設が採らなければならない保安措置を、詳細にしなければならない。その措置には下記を含めてもよい。

- .1 保安事件(が発生した場所)に近い港湾施設内で、追加の制限区域を設定すること、そして
- .2 港湾施設の全てもしくはその一部で、制限区域のサーチを準備すること

貨物の取り扱い

16.30 貨物の取り扱いに関する保安措置は、

- .1 不正開梱を防止しなければならない、そして
- .2 運送を意図しない貨物を港湾施設に受け入れて貯蔵しないようにしなければならない

16.31 保安措置には、港湾施設へのアクセスポイントでの在庫管理手順を含めなければならない。一旦港湾施設に入った貨物は、それらは船舶に積み込むか、もしくは積み込みを待っている間に制限区域に一時貯蔵されているものとして承認されたものと見なされることができ。積み込む日が確認されない貨物の港湾施設への持ち込みは制限されて然るべきである。

保安レベル1

16.32 保安レベル1でPFSPは、貨物の取り扱いに適用する保安措置を確立しなければならない。その措置には下記を含めてよい。

- .1 貨物取り扱い操作に先立ち、またその間に、港湾施設内での貨物、貨物輸送および貨物貯蔵区域を定期的にチェックすること、

- .2 checks to ensure that cargo entering the port facility matches the delivery note or equivalent cargo documentation;
- .3 searches of vehicles; and
- .4 checking of seals and other methods used to prevent tampering upon entering the port facility and upon storage within the port facility.

16.33 Checking of cargo may be accomplished by some or all of the following means:

- .1 visual and physical examination; and
- .2 using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.

16.34 When there are regular, or repeated, cargo movement the Company Security Officer (CSO) or the Ship Security Officer (SSO) may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off-site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSP concerned.

Security Level 2

16.35 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied during cargo handling to enhance control, which may include:

- .1 detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility;
- .2 intensified checks, as appropriate, to ensure that only the documented cargo enters the port facility, is temporarily stored there and then loaded onto the ship;
- .3 intensified searches of vehicles; and
- .4 increased frequency and detail in checking of seals and other methods used to prevent tampering.

16.36 Detailed checking of cargo may be accomplished by some or all of the following means:

- .1 increasing the frequency and detail of checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility (visual and physical examination);
- .2 increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
- .3 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in addition to an established agreement and procedures.

Security Level 3

16.37 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .2 港湾施設に持ち込まれた貨物が、発送状もしくは船積書類に相当するものと一致することを確実にするためにチェックすること、
- .3 車両をサーチすること、そして
- .4 港湾施設に持ち込まれ貯蔵された際には、不正開梱を防止するために用いるシールおよび他の方法をチェックすること

16.33 貨物をチェックすることは、下記の方法により実施してもよい。

- .1 外観および物理的な検査、そして
- .2 スキャニング検出装置、機械式装置、犬の使用

16.34 定期的もしくは反復する貨物の移動がある場合、CSOもしくはSSOは、港湾施設と相談し、船積業者もしくはそのような貨物に責任を負う他の者と、周辺チェック(off-site)、シーリング、スケジューリング、支援書類等を含めた処置につき合意してもよい。そのような処置は、関係するPFSPに通知し合意を得なければならない。

保安レベル2

16.35 保安レベル2でPFSPは、貨物の取り扱い中に管理を強化するため、追加の保安措置を確立しなければならない。その措置には下記を含めてよい。

- .1 貨物、貨物輸送ユニットそして貨物貯蔵区域の詳細なチェック、
- .2 書類の整っている貨物のみが港湾施設に持ち込まれ、そこで一時貯蔵され船舶に積み込まれることを確実にするための適切な強化チェック、
- .3 車両の強化サーチ、そして
- .4 不正開梱を防止するために使用するシールもしくは他の方法をチェックすることの頻度を増し、より詳細に実施すること

16.36 貨物の詳細なチェックは、下記の方法により実施してもよい。

- .1 港湾施設内で貨物、貨物輸送ユニットおよび貨物貯蔵区域をチェックする頻度と詳細度の強化(外観および物理的な検査)、
- .2 スキャニング検出装置、機械式装置、犬の使用の頻度増加、そして
- .3 船積業者もしくは他に責任を負う当事者と、制定した合意書および手順に加え、強化保安措置を調整すること

保安レベル3

16.37 保安レベル3では、港湾施設は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。PFSPは、対応する者および港湾施設にいる船舶と協調しつつ港湾施設が採らなければならない保安措置を、詳細にしなければならない。その措置には下記を含めてもよい。

- .1 restriction or suspension of cargo movements or operations within all, or part, of the port facility or specific ships; and
- .2 verifying the inventory of dangerous goods and hazardous substances held within the port facility and their location.

- .1 港湾施設もしくは特定の船舶の全てもしくはその一部において、貨物の移動もしくは操作を制限するか一時停止すること、そして
- .2 港湾施設とそれらの場所に保管されている危険物および危険物質のインベントリーの検証

Delivery of ship's stores

16.38 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:

- .1 ensure checking of ship's stores and package integrity;
- .2 prevent ship's stores from being accepted without inspection;
- .3 prevent tampering;
- .4 prevent ship's stores from being accepted unless ordered;
- .5 ensure searching the delivery vehicle; and
- .6 ensure escorting delivery vehicles within the port facility.

船舶用品の引渡し

16.38 船舶用品の受け入れ引渡しに関する保安措置は、

- .1 船舶用品と梱包物の完全性のチェックを確実にすること、
- .2 船舶用品を検査しないで受け入れることを防止すること、
- .3 不正開梱を防止すること、
- .4 注文していない船舶用品を受け入れることを防止すること、
- .5 配送車両のサーチを確実にすること、そして
- .6 港湾施設で、配送車両をエスコートすることを確実にすること

16.39 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

16.39 その港湾施設を定期的を使用する船舶には、船舶、サプライヤー、港湾施設を含む、引渡しの通知と時機およびそれらの書類を網羅する手順を確立することは適切であるかもしれない。引渡しのため示された船舶用品が、その船舶により注文されたことの証拠が添えられていることを確認することのいくつかの方法がなければならない。

Security Level 1

16.40 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied to control the delivery of ship's stores, which may include:

- .1 checking of ship's stores;
- .2 advance notification as to composition of load, driver details and vehicle registration; and
- .3 searching the delivery vehicle.

保安レベル1

16.40 保安レベル1でPFSPは、船舶用品の引渡しを管理するために適用する保安措置を確立しなければならない。その措置には下記を含めてよい。

- .1 船舶用品をチェック、
- .2 荷物の構成、運転手の詳細、および車両の登録についての事前通知、そして
- .3 配送車両のサーチ

16.41 Checking of ship's stores may be accomplished by some or all of the following means:

- .1 visual and physical examination; and
- .2 using scanning/detection equipment, mechanical devices or dogs.

16.41 船舶用品のチェックは、下記の方法のいずれかもしくは全てにより実施してもよい。

- .1 外観および物理的な検査、そして
- .2 スキャニング検出装置、機械式装置、犬の使用

Security Level 2

16.42 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the control of the delivery of ship's stores, which may include:

- .1 detailed checking of ship's stores;
- .2 detailed searches of the delivery vehicles;
- .3 co-ordination with ship personnel to check the order against the delivery note prior to entry to the port facility; and
- .4 escorting the delivery vehicle within the port facility.

保安レベル2

16.42 保安レベル2でPFSPは、船舶用品の引渡しを管理するために適用する追加の保安措置を確立しなければならない。その措置には下記を含めてよい。

- .1 船舶用品の詳細チェック、
- .2 配送車両の詳細サーチ、
- .3 港湾施設に入る前に、配送状に対し注文内容をチェックするため、船舶の要員と調整すること、
- .4 港湾施設で、配送車両をエスコートすること

16.43 Detailed checking of ship's stores may be accomplished by some or all of the following means:

- .1 increasing the frequency and detail of searches of

16.43 船舶用品の詳細チェックは、下記の方法のいずれかもしくは全てにより実施してもよい。

- .1 配送車両のサーチの頻度と詳細度を強化す

- delivery vehicles;
- .2 increasing the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
- .3 restricting, or prohibiting, entry of stores that will not leave the port facility within a specified period.

Security Level 3

16.44 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility which may include preparation for restriction, or suspension, of the delivery of ship's stores within all, or part, of the port facility.

Handling unaccompanied baggage

16.45 The PFSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before is allowed in the port facility and, depending on the storage arrangements, before it is transferred between the port facility and the ship. It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the port facility and the ship, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility. Close co-operation with the ship is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

Security Level 1

16.46 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied when handling unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 percent, which may include use of x-ray screening.

Security Level 2

16.47 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 percent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

Security Level 3

16.48 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at least two different angles;
- .2 preparations for restriction or suspension of handling

- ること、
- .2 スキャニング検出装置、機械式装置、犬の使用を強化すること、そして
- .3 一定期間、港湾施設に残置してはならない船舶用品の持ち込みを制限するか禁止すること

保安レベル3

16.44 保安レベル3では、港湾施設は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。PFSPは、対応する者および港湾施設にいる船舶と密接に協調しつつ、港湾施設が採らなければならない保安措置を、詳細にしなければならない。それには、港湾施設の全てもしくはその一部で、船舶用品の引渡しの制限もしくは一時停止することを準備することを含めてもよい。

所持者に伴われていない手荷物の取り扱い

16.45 PFSPには、所持者に伴われていない手荷物(例えば、検査もしくはサーチする場所で、旅客もしくは船舶の人員とは別にされている個人的携行品を含むいかなる荷物)が識別され、それが港湾施設に持ち込まれる前に、そして貯蔵の状況によっては港湾施設と船舶間での運搬の前に、サーチを含め、適切な検査の対象とすることを確実にするため、適用すべき保安措置を確立しなければならない。

そのような荷物が船舶および港湾施設双方により検査の対象となることを予見されていない。

双方に適切な設備が備えられている場合、検査の責任は港湾施設側にある。船舶と密接に協調することは重要であり、所持者に伴われていない荷物が検査の後に安全に取り扱われることを確実にする処置が採られなければならない。

保安レベル1

16.46 保安レベル1でPFSPは、所持者に伴われていない手荷物を取り扱う際に、全ての所持者がいない手荷物が、X線検査の使用を含め100%まで検査されるか、もしくはサーチされることを確実にするため、適用しなければならない保安措置を構築しなければならない。

保安レベル2

16.47 保安レベル2でPFSPは、所持者がいない手荷物を取り扱う際に、全ての所持者に伴われていない手荷物の100%のX線検査を含めた追加の保安措置を構築しなければならない。

保安レベル3

16.48 保安レベル3では、港湾施設は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。PFSPは、対応する者および港湾施設にいる船舶と密接に協調しつつ、港湾施設が採らなければならない保安措置を、詳細にしなければならない。その措置には下記を含めてもよい。

- .1 そのような手荷物を、より詳細な検査の対象とする、例えば、少なくとも2つの異なった角度からそれをX線で検査すること、
- .2 所持者に伴われていない手荷物の取り扱い

or unaccompanied baggage; and

- .3 refusal to accept unaccompanied baggage into the port facility.

Monitoring the security of the port facility

16.49 The port facility security organization should have the capability to monitor the port facility and its nearby approaches, on land and water, at all times, including the night hours and periods of limited visibility, the restricted areas within the port facility, the ships at the port facility and areas surrounding ships. Such monitoring can include use of:

- .1 lighting;
- .2 security guards, including foot, vehicle and waterborne patrols; and
- .3 automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.

16.50 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.

16.51 The PFSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather or of power disruptions.

Security Level 1

16.52 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, security guards or use of security and surveillance equipment to allow port facility security personnel to:

- .1 observe the general port facility area, including shore and water-side accesses to it;
- .2 observe access points, barriers and restricted areas; and
- .3 allow port facility security personnel to monitor areas and movements adjacent to ships using the port facility, including augmentation of lighting provided by the ship itself.

Security Level 2

16.53 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capability, which may include:

- .1 increasing the coverage and intensity of lighting and surveillance equipment, including the provision of additional lighting and surveillance coverage;
- .2 increasing the frequency of foot, vehicle or waterborne patrols; and
- .3 assigning additional security personnel to monitor and patrol.

Security Level 3

16.54 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security

を制限するか、もしくは一時停止する準備を行うこと、そして

- .3 所持者に伴われていない手荷物を、港湾施設に受け入れることを拒否すること

港湾施設の保安監視

16.49 港湾施設は、港湾施設、その陸上及び海上からのアプローチを、夜間及び制限視界の期間、港湾施設内の制限区域、港湾施設内の船舶および船舶に周囲を含め、常時モニターする能力を持たなければならない。そのようなモニタリングには、下記の使用を含めなければならない。

- .1 照明、
- .2 徒歩、車両及び水上によるパトロールを含むガード、そして
- .3 侵入者自動検知装置および監視装置

16.50 侵入者自動検知装置は、使用する場合、継続的に人がいるかモニターされている場所において、可視、可聴の警報を作動させなければならない。

16.51 PFSPは、天候もしくは電源異常による可能性のある影響を考慮することを含め、それぞれの保安レベルにおいて必要とされる手順と装置、そしてモニター装置が継続的に作動することができることを確実にする方法を構築しなければならない。

保安レベル1

16.52 保安レベル1でPFSPは、港湾施設の保安要員が下記を行うことができるよう、照明・保安ガード・保安・監視装置の組合せによる保安措置を確立しなければならない。

- .1 港湾施設への陸上及び海上からのアクセスを含め、港湾施設を全体的に監視すること、
- .2 アクセスポイント、バリアそして制限区域の監視、そして
- .3 港湾施設保安要員が、船舶による照明の増強を含め、港湾施設を使用している船舶に隣接する区域および移動をモニターできるようにする

保安レベル2

16.53 保安レベル2でPFSPは、モニター及び監視能力強化するため適用する追加の保安措置を構築しなければならない。その措置には下記を含めてもよい。

- .1 追加の照明と監視範囲の提供を含め、照明と監視装置の範囲と強度を増強すること、
- .2 徒歩、車両もしくは水上パトロールの頻度を増加すること、そして
- .3 モニターおよびパトロールをする追加の保安要員を任命すること

保安レベル3

16.54 保安レベル3では、港湾施設は保安事件もしくは脅威に対応する者により発行された指示に適合しなければならない。PFSPは、対応する者および港湾施設

measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- .1 switching on all lighting within, or illuminating the vicinity of, the port facility;
- .2 switching on all surveillance equipment capable of recording activities within, or adjacent to, the port facility; and
- .3 maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record.

Differing security levels

16.55 The PFSP should establish details of the procedures and security measures the port facility could adopt if the port facility is at a lower security level than that applying to a ship.

Activities not covered by the Code

16.56 The PFSP should establish details of the procedures and security measures the port facility should apply when:

- .1 it is interfacing with a ship which has been at a port of a State which not a Contracting Government;
- .2 it is interfacing with a ship to which this Code does not apply; and
- .3 it is interfacing with fixed or floating platforms or mobile offshore drilling units on location.

Declarations of security

16.57 The PFSP should establish the procedures to be followed when on the instructions of the Contracting Government the PFSO requests a Declaration of Security or when a DoS is requested by a ship.

Audit, review and amendment

16.58 The PFSP should establish how the PFSO intends to audit the continued effectiveness of the PFSP and the procedure to be followed to review, update or amend the PFSP.

16.59 The PFSP should be reviewed at the discretion of the PFSO. In addition it should be reviewed:

- .1 if the PFSA relating to the port facility is altered;
- .2 if an independent audit of the PFSP or the Contracting Government’s testing of the port facility security organization identifies failings in the organization or questions the continuing relevance of significant element of the approved PFSP;
- .3 following security incidents or threats thereof involving the port facility; and
- .4 following changes in ownership or operational control of the port facility.

16.60 The PFSO can recommend appropriate amendments to the approved plan following any review of the plan. Amendments to the PFSP relating to:

にいる船舶と密接に協調しつつ、港湾施設が採らなければならない保安措置を、詳細にしなければならない。その措置には下記を含めてもよい。

- .1 港湾施設内の全ての照明を点灯すること、もしくは港湾施設の周辺を照明すること、
- .2 港湾施設内もしくは港湾施設に隣接する行動を記録できる監視装置を全て作動させること、そして
- .3 そのような監視装置が記録を継続できる時間を最大限にすること

保安レベルの相違

16.55 PFSPは、もしも港湾施設が船舶に適用している保安レベルより低いレベルならば、港湾施設が採用しよう手順と保安措置の詳細を構築しなければならない。

本コードが及ばない業務

16.56 PFSPは、下記の場合に港湾施設が適用しなければならない手順と保安措置の詳細を構築しなければならない。

- .1 締約政府でない国の港にいる船舶とのインターフェースして(係わって)いる場合、
- .2 本コードが適用しない船舶とのインターフェースして(係わって)いる場合、そして
- .3 固定式もしくは浮動式プラットフォームもしくは浮動式海底掘削ユニットとインターフェースして(係わって)いる場合

保安宣言

16.57 PFSPには、締約政府の指示によりPFSOがDoSを要請した場合、もしくはDoSが船舶により要請された場合に、従わなければならない手順を確立しなければならない。

監査、見直しおよび改訂

16.58 PFSPには、如何にしてPFSOがPFSPの継続した有効性を監査するか、そしてPFSPの見直し、更新もしくは改訂のため、従わなければならない手順を確立しなければならない。

16.59 PFSPは、PFSOの裁量により見直されなければならない。更に下記の場合に見直されなければならない。

- .1 その港湾施設に関連するPFSAが変更された場合、
- .2 PFSPの独立した監査もしくは港湾施設保安組織の締約政府による試験が、組織のなかで欠陥を特定した場合、もしくは承認されたPFSPの重要な要素で継続的な妥当性に疑問を抱いた場合、
- .3 港湾施設が関与した保安事件もしくは脅威に引き続いて、そして
- .4 港湾施設の所有者もしくは管理が変更になった場合、

16.60 PFSOは、プランの見直し後、承認されたプランに対し適切な改訂を勧告することができる。下記に該当するPFSPの改訂は、検討並びに承認のため、オリジ

- .1 proposed changes which could fundamentally alter the approach adopted to maintaining the security of the port facility; and
 - .2 the removal, alteration or replacement of permanent barriers, security and surveillance equipment and systems etc., previously considered essential in maintaining the security of the port facility;
- should be submitted to the Contracting Government that approved the original PFSP for their consideration and approval. Such approval can be given by, or on behalf of, the Contracting Government with, or without, amendments to the proposed changes. On approval of the PFSP the Contracting Government should indicate which procedural or physical alterations have to be submitted to it for approval.

Approval of port facility security plans

16.61 PFSPs have to be approved by the relevant Contracting Government which should establish appropriate procedures to provide for:

- .1 the submission of PFSPs to them;
- .2 the consideration of PFSPs;
- .3 the approval of PFSPs, with or without amendments;
- .4 consideration of amendments submitted after approval; and
- .5 procedures for inspecting or auditing the continuing relevance of the approved PFSP.

At all stages steps should be taken to ensure that the contents of the PFSP remains confidential.

Statement of Compliance of a Port Facility

16.62 The Contracting Government within whose territory a port facility is located may issue an appropriate Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF) indicating:

- .1 the port facility;
- .2 that the port facility complies with the provisions of chapter XI-2 and part A of the Code;
- .3 the period of validity of the SoCPF which should be specified by the Contracting Governments but should not exceed five years; and
- .4 the subsequent verification arrangements established by the Contracting Government and a confirmation when these are carried out.

16.63 The Statement of Compliance of a Port Facility should be in the form set out in the appendix to this Part of the Code. If the language used is not Spanish, French or English, the Contracting Government, if it considers it appropriate, may also include a translation into one of these languages.

17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

General

17.1 In those exceptional instances where the ship security officer has questions about the validity of identification documents of those seeking to board the ship for official

ナルのPSFPを承認した締約政府に提出しなければならない。

- .1 港湾施設の保安を維持するために採用した手法を、根本的に変えるような変更の提案、そして
- .2 港湾施設の保安を維持するために以前は重要であると考えられた、恒久的バリア、保安と監視装置およびシステム等の除去、変更もしくは取り替え

提案した変更への改訂があった場合にも無い場合にも、締約政府もしくはその代行者により、そのような承認は与えられる。PFSPの承認の際、締約政府はその承認のため、締約政府に提出しなければならない手続き上もしくは実際の変更を指示しなければならない。

港湾施設保安計画の承認

16.61 PFSPは関連する締約政府により承認されなければならない。締約政府は、下記につき適切な手順を構築しなければならない。

- .1 PFSPを締約政府に提出すること、
- .2 PFSPを検討すること、
- .3 改訂がある場合、もしくは無い場合のPFSPの承認、
- .4 承認後に提出される改訂を検討すること、そして
- .5 承認されたPFSPの継続的妥当性を点検するかもしくは監査する手順

いかなる段階でも、PFSPの内容の機密を保つことを確実にしなければならない。

港湾施設の適合証明

16.62 港湾施設が位置する領海の締約政府は、下記を記載した適当な港湾施設の適合証明(Statement of Compliance of a Port Facility: SoCPF)を発行することができる。

- .1 港湾施設、
- .2 港湾施設がXI-2章およびコードのA部の規定に適合していること、
- .3 締約政府により規定されるが5年を超えてはならないSoCPFの有効期限、そして
- .4 締約政府により確立された今後の検証手順と、それらが実施された場合の確認

16.63 SoCPFは、コードの本パートの付録に規定された様式でなければならない。もし使用される言語が、スペイン語、フランス語もしくは英語でないならば、締約政府はそうすることが適切と判断した場合には、これらのいづれかへの翻訳を含めてもよい。

17 港湾施設保安職員

一般

17.1 SSOが、公務のため船舶に乗船しようとする者の身元証明書の有効性について疑義を抱いたような例外的な場合には、PFSSOは支援しなければならない。

purposes, the port facility security officer should assist.

17.2 The port facility security officer should not be responsible for routine confirmation of the identity of those seeking to board the ship.

In addition other relevant guidance is provided under sections 15, 16 and 18.

17.2 PFSOは、通常業務として船舶に乗船しようとする者の身元確認に、責任を負ってはならない。

関連する指針は、セクション15, 16, 18に示す。

18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON PORT FACILITY SECURITY

Training

18.1 The Port Facility Security Officer should have knowledge and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 security administration;
- .2 relevant international conventions, codes and recommendations;
- .3 relevant Government legislation and regulations;
- .4 responsibilities and functions of other security organizations;
- .5 methodology of port facility security assessment;
- .6 methods of ship and port facility security surveys and inspections;
- .7 ship and port operations and conditions;
- .8 ship and port facility security measures;
- .9 emergency preparedness and response and contingency planning;
- .10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;
- .11 handling sensitive security related information and security related communications;
- .12 knowledge of current security threats and patterns;
- .13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security;
- .15 techniques used to circumvent security measures;
- .16 security equipment and systems, and their operational limitations;
- .17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;
- .18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;
- .19 security drills and exercises, including drills and exercises with ships; and
- .20 assessment of security drills and exercises.

18.2 Port facility personnel having specific security duties should have knowledge and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 knowledge of current security threats and patterns;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

18 港湾施設の訓練、操練および演習訓練

18.1 PFSOは、下記の一部もしくは全てに関し、適切な知識を持ち、訓練を受けなければならない

- .1 保安行政、
- .2 関連する国際条約、コード及び勧告、
- .3 関連する政府の法規と規則、
- .4 他の保安組織の責任と機能、
- .5 港湾施設保安評価の手法、
- .6 船舶と港湾施設保安検査と点検の方法、
- .7 船舶と港の運用と事情、
- .8 船舶と港湾施設の保安措置、
- .9 緊急時の準備と対応および対応計画書、
- .10 保安措置と手順を含め、保安訓練と教育の指導技法、
- .11 保安に関する機密情報と保安に関する通信の取り扱い、
- .12 最新の保安脅威とパターンの知識、
- .13 武器、危険物及び危険な道具の認識と検知
- .14 保安に脅威を与えそうな人物の性格やそぶりについての認識、
- .15 防護措置を回避するため用いられる技法、
- .16 保安装置とシステムおよびそれらの操作上の制限、
- .17 監査、点検、監督およびモニタリングを実施する方法、
- .18 身体検査と押し付けがましくない検査方法
- .19 船舶と合同で行う操練と演習を含め、保安操練と演習、そして
- .20 保安操練と演習の評価

18.2 特別な保安職務を持つ港湾施設の要員は、下記の一部もしくは全てに関し、適切に知識を持ち訓練を受けなければならない。

- .1 最新の保安脅威とパターンの知識、
- .2 武器、危険物及び危険な道具の認識と検知、
- .3 保安に脅威を与えそうな人物の性格やそぶりについての認識、

- .4 techniques used to circumvent security measures;
- .5 crowd management and control techniques;
- .6 security related communications;
- .7 operations of security equipment and systems;
- .8 testing, calibration and maintenance of security equipment and systems;
- .9 inspection, control, and monitoring techniques; and
- .10 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.

18.3 All other port facility personnel should have knowledge of and be familiar with relevant provisions of the PFSP, in some or all of the following, as appropriate:

- .1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security; and
- .4 techniques used to circumvent security measures.

Drills and exercises

18.4 The objective of drills and exercises is to ensure that port facility personnel are proficient in all assigned security duties, at all security levels, and to identify any security related deficiencies, which need to be addressed.

18.5 To ensure the effective implementation of the provisions of the port facility security plan, drills should be conducted at least every three months unless the specific circumstances dictate otherwise. These drills should test individual elements of the plan such as those security threats listed in paragraph 15.11.

18.6 Various types of exercises which may include participation of port facility security officers, in conjunction with relevant authorities of Contracting Governments, company security officers, or ship security officers, if available, should be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. Requests for the participation of company security officers or ships security officers in joint exercises should be made bearing in mind the security and work implications for the ship. These exercises should test communication, coordination, resource availability and response. These exercises may be:

- .1 full scale or live;
- .2 tabletop simulation or seminar; or
- .3 combined with other exercises held such as emergency response or other port State authority exercises.

19 VERIFICATION AND CERTIFICATION OF SHIPS
No additional guidance.

- .4 保安措置を回避するため用いられる技法、
- .5 群衆の管理と整理技法、
- .6 保安関連の通信、
- .7 保安装置とシステムの操作、
- .8 保安装置とシステムの試験、校正および保守、
- .9 点検、監督そしてモニタリング技法、そして
- .10 人、その携行物、手荷物、貨物そして船舶用品の検査方法

18.3 他の全ての港湾施設要員は、下記を含め、自分に与えられた職務を遂行するための十分な知識と能力を有していなければならない。

- .1 異なった保安レベルの意味と重要な要件、
- .2 武器、危険物及び危険な道具の認識と検知、
- .3 保安に脅威を与えそうな人物の性格やそぶりについての認識、そして
- .4 保安措置を回避するため用いられる技法、

操練および演習

18.4 操練と演習の目的は、港湾施設の要員が、すべての保安レベルにおいて与えられたすべての保安に関する義務に十分精通していることを確実にすることであり、何らかの処置をとる必要のあるいかなる保安に関連した欠陥を識別することにある。

18.5 PFSPの規定の効果的な実施を確実にするため、操練は特別な状況がない限り、少なくとも3ヵ月に一度実施しなければならない。これらの操練は、計画の個々の要素をテストしなければならない。パラグラフ15.11に列挙している保安脅威など、計画の個々の要素をテストしなければならない。

18.6 締約政府の関連当局、CSOもしくは可能ならばSSOと協調して、PFSPの参加を含めてもよいさまざまな種類の演習は、少なくとも毎年一度(演習と演習との間隔が18ヶ月を以内に)実施しなければならない。合同演習において、CSOもしくはSSOの参加要請は、船舶の保安および作業への影響を念頭に置かなければならない。これらの演習は、通信、調整、可能な資源および対応につき、テストしなければならない。これらの演習は、下記でよい。

- .1 完全な規模もしくはライブ、
- .2 テーブルトップシミュレーションもしくはセミナー、もしくは
- .3 捜索と救助、もしくは緊急対応演習のような他の演習と組み合わせ

19 船舶の検証と証書発給
追加指針なし