

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**         **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 725/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
                     **z dnia 31 marca 2004 r.**  
 w sprawie ► **C1** **wzmocnienia ochrony ◀ statków i obiektów portowych**  
                     **(Tekst mający znaczenie dla EOG)**  
                     (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 6)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Decyzja Komisji 2009/83/WE z dnia 23 stycznia 2009 r.	L 29	53	31.1.2009
► <b><u>M2</u></b>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009 z dnia 11 marca 2009 r.	L 87	109	31.3.2009

sprostowane przez:

► **C1**         Sprostowanie, Dz.U. L 161 z 20.6.2008, str. 49 (725/2004)



**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 725/2004 PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia 31 marca 2004 r.**

**w sprawie ►C1 wzmocnienia ochrony ◄ statków i obiektów  
portowych**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,  
w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecz-  
nego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając konsultacje przeprowadzone z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zamierzone bezprawne akty i szczególnie terroryzm znajdują się wśród największych zagrożeń dla ideałów demokracji i wolności oraz dla wartości pokoju, które są fundamentami Unii Europejskiej.
- (2) Ochrona żeglugi morskiej Wspólnoty Europejskiej oraz obywateli z niej korzystających oraz środowiska w świetle zagrożeń zamierzonymi aktami bezprawnymi takimi jak akty terroryzmu, akty piractwa lub podobnymi, powinna być zapewniona przez cały czas.
- (3) W połączeniu z przewozem towarów zawierających substancje szczególnie niebezpieczne, takie jak substancje chemiczne i radioaktywne, potencjalne konsekwencje zagrożeń stwarzanych przez zamierzone akty bezprawne dla obywateli Unii oraz dla środowiska są bardzo poważne.
- (4) Dnia 12 grudnia 2002 r. Konferencja Dyplomatyczna Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przyjęła zmiany do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS) z roku 1974 oraz Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego (Kodeks ISPS). Instrumenty te są potrzebne do zwiększenia ochrony statków używanych w handlu ►C1 międzynarodowym oraz związanych z nimi obiektów portowych; zawierają one przepisy ◄ bezwzględnie obowiązujące, a zakres niektórych z nich we Wspólnocie powinien zostać sprecyzowany, oraz zalecenia, z których część powinna stać się obowiązkowa we Wspólnocie.
- (5) Bez uszczerbku dla przepisów Państw Członkowskich w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego oraz środków, które mogą zostać podjęte na podstawie tytułu VI Traktatu o Unii Europejskiej, cel ochrony określony w akapicie 2 powinien zostać osiągnięty przez przyjmowanie właściwych środków w dziedzinie polityki dotyczącej transportu morskiego ustanawiających

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 32 z 5.2.2004, str. 21.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 19 listopada 2003 r. (dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 marca 2004 r.

▼B

wspólne standardy do interpretacji, wykonywania i monitorowania w ramach Wspólnoty przepisów przyjętych przez Konferencję Dyplomatyczną Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 12 grudnia 2002 r. Komisji powinny zostać przyznane uprawnienia wykonawcze w celu przyjęcia szczegółowych przepisów wykonawczych.

- (6) Niniejsze rozporządzenie respektuje prawa podstawowe i przestrzega zasad uznanych w szczególności w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej.
- (7) Ochrona powinna zostać zwiększona nie tylko w odniesieniu do statków używanych w międzynarodowej żegludze morskiej oraz obsługujących je obiektów portowych, ale również w odniesieniu do statków prowadzących krajowe usługi we Wspólnocie i obiektów portowych, w szczególności w odniesieniu do statków pasażerskich, ze względu na ilość istnień ludzkich, których życie jest wystawione na ryzyko podczas takich usług.
- (8) Część B Kodeksu ISPS zawiera wiele zaleceń, które powinny stać się obowiązkowe we Wspólnocie w celu dokonania stałego postępu zmierzającego ku osiągnięciu celu ochrony opisanego w akapicie 2.
- (9) W celu przyczynienia się do uznanego i niezbędnego celu promowania wewnątrzspółnotowego ruchu przybrzeżnego, Państwa Członkowskie mogą ►C1 zawierać, w świetle przepisu 11 będącego częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu konwencji SOLAS, porozumienia dotyczące uzgodnień w dziedzinie ochrony w odniesieniu do ◀ regularnej żeglugi we Wspólnocie na stałych trasach przy wykorzystaniu wydzielonych obiektów portowych, bez tych zawierających ogólne standardy w zakresie bezpieczeństwa.
- (10) Ciągłe stosowanie wszystkich ►C1 reguł ochrony przewidzianych w niniejszym ◀ rozporządzeniu w odniesieniu do obiektów portowych znajdujących się w portach, które tylko od czasu do czasu są wykorzystywane w międzynarodowej żegludze morskiej może być nieproporcjonalne. Państwa Członkowskie powinny ►C1 ustalać, na podstawie ocen stanu ochrony, których mają ◀ dokonywać, których portów to dotyczy i jakie alternatywne środki zapewniają właściwy poziom ochrony.
- (11) Państwa Członkowskie powinny rygorystycznie monitorować zgodność z ►C1 regułami ochrony statków zamierzających ◀ wpłynąć do portów wspólnotowych, niezależnie od ich pochodzenia. Dane Państwo Członkowskie powinno powołać „organ właściwy ds. ochrony na morzu” odpowiedzialny za koordynowanie, wykonywanie i monitorowanie stosowania środków ochrony ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, jakie stosuje w odniesieniu do statków i obiektów portowych. Organ ten powinien wymagać w odniesieniu do każdego statku zamierzającego wpłynąć do portu dostarczenia informacji dotyczących jego międzynarodowego certyfikatu ochrony ►C1 statku oraz poziomów ochrony, na których prowadzi on działalność oraz wcześniej prowadził działalność oraz wszelkich innych praktycznych informacji dotyczących ochrony. ◀
- (12) Państwom Członkowskim powinno zezwolić się na udzielanie zwolnień z systematycznego wymogu dostarczania informacji określonych w akapicie 11 w przypadku wewnątrzspółnotowych lub krajowych regularnych linii żeglugowych, pod warunkiem, że armatorzy obsługujący takie linie są w stanie dostarczyć takich informacji w dowolnym czasie na wezwanie właściwych organów Państw Członkowskich.
- (13) Kontrole bezpieczeństwa w porcie mogą być wykonywane przez właściwe organy w odniesieniu do bezpieczeństwa żeglugi

## ▼B

Państw Członkowskich, ale również, w odniesieniu do międzynarodowego certyfikatu ochrony statku, przez inspektorów działających w ramach kontroli państwa portu, jak przewidziano w dyrektywie Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)<sup>(1)</sup>. Ponieważ dotyczy to różnych organów, dlatego należy ustanowić przepisy umożliwiające im wzajemne uzupełnianie się.

- (14) Ze względu na ilość stron zaangażowanych w wykonywanie środków ochrony, każde Państwo Członkowskie powinno powołać odrębny organ właściwy odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie stosowania środków ochrony na morzu na szczeblu krajowym. Państwa Członkowskie powinny określić niezbędne źródła i sporządzić krajowy plan wykonania niniejszego rozporządzenia w celu osiągnięcia celu ochrony opisanego w akapicie 2, w szczególności poprzez ustanowienie harmonogramu dla wczesnego wykonania niektórych środków zgodnie z warunkami prawidła 6 przyjętego przez Konferencję Dyplomatyczną Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 12 grudnia 2002 r. Skuteczność kontroli dotyczących wykonywania każdego systemu krajowego powinna być przedmiotem inspekcji nadzorowanych przez Komisję.
- (15) Skuteczne i standardowe zastosowanie środków na podstawie tej polityki podnosi istotne kwestie w odniesieniu do jej finansowania. Finansowanie niektórych dodatkowych środków ochrony nie powinno dawać podstawy do zakłócania konkurencji. W tym celu, Komisja powinna niezwłocznie przeprowadzić badanie (które, w szczególności, obejmie sposób podziału finansowania między organy publiczne a podmioty gospodarcze, bez szkody dla podziału kompetencji między Państwa Członkowskie a Wspólnotę Europejską) oraz przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyniki oraz, w stosownych przypadkach, wnioski.
- (16) Środki niezbędne w celu wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 16 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(2)</sup>. Powinna zostać określona procedura w celu dostosowania niniejszego rozporządzenia w świetle doświadczenia, w celu ustanowienia obowiązkowymi dalszych przepisów części B Kodeksu ISPS wstępnie nieustanowionych jako obowiązkowe przez niniejsze rozporządzenie.
- (17) Ponieważ celów proponowanych działań, a mianowicie ustanowienia i stosowania odpowiednich środków w zakresie polityki transportu morskiego, nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć Państwa Członkowskie, natomiast, ze względu na ogólnoeuropejski zakres niniejszego rozporządzenia, można je lepiej osiągnąć na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości, jak określono w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności również ustaloną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza środki niezbędne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

**▼B***Artykuł 1***Cele**

1. Głównym celem niniejszego rozporządzenia jest wprowadzenie i wykonanie środków wspólnotowych dla ►**C1** wzmocnienia ochrony ◀ statków używanych w handlu międzynarodowym oraz krajowej żegludze ►**C1** morskiej oraz związanych z nimi obiektów portowych ◀ w świetle zagrożeń zamierzonymi aktami bezprawnymi.
2. Rozporządzenie ma również na celu zapewnienie podstaw dla zharmonizowanej interpretacji i zastosowania oraz wspólnotowego monitorowania specjalnych środków dla ►**C1** wzmocnienia ochrony ◀ przyjętych przez Konferencję Dyplomatyczną Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 12 grudnia 2002 r., które zmieniły Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z roku 1974 (Konwencja SOLAS) i ►**C1** ustanowiły Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (Kodeks ISPS). ◀

*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) „specjalne środki Konwencji SOLAS dla ►**C1** wzmocnienia ochrony ◀ na morzu” oznaczają zmiany, załączone jako załącznik I do niniejszego rozporządzenia, wstawiające nowy rozdział XI-2 do Załącznika do Konwencji SOLAS Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w jej aktualnej wersji;
- 2) „Kodeks ISPS” oznacza Międzynarodowy Kodeks ►**C1** ochrony statku i obiektu portowego międzynarodowej ◀ Organizacji Morskiej, w jego aktualnej wersji;
- 3) „część A Kodeksu ISPS” oznacza preambułę oraz obowiązkowe wymagania stanowiące część A Kodeksu ISPS, załączoną jako załącznik II do niniejszego rozporządzenia, dotyczące przepisów rozdziału XI-2 z Załącznika do Konwencji SOLAS w jej aktualnej wersji;
- 4) „część B Kodeksu ISPS” oznacza wytyczne stanowiące część B Kodeksu ISPS, załączoną jako załącznik III do niniejszego rozporządzenia, dotyczące przepisów rozdziału XI-2 Załącznika do Konwencji SOLAS, ze zmianami, oraz części A Kodeksu ISPS, w jego aktualnej wersji;
- 5) „ochrona na morzu” oznacza połączenie środków zapobiegawczych mających na celu ochronę żeglugi morskiej i obiektów portowych przed zagrożeniami zamierzonych aktów bezprawnych;
- 6) ►**C1** „punkt koordynacyjny ds. ochrony na morzu” oznacza ◀ organ wyznaczony przez każde Państwo Członkowskie jako służący za punkt kontaktowy dla Komisji i innych Państw Członkowskich oraz w celu ułatwiania, kontynuowania i informowania na temat stosowania środków ochrony na morzu ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu;
- 7) „organ właściwy ds. ochrony na morzu” oznacza organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie w celu koordynowania, wykonywania i monitorowania zastosowania środków ochrony ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do statków i/lub jednego lub więcej obiektów portowych. Uprawnienia tego organu mogą różnić się w zależności od powierzonych mu zadań;
- 8) „międzynarodowa żegluga morska” oznacza każdą usługę transportu morskiego realizowaną przez statek z obiektu portowego Państwa Członkowskiego do obiektu portowego poza tym Państwem Członkowskim, lub odwrotnie;

## ▼B

- 9) „krajowa żegluga morska” oznacza każdą usługę transportu morskiego realizowaną przez statek na obszarze morskim z obiektu portowego Państwa Członkowskiego do tego samego obiektu portowego lub innego obiektu portowego w tym Państwie Członkowskim;
- 10) „usługa regularna” oznacza serię rejsów zorganizowanych w taki sposób aby zapewnić usługę łączącą dwa lub więcej obiektów portowych:
- albo na podstawie opublikowanego harmonogramu,
  - albo z taką prawidłowością lub częstotliwością, aby stanowiły one rozpoznawalną i systematyczną usługę;
- 11) ►C1 „obiekt portowy” oznacza miejsce, gdzie mają miejsce relacje w płaszczyźnie statek/port; obejmuje to odpowiednio obszary, takie jak kotwiczowiska, podejścia od morza oraz miejsca cumowania statków w porcie; ◄
- 12) „działanie w płaszczyźnie statek / port” oznacza wzajemne oddziaływanie zachodzące, gdy statek znajduje się pod bezpośrednim, bliskim wpływem działań związanych z ruchem osób i towarów lub świadczeniem usług portowych na i ze statku;
- 13) „zamierzony akt bezprawny” oznacza umyślne działanie, które ze swojej natury lub kontekstu, może wyrządzić szkodę statkom używanym do międzynarodowej lub krajowej żeglugi morskiej, ich pasażerom lub ładunkom lub obiektom portowym z nimi powiązanymi.

*Artykuł 3***Wspólne środki i zakres**

1. W odniesieniu do międzynarodowej żeglugi morskiej, Państwa Członkowskie stosują w całości, od dnia 1 lipca 2004 r., specjalne środki dla ►C1 wzmocnienia ochrony ◄ na morzu na podstawie Konwencji SOLAS oraz części A Kodeksu ISPS, zgodnie z warunkami oraz w odniesieniu do statków, armatorów i obiektów portowych tam określonych.

2. W odniesieniu do krajowej żeglugi morskiej, Państwa Członkowskie stosują, od dnia 1 lipca 2005 r., specjalne środki dla ►C1 wzmocnienia ochrony ◄ na morzu na podstawie Konwencji SOLAS oraz części A Kodeksu ISPS w odniesieniu do statków pasażerskich klasy A w rozumieniu art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich<sup>(1)</sup> świadczących usługi krajowe oraz w odniesieniu do ich armatorów, jak określono w prawidle IX-1 Konwencji SOLAS, oraz w odniesieniu do obsługujących je obiektów portowych.

3. Państwa Członkowskie, po obowiązkowej ocenie ►C1 ryzyka w odniesieniu do ochrony, podejmują ◄ decyzję o zakresie, w jakim będą stosować, od dnia 1 lipca 2007 r., przepisy niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do różnych kategorii statków realizujących usługi krajowe inne niż te określone w ust. 2, do ich armatorów oraz do obsługujących je obiektów portowych. Łączny poziom ochrony nie powinien zostać naruszony w drodze takiej decyzji.

Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o takich decyzjach w chwili ich przyjmowania, jak również o okresowych przeglądach, które muszą odbywać się w przedziałach czasowych nie dłuższych niż pięć lat.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/75/WE (Dz.U. L 190 z 30.7.2003, str. 6).

**▼B**

4. Podczas wykonywania przepisów wymaganych na podstawie ust. 1, 2 i 3, Państwa Członkowskie w pełni uwzględniają wytyczne zawarte w części B Kodeksu ISPS.
5. Państwa Członkowskie przestrzegają następujących paragrafów części B Kodeksu ISPS, jakby były one obowiązkowe:
  - 1.12 (przeгляд planów ochrony statku),
  - 1.16 (ocena stanu ochrony obiektu portowego),
  - 4.1 (ochrona poufności ocen stanu ochrony i planów ochrony),
  - 4.4 (uznane organizacje ochrony),
  - 4.5 (minimalne uprawnienia uznanych organizacji ochrony),
  - 4.8 (określenie poziomu ochrony),
  - 4.14, 4.15, 4.16 (punkty kontaktowe i informacje na temat planów ochrony obiektu portowego),
  - 4.18 (dokumenty identyfikacyjne),
  - 4.24 (realizacja przez statki środków ochrony zaleconych przez państwo, na którego wodach terytorialnych żeglują),
  - 4.28 (poziom obsady osobowej załogi),
  - 4.41 (przekazywanie informacji, gdy odmówiono wejścia do portu lub wydalono statek z portu),
  - 4.45 (statki pływające pod banderą państwa, które nie jest stroną Konwencji),
  - 6.1 (obowiązek armatora dotyczący przekazania kapitanowi statku informacji na temat podmiotów działających na statku),
  - 8.3-8.10 (minimalne normy dotyczące oceny stanu ochrony statku),
  - 9.2 (minimalne normy dotyczące planu ochrony statku),
  - 9.4 (niezależność uznanych organizacji ochrony),
  - 13.6 i 13.7 (częstotliwość alarmów próbnych i ćwiczeń dla załóg statków oraz dla oficerów ochrony statku i armatora),
  - 15.3-15.4 (minimalne normy dotyczące oceny stanu ochrony obiektu portowego),
  - 16.3 i 16.8 (minimalne normy dotyczące planu ochrony obiektu portowego),
  - 18.5 i 18.6 (częstotliwość alarmów próbnych i ćwiczeń w obiektach portowych oraz dla oficerów ochrony obiektu portowego).
6. Nie naruszając przepisów ust. 15.4 części A Kodeksu ISPS, okresowy przegląd ocen stanu ochrony obiektu portowego przewidziany w ust. 1.16 części B Kodeksu ISPS jest przeprowadzany najpóźniej pięć lat po dokonaniu oceny lub po ostatnim przeglądzie.
7. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania w odniesieniu do okrętów wojennych i przeznaczonych do przewozu oddziałów wojska, statków transportowych o tonażu mniejszym niż 500 ton brutto, statków o napędzie innym niż mechaniczny, drewnianych łodzi o prymitywnej budowie, statków rybackich lub statków niezaangażowanych w działalność komercyjną.
8. Nie naruszając przepisów ust. 2 i 3, Państwa Członkowskie zapewniają, jeżeli plany ochrony statku i plany ochrony obiektu portowego są zatwierdzone, że takie plany zawierają właściwe przepisy mające na celu zapewnienie, że ochrona statków, w odniesieniu do których stosuje się niniejsze rozporządzenie, nie zostaje naruszona przez jakiegokolwiek działania w płaszczyźnie statek/port lub oddziaływanie między statkami z jakimikolwiek statkami nie podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu.



#### Artykuł 4

##### Przekazywanie informacji

1. Każde Państwo Członkowskie przekazuje Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Komisji oraz innym Państwom Członkowskim informacje wymagane ►C1 w zastosowaniu przepisu 13 (przekazywanie informacji) będącego częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu konwencji SOLAS. ◀
2. Każde Państwo Członkowskie przekazuje Komisji i innym Państwom Członkowskim szczegóły kontaktowania się z funkcjonariuszami ds. kontaktów określonymi w ust. 4.16 części B Kodeksu ISPS oraz informacje przewidziane w ust. 4.41 części B Kodeksu ISPS, jeżeli statek zostaje wydalony z lub odmówiono mu wejścia do portu wspólnotowego.
3. Każde Państwo Członkowskie sporządza wykaz obiektów portowych na podstawie dokonanych ocen stanu ochrony obiektu portowego oraz określa zakres działań podjętych w celu zastosowania przepisów ust. 2 przepisu 2 (zakres stosowania w odniesieniu do obiektów portowych, które od czasu do czasu obsługują rejsy międzynarodowe) dotyczącego specjalnych środków dla ►C1 wzmocnienia ochrony ◀ na morzu Konwencji SOLAS.

Każde Państwo Członkowskie przekazuje omawiany wykaz innym Państwom Członkowskim oraz Komisji najpóźniej do dnia 1 lipca 2004 r. Komisji oraz każdemu zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu podaje się również odpowiednie szczegóły podjętych działań.

#### Artykuł 5

##### Alternatywne porozumienia w zakresie ochrony lub równoważne uzgodnienia w zakresie ochrony

1. Do celów niniejszego rozporządzenia, przepis 11 (alternatywne porozumienia w zakresie ►C1 ochrony) będące częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu może być również stosowane w odniesieniu do regularnej wewnątrz-wspólnotowej żeglugi morskiej działającej na stałych trasach i używającej związanych ze statkami obiektów portowych. ◀
2. W tym celu, Państwa Członkowskie mogą zawierać między sobą, każde działając w swoim własnym imieniu, dwustronne lub wielostronne porozumienia przewidziane w omawianym przepisie SOLAS. Państwa Członkowskie mogą, w szczególności, rozważać takie porozumienia w celu wspierania wewnątrz-wspólnotowej ►C1 żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. ◀

Zainteresowane Państwa Członkowskie powiadamiają o porozumieniach Komisję i dostarczają odpowiednich szczegółów na temat działań w celu umożliwienia Komisji rozważenia, czy porozumienia naruszają poziom ochrony innych statków lub obiektów portowych nieobjętych porozumieniami. Szczegóły działań bezpośrednio powiązanych z bezpieczeństwem narodowym, jeżeli takie istnieją, mogą zostać pominięte przy powiadamianiu Komisji.

Komisja bada, czy porozumienia gwarantują odpowiedni poziom ochrony, w szczególności w odniesieniu do wymogów ust. 2 wyżej wspomnianego przepisu 11 SOLAS, oraz czy są zgodne z prawem wspólnotowym oraz z właściwym funkcjonowaniem rynku wewnętrznego. Jeżeli porozumienia nie spełniają tych kryteriów, Komisja w ciągu czterech miesięcy podejmuje decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 11 ust. 3; w takim przypadku dane Państwa Członkowskie odpowiednio uchylają lub dostosowują porozumienia.

3. Okresowy przegląd takich porozumień przewidziany w ust. 4 ►C1 przepisu 11 będącego częścią postanowień dotyczących specjal-



**▼B**

nych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu ◀ musi odbywać się w przedziałach czasu nie większych niż pięć lat.

4. Państwa Członkowskie mogą przyjąć, w odniesieniu do krajowej żeglugi morskiej oraz obiektów portowych, jak określono w art. 3 ust. 2 oraz art. 3 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, równoważne uzgodnienia w zakresie ochrony jak przewidziano w prawidło 12 (równoważne uzgodnienia w zakresie ►C1 ochrony) będącym częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu konwencji SOLAS, pod warunkiem że takie rozwiązania w zakresie ochrony są przynajmniej tak skuteczne jak te opisane w rozdziale XI-2 konwencji SOLAS oraz odpowiednie przepisy ◀ bezwzględnie obowiązujące Kodeksu ISPS.

Dane Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o istotnych szczegółach takich uzgodnień w chwili ich przyjmowania, oraz o wyniku okresowych przeglądów ich dotyczących, najpóźniej pięć lat po ich przyjęciu lub ostatnim przeglądzie.

Warunki stosowania takich uzgodnień podlegają inspekcjom Komisji przewidzianym w art. 9 ust. 4, 5 i 6 niniejszego rozporządzenia na podstawie procedur w nim określonych.

*Artykuł 6***▼C1****Dostarczanie informacji na temat ochrony przed wejściem do portu państwa członkowskiego****▼B**

1. Jeżeli statek, który podlega wymogom specjalnych środków dla ►C1 wzmocnienia ochrony ◀ na morzu Konwencji SOLAS oraz Kodeksu ISPS lub art. 3 niniejszego rozporządzenia, ogłasza swój zamiar wejścia do portu Państwa Członkowskiego, organ właściwy ds. ochrony na morzu tego Państwa Członkowskiego wymaga dostarczenia informacji określonych w ust. 2.1 ►C1 prawidła 9 (Statki zamierzające wejść do portu innego Umawiającego się Rządu) będącego częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu konwencji SOLAS. Omawiany ◀ organ analizuje, w niezbędnym zakresie, dostarczone informacje i, w miarę potrzeby, stosuje procedurę przewidzianą w ust. 2 tego prawidła SOLAS.

2. Informacje określone w ust. 1 są dostarczane:

- a) z przynajmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem; lub
- b) najpóźniej w chwili opuszczania przez statek poprzedniego portu, jeżeli czas podróży między tymi portami jest krótszy niż 24 godziny; lub
- c) jeżeli port zawinięcia jest nieznany lub został zmieniony w czasie podróży, gdy tylko ta informacja jest znana.

3. Przechowuje się raport z przeprowadzonej procedury w odniesieniu do każdego statku podlegającego ►C1 zdarzeniu naruszającemu ochronę, jak określono w ust. 1.13 prawidła 1 (definicje) będącego częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu konwencji SOLAS. ◀

*Artykuł 7***▼C1****Wyłączenia z obowiązku dostarczania informacji na temat ochrony przed wejściem do portu****▼B**

1. Państwa Członkowskie mogą wyłączać regularne usługi prowadzone między portami znajdującymi się na ich terytorium

**▼B**

z wymogów ustanowionych w art. 6, jeżeli spełnione są następujące warunki:

- a) armator prowadzący regularne usługi określone powyżej prowadzi i uaktualnia wykaz statków prowadzących te usługi oraz wysyła ten wykaz właściwemu organowi ds. ochrony na morzu danego portu;
- b) w odniesieniu do każdego wykonanego rejsu, informacje określone w ust. 2.1 ►**C1** prawidła 9 będącego częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu Konwencji SOLAS są dostępne ◀ na wniosek organu właściwego ds. ochrony na morzu. Armator musi stworzyć wewnętrzny system zapewniający, że na każde żądanie, niezwłocznie i przez dwadzieścia cztery godziny na dobę, istnieje możliwość przekazania tych informacji właściwemu organowi ds. ochrony na morzu.

2. Jeżeli międzynarodowa usługa regularna jest prowadzona między dwoma lub więcej Państwami Członkowskimi, każde z zainteresowanych Państw Członkowskich może wnioskować do innego Państwa Członkowskiego o przyznanie wyłączenia w odniesieniu do tej usługi, zgodnie z warunkami ustanowionymi w ust. 1.

3. Państwa Członkowskie okresowo sprawdzają, czy warunki ustanowione w ust. 1 i 2 są spełniane. W przypadku stwierdzenia, że choćby jeden z warunków przestał być spełniany, Państwa Członkowskie niezwłocznie wycofują przywileje wyłączenia, przyznane zainteresowanym armatorom.

4. Państwa Członkowskie sporządzają wykaz armatorów i statków, którym przyznano wyłączenia na podstawie niniejszego artykułu, oraz uaktualniają ten wykaz. Przekazują one wykaz i jego uaktualnienia Komisji i każdemu zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu.

5. Nie naruszając przepisów ust. 1 i 2, Państwo Członkowskie może, ze względów bezpieczeństwa i na zasadzie jednostkowych przypadków, wymagać dostarczenia informacji określonych w ust. 2.1 ►**C1** prawidła 9 będącego częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu konwencji SOLAS przed wejściem do portu. ◀

*Artykuł 8***▼C1****Kontrole ochrony w portach państw członkowskich.****▼B**

1. Weryfikacja certyfikatu, jak określono w ust. 1.1 ►**C1** prawidła 9 (Kontrola statków w porcie) będącego częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu konwencji SOLAS, jest ◀ dokonywana w porcie albo przez organ właściwy ds. ochrony na morzu określony w art. 2 ust. 7 niniejszego rozporządzenia albo przez inspektora określonego w art. 2 ust. 5 dyrektywy 95/21/WE.

2. W przypadku gdy urzędnik przeprowadzający weryfikację certyfikatu, określoną w ust. 1, ma podstawy aby uważać, że statek nie spełnia wymogów specjalnych środków dla ►**C1** wzmocnienia ochrony ◀ na morzu Konwencji SOLAS oraz Kodeksu ISPS, ale nie reprezentuje organu, który w tym Państwie Członkowskim jest odpowiedzialny za wykonywanie działań określonych w ust. 1.2 i 1.3 ►**C1** prawidła 9 będącego częścią postanowień dotyczących specjalnych środków dla wzmocnienia ochrony na morzu konwencji SOLAS, niezwłocznie ◀ przekazuje sprawę danemu organowi.

▼ **B***Artykuł 9***Wykonanie i kontrola zgodności**

1. Państwa Członkowskie wykonują zadania administracyjne i kontrolne wymagane na podstawie przepisów dotyczących specjalnych środków dla ► **C1** wzmocnienia ochrony ◀ na morzu Konwencji SOLAS oraz Kodeksu ISPS. Zapewniają podział i skuteczne wykonywanie wszystkich niezbędnych środków w celu wprowadzenia w życie przepisów niniejszego rozporządzenia.
  2. Państwa Członkowskie ► **C1** wyznaczają punkt koordynacyjny ds. ochrony na morzu ◀ do dnia 1 lipca 2004 r.
  3. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje krajowy program wykonania niniejszego rozporządzenia.
  4. Sześć miesięcy po zastosowaniu właściwych działań określonych w art. 3, Komisja, w ► **C1** współpracy z punktem koordynacyjnym określonym ◀ w ust. 2, rozpoczyna serię kontroli, w tym inspekcji odpowiedniej próbki obiektów portowych i armatorów, w celu monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia przez Państwa Członkowskie. Kontrole te uwzględniają dane ► **C1** dostarczone przez punkt koordynacyjny określony ◀ w ust. 2, w tym raporty kontrolne. Szczegółowe zasady przeprowadzania takich kontroli zostają przyjęte zgodnie z procedurą określoną w art. 11 ust. 2.
  5. Urzędnicy upoważnieni przez Komisję do przeprowadzenia kontroli zgodnie z ust. 4 wykonują swoje uprawnienia po przedstawieniu pisemnego upoważnienia wydanego przez Komisję określającego przedmiot i cel kontroli oraz datę jej rozpoczęcia. Komisja powiadamia o kontrolach zainteresowane Państwa Członkowskie z odpowiednim wyprzedzeniem.
- Zainteresowane Państwo Członkowskie poddaje się takim kontrolom i zapewnia, że odpowiednie organy lub osoby także poddadzą się tym kontrolom.
6. Komisja przekazuje sprawozdania z kontroli, zainteresowanym Państwom Członkowskim, które wskazują istotne szczegóły działań podjętych w celu uzupełnienia wszelkich braków w terminie trzech miesięcy od otrzymania sprawozdania. Sprawozdanie oraz wykaz działań przekazywane są do Komitetu określonego w art. 11 ust. 1.

*Artykuł 10***Integracja zmian do instrumentów międzynarodowych**

1. Obowiązujące instrumenty międzynarodowe określone w art. 2, które stosuje się zgodnie z art. 3 ust. 1, to te instrumenty, które weszły w życie, wraz z ostatnimi zmianami do nich, z wyjątkiem zmian wyłączonych z zakresu niniejszego rozporządzenia ze względu na procedurę kontroli zgodności ustanowioną na podstawie ust. 5.

▼ **M2**

2. Komisja decyduje o wprowadzeniu zmian do instrumentów międzynarodowych określonych w art. 2 w odniesieniu do statków prowadzących usługi krajowe oraz do obiektów portowych obsługujących te statki, do których stosuje się niniejsze rozporządzenie, w takim zakresie, w jakim stanowią one techniczne uaktualnienie przepisów Konwencji SOLAS oraz Kodeksu ISPS. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 4; ze względu na szczególnie pilną potrzebę, Komisja może zastosować tryb pilny, o którym mowa w art. 11 ust. 5. Procedura dotycząca kontroli zgodności ustanowiona

**▼M2**

w ust. 5 niniejszego artykułu w takich przypadkach nie ma zastosowania.

3. Komisja może przyjąć przepisy w celu określenia zharmonizowanych procedur w zakresie stosowania obowiązujących przepisów Kodeksu ISPS, bez rozszerzania zakresu niniejszego rozporządzenia. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 4.

Z uwagi na szczególnie pilny charakter sprawy Komisja może zastosować tryb pilny, o którym mowa w art. 11 ust. 5.

**▼B**

4. Do celów niniejszego rozporządzenia oraz w celu redukcji ryzyka sprzeczności między wspólnotowym prawodawstwem dotyczącym żeglugi a instrumentami międzynarodowymi, Państwa Członkowskie i Komisja współpracują, poprzez spotkania koordynacyjne i/lub inne właściwe sposoby, w celu określenia, gdzie właściwe, wspólnego stanowiska lub podejścia na stosownych forach międzynarodowych.

5. Procedura dotycząca kontroli zgodności zostaje niniejszym ustanowiona w celu wyłączenia z zakresu niniejszego rozporządzenia wszelkich zmian do instrumentów międzynarodowych jedynie w przypadku gdy, na podstawie oceny Komisji, istnieje oczywiste ryzyko, że taka zmiana obniży standard ochrony na morzu lub będzie niezgodne z prawodawstwem wspólnotowym.

Procedura dotycząca kontroli zgodności może zostać użyta wyłącznie w celu dokonania zmian do niniejszego rozporządzenia w dziedzinach wyraźnie objętych procedurą określoną w art. 11 ust. 2 oraz ściśle w ramach wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji.

6. Gdy występują okoliczności określone w ust. 5, procedura dotycząca kontroli zgodności jest inicjowana przez Komisję, która, gdzie właściwe, może działać na wniosek Państwa Członkowskiego.

Komisja przedkłada Komitetowi powołanemu na podstawie art. 11 ust. 1, niezwłocznie po przyjęciu zmiany do instrumentu międzynarodowego, propozycje działań mających na celu wyłączenie danej zmiany z niniejszego rozporządzenia.

Procedura dotycząca kontroli zgodności, obejmująca, jeżeli jest to właściwe, procedury ustanowione w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, zostaje zakończona przynajmniej na jeden miesiąc przed upłynięciem okresu ustanowionego na milczące przyjęcie danej zmiany w gronie międzynarodowym lub przed przewidywaną datą wejścia w życie omawianej zmiany.

7. W przypadku wystąpienia ryzyka określonego w ust. 5 akapit pierwszy, Państwa Członkowskie powstrzymują się, w czasie trwania procedury dotyczącej kontroli zgodności, od podejmowania wszelkich inicjatyw mających na celu integrację zmiany z ustawodawstwem krajowym lub zastosowanie zmiany do danego instrumentu międzynarodowego.

8. Wszelkie istotne zmiany do instrumentów międzynarodowych, które zostają włączone do wspólnotowego prawodawstwa dotyczącego żeglugi, zgodnie z ust. 5 i 6, zostają opublikowane, w celach informacyjnych, w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

**▼M2***Artykuł 11***Procedura komitetu**

1. Komisja jest wspierana przez komitet.

**▼M2**

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi jeden miesiąc.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 6 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Terminy określone odpowiednio w art. 6 lit. b) i c) decyzji 1999/468/WE wynoszą jeden miesiąc.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

5. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

**▼B***Artykuł 12***Poufność**

Stosując niniejsze rozporządzenie, Komisja podejmuje, zgodnie z przepisami decyzji Komisji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom z dnia 29 listopada 2001 r. zmieniającej jej regulamin wewnętrzny <sup>(1)</sup>, właściwe działania mające na celu ochronę informacji podlegających wymogom poufności, do których ma dostęp, lub które są jej przekazywane przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie podejmują równoważne działania zgodnie z ich stosownym ustawodawstwem krajowym.

Każdy członek personelu ►**C1** przeprowadzający kontrole ochrony lub mający ◀ dostęp do informacji poufnych odnoszących się do niniejszego rozporządzenia, musi posiadać właściwe poświadczenie bezpieczeństwa wydane przez Państwo Członkowskie, którego obywatelstwa jest dany członek personelu.

*Artykuł 13***Rozpowszechnianie informacji**

1. Bez uszczerbku dla publicznego prawa dostępu do dokumentów ustanowionego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji <sup>(2)</sup>, sprawozdania z kontroli oraz odpowiedzi Państw Członkowskich określone w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 2, art. 5 ust. 4 oraz art. 9 ust. 6 są tajne i nie są publikowane. Są one udostępniane wyłącznie właściwym organom, które przekazują je wyłącznie zainteresowanym stronom, dla których są one niezbędne, zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi dotyczącymi upowszechniania informacji sensytywnych.

2. Państwa Członkowskie, na ile jest to możliwe i zgodne z prawem krajowym, traktują jako poufne informacje pochodzące ze sprawozdań z kontroli i odpowiedzi Państw Członkowskich dotyczących innego Państwa Członkowskiego.

3. Jeżeli nie jest oczywiste, czy sprawozdania z kontroli i odpowiedzi mogą czy nie mogą być ujawnione, Państwa Członkowskie lub Komisja zasięgają opinii zainteresowanego Państwa Członkowskiego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 317 z 3.12.2001, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

**▼B**

*Artykuł 14*

**Sankcje**

Państwa Członkowskie zapewniają wprowadzenie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji za naruszanie przepisów niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 15*

**Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Stosuje się je od dnia 1 lipca 2004 r., z wyjątkiem przepisów art. 3 ust. 2 i 3, oraz art. 9 ust. 4, które wchodzi w życie w i stosuje się je od daty nich określonej.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.



## ZALĄCZNIK I

ZMIANY DO ZAŁĄCZNIKA DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI  
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, WRAZ ZE ZMIANAMI

## „ROZDZIAŁ XI-2

SPECJALNE ŚRODKI DLA ►C1 WZMOCNIENIA OCHRONY ◄ NA  
MORZU

## Prawidło 1

## Definicje

- 1 Dla celów niniejszego rozdziału, jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej:
  - .1 Masowiec oznacza masowiec zdefiniowany w prawidłe IX/1.6.
  - .2 Chemikaliowiec oznacza zbiornikowiec do przewozu chemikaliów zdefiniowany w prawidłe VII/8.2.
  - .3 Gazowiec oznacza statek do przewozu gazów zdefiniowany w prawidłe VII/11.2.
  - .4 Jednostka szybka (HSC) oznacza statek zdefiniowany w prawidłe X/1.2.
  - .5 Ruchoma platforma wiertnicza (MODU) oznacza ruchomą przybrzeżną jednostkę wiertniczą o napędzie mechanicznym, zdefiniowaną w prawidłe IX/1, nieznajdącą się w miejscu posadowienia.
  - .6 Ropowiec oznacza zbiornikowiec do przewozu ropy zdefiniowany w prawidłe II-1/2.12.
  - .7 Armator oznacza armatora zdefiniowanego w prawidłe IX/1.
  - .8 Działania w płaszczyźnie statek/port oznaczają wzajemne oddziaływania zachodzące, gdy statek znajduje się pod bezpośrednim, bliskim wpływem działań związanych z ruchem osób i towarów lub świadczeniem usług portowych na i ze statku.
  - .9 Obiekt portowy oznacza miejsce, wyznaczone przez Umawiający się Rząd lub Wyznaczony organ, gdzie mają miejsce relacje statek/port. Obejmuje to odpowiednio takie obszary jak kotwicowiska, podejścia od morza oraz miejsca cumowania statków portu.
  - .10 Działania w płaszczyźnie statek-statek oznaczają działania niezwiązane z obiektem portowym, obejmujące przemieszczenie towarów lub osób z jednego statku na drugi.
  - .11 Wyznaczony organ oznacza organizację (organizacje) lub administrację (administracje) określone, w ramach Umawiającego się Rządu, jako odpowiedzialne za zapewnienie realizacji postanowień niniejszego rozdziału, odnoszących się do ochrony obiektu portowego oraz relacji statek/port, z punktu widzenia obiektu portowego.
  - .12 Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (ISPS) oznacza Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego, składający się z części A (której postanowienia są obligatoryjne) i części B (której postanowienia mają charakter rekomendacji), przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. Uchwałą nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów — Stron Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 r. z ewentualnymi poprawkami wprowadzonymi przez Organizację pod warunkiem, że:
    - .1 poprawki do części A Kodeksu zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z art. VIII obecnej Konwencji, odnoszącym się do procedur nowelizacji mających zastosowanie do Załącznika z wyjątkiem rozdziału I; oraz
    - .2 poprawki do części B Kodeksu zostaną przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zgodnie z jego Procedurami postępowania.
  - .13 Zdarzenie naruszające ochronę oznacza każde podejrzane działanie lub okoliczność, zagrażające ochronie statku, w tym ruchomej jednostki wiertniczej (MODU) i jednostki szybkiej (HSC), lub obiektu portowego, jakiegokolwiek relacji statek/port lub jakimkolwiek działaniu pomiędzy statkami.
  - .14 Poziom ochrony oznacza kwalifikację stopnia ryzyka zajścia zdarzenia naruszającego ochronę lub próby jego wywołania.

**▼B**

- .15 Deklaracja ochrony oznacza porozumienie zawarte między statkiem i obiektem portowym lub innym statkiem, z którymi statek wejdzie w relację, określające środki ochrony do wprowadzenia przez każdego z uczestników.
- .16 Uznana organizacja ochrony oznacza organizację posiadającą odpowiednią wiedzę specjalistyczną w sprawach ochrony i odpowiednią wiedzę na temat eksploatacji statków i portów, upoważnioną do prowadzenia działalności w zakresie oceny lub weryfikacji, lub zatwierdzania, lub certyfikacji, wymaganych przez niniejszy rozdział lub część A Kodeksu ISPS.
- 2 Termin »statek«, użyty w prawidłach 3-13, obejmuje ruchome platformy wiertnicze (MODU) i jednostki szybkie (HSC).
- 3 Termin »wszystkie statki«, używany w niniejszym rozdziale, oznacza wszelkie statki, do których ma zastosowanie niniejszy rozdział.
- 4 Termin »Umawiające się Rządy«, użyty w prawidłach 3, 4, 7, 10, 11, 12 oraz 13, obejmuje odniesienie do »Wyznaczonego Organu«.

**Prawidło 2****Zastosowanie**

- 1 Niniejszy rozdział ma zastosowanie do:
- .1 następujących typów statków, odbywających podróże międzynarodowe:
- 1.1. statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie (HSC);
  - 1.2. statków towarowych, włączając jednostki szybkie (HSC), o pojemności brutto 500 i więcej; oraz
  - 1.3. ruchomych platform wiertniczych (MODU); a także
- .2 obiektów portowych obsługujących takie statki odbywające podróże międzynarodowe.
- 2 Niezależnie od postanowień paragrafu 1.2, Umawiające się Rządy określą zakres zastosowania niniejszego rozdziału oraz odpowiednich sekcji części A Kodeksu ISPS do takich obiektów portowych na ich terytorium, które, aczkolwiek używane przede wszystkim przez statki nieodbywające podróży międzynarodowych, muszą, od czasu do czasu, obsługiwać statki powracające z lub udające się w podróże międzynarodowe.
- 2.1 Umawiające się Rządy będą podejmowały swe decyzje w ramach paragrafu 2 na podstawie oceny stanu ochrony obiektu portowego, przeprowadzonej zgodnie z postanowieniami części A Kodeksu ISPS.
- 2.2 Wszelkie decyzje podejmowane przez Umawiający się Rząd w ramach paragrafu 2 nie będą zmniejszały poziomu ochrony, osiągnięcie którego jest celem niniejszego rozdziału lub części A Kodeksu ISPS.
- 3 Niniejszy rozdział nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych jednostek marynarki wojennej oraz innych statków będących własnością lub eksploatowanych Umawiający się Rząd i wykorzystywanych jedynie w rządowej służbie niehandlowej.
- 4 Żadne postanowienie niniejszego rozdziału nie narusza praw i obowiązków Państw wynikających z prawa międzynarodowego.

**Prawidło 3****Obowiązki Umawiających się Rządów w odniesieniu do poziomu ochrony**

- 1 Administracje określą poziom ochrony i zapewnią przekazanie informacji na temat poziomu ochrony statkom uprawnionym do podnoszenia ich bandery. W przypadku wystąpienia zmian w poziomie ochrony, informacje dotyczące poziomu ochrony zostaną zaktualizowane zgodnie z wymogami sytuacji.
- 2 Umawiające się Rządy określą poziom ochrony i zapewnią przekazanie informacji na temat poziomu ochrony obiektom portowym na swoim terytorium oraz statkom, przed ich wejściem do portu lub w czasie pobytu w porcie na ich terytorium. W przypadku wystąpienia zmian w poziomie ochrony, informacje dotyczące poziomu ochrony zostaną zaktualizowane zgodnie z wymogami sytuacji.





#### Prawidło 4

##### Wymagania wobec armatorów i statków

- 1 Armatorzy będą spełniać odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozdziale oraz w części A Kodeksu ISPS, uwzględniając wytyczne podane w części B Kodeksu ISPS.
- 2 Statki będą spełniały odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozdziale oraz w części A Kodeksu ISPS, uwzględniając wytyczne podane w części B Kodeksu ISPS, a zgodność taka będzie weryfikowana i certyfikowana tak, jak postanowiono w części A Kodeksu ISPS.
- 3 Przed wejściem do portu lub w czasie pobytu w porcie na terytorium Umawiającego się Rządu, statek będzie spełniał wymagania w zakresie poziomu ochrony ustalonego przez ten Umawiający się Rząd, jeżeli taki poziom ochrony będzie wyższy niż poziom ochrony określony przez administrację dla danego statku.
- 4 Statki będą reagowały bez zbędnej zwłoki na wszelkie zmiany w kierunku wyższego poziomu ochrony.
- 5 Statek, który nie spełnia wymagań określonych w niniejszym rozdziale lub w części A Kodeksu ISPS, lub który nie może spełnić wymogów poziomu ochrony ustalonego przez administrację lub przez inny Umawiający się Rząd i mającego zastosowanie do tego statku, poinformuje o tym odpowiednie właściwe władze przed podjęciem jakichkolwiek relacji statek/port lub przed wejściem do portu, zależnie od tego, który z tych faktów będzie miał miejsce jako pierwszy.

#### Prawidło 5

##### Specjalne obowiązki armatora

Armator zapewni, aby kapitan posiadał na pokładzie dostępne w każdym czasie informacje, przy pomocy których urzędnicy należycie upoważnieni przez Umawiający się Rząd będą mogli ustalić:

- .1 kto jest odpowiedzialny za wyznaczanie członków załogi lub innych osób aktualnie zatrudnionych lub zaangażowanych na statku w jakimkolwiek charakterze w działaniach tego statku;
- .2 kto jest odpowiedzialny za decyzje w sprawach wykorzystania statku; oraz
- .3 w przypadku zatrudnienia statku na warunkach umowy (umów) czarterowych, kto jest stroną (stronami) takiej umowy (umów).

#### Prawidło 6

##### System alertu o zagrożeniu ochrony statku

- 1 Wszystkie statki będą zaopatrzone w system alertu o zagrożeniu ochrony statku, jak następuje:
  - .1 statki zbudowane w dniu 1 lipca 2004 roku lub później;
  - .2 statki pasażerskie, w tym pasażerskie jednostki szybkie (HSC), zbudowane przed dniem 1 lipca 2004 r. — nie później niż w chwili pierwszego po dniu 1 lipca 2004 r. przeglądu instalacji radiowej;
  - .3 ropowce, chemikaliowce, gazowce, masowce i towarowe jednostki szybkie, o pojemności brutto co najmniej 500, zbudowane przed dniem 1 lipca 2004 r. — nie później niż w chwili pierwszego po dniu 1 lipca 2004 r. przeglądu instalacji radiowej; oraz
  - .4 inne statki towarowe o pojemności brutto 500 i więcej oraz ruchome platformy wiertnicze (MODU), zbudowane przed dniem 1 lipca 2004 r. — nie później niż w chwili pierwszego po dniu 1 lipca 2006 r. przeglądu instalacji radiowej.
2. W przypadku aktywacji system alertu o zagrożeniu ochrony statku:
  - .1 będzie uruchamiał alert o zagrożeniu ochrony statku i przekazywał go ze statku na brzeg do właściwego organu, wyznaczonego przez administrację, który w tych okolicznościach może obejmować armatora, identyfikując statek, jego pozycję oraz wskazując, że ochrona statku jest zagrożona lub została zmniejszona;
  - .2 nie przekaże sygnału alertu o zagrożeniu ochrony statku do jakichkolwiek innych statków;

**▼B**

- .3 nie podniesie alarmu na pokładzie statku; oraz
  - .4 będzie nadawał alert o zagrożeniu ochrony statku do momentu wyłączenia lub przywrócenia ustawień wyjściowych.
- 3 System alertu o zagrożeniu ochrony statku:
- .1 będzie umożliwiał jego aktywację z mostka nawigacyjnego oraz z co najmniej jednego innego miejsca; oraz
  - .2 będzie zgodny ze standardami funkcjonalnymi nie niższymi niż przyjęte przez Organizację.
- 4 Punkty aktywacji systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku będą tak zaprojektowane, aby zapobiegać przypadkowemu uruchomieniu systemu alertu o zagrożeniu statku.
- 5 Wymagania dotyczące systemu alertu o zagrożeniu statku mogą być spełnione przez wykorzystanie instalacji radiowej, zainstalowanej w celu spełnienia wymagań rozdziału IV pod warunkiem, że spełnione zostaną wszystkie wymagania niniejszego prawidła.
- 6 Administracja, która otrzyma zawiadomienie o aktywacji alertu o zagrożeniu ochrony statku, natychmiast zawiadomi państwo (państwa), w okolicy którego (których) w danej chwili przebywa statek.
- 7 Umawiający się Rząd, który otrzyma zawiadomienie o aktywacji alertu o zagrożeniu ochrony statku, który nie jest uprawniony do podnoszenia jego bandery, natychmiast zawiadomi właściwą administrację oraz, jeżeli jest to stosowne, Państwo (Państwa), w okolicy którego w danej chwili przebywa statek.

**Prawidło 7****Zagrożenia wobec statków**

- 1 Umawiające się Rządy określą poziom ochrony i zapewnią udostępnienie informacji na temat poziomu ochrony dla statków działających na ich morzu terytorialnym lub takich, które zgłosiły zamiar wejścia na ich morze terytorialne.
- 2 Umawiające się Rządy wyznaczą punkt kontaktowy, poprzez który takie statki mogą zwrócić się o poradę i pomoc, a także do którego statki mogą zgłosić wszelkie uwagi w zakresie ochrony, dotyczące innych statków, ruchu lub komunikacji.
- 3 W przypadku stwierdzenia ryzyka ataku, zainteresowane Umawiające się Rządy poinformują zainteresowane statki i ich administracje o:
- .1 obecnym poziomie ochrony;
  - .2 wszelkich środkach ochrony, które powinny być wprowadzone przez zainteresowane statki by chronić się przed atakiem, zgodnie z postanowieniami części A Kodeksu ISPS; oraz
  - .3 o stosowanych środkach ochrony, o jakich wprowadzeniu podjęło decyzję państwo nadbrzeżne.

**Prawidło 8****Uprawnienia kapitana w zakresie bezpieczeństwa i ochrony statku**

- 1 Kapitan nie będzie ograniczany przez armatora, czarterującego lub jakkolwiek inną osobę w zakresie podejmowania i wykonywania wszelkich decyzji, które zgodnie z profesjonalną oceną kapitana są niezbędne dla utrzymania bezpieczeństwa i ochrony statku. Obejmuje to także odmowę dostępu dla osób (z wyjątkiem osób zidentyfikowanych jako odpowiednio upoważnione przez Umawiający się Rząd) lub ich bagażu, a także załadowania ładunku, w tym kontenerów i zamkniętych jednostek ładunkowych.
- 2 Jeśli, w profesjonalnej ocenie kapitana, w czasie eksploatacji statku powstanie konflikt między bezpieczeństwem statku i mającymi do niego zastosowanie wymaganiami ochrony, kapitan da pierwszeństwo wymaganiom niezbędnym dla utrzymania bezpieczeństwa statku. W takich przypadkach kapitan może zrealizować tymczasowe środki ochrony i natychmiast poinformuje administrację i, jeśli jest to stosowne, Umawiający się Rząd, w którego porcie statek działa lub do którego zamierza wejść. Wszelkie takie tymczasowe środki ochrony, zgodnie z niniejszym prawidłem, będą w najwyższym możliwym stopniu współmierne z obowiązującym poziomem ochrony. Po stwierdzeniu takich przypadków administracja zapewni, aby

**▼B**

takie konflikty zostały rozwiązane, a możliwość ich powtórzenia się została zminimalizowana.

## Prawidło 9

**Środki kontroli i oceny zgodności**

- 1 Kontrola statków w porcie
  - 1.1 Dla celów niniejszego rozdziału każdy statek, do którego niniejszy rozdział ma zastosowanie, podlega kontroli w czasie pobytu w porcie innego Umawiającego się Rządu przez funkcjonariuszy, odpowiednio upoważnionych przez ten Rząd, którymi mogą być osoby wypełniające jednocześnie funkcje przewidziane w prawidło I/19. Kontrola taka będzie ograniczona do sprawdzenia, że na pokładzie znajduje się ważny Międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub ważny Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku, wydany zgodnie z postanowieniami części A Kodeksu ISPS (Certyfikat), który pod warunkiem jego ważności zostanie uznany, chyba że zaistnieją wyraźne podstawy, by sądzić, iż statek nie spełnia wymagań przewidzianych w niniejszym rozdziale lub w części A Kodeksu ISPS.
  - 1.2 W razie wystąpienia takich wyraźnych podstaw lub gdy na żądanie nie zostanie przedstawiony ważny Certyfikat, funkcjonariusze, odpowiednio upoważnieni przez Umawiający się Rząd, stosują w stosunku do tego statku jeden lub więcej środków kontroli przewidzianych w paragrafie 1.3. Wszelkie takie zastosowane środki muszą mieć proporcjonalny charakter, biorąc pod uwagę wytyczne podane w części B Kodeksu ISPS.
  - 1.3 Takimi środkami kontroli są: inspekcja statku, opóźnienie wyjścia statku, zatrzymanie statku, ograniczenie działania, w tym również ruchu w porcie, lub wydalenie statku z portu. Takie środki kontroli mogą dodatkowo lub alternatywnie obejmować inne, pomniejsze środki administracyjne lub naprawcze.
- 2 Statki zamierzające wejść do portu innego Umawiającego się Rządu
  - 2.1 Dla celów niniejszego rozdziału oraz dla zapewnienia zgodności z postanowieniami niniejszego rozdziału, Umawiający się Rząd może wymagać, aby statki zamierzające wejść do jego portów, w celu uniknięcia konieczności zastosowania środków lub działań kontrolnych, przedstawiły funkcjonariuszom należycie upoważnionym przez ten Rząd następujące informacje:
    - .1 że statek posiada ważny Certyfikat i nazwę urzędu, który go wydał;
    - .2 poziom ochrony, na którym statek jest obecnie eksploatowany;
    - .3 poziom ochrony, na którym statek był eksploatowany we wszelkich poprzednich portach, gdzie prowadził działania w płaszczyźnie statek/port, w ramach czasowych przewidzianych w paragrafie 2.3;
    - .4 wszelkie specjalne i dodatkowe środki ochrony, podjęte przez statek we wszelkich poprzednich portach, gdzie prowadził działania w płaszczyźnie statek/port, w ramach czasowych przewidzianych w paragrafie 2.3;
    - .5 że w ramach czasowych podanych w paragrafie 2.3 zachowane zostały odpowiednie procedury ochrony statku podczas wszelkich działań w płaszczyźnie statek-statek; lub
    - .6 inne praktyczne informacje związane z ochroną (bez szczegółów planu ochrony statku), biorąc pod uwagę wytyczne podane w części B Kodeksu ISPS.
  - Na żądanie Umawiającego się Rządu, statek lub armator przedstawią możliwe do zaakceptowania przez ten Rząd potwierdzenie informacji, wymaganych powyżej.
  - 2.2 Każdy statek, do którego zastosowanie ma niniejszy rozdział i który ma zamiar wpłynąć do portu innego Umawiającego się Rządu, przedstawi informacje omówione w paragrafie 2.1 na żądanie funkcjonariuszy, odpowiednio upoważnionych przez ten Rząd. Kapitan może odmówić dostarczenia takich informacji, jednak ze świadomością, że taka odmowa może skutkować odmową wejścia do portu.
  - 2.3 Statek zachowa zapis informacji, do których odnosi się paragraf 2.1, obejmujących 10 poprzednich zawinięć do obiektów portowych.

**▼B**

2.4 Jeśli po otrzymaniu informacji omówionej w paragrafie 2.1 funkcjonariusze, odpowiednio upoważnieni przez Umawiający się Rząd portu, do którego statek ma zamiar wejść, będą mieli wyraźne podstawy by sądzić, że statek nie spełnia wymagań niniejszego rozdziału lub części A Kodeksu ISPS, podejmą oni próbę ustanowienia łączności ze statkiem oraz pomiędzy statkiem i administracją oraz pomiędzy nim a administracją, w celu naprawienia niezgodności. Jeśli komunikacja taka nie doprowadzi do naprawienia lub jeśli tacy funkcjonariusze mają inne wyraźne powody by sądzić, że statek pozostaje w niezgodności z wymaganiami niniejszego rozdziału lub części A Kodeksu ISPS, osoby te mogą podjąć w stosunku do statku działania przewidziane w paragrafie 2.5. Wszelkie takie działania muszą mieć wspólny charakter, biorąc pod uwagę wytyczne podane w części B Kodeksu ISPS.

2.5 Działania takie są następujące:

- .1 wymaganie skorygowania niezgodności;
- .2 wymaganie, aby statek udał się na podaną pozycję na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych danego Umawiającego się Rządu;
- .3 inspekcja statku, jeśli statek znajduje się na morzu terytorialnym Umawiającego się Rządu, do portu którego zamierza wejść; lub
- .4 odmowa wejścia do portu.

Przed podjęciem któregośkolwiek z powyższych działań statek zostanie poinformowany przez Umawiający się Rząd o jego zamiarach. Po otrzymaniu tej informacji kapitan może zrezygnować z zamiaru wejścia do tego portu. W takich przypadkach niniejsze prawo nie ma zastosowania.

3. Postanowienia dodatkowe

3.1 W przypadku:

- .1 zastosowania środków kontroli innych niż pomniejsze środki administracyjne lub naprawcze, określone w paragrafie 1.3; lub
- .2 podjęcia jakichkolwiek działań omawianych w paragrafie 2.5, funkcjonariusz odpowiednio upoważniony przez Umawiający się Rząd niezwłocznie przekaze administracji pisemną informację, wyszczególniającą zastosowane środki kontroli lub podjęte działania oraz ich powody. Umawiający się Rząd, stosujący środki kontroli lub podejmujący działania, zawiadomi również uznaną organizację ochrony, która wydała Certyfikat dotyczący danego statku oraz Organizację, w przypadku gdy zastosowane zostały jakiekolwiek takie środki kontroli lub podjęte działania.

3.2 Gdy statkowi odmówiono zgody na wejście do portu lub gdy został on z portu wydalony, władze Państwa portu powiadomią o odpowiednich faktach władze Państwa, w którym leżą kolejne porty, do jakich ma zawinąć statek, jeśli są one znane, a także wszelkie inne odpowiednie państwa nadbrzeżne, biorąc pod uwagę wytyczne, które ma stworzyć Organizacja. Zachowana zostanie poufność i ochrona takiego zawiadomienia.

3.3 Odmowa wejścia do portu na mocy paragrafów 2.4 i 2.5 lub wydalenie z portu na mocy paragrafów 1.1-1.3, stosowane będą jedynie, gdy funkcjonariusze, odpowiednio upoważnieni przez Umawiający się Rząd, mają wyraźne podstawy by sądzić, że statek stwarza bezpośrednie zagrożenie dla ochrony lub bezpieczeństwa osób lub statków, lub innego mienia i nie ma żadnych innych odpowiednich środków dla likwidacji tego zagrożenia.

3.4 Środki kontroli, do których odnosi się paragraf 1.3 i działania, do których odnosi się paragraf 2.5, będą stosowane na mocy niniejszego prawa jedynie do momentu, gdy niezgodność, będąca powodem zwiększenia środków kontroli lub działań zostanie skorygowana w sposób zadowalający dla Umawiającego się Rządu, biorąc pod uwagę działania zaproponowane przez statek lub administrację, jeśli miało to miejsce.

3.5 W przypadku gdy Umawiający się Rząd przeprowadza kontrolę zgodnie z paragrafem 1 lub podejmuje działania zgodnie z paragrafem 2:

**▼B**

- .1 podjęte zostaną wszelkie możliwe wysiłki, aby uniknąć niesłusznego zatrzymania lub opóźnienie statku. Jeśli statek zostanie w ten sposób niesłuszenie zatrzymany lub opóźniony będzie uprawniony do rekompensaty za wszelkie poniesione straty lub szkody; oraz
- .2 umożliwiony pozostanie niezbędny dostęp do statku z powodów awarii lub celów humanitarnych oraz do celów ochrony.

**Prawidło 10****Wymagania wobec obiektów portowych**

- 1 Obiekty portowe spełniać będą odpowiednie wymagania, określone w niniejszym rozdziale i w części A Kodeksu ISPS, z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B Kodeksu ISPS.
- 2 Umawiające się Rządy, posiadające na swym terytorium obiekt portowy lub obiekty portowe, do których ma zastosowanie niniejsze prawidło, zapewnią aby:
  - .1 oceny stanu ochrony obiektu portowego zostały przeprowadzone, zbadane i zatwierdzone zgodnie z postanowieniami części A Kodeksu ISPS; oraz
  - .2 plany ochrony obiektów portowych zostały opracowane, zbadane, zatwierdzone i wprowadzone w życie, zgodnie z postanowieniami części A Kodeksu ISPS.
- 3 Umawiające się Rządy wyznaczą i podadzą do wiadomości środki, które należy przewidzieć w planie ochrony obiektu portowego dla różnych poziomów ochrony, włączając przypadki, gdy wymagane jest przedstawienie Deklaracji Ochrony.

**Prawidło 11****Inne porozumienia w zakresie ochrony**

- 1 Realizując niniejszy rozdział lub wymagania części A Kodeksu ISPS Umawiające się Rządy mogą zawierać na piśmie dwustronne i wielostronne umowy z innymi Umawiającymi się Rządami na temat alternatywnych rozwiązań w zakresie ochrony, obejmujące krótkie podróże międzynarodowe na stałych trasach pomiędzy obiektami portowymi położonymi na ich terytorium.
- 2 Żadne z takich umów nie mogą zmniejszać poziomu ochrony innych statków lub obiektów portowych, nieobjętych umową.
- 3 Żaden statek objęty taką umową nie będzie prowadził działań w płaszczyźnie statek-statek z jakimkolwiek statkiem, nieobjętym umową.
- 4 Takie umowy będą podlegały okresowym przeglądom, uwzględniającym zebrane doświadczenia, a także zmiany konkretnych okoliczności, lub też oszacowane zagrożenia dla bezpieczeństwa statków, obiektów portowych lub tras, objętych umową.

**Prawidło 12****Równoważne rozwiązania w zakresie ochrony**

- 1 Administracja może zezwolić konkretnemu statkowi lub grupie statków uprawnionych do podnoszenia jej bandery na wprowadzenie innych środków ochrony, równoważnych ze środkami przewidzianymi w niniejszym rozdziale lub w części A Kodeksu ISPS, pod warunkiem, że takie środki ochrony są co najmniej tak skuteczne, jak środki przewidziane w niniejszym rozdziale lub w części A Kodeksu ISPS. Administracja, która zezwoli na takie środki ochrony poda ich szczegóły do wiadomości Organizacji.
- 2 Realizując postanowienia niniejszego rozdziału lub części A Kodeksu ISPS Umawiający się Rząd może zezwolić konkretnemu obiektowi portowemu lub grupie obiektów portowych, zlokalizowanych na swoim terytorium z wyjątkiem obiektów objętych porozumieniem zawartym zgodnie z prawidłem 11, na wprowadzenie innych środków ochrony, równoważnych ze środkami przewidzianymi w niniejszym rozdziale lub w części A Kodeksu ISPS, pod warunkiem, że takie środki ochrony są co najmniej tak skuteczne, jak środki przewidziane w niniejszym rozdziale lub w części A Kodeksu ISPS. Umawiający się Rząd, który zezwoli na takie środki ochrony poda ich szczegóły do wiadomości Organizacji.



## Prawidło 13

## Informowanie

- 1 Nie później niż w dniu 1 lipca 2004 r., Umawiające się Rządy prześlą do Organizacji i udostępnią do wiadomości armatorom i statkom:
  - .1 nazwy ich władzy lub władz krajowych odpowiedzialnych za ochronę statków i obiektów portowych i szczegóły dotyczące kontaktowania się z nimi;
  - .2 lokalizacje na ich terytorium, objęte zatwierdzonymi planami ochrony obiektów portowych;
  - .3 nazwy podmiotów, które zostały wyznaczone do stałej gotowości do przyjmowania alertu o zagrożeniu ochrony statku, przekazywanego ze statku na brzeg, określonych w prawidłe 6.2.1, i do podjęcia działań z nim związanych, a także szczegóły dotyczące kontaktowania się z nimi;
  - .4 nazwy podmiotów, które zostały wyznaczone do stałej gotowości do przyjmowania i działania w związku z wszelkimi zawiadomieniami ze strony Umawiających się Rządów, stosujących środki kontroli i oceny zgodności, do których odnosi się prawidło 9.3.1, a także szczegóły dotyczące kontaktowania się z nimi; oraz
  - .5 nazwy podmiotów, które zostały wyznaczone do stałej gotowości do świadczenia porad i pomocy statkom i którym statki mogą zgłaszać wszelkie problemy dotyczące ochrony, określone w prawidłe 7.2, a także szczegóły dotyczące kontaktowania się z nimi; a następnie będą aktualizowały te informacje w miarę pojawiania się związanych z nimi zmian. Organizacja będzie rozsyłała takie szczegóły do innych Umawiających się Rządów w celu poinformowania ich funkcjonariuszy.
- 2 Nie później niż z dniem 1 lipca 2004 r. Umawiające się Rządy podadzą Organizacji nazwy uznanych organizacji ochrony, upoważnionych do działania w ich imieniu wraz ze szczegółami konkretnego zakresu odpowiedzialności i warunków udzielonego tym organizacjom upoważnienia, a także szczegóły dotyczące kontaktowania się z nimi. Informacje te będą aktualizowane w miarę zachodzących w nich zmian. Organizacja będzie rozsyłała takie informacje do innych Umawiających się Rządów w celu poinformowania ich funkcjonariuszy.
- 3 Nie później niż z dniem 1 lipca 2004 r. Umawiające się Rządy podadzą Organizacji listę zatwierdzonych planów ochrony obiektów portowych, zlokalizowanych na ich terytorium, wraz z lokalizacją lub lokalizacjami objętymi przez każdy z zatwierdzonych planów ochrony obiektów portowych i odnośną datą zatwierdzenia, a następnie będą informowały o mających miejsce następujących zmianach:
  - .1 gdy mają zostać wprowadzone lub zostały wprowadzone zmiany w lokalizacji lub lokalizacjach, objętych zatwierdzonym planem ochrony obiektu portowego. W takich przypadkach informacje, które mają być podane, wskazywać będą zmiany w lokalizacji lub lokalizacjach objętych planem i datę, z którą te zmiany mają być lub zostały wprowadzone;
  - .2 gdy zatwierdzony plan ochrony obiektu portowego, poprzednio ujęty w liście przekazanej Organizacji, ma być lub został wycofany. W takich przypadkach, informacje, które mają zostać podane, wskazywać będą datę, z którą wycofanie zostanie dokonane lub ma być skuteczne. W tych przypadkach informacja zostanie przekazana Organizacji tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe; oraz
  - .3 gdy mają zostać dokonane uzupełnienia wykazu zatwierdzonych planów ochrony obiektów portowych. W tych przypadkach informacje, które mają być podane, wskazywać będą lokalizację lub lokalizacje objęte planem i datę zatwierdzenia.
- 4 Po dniu 1 lipca 2004 r., w okresach co pięć lat, Umawiające się Rządy będą podawały Organizacji zrewidowaną i zaktualizowaną listę zatwierdzonych planów ochrony obiektów portowych znajdujących się na ich terytorium, wraz z lokalizacją lub lokalizacjami objętymi każdym zatwierdzonym planem ochrony obiektów portowych i odnośną datą zatwierdzenia (oraz datą zatwierdzenia wszelkich dokonanych w nim poprawek), która zastąpi wszelkie informacje podane Organizacji na podstawie paragrafu 3 w okresie poprzednich pięciu lat.

**▼B**

- 5 Umawiające się Rządy będą przekazywały do Organizacji informacje o zawarciu umowy zgodnie z prawidłem 11. Przekazywane informacje będą obejmować:
  - .1 nazwy Umawiających się Rządów, które zawarły umowę;
  - .2 obiekty portowe i stałe trasy, objęte umową;
  - .3 okresowość przeglądu umowy;
  - .4 datę wejścia umowy w życie; oraz
  - .5 informację o wszelkich konsultacjach przeprowadzonych z innymi Umawiającymi się Rządami;a następnie przekażą Organizacji, tak szybko, jak to będzie praktycznie możliwe, informacje o zmianach w umowie lub jej wygaśnięciu.
- 6 Każdy Umawiający się Rząd, który zezwoli, zgodnie z postanowieniami prawidła 12, na zastosowanie jakichkolwiek równoważnych rozwiązań w zakresie ochrony w odniesieniu do statków, uprawnionych do podnoszenia jego bandery, lub w odniesieniu do obiektu portowego zlokalizowanego na jego terytorium, przekaże Organizacji szczegółowe informacje o tym fakcie.
- 7 Na ich wniosek, Organizacja udostępni informacje przekazane zgodnie z paragrafem 3 innym Umawiającym się Rządom.”



## Z A Ł A C Z N I K II

## „MIĘDZYNARODOWY KODEKS OCHRONY STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO

## P R E A M B U Ł A

1. Konferencja Dyplomatyczna w sprawie Ochrony Żeglugi, która odbyła się w Londynie w grudniu 2002 r., przyjęła nowe postanowienia Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 oraz niniejszy Kodeks dla wzmocnienia ochrony na morzu. Te nowe wymagania tworzą międzynarodowe ramy, w ramach których statki i obiekty portowe mogą współpracować w celu wykrycia i powstrzymania czynów, które zagrażają bezpieczeństwu w sektorze transportu morskiego.
2. Jako pokłosie tragicznych wydarzeń z dnia 11 września 2001 r. dwudziesta druga sesja Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (Organizacja) jednogłośnie uzgodniła w listopadzie 2001 r. stworzenie nowych środków związanych z ochroną statków i obiektów portowych, które powinny być przyjęte przez Konferencję Umawiających się Rządów Stron Międzynarodowej Konferencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (znaną jako Konferencja Dyplomatyczna na temat Ochrony Żeglugi) w grudniu 2002 r. Przygotowania do Konferencji Dyplomatycznej powierzone zostały Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) Organizacji, na podstawie wniosków złożonych przez państwa członkowskie, organizacje międzyrządowe i organizacje pozarządowe, posiadające w Organizacji status konsultacyjny.
3. MSC na swej pierwszej sesji nadzwyczajnej mającej miejsce także w listopadzie 2001 r., w celu przyspieszenia opracowania i przyjęcia odpowiednich środków ochronnych, ustanowił Międzysesyjną Grupę Roboczą MSC do spraw ochrony żeglugi. Pierwsze spotkanie Międzysesyjnej Grupy Roboczej MSC do spraw ochrony żeglugi miało miejsce w lutym 2002 roku, a jego wyniki zostały przekazane i rozważone na siedemdziesiątej piątej sesji MSC w marcu 2002 r., kiedy to ustanowiono Grupę Roboczą *ad hoc* dla dalszego opracowania złożonych propozycji. Siedemdziesiąta piąta sesja MSC rozważyła sprawozdanie tej Grupy Roboczej i zaleciła dalsze prowadzenie prac przez kolejną Międzysesyjną Grupę Roboczą MSC, której spotkanie odbyło się we wrześniu 2002 r. Siedemdziesiąta szósta sesja MSC rozważyła wyniki mającej miejsce we wrześniu 2002 roku sesji Międzysesyjnej Grupy Roboczej MSC oraz dalszych prac podjętych przez Grupę Roboczą MSC w związku z siedemdziesiątą szóstą sesją Komitetu w grudniu 2002 r., bezpośrednio przed Konferencją Dyplomatyczną i uzgodniła ostateczną wersję proponowanych tekstów do rozważenia przez Konferencję Dyplomatyczną.
4. Konferencja Dyplomatyczna (9-13 grudnia 2002 r.) przyjęła także poprawki do istniejących postanowień Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74), przyspieszając realizację wymagań co do instalacji Automatycznego Zapisu Identyfikacji oraz przyjęła nowe przepisy w rozdziale XI-1 Konwencji SOLAS 74, obejmujące znakowanie numeru identyfikacyjnego statku oraz posiadanie na statku zapisu historii statku. Konferencja Dyplomatyczna przyjęła także szereg Rezolucji Konferencji, w tym dotyczących realizacji i nowelizacji niniejszego Kodeksu, współpracę techniczną oraz prace wspólne Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Cel. Uznano, że po zakończeniu pracy tych dwóch Organizacji może zaistnieć konieczność dokonania przeglądu i poprawek w stosunku do niektórych nowych postanowień dotyczących ochrony na morzu.
5. Postanowienia Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS 74 i niniejszego Kodeksu mają zastosowanie do statków i obiektów portowych. Rozszerzenie SOLAS 74 na obiekt portowy zostało uzgodnione na podstawie faktu, iż SOLAS 74 była najszybszym środkiem do zapewnienia, aby niezbędne środki ochrony pilnie nabrały mocy i weszły w życie. Jednak uzgodniono także, że postanowienia odnoszące się do obiektu portowego będą odnosiły się jedynie do relacji statek/port. Szersze zagadnienie ochrony obszarów obiektów portowych będzie przedmiotem dalszych wspólnych prac Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Międzynarodowej Organizacji Pracy. Uzgodniono także, że postanowienia nie powinny obejmować rzeczywistej reakcji na ataki, ani jakichkolwiek działań likwidujących skutki takiego ataku.
6. Podczas przygotowywania postanowień uwzględniono konieczność zapewnienia zgodności z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. z późniejszymi poprawkami, Między-



**▼B**

- narodowego Komitetu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM) oraz zharmonizowanym systemem badań i certyfikacji.
7. Postanowienia stanowią znaczącą zmianę w podejściu międzynarodowej gospodarki morskiej do zagadnienia ochrony w sektorze transportu morskiego. Uznaje się, że mogą one nałożyć na niektóre Umawiające się Rządy znaczny, dodatkowy ciężar. W pełni uznaje się także znaczenie współpracy technicznej dla wspomżenia Umawiających się Rządów w realizacji postanowień.
  8. Realizacja postanowień wymagać będzie ciągłego wysiłku w zakresie współpracy pomiędzy wszystkimi stronami zajmującymi się lub wykorzystującymi statki lub obiekty portowe, w tym załogami statku, personelem obiektu portowego, pasażerami, podmiotami zajmującymi się ładunkami, zarządami portu i statku oraz odpowiednimi władzami krajowymi i lokalnymi, odpowiedzialnymi za ochronę. Obecne procedury i praktyki muszą zostać poddane przeglądowi i zmienione, jeśli nie zapewniają one odpowiedniego poziomu ochrony. W celu zapewnienia większej ochrony na morzu sektory żeglugi i porty oraz władze krajowe i lokalne będą musiały podjąć dodatkowe obowiązki.
  9. Wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu powinny być uwzględnione podczas realizacji postanowień w zakresie ochrony, określonych w rozdziale XI-2 Konwencji SOLAS 74 oraz w części A niniejszego Kodeksu. Uznaje się jednak, że zakres zastosowania wytycznych może się zmieniać w zależności od charakteru obiektu portowego, statku, jego zatrudnienia lub ładunku.
  10. Żaden element niniejszego Kodeksu nie będzie interpretowany lub stosowany w sposób niezgodny z odpowiednim poszanowaniem podstawowych praw i swobód określonych w przepisach międzynarodowych, szczególnie zaś tych, które odnoszą się do pracowników morskich i uchodźców, w tym Deklarację Międzynarodowej Organizacji Pracy w sprawie fundamentalnych zasad i praw w pracy, a także norm międzynarodowych dotyczących pracowników sektorów: morskiego i portowego.
  11. Biorąc pod uwagę, że Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego z 1965 r. z późniejszymi poprawkami stanowi, iż władze publiczne zezwolą członkom obcych załóg na schodzenie na ląd w czasie pobytu statku, na którym przybyli, w porcie, pod warunkiem, że dokonane zostały formalności związane z przybyciem statku, a władze publiczne nie mają powodu odmówić zezwolenia zejścia na ląd ze względów sanitarnych, bezpieczeństwa i porządku publicznego, Umawiające się Rządy, podczas zatwierdzania planów ochrony statków i obiektu portowego będą odpowiednio dostrzegały fakt, iż załoga statku żyje i pracuje na statku i potrzebuje odpoczynku na lądzie oraz dostępu do lądowych urządzeń opieki dla marynarzy, w tym opieki medycznej.



## C ZĘ Ś Ć A

**OBLIGATORYJNE WYMOGI DOTYCZĄCE POSTANOWIEŃ  
ROZDZIAŁ XI-2 MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI  
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974 Z PÓŹNIEJSZYMI  
POPRAWKAMI**

## 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 **Wprowadzenie**

Niniejsza część Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego zawiera obligatoryjne postanowienia, do których odnosi się rozdział XI-2 Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, z późniejszymi poprawkami.

1.2 **Cele**

Cele niniejszego Kodeksu obejmują:

- .1 ustanowienie międzynarodowych ram obejmujących współpracę pomiędzy Umawiającymi się Rządami, agencjami rządowymi, lokalnymi administracjami oraz przemysłem okrętowym i portowym w celu wykrywania zagrożeń dla ochrony i podejmowania środków zapobiegawczych wobec zdarzeń naruszających ochronę, wywołujących skutki dla statków i obiektów portowych wykorzystywanych w handlu międzynarodowym;
- .2 ustalenie odpowiednich ról i obowiązków dla Umawiających się Rządów, agencji rządowych, lokalnych administracji oraz przemysłu okrętowego i portowego na poziomie krajowym i międzynarodowym dla zapewnienia ochrony na morzu;
- .3 zapewnienie szybkiego i efektywnego gromadzenia i wymiany informacji związanych z ochroną;
- .4 opracowanie metodologii niezbędnej dla oceny poziomu ochrony, w celu zastosowania stosownych planów i procedur reagowania na zmieniające się poziomy ochrony; oraz
- .5 zapewnienie odpowiednich i współmiernych środków ochrony.

1.3 **Wymagania funkcjonalne**

Dla realizacji swych celów niniejszy Kodeks zawiera szereg wymagań funkcjonalnych. Obejmują one między innymi:

- .1 gromadzenie i ocenę informacji w zakresie zagrożeń dla ochrony oraz wymianę takich informacji z odpowiednimi Umawiającymi się Rządami;
- .2 wymaganie utrzymywania protokołów łączności dla statków i obiektów portowych;
- .3 zapobieganie nieupoważnionemu dostępowi do statków, obiektów portowych lub ich stref o ograniczonym dostępie;
- .4 zapobieganie wprowadzaniu nielegalnej broni, materiałów łatwopalnych i wybuchowych na statki lub obiekty portowe;
- .5 zapewnienie środków dla ogłaszania alarmu w celu przeciwdziałania zagrożeniom lub zdarzeniom naruszającym ochronę;
- .6 wymaganie stworzenia planów ochrony statku i obiektu portowego, opartych na ocenie stanu ochrony; oraz
- .7 przeprowadzenie szkoleń, alarmów próbnych i ćwiczeń w celu zapoznania się z wymaganiami planów i procedur ochrony.

## 2 DEFINICJE

## 2.1 Do celów niniejszej części, o ile wyraźnie nie postanowiono inaczej:

- .1 Konwencja oznacza Międzynarodową Konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, z 1974 r. z późniejszymi poprawkami.
- .2 Prawidło oznacza prawidło Konwencji.
- .3 Rozdział oznacza rozdział Konwencji.

**▼B**

- .4 Plan ochrony statku oznacza plan, opracowany dla zapewnienia stosowania na statku środków, zaplanowanych dla ochrony osób znajdujących się na statku, ładunku, transportu jednostek ładunkowych, zapasów statkowych lub samego statku przed ryzykiem zdarzeń naruszających ochronę.
  - .5 Plan ochrony obiektu portowego oznacza plan, opracowany dla zapewnienia stosowania środków przewidzianych dla ochrony obiektu portowego oraz statków, osób, ładunku, jednostek ładunkowych, zapasów statkowych w obrębie obiektu portowego przed ryzykiem zdarzeń naruszających ochronę.
  - .6 Oficer ochrony statku oznacza osobę na pokładzie statku, odpowiedzialną przed kapitanem, wyznaczoną przez armatora jako odpowiedzialną za ochronę statku, w tym za realizację i wykonanie planu ochrony statku, a także za łączność z oficerem ochrony armatora i oficerem ochrony obiektu portowego.
  - .7 Oficer ochrony armatora oznacza osobę wyznaczoną przez armatora do zapewnienia przeprowadzenia oceny stanu ochrony statku, zapewnienia, aby plan ochrony statku został opracowany, przedstawiony do zatwierdzenia, a następnie realizowany i wykonywany, a także za łączność z oficerami ochrony obiektu portowego oraz oficerem ochrony statku.
  - .8 Oficer ochrony obiektu portowego oznacza osobę wyznaczoną jako odpowiedzialną za opracowanie, realizację, nowelizację i wykonanie planu ochrony obiektu portowego oraz za łączność z oficerami ochrony statków oraz oficerami ochrony armatora.
  - .9 Poziom ochrony 1 oznacza poziom, dla którego w każdym czasie utrzymywane będą minimalne odpowiednie środki ochrony.
  - .10 Poziom ochrony 2 oznacza poziom, dla którego w wyniku zwiększonego ryzyka zajścia zdarzenia naruszającego ochronę przez pewien okres czasu utrzymywane będą odpowiednie, dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa.
  - .11 Poziom ochrony 3 oznacza poziom, przy którym przez ograniczony czas utrzymywane będą konkretne środki ochrony, związane z prawdopodobieństwem lub groźbą zajścia zdarzenia naruszającego ochronę, aczkolwiek identyfikacja konkretnego celu ataku może nie być możliwa.
- 2.2 Termin »statek«, używany w niniejszym Kodeksie, obejmuje ruchome platformy wiertnicze (MODU) oraz jednostki szybkie (HSC), zdefiniowane w prawidło XI-2/1.
  - 2.3 Termin »Umawiający się Rząd« w związku z wszelkimi odniesieniami do obiektu portowego, używany w sekcjach 14-18, obejmuje odniesienie do »Wyznaczonego Organu«.
  - 2.4 Terminy, nie zdefiniowane inaczej w niniejszej części, będą miały takie znaczenie, jakie przypisano im w rozdziałach I oraz XI-2.
- 3 ZASTOSOWANIE:
- 3.1 Niniejszy Kodeks ma zastosowanie do:
    - .1 następujących typów statków odbywających podróże międzynarodowe:
      - .1 statki pasażerskie, w tym pasażerskie jednostki szybkie (HSC);
      - .2 statki towarowe, w tym jednostki szybkie (HSC), o pojemności 500 brutto i więcej; oraz
      - .3 ruchome platformy wiertnicze (MODU); oraz
    - .2 obiektów portowych obsługujących statki odbywające podróże międzynarodowe.
  - 3.2 Niezależnie od postanowień sekcji 3.1.2, Umawiające się Rządy podejmą decyzje o zakresie stosowania niniejszej części Kodeksu do takich obiektów portowych, w obrębie ich terytorialnej właściwości, które używane są przez statki zaangażowane w żegludze krajowej, ale od czasu do czasu obsługują statki w żegludze międzynarodowej.

**▼B**

- 3.2.1 Umawiające się Rządy będą podejmowały swe decyzje, o których mowa w sekcji 3.2 na podstawie oceny stanu ochrony obiektu portowego, dokonanej zgodnie z niniejszą częścią Kodeksu.
- 3.2.2 Wszelkie decyzje podejmowane przez Umawiające się Rządy zgodnie z wytycznymi z sekcji 3.2 nie będą naruszały poziomu ochrony, którego osiągnięcie jest celem rozdziału XI-2 lub niniejszej części Kodeksu.
- 3.3 Niniejszy Kodeks nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych jednostek marynarki wojennej oraz innych statków, posiadanych lub eksploatowanych przez Umawiające się Rządy i wykorzystywanych wyłącznie w służbie niehandlowej.
- 3.4 Sekcje 5-13 i 19 niniejszej części Kodeksu mają zastosowanie do armatorów i statków określonych w prawie XI-2/4.
- 3.5 Sekcje 5 oraz 14-18 niniejszej części Kodeksu mają zastosowanie do obiektów portowych wyszczególnionych w prawie XI-2/10.
- 3.6 Żadne postanowienia niniejszego Kodeksu nie naruszają praw i obowiązków państw zgodnie z prawem międzynarodowym.
- 4 **OBOWIĄZKI UMAWIAJĄCYCH SIĘ RZĄDÓW**
- 4.1 Zgodnie z postanowieniami prawidła XI-2/3 oraz XI-2/7 Umawiające się Rządy określą poziom ochrony oraz zapewnią wytyczne dla ochrony przed zdarzeniami naruszającymi ochronę. Wyższe poziomy ochrony wskazują na większe prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę. Czynniki, które powinny być uwzględniane przy określaniu właściwego poziomu ochrony, obejmują:
- .1 stopień wiarygodności informacji o zagrożeniu;
  - .2 stopień potwierdzenia informacji o zagrożeniu;
  - .3 stopień szczegółowości lub bliskości informacji o zagrożeniu; oraz
  - .4 potencjalne konsekwencje wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę.
- 4.2 Umawiające się Rządy, określając poziom ochrony 3, wydadzą w miarę konieczności odpowiednie instrukcje i zapewnią przekaz informacji, związanych z ochroną statków i obiektów portowych, które mogą zostać zagrożone.
- 4.3 Umawiające się Rządy mogą delegować niektóre ze swych zadań, wynikających z rozdziału XI-2 oraz niniejszej części Kodeksu, uznanej organizacji ochrony za wyjątkiem:
- .1 ustalania odpowiedniego poziomu ochrony;
  - .2 zatwierdzania oceny stanu ochrony obiektu portowego oraz późniejszych poprawek do zatwierdzonej oceny;
  - .3 ustalania obiektów portowych, od których wymagane będzie wyznaczenie oficera ochrony obiektu portowego;
  - .4 zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego i późniejszych poprawek do zatwierdzonego planu;
  - .5 wykonywania kontroli i stosowania środków zgodności zgodnie z prawidłem XI-2/9; oraz
  - .6 ustalenia wymagań w stosunku do Deklaracji ochrony.
- 4.4 Umawiające się Rządy, w stopniu, który uznają za odpowiedni, będą sprawdzać skuteczność planów ochrony statku oraz planów ochrony obiektu portowego lub zatwierdzonych przez nie poprawek do takich planów, lub planów zatwierdzonych w ich imieniu w przypadku statków.
5. **DEKLARACJA OCHRONY**
- 5.1 Umawiające się Rządy określą sytuacje, w których wymagana jest Deklaracja ochrony, oceniając ryzyko stwarzane przez działalność w płaszczyźnie statek/port lub statek-statek dla osób, majątku lub środowiska.
- 5.2 Statek może żądać wypełnienia Deklaracji ochrony, gdy:

**▼B**

- .1 statek jest eksploatowany na wyższym poziomie ochrony niż poziom obiektu portowego lub innego statku, z którymi dany statek współpracuje;
  - .2 pomiędzy Umawiającymi się Rządami zostało zawarte porozumienie w sprawie Deklaracji ochrony dotyczące określonych podróży międzynarodowych lub określonych statków wykonujących podróże;
  - .3 zaistniało zagrożenie ochrony lub zdarzenie naruszające ochronę z udziałem odpowiedniego statku lub obiektu portowego;
  - .4 statek znajduje się w porcie, w którym nie wymaga się posiadania i wprowadzenia w życie zatwierdzonego planu ochrony obiektu portowego; lub
  - .5 statek prowadzi działalność w płaszczyźnie statek-statek z innym statkiem, od którego nie wymaga się posiadania i wprowadzania w życie zatwierdzonego planu ochrony statku.
- 5.3 Wniosek o sporządzenie Deklaracji ochrony, określony w niniejszej sekcji, zostanie potwierdzony przez odpowiedni obiekt portowy lub statek.
- 5.4 Deklaracja ochrony będzie sporządzana przez:
- .1 kapitana lub oficera ochrony statku w imieniu statku (statków); oraz odpowiednio,
  - .2 oficera ochrony obiektu portowego lub, jeśli zostanie to inaczej określone przez Umawiający się Rząd, przez jakikolwiek inny organ odpowiedzialny za ochronę od strony lądu w imieniu obiektu portowego.
- 5.5 Deklaracja ochrony zawierać będzie wymagania co do ochrony, które mogą być podzielone pomiędzy obiektem portowym i statkiem (lub pomiędzy statkami) i ustali zakres odpowiedzialności dla każdego z nich.
- 5.6 Umawiające się Rządy określą, uwzględniając postanowienia prawidła XI-2/9.2.3, minimalny okres, przez który Deklaracje ochrony będą przechowywane przez obiekty portowe znajdujące się na ich terytorialnej właściwości.
- 5.7 Administracje określą, uwzględniając postanowienia prawidła XI-2/9.2.3, minimalny okres, przez który Deklaracje ochrony będą przechowywane przez statki uprawnione do podnoszenia ich bandery.
- 6 OBOWIĄZKI ARMATORA**
- 6.1 Armator zapewni, aby plan ochrony statku zawierał jasne stwierdzenia, podkreślające władzę kapitana. W planie ochrony statku, armator ustanowi, że kapitan posiada nadrzędną władzę i ponosi odpowiedzialność za podjęcie decyzji w odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony statku oraz możliwość zwrócenia się, w razie konieczności, o pomoc do armatora lub jakiegokolwiek Umawiającego się Rządu.
- 6.2 Armator zapewni, aby oficer ochrony armatora, kapitan i oficer ochrony statku otrzymali niezbędne wsparcie przy wypełnianiu zadań i obowiązków zgodnie z postanowieniami rozdziału XI-2 oraz niniejszej części Kodeksu.
- 7. OCHRONA STATKU**
- 7.1 Od statku wymagane jest działanie według poziomów ochrony, określonych przez Umawiające się Rządy w sposób podany poniżej.
- 7.2 Na poziomie ochrony 1 prowadzone są następujące działania z wykorzystaniem odpowiednich środków, na wszelkich statkach, z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B niniejszego Kodeksu, w celu zidentyfikowania i podjęcia środków zapobiegawczych wobec zdarzeń naruszających ochronę:
- .1 zapewnienie wykonywania wszystkich zadań w zakresie ochrony statku;
  - .2 kontrolowanie dostępu do statku;
  - .3 kontrolowanie zaokrętowania pasażerów i ich bagażu;

**▼B**

- .4 monitorowanie obszarów o ograniczonym dostępie w celu zapewnienia dostępu do nich jedynie osobom upoważnionym;
  - .5 monitorowanie pokładów oraz akwenów otaczających statek;
  - .6 nadzorowanie przeładunku towarów i zapasów statkowych; oraz
  - .7 zapewnienie łatwo dostępnych środków łączności związanych z ochroną.
- 7.3 Na poziomie ochrony 2 dla każdego działania wyszczególnionego w sekcji 7.2 zrealizowane zostaną dodatkowe środki ochrony, ujęte w planie ochrony statku, z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B niniejszego Kodeksu.
- 7.4 Na poziomie ochrony 3 dla każdego działania wyszczególnionego w sekcji 7.2 zrealizowane zostaną dalsze konkretne środki ochrony, ujęte w planie ochrony statku, z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B niniejszego Kodeksu.
- 7.5 W każdym przypadku wprowadzenia przez administrację poziomu ochrony 2 lub 3 statek potwierdzi otrzymanie instrukcji o zmianie poziomu ochrony.
- 7.6 Przed wejściem do obiektu portowego lub podczas postoju w porcie znajdującym się w terytorialnej właściwości Umawiającego się Rządu, dla którego ustanowiono poziom ochrony 2 lub 3 statek potwierdzi otrzymanie takiej instrukcji i potwierdzi oficerowi ochrony obiektu portowego rozpoczęcie realizacji odpowiednich środków i procedur, wyszczególnionych w planie ochrony obiektu portowego, a w przypadku poziomu ochrony 3 — w instrukcjach wydanych przez Umawiającego się Rząd, który wprowadził poziom ochrony 3. Statek zawiadomi o wszelkich trudnościach w realizacji. W takich przypadkach oficer ochrony obiektu portowego oraz oficer ochrony statku będą utrzymywali łączność i koordynowali odpowiednie działania.
- 7.7 Jeśli administracja wymaga, aby statek wprowadził, lub jest już na nim wprowadzony, poziom ochrony wyższy od ustanowionego dla obiektu portowego, do którego zamierza zawinąć lub w którym już przebywa, statek bezzwłocznie poinformuje o zaistniałej sytuacji odpowiednie Umawiającego się Rządu, na terenie którego obiekt portowy jest zlokalizowany, oraz oficera ochrony obiektu portowego.
- 7.7.1 W takich przypadkach oficer ochrony statku będzie utrzymywał łączność z oficerem ochrony obiektu portowego i jeśli będzie to konieczne koordynował odpowiednie akcje.
- 7.8 Administracja, wymagająca, by statki uprawnione do podnoszenia jej bandery wprowadziły poziom ochrony 2 albo 3 w porcie innego Umawiającego się Rządu, bezzwłocznie poinformuje o tym ten Umawiający się Rząd.
- 7.9 Gdy Umawiające się Rządy określą poziom ochrony i zapewnią dostarczenie informacji o poziomie ochrony statkom operującym na ich wodach terytorialnych lub statkom, które zakomunikowały zamiar wejścia na ich wody terytorialne, takim statkom zalecone zostanie utrzymywanie czujności i niezwłoczne przekazywanie ich administracji oraz pobliskim państwom nadbrzeżnym wszelkich informacji, które mogą mieć wpływ na ochronę na morzu na danym obszarze.
- 7.9.1 Informując takie statki o poziomie ochrony, jaki powinien być zastosowany, Umawiający się Rząd, biorąc pod uwagę wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu, poinformuje również te statki o wszelkich środkach ochrony, jakie powinny one wprowadzić, a także, jeśli będzie to stosowne, o środkach wprowadzonych przez Umawiający się Rząd w celu zapewnienia ochrony przed zagrożeniem.
8. OCENA STANU OCHRONY STATKU
- 8.1 Ocena stanu ochrony statku jest zasadniczą i integralną częścią procesu opracowywania i aktualizacji planu ochrony statku.
- 8.2 Oficer ochrony armatora zapewni, aby ocena stanu ochrony statku dokonywana była przez osoby posiadające odpowiednie umiejętności w zakresie oceny stopnia ochrony statku, zgodnie z niniejszą sekcją z uwzględnieniem wytycznych z części B niniejszego Kodeksu.

**▼B**

- 8.3 Pod warunkiem zachowania postanowień sekcji 9.2.1 ocena stanu ochrony statku dla konkretnego statku może być dokonana przez uznaną organizację ochrony.
- 8.4 Ocena stanu ochrony statku obejmować będzie badanie stanu ochrony przeprowadzone na statku oraz, co najmniej, następujące elementy:
- .1 identyfikacja istniejących środków ochrony, procedur i operacji;
  - .2 identyfikacja i ocena kluczowych operacji na pokładzie statku, stanowiących istotny przedmiot ochrony;
  - .3 identyfikacja możliwych zagrożeń dla kluczowych operacji na pokładzie i prawdopodobieństwo ich wystąpienia, w celu ustalenia środków ochrony i ustalenia kolejności ich stosowania; oraz
  - .4 identyfikacja słabych punktów, w tym czynnika ludzkiego w infrastrukturze, planach działania i procedurach.
- 8.5 Ocena stanu ochrony statku będzie dokumentowana, przeglądana, zatwierdzana i przechowywana przez armatora.
- 9 PLAN OCHRONY STATKU
- 9.1 Każdy statek powinien posiadać na pokładzie plan ochrony statku zatwierdzony przez administrację. Plan powinien zawierać postanowienia dotyczące trzech poziomów ochrony, zdefiniowanych w niniejszej części Kodeksu.
- 9.1.1 Z zachowaniem postanowień sekcji 9.2.1, plan ochrony statku dla konkretnego statku może być przygotowany przez uznaną organizację ochrony.
- 9.2 Administracja może powierzyć dokonanie przeglądu i zatwierdzenie planów ochrony statku lub poprawek do uprzednio zatwierdzonych planów uznanej organizacji ochrony.
- 9.2.1 W takich przypadkach, uznana organizacja ochrony, podejmująca się przeglądu i zatwierdzenia planu ochrony statku lub jego poprawek nie powinna być, uprzednio, zaangażowana w przygotowywanie oceny stanu ochrony statku czy też tworzenie planu ochrony statku, bądź jego poprawek będących następnie przedmiotem przeglądu.
- 9.3 Przy składaniu do zatwierdzenia planu ochrony statku lub poprawek do uprzednio zatwierdzonego planu, należy dołączyć ocenę stanu ochrony statku, na podstawie której plan lub poprawki zostały przygotowane.
- 9.4 Taki plan powinien być opracowany z uwzględnieniem wytycznych zawartych w części B niniejszego Kodeksu i napisany w języku lub językach roboczych statku. Jeśli użyty język, bądź użyte języki nie są językiem: angielskim, francuskim alb hiszpańskim, należy dołączyć tłumaczenie na jeden z tych języków. Plan będzie obejmował co najmniej:
- .1 środki przeznaczone dla zapobiegania wnoszeniu na pokład broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń przeznaczonych do użycia przeciwko ludziom, statkom lub portowym, a których przewóz nie jest dozwolony;
  - .2 identyfikację obszarów o ograniczonym dostępie oraz środków zapobiegających dostępowi osób nieupoważnionych;
  - .3 środki zapobiegające dostępowi do statku osobom nieupoważnionym;
  - .4 procedury reagowania na zagrożenie ochrony lub naruszenie ochrony, włączając postanowienia dotyczące utrzymania działań statku w sytuacji krytycznej lub w relacji statek/port;
  - .5 procedury reagowania na wszelkie instrukcje, dotyczące ochrony, które mogą być wydawane przez Umawiający się Rząd na poziomie ochrony 3;
  - .6 procedury ewakuacji na wypadek zagrożenia ochrony lub naruszenia ochrony;
  - .7 zadania załogi statku odpowiedzialnej za ochronę oraz pozostałej załogi statku w zakresie ochrony;
  - .8 procedury audytu działań w zakresie ochrony;

## ▼B

- .9 procedury szkoleń, alarmów próbnych i ćwiczeń związanych z planem;
  - .10 procedury współdziałania w zakresie ochrony obiektu portowego;
  - .11 procedury okresowego przeglądu i aktualizacji planu;
  - .12 procedury składania raportów w sprawie zdarzeń naruszających ochronę;
  - .13 identyfikację oficera ochrony statku;
  - .14 identyfikację oficera ochrony armatora wraz ze szczegółami całodobowej łączności;
  - .15 procedury zapewniające inspekcję, testowanie, kalibrację i utrzymanie w ruchu wszelkiego wyposażenia ochronnego, znajdującego się na statku;
  - .16 częstotliwość testowania i kalibracji wyposażenia ochrony, znajdującego się na statku;
  - .17 lokalizację punktów aktywacji systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku; oraz
  - .18 procedury, instrukcje i wytyczne na temat użycia systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku, w tym testowania, uaktywniania, dezaktywowania i zerowania, oraz ograniczenia fałszywych alertów.
- 9.4.1 Personel, przeprowadzający audyt wewnętrzny działań w zakresie ochrony wyszczególnionych w planie lub oceniający jego wejście w życie, powinien być niezwiązany z działalnością będącą przedmiotem audytu, chyba, że jest to niewykonalne ze względu na rozmiar i charakter armatora lub statku.
- 9.5 administracja określi, które zmiany do zatwierdzonego planu ochrony statku lub w wyposażeniu ochronnym, wyszczególnionym w zatwierdzonym planie, nie mogą być wprowadzone w życie dopóki odnośne poprawki w planie nie zostaną zatwierdzone przez administrację. Wszelkie takie poprawki będą co najmniej tak skuteczne, jak środki przewidziane w rozdziale XI-2 i niniejszej części Kodeksu.
- 9.5.1 Charakter zmian w planie ochrony statku lub wyposażeniu ochronnym, które zostały w sposób szczególny zatwierdzone przez administrację zgodnie z sekcją 9.5, zostanie udokumentowany w sposób wyraźnie wskazujący na to zatwierdzenie. Zatwierdzenie to będzie dostępne na pokładzie statku i będzie przedstawiane razem z Międzynarodowym certyfikatem ochrony statku (lub Tymczasowym Międzynarodowym certyfikatem ochrony statku). Jeśli te zmiany mają charakter tymczasowy, po przywróceniu oryginalnych, zatwierdzonych środków lub wyposażenia taka dokumentacja nie musi być dalej przechowywana na statku.
- 9.6 Plan może być przechowywany w formie elektronicznej. W takim przypadku będzie on chroniony przez procedury mające na celu zapobieżenie nieupoważnionemu usunięciu, zniszczeniu lub zmianie.
- 9.7 Plan będzie chroniony przed nieupoważnionym dostępem lub ujawnieniem.
- 9.8 Plany ochrony statku nie podlegają inspekcji funkcjonariuszy odpowiednio upoważnionych przez Umawiający się Rząd do prowadzenia kontroli i stosowania środków zgodności zgodnie z prawidłem XI-2/9 z wyjątkiem okoliczności wyszczególnionych w sekcji 9.8.1.
- 9.8.1 Jeśli funkcjonariusze, odpowiednio upoważnieni przez Umawiający się Rząd, mają wyraźne podstawy do podejrzenia, że statek nie spełnia wymagań rozdziału XI-2 lub części A niniejszego Kodeksu, a jedynym sposobem weryfikacji lub usunięcia niezgodności jest dokonanie przeglądu odpowiednich wymogów planu ochrony statku, zezwala się na wyjątkowe, ograniczone udostępnienie konkretnych części planu, odnoszących się do niezgodności, lecz tylko za zgodą Umawiającego się Rządu lub kapitana statku, którego podejrzenie dotyczy. Niemniej jednak, postanowienia planu odnoszące się do sekcji 9.4 podsekcji 2, 4, 5, 7, 15, 17 i 18 niniejszej części Kodeksu uważane są za informacje poufne i nie mogą być przedmiotem inspekcji, chyba że inaczej uzgodniły to zainteresowane Umawiające się Rządy.



**▼B**

- 10 ZAPISY
- 10.1 Zapisy następujących czynności, objętych planem ochrony statku, będą przechowywane na pokładzie przez co najmniej minimalny okres określony przez administrację, z uwzględnieniem postanowień przepisu XI-2/9.2.3:
- .1 szkolenia, alarmy próbne i ćwiczenia;
  - .2 zagrożenia ochrony i zdarzenia naruszające ochronę;
  - .3 naruszenia ochrony;
  - .4 zmiany w poziomach ochrony;
  - .5 komunikaty dotyczące bezpośredniej ochrony statku, takie jak specyficzne zagrożenia dla statku lub obiektów portowych, w których statek przebywa lub przebywał;
  - .6 wewnętrzne audyty i przeglądy czynności w zakresie ochrony;
  - .7 okresowy przegląd oceny poziomu ochrony statku;
  - .8 okresowy przegląd planu ochrony statku;
  - .9 wdrażanie w życie wszelkich poprawek do planu; oraz
  - .10 utrzymanie, kalibracja i testowanie wszelkiego wyposażenia ochrony, znajdującego się na pokładzie, w tym testowanie systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku.
- 10.2 Zapisy prowadzone będą w języku lub językach roboczych statku. Jeśli językiem takim, lub językami, nie są język angielski, francuski lub hiszpański, dołączone zostanie tłumaczenie na jeden z tych języków.
- 10.3 Zapisy mogą być przechowywane w formie elektronicznej. W takim przypadku powinny być chronione przez procedury mające na celu zapobieżenie nieuprawnionemu usunięciu, zniszczeniu lub zmianie.
- 10.4 Zapisy powinny być chronione przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.
- 11 OFICER OCHRONY ARMATORA
- 11.1 Armator wyznaczy oficera ochrony armatora. Osoba wyznaczona na oficera ochrony armatora może działać jako oficer ochrony armatora dla jednego lub więcej statków, w zależności od ilości i typów statków eksploatowanych przez armatora, pod warunkiem, że statki, za które osoba ta jest odpowiedzialna zostaną jasno określone. Armator może, w zależności od ilości i typów eksploatowanych statków, wyznaczyć kilka osób na oficerów ochrony armatora, pod warunkiem, że jest jasno określone, za które statki każda z tych osób jest odpowiedzialna.
- 11.2 Poza obowiązkami i zadaniami wyszczególnionymi w innych miejscach niniejszej części Kodeksu, obowiązki i zadania oficera ochrony armatora obejmują między innymi:
- .1 informowanie o poziomie zagrożeń, z jakimi statek może się spotkać, przy użyciu odpowiednich ocen stanu ochrony i innych istotnych informacji;
  - .2 zapewnienie dokonywania oceny stanu ochrony statku;
  - .3 zapewnienie sporządzenia, przedstawienia do zatwierdzenia, a następnie realizacji i utrzymywania planu ochrony statku;
  - .4 zapewnienie modyfikacji planu ochrony statku, w miarę potrzeb, w celu korekty braków i dostosowania go do wymogów ochrony przewidzianych dla konkretnego statku;
  - .5 organizowanie wewnętrznych audytów oraz przeglądów działań w zakresie ochrony;
  - .6 organizowanie wstępnego audytu i kolejnych weryfikacji statku przez administrację lub organizację uznaną w dziedzinie ochrony;
  - .7 zapewnienie, aby niezgodności wykryte w czasie audytów wewnętrznych, przeglądów okresowych, inspekcji ochrony oraz weryfikacji zgodności były pilnie analizowane i usuwane;
  - .8 wzmocnienie świadomości w zakresie ochrony i czujności;

**▼B**

- .9 zapewnienie adekwatnego szkolenia personelu odpowiedzialnego za ochronę statku;
  - .10 zapewnienie efektywnej komunikacji i współpracy pomiędzy oficerem ochrony statku oraz odpowiednimi oficerami ochrony obiektu portowego;
  - .11 zapewnienie spójności pomiędzy wymogami w zakresie ochrony i wymaganiami co do bezpieczeństwa statku;
  - .12 zapewnienie, aby w przypadku korzystania z planów statków siostrzanych lub z planów ochrony floty statków plany dla każdego statku odzwierciedlały wiernie informacje specyficzne dla danego statku; oraz
  - .13 zapewnienie, aby realizowane i utrzymywane były wszelkie rozwiązania alternatywne lub równoważne, zatwierdzone dla danego statku lub grupy statków.
- 12 OFICER OCHRONY STATKU
- 12.1 Oficer ochrony statku zostanie wyznaczony dla każdego statku.
- 12.2 Poza obowiązkami i zadaniami wyszczególnionymi w innych miejscach niniejszej części Kodeksu, obowiązki i zadania oficera ochrony statku obejmują, między innymi:
- .1 dokonywanie regularnej inspekcji ochrony statku dla zapewnienia utrzymywania odpowiednich środków ochrony;
  - .2 utrzymywanie i nadzór nad realizacją planu ochrony statku, w tym zmian do tego planu;
  - .3 koordynacja w aspekcie ochrony między członkami załogi statku a odpowiednimi oficerami ochrony obiektu portowego podczas operacji ładunkowych i dostaw zapasów statkowych;
  - .4 proponowanie modyfikacji do planu ochrony statku;
  - .5 informowanie oficera ochrony armatora o wszelkich brakach i niezgodnościach, zidentyfikowanych w czasie audytów zewnętrznych, okresowych przeglądów, inspekcji ochrony i przeglądów zgodności oraz realizacja działań korygujących;
  - .6 wzmacnianie czujności i świadomości w zakresie ochrony osób przebywających na statku;
  - .7 zapewnienie, by załoga statku była poddawana stosownym szkoleniom, według potrzeb;
  - .8 informowanie o wszelkich zdarzeniach naruszających ochronę;
  - .9 koordynacja realizacji planu ochrony statku z oficerem ochrony armatora oraz odpowiednim oficerem ochrony obiektu portowego; oraz
  - .10 zapewnienie, aby wyposażenie w zakresie ochrony, jeśli jakiegokolwiek występuje, było odpowiednio eksploatowane, testowane, kalibrowane i utrzymywane.
- 13 SZKOLENIA, ALARMY PRÓBNE I ĆWICZENIA W ZAKRESIE OCHRONY STATKU
- 13.1 Oficer ochrony armatora oraz odpowiedni personel lądowy posiadać będą wiedzę i przeszkoleni zostaną z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B niniejszego Kodeksu.
- 13.2 Oficer ochrony statku będzie posiadać wiedzę i przeszkolony zostanie z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B niniejszego Kodeksu.
- 13.3 Załoga statku, na której spoczywają konkretne zadania i obowiązki w zakresie ochrony, będzie wykazywała zrozumienie dla swej odpowiedzialności za ochronę statku zgodnie z opisem podanym w planie ochrony statku, a także będzie posiadała dostateczną wiedzę i zdolność do wykonywania przypisanych zadań, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 13.4 Dla zapewnienia efektywnej realizacji planu ochrony statku w odpowiednich okresach czasowych przeprowadzane będą ćwiczenia, uwzględniające typ statku, zmiany w liczebności załogi statku,

**▼B**

- objektów portowych, do których statek ma zawinąć i inne odpowiednie okoliczności, biorąc pod uwagę wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 13.5 Oficer ochrony armatora zapewni efektywną koordynację i realizację planów ochrony statku poprzez udział w ćwiczeniach w stosownych odstępach czasu, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 14 OCHRONA OBIEKTU PORTOWEGO
- 14.1 Od obiektu portowego wymagane jest działanie w zakresie poziomów ochrony określonych przez Umawiający się Rząd, na obszarze którego obiekt jest położony. Środki i procedury ochrony będą stosowane w porcie w taki sposób, aby spowodować jak najmniejsze zakłócenia, lub opóźnienia, w stosunku do pasażerów, statków, załóg statków i osób odwiedzających je, towarów i usług.
- 14.2 Na poziomie ochrony 1 prowadzone będą następujące działania poprzez odpowiednie środki, podjęte we wszystkich obiektach portowych, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu, w celu identyfikacji i przyjęcia środków zapobiegawczych przeciwko zdarzeniom naruszającym bezpieczeństwo:
- .1 zapewnienie wykonywania wszystkich zadań w zakresie ochrony obiektu portowego;
  - .2 kontrolowanie dostępu do obiektu portowego;
  - .3 monitorowanie obiektu portowego, włączając kotwicowiska i miejsca cumowania;
  - .4 monitorowanie obszarów o ograniczonym dostępie, w celu zapewnienia dostępu do nich jedynie osób upoważnionych;
  - .5 nadzór na manipulacjami ładunkiem;
  - .6 nadzór nad manipulowaniem zapasami statku; oraz
  - .7 zapewnienie łatwego dostępu do środków komunikacji w zakresie ochrony.
- 14.3 Na poziomie ochrony 2, dla każdego działania wyszczególnionego w sekcji 14.2 zrealizowane zostaną dodatkowe środki ochrony, wyszczególnione w planie ochrony obiektu portowego, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 14.4 Na poziomie ochrony 3, dla każdego działania wyszczególnionego w sekcji 14.2 zrealizowane zostaną dalsze, konkretne środki ochrony, wyszczególnione w planie ochrony obiektu portowego, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 14.4.1 Ponadto, na poziomie ochrony 3, od obiektu portowego wymagane jest zareagowanie i zrealizowanie instrukcjom określonych przez Umawiający się Rząd, na którego obszarze obiekt portowy jest położony.
- 14.5 W przypadku gdy oficer ochrony obiektu portowego został powiadomiony, że statek napotyka trudności w zapewnieniu zgodność z wymogami rozdziału XI-2 lub niniejszej części Kodeksu, lub przy realizacji odpowiednich środków lub procedur, wyszczególnionych w planie ochrony statku, a w przypadku poziomu ochrony 3 w następstwie wszelkich instrukcji co do ochrony, wydanych przez Umawiający się Rząd, na którego obszarze znajduje się obiekt portowy, oficer ochrony obiektu portowego oraz oficer ochrony statku nawiążą łączność i będą koordynowali stosowne działania.
- 14.6 W przypadku gdy oficer ochrony obiektu portowego został powiadomiony, że statek jest na poziomie ochrony wyższym niż poziom w obiekcie portowym, oficer ochrony obiektu portowego poinformuje o sprawie organ właściwy i nawiąże łączność z oficerem ochrony statku dla koordynacji stosownych działań, jeśli będzie to konieczne.
- 15 OCENA STANU OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO
- 15.1 Ocena stanu ochrony obiektu portowego jest zasadniczą i integralną częścią procesu tworzenia i aktualizacji planu ochrony obiektu portowego.
- 15.2 Ocena stanu ochrony obiektu portowego będzie przeprowadzona przez Umawiający się Rząd, na którego obszarze znajduje się obiekt portowy.

**▼B**

- Umawiający się Rząd może upoważnić uznaną organizację w dziedzinie ochrony do przeprowadzenia oceny stanu ochrony dla konkretnego obiektu portowego, położonego na jego obszarze.
- 15.2.1 W przypadku gdy ocena stanu ochrony obiektu portowego dokonana została przez uznaną organizację w dziedzinie ochrony, ocena stanu ochrony zostanie zbadana i zatwierdzona na zgodność z niniejszym ustępem przez Umawiający się Rząd, na obszarze którego obiekt portowy jest zlokalizowany.
- 15.3 Osoby, przeprowadzające ocenę, będą posiadały odpowiednie umiejętności dla oceny stanu ochrony obiektu portowego zgodnie z niniejszym ustępem, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 15.4 Oceny stanu ochrony obiektu portowego będą poddawane okresowym przeglądom i aktualizacji, z uwzględnieniem zmieniających się zagrożeń lub mniejszych zmian w obiekcie portowym, a zawsze będą podlegały przeglądowi i aktualizacji w przypadku gdy w obiekcie portowym będą miały miejsce poważne zmiany.
- 15.5 Ocena stanu ochrony obiektu portowego będzie obejmowała między innymi:
- .1 identyfikację i ocenę ważnych składników majątku i infrastruktury, których ochrona ma ważne znaczenie;
  - .2 identyfikację możliwych zagrożeń dla majątku i infrastruktury oraz prawdopodobieństwa ich zdarzenia, w celu ustalenia środków ochrony;
  - .3 identyfikację, wybór i ustalenie kolejności środków przeciwdziałania i zmian w procedurach oraz poziomu ich skuteczności w ograniczaniu podatności na zagrożenia; oraz
  - .4 identyfikację słabych punktów, w tym czynnika ludzkiego, w infrastrukturze, polityce i procedurach.
- 15.6 Umawiający się Rząd może zezwolić, aby ocena stanu ochrony obiektu portowego obejmowała więcej niż jeden obiekt portowy, jeśli operator, lokalizacja, działania, wyposażenie i projekt tych obiektów portowych są podobne. Każdy Umawiający się Rząd, który zezwoli na takie rozwiązanie powiadomi Organizację o jego szczegółach.
- 15.7 Po przeprowadzeniu oceny stanu ochrony obiektu portowego zostanie przygotowany raport składający się ze skróconego opisu sposobu przeprowadzenia oceny, opisu każdego słabego punktu, wykrytego w czasie oceny i opisu środków przeciwdziałania, jakie mogą być wykorzystane dla likwidacji każdego słabego punktu. Raport będzie chroniony przed nieuprawnionym dostępem i ujawnieniem.
- 16 PLAN OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO
- 16.1 Plan ochrony obiektu portowego zostanie opracowany na podstawie oceny stanu ochrony obiektu portowego, i będzie utrzymywany dla każdego obiektu portowego, adekwatnie do relacji statek/port. Plan będzie zawierał postanowienia dla trzech poziomów ochrony, jak zdefiniowano w niniejszej części Kodeksu.
- 16.1.1 Zależnie od postanowień sekcji 16.2 plan ochrony obiektu portowego dla konkretnego obiektu portowego może być przygotowany przez uznaną organizację w dziedzinie ochrony.
- 16.2 Plan ochrony obiektu portowego będzie zatwierdzany przez Umawiający się Rząd, na którego obszarze obiekt portowy jest zlokalizowany.
- 16.3 Plan taki będzie stworzony z uwzględnieniem wytycznych podanych w niniejszej części Kodeksu i będzie sporządzony w języku roboczym obiektu portowego. Plan będzie zawierał między innymi:
- .1 środki, zaprojektowane dla zapobieżenia wniesieniu na teren obiektu portowego lub na statek broni lub wszelkich innych niebezpiecznych substancji i urządzeń niebezpiecznych, przeznaczonych do użycia przeciwko osobom, statkom lub obiektowi portowemu, których przewóz nie jest usankcjonowany;
  - .2 środki zapobiegające dostępowi do obiektu portowego, statków w nim zacumowanych oraz obszarów zakazanych dla osób nieupoważnionych;

**▼B**

- .3 procedury reagowania na zagrożenia ochrony lub naruszenia ochrony, włączając postanowienia dotyczące utrzymania kryzysowych działań obiektu portowego lub relacji statek/port;
  - .4 procedury reagowania na wszelkie instrukcje na poziomie ochrony 3, dotyczące ochrony, które mogą być wydane przez Umawiający się Rząd, na obszarze którego zlokalizowany jest obiekt portowy;
  - .5 procedury ewakuacyjne w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lub naruszenia ochrony;
  - .6 zadania personelu obiektu portowego, któremu przypisane są obowiązki w zakresie ochrony oraz pozostałego personelu obiektu portowego w aspekcie ochrony;
  - .7 procedury powiązania z działaniami ochrony statków;
  - .8 procedury okresowego przeglądu i aktualizacji planu;
  - .9 procedury powiadamiania o zdarzeniach naruszających bezpieczeństwo;
  - .10 identyfikacja oficera ochrony obiektu portowego wraz ze szczegółami całodobowej łączności;
  - .11 środki zapewniające ochronę informacji zawartych w planie;
  - .12 środki zaprojektowane dla zapewnienia skutecznej ochrony ładunku oraz sprzętu przeładunkowego w porcie;
  - .13 procedury audytowania planu ochrony obiektu portowego;
  - .14 procedury reagowania w przypadku aktywacji systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku na statku przebywającym w porcie; oraz
  - .15 procedury umożliwiające zejście załogi statku na ląd lub wymianę załogi, a także dostęp osób wizytujących statek wraz z przedstawicielami organizacji pracy i spraw socjalnych marynarzy.
- 16.4 Personel, przeprowadzający audyt wewnętrzny działań w zakresie ochrony, wyszczególnionych w planie, lub oceniający jego realizację, nie będzie związany z działaniami podlegającymi audytowi, chyba że byłoby to niepraktyczne z powodu rozmiarów i charakteru obiektu portowego.
- 16.5 Plan ochrony obiektu portowego może być połączony, lub może być częścią, planu ochrony portu lub jakiegokolwiek innego planu lub planów związanych z sytuacjami krytycznymi.
- 16.6 Umawiający się Rząd, na którego obszarze zlokalizowany jest obiekt portowy, określi zmiany w planie ochrony obiektu portowego, które nie będą realizowane, jeśli odpowiednie zmiany planu nie zostaną zatwierdzone przez ten Umawiający się Rząd.
- 16.7 Plan może być przechowywany w formie elektronicznej. W takim przypadku będzie on chroniony przez procedury mające na celu zapobieżenie nieuprawnionemu usunięciu, zniszczeniu lub zmianie.
- 16.8 Plan będzie chroniony przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.
- 16.9 Umawiające się Rządy mogą zezwolić, aby plan ochrony obiektu portowego obejmował więcej niż jeden obiekt portowy, jeśli operator, lokalizacja, działania, wyposażenie i projekt tych obiektów są podobne. Każdy Umawiający się Rząd, który zezwoli na takie alternatywne rozwiązanie powiadomi Organizację o jego szczegółach.
- 17 OFICER OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO
- 17.1 Dla każdego obiektu portowego wyznaczony zostanie oficer ochrony obiektu portowego. Jedna osoba może być wyznaczona jako oficer ochrony obiektu portowego dla więcej niż jednego obiektu portowego.
- 17.2 Poza zadaniami i obowiązkami wyszczególnionymi w innych miejscach niniejszej części Kodeksu, zadania i obowiązki oficera ochrony obiektu portowego będą obejmowały, między innymi:

**▼B**

- .1 dokonanie wstępnego, wszechstronnego przeglądu ochrony obiektu portowego, z uwzględnieniem oceny poziomu ochrony obiektu portowego;
  - .2 zapewnienie stworzenia i utrzymywanie planu ochrony obiektu portowego;
  - .3 zatwierdzenie i realizację planu ochrony obiektu portowego;
  - .4 podejmowanie regularnych inspekcji ochrony obiektu portowego dla zapewnienia ciągłości odpowiednich środków ochrony;
  - .5 zalecanie i wprowadzanie, tak jak to będzie stosowne, modyfikacji do planu ochrony obiektu portowego w celu skorygowania braków i aktualizacji planu tak, aby uwzględnić odpowiednie zmiany na terenie obiektu portowego;
  - .6 wzmacnianie świadomości ochrony i czujności personelu obiektu portowego;
  - .7 zapewnienie adekwatnego szkolenia dla personelu odpowiedzialnego za ochronę obiektu portowego;
  - .8 powiadamianie odpowiednich władz i utrzymywanie ewidencji zdarzeń, które zagrażają bezpieczeństwu obiektu portowego;
  - .9 koordynację realizacji planu ochrony obiektu portowego z odpowiednimi oficerami ochrony armatora oraz oficerami ochrony statku;
  - .10 jest to stosowne, koordynację ze służbami ochrony;
  - .11 zapewnienie, aby spełniane były standardy dla personelu odpowiedzialnego za ochronę obiektu portowego;
  - .12 zapewnienie, aby sprzęt ochronny, jeśli występuje, był właściwie eksploatowany, testowany, kalibrowany i utrzymywany w ruchu; oraz
  - .13 na ich wniosek, wspomaganie oficerów ochrony statku w potwierdzaniu tożsamości osób starających się wejść na statek.
- 17.3 Oficer ochrony obiektu portowego otrzyma niezbędne wsparcie przy wykonywaniu zadań i obowiązków, nałożonych przez rozdział XI-2 oraz niniejszą część Kodeksu.
- 18 **SZKOLENIE I ĆWICZENIA W ZAKRESIE OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO**
- 18.1 Oficer ochrony obiektu portowego oraz odpowiedni personel ochrony obiektu portowego powinni posiadać wiedzę i odbyć szkolenia, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 18.2 Personel ochrony obiektu portowego, obciążony konkretnymi zadaniami w zakresie ochrony, powinien rozumieć swoje zadania i być świadomy odpowiedzialności za ochronę obiektu portowego tak, jak opisano to w planie ochrony obiektu portowego i powinien posiadać dostateczną wiedzę oraz zdolność wykonania przypisanych mu zadań, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 18.3 Dla zapewnienia skutecznej realizacji planu ochrony obiektu portowego, w stosownych odstępach czasu przeprowadzane będą ćwiczenia uwzględniające typ operacji w porcie, zmiany wśród jego personelu, typ statków obsługiwanych przez obiekt portowy oraz inne odpowiednie okoliczności, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 18.4 Oficer ochrony obiektu portowego zapewni skuteczną koordynację i realizację planu ochrony obiektu portowego przez uczestnictwo w szkoleniach w odpowiednich odstępach czasu, uwzględniając wytyczne podane w części B niniejszego Kodeksu.
- 19 **WERYFIKACJA I CERTYFIKACJA STATKÓW**
- 19.1 **Weryfikacje**
- 19.1.1 Każdy statek, do którego zastosowanie ma niniejsza część Kodeksu, podlega weryfikacjom, wyszczególnionym poniżej:
- .1 wstępna weryfikacja przed oddaniem statku do eksploatacji lub zanim wydanie zostanie po raz pierwszy certyfikat wymagany

**▼B**

- w sekcji 19.2, która obejmie pełną kontrolę jego systemu ochrony oraz wszelkiego związanego z tym wyposażenia ochronnego, objętego postanowieniami rozdziału XI-2, niniejszej części Kodeksu oraz zatwierdzonym planem ochrony statku. Przegląd ten zapewni, aby system ochrony i wszelkie związane z nim wyposażenie ochronne statku w pełni odpowiadały stosownym wymaganiom rozdziału XI-2 i niniejszej części Kodeksu, pozostawały w zadowalającym stanie i były zdolne do użycia, do jakiego zostały przeznaczone;
- .2 weryfikacja odnawiająca w odstępach czasu określonych przez administrację, ale nie przekraczających pięciu lat, z wyjątkiem przypadków, gdy zastosowanie ma sekcja 19.3. Weryfikacja ta zapewni, aby system ochrony i wszelkie związane z nim wyposażenie ochronne statku w pełni odpowiadały stosownym wymaganiom rozdziału XI-2 i niniejszej części Kodeksu, pozostawały w zadowalającym stanie i były zdolne do użycia, do jakiego zostały przeznaczone;
- .3 co najmniej jedna weryfikacja pośrednia. Jeśli dokonywana jest jedna weryfikacja pośrednia, będzie ona miała miejsce pomiędzy drugą a trzecią rocznicą wydania certyfikatu, zdefiniowanego w prawie 1/2(n). Weryfikacja pośrednia będzie obejmowała inspekcję systemu ochrony i wszelkiego związanego z nim wyposażenia zabezpieczającego statku i pozostaje w stanie zadowalającym dla zamierzonej eksploatacji statku. Weryfikacja pośrednia będzie potwierdzona w certyfikacie;
- .4 weryfikacje dodatkowe, określone przez administrację.
- 19.1.2 Weryfikacje statków dokonywane będą przez funkcjonariuszy administracji. Administracja może jednak powierzyć weryfikacje uznanej organizacji ochrony, o której mowa w prawie XI-2/1.
- 19.1.3 W każdym przypadku administracja gwarantuje w pełni kompletność i skuteczność przeglądu i zobowiązana jest zapewnić niezbędne rozwiązania dla spełnienia tego obowiązku.
- 19.1.4 System ochrony statku i związane z nim wyposażenie ochronne będą po weryfikacji utrzymywane tak, aby pozostawać w zgodności z prawidłem XI-2/4.2 i XI-2/6, niniejszą częścią Kodeksu oraz zatwierdzonym planem ochrony statku. Po dokonaniu weryfikacji zgodnie z sekcją 19.1.1 żadne poprawki nie będą wprowadzane do systemu ochrony, żadnego związanego z nim wyposażenia ochronnego oraz zatwierdzonego planu ochrony statku bez zatwierdzenia ze strony administracji.
- 19.2 Wydanie lub potwierdzenie certyfikatu**
- 19.2.1 Po weryfikacji wstępnej lub odnawiającej, zgodnie z postanowieniami sekcji 19.1, wydany zostanie Międzynarodowy certyfikat ochrony statku.
- 19.2.2 Certyfikat taki zostanie wydany lub potwierdzony przez administrację, albo przez uznaną organizację ochrony, działającą w imieniu administracji.
- 19.2.3 Na wniosek administracji, inny Umawiający się Rząd może spowodować przegląd statku i po upewnieniu się, że postanowienia sekcji 19.1.1 są spełnione, może wystawić lub wydać upoważnienie do wystawienia dla danego statku Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku i gdy jest to stosowne, potwierdzić lub wydać upoważnienie do potwierdzenia takiego certyfikatu dla statku zgodnie z niniejszym Kodeksem.
- 19.2.3.1 Kopia certyfikatu i kopia sprawozdania z weryfikacji zostanie przekazana wnioskującej administracji tak szybko, jak będzie to możliwe.
- 19.2.3.2 Każdy certyfikat będzie zawierał oświadczenie, że został wystawiony na wniosek administracji i będzie miał taką samą moc, a także będzie tak samo uznawany, jak certyfikat wydany zgodnie z sekcją 19.2.2.
- 19.2.4 Międzynarodowy certyfikat ochrony statku powinien odpowiadać wzorowi z Załącznika do niniejszego Kodeksu. Jeśli nie zostanie on sporządzony w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim, jego tekst będzie zawierał tłumaczenie na jeden z tych języków.

**▼B**

- 19.3 Okres ważności certyfikatu**
- 19.3.1 Międzynarodowy certyfikat ochrony statku będzie wydawany na czas określony przez administrację, jednak nie dłuższy niż pięć lat.
- 19.3.2 W przypadku gdy weryfikacja odnawiająca przeprowadzona jest w okresie trzech miesięcy poprzedzających datę upływu ważności bieżącego certyfikatu, nowy certyfikat będzie ważny od daty dokonania weryfikacji odnawiającej do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty wygaśnięcia certyfikatu bieżącego.
- 19.3.2.1 W przypadku gdy weryfikacja odnawiająca przeprowadzona jest po upływie daty ważności bieżącego certyfikatu, nowy certyfikat będzie ważny od daty dokonania weryfikacji odnawiającej, do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty wygaśnięcia certyfikatu bieżącego.
- 19.3.2.2 W przypadku gdy weryfikacja odnawiająca przeprowadzona jest przed okresem trzech miesięcy poprzedzających datę upływu ważności bieżącego certyfikatu, nowy certyfikat będzie ważny od daty dokonania weryfikacji odnawiającej, do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty dokonania weryfikacji odnawiającej.
- 19.3.3 Jeśli certyfikat wydany został na okres krótszy niż 5 lat, administracja może przedłużyć ważność certyfikatu poza datę upływu jego ważności do maksymalnego okresu wyszczególnionego w sekcji 19.3.1 pod warunkiem, że weryfikacje, do których odnosi się sekcja 19.1.1 mająca zastosowanie, gdy certyfikat wydawany jest na okres pięciu lat zostały odpowiednio przeprowadzone.
- 19.3.4 Jeśli weryfikacja odnawiająca została dokonana, a nowy certyfikat nie może być wystawiony lub umieszczony na statku przed datą upływu ważności bieżącego certyfikatu, administracja lub uznana organizacja ochrony działająca w imieniu administracji może potwierdzić bieżący certyfikat i taki certyfikat będzie akceptowany jako ważny przez dalszy okres, nieprzekraczający pięciu miesięcy od upływu ważności.
- 19.3.5 Jeśli w momencie upływu ważności certyfikatu statek nie przebywa w porcie, w którym ma on być poddany weryfikacji, administracja może przedłużyć ważność certyfikatu, ale przedłużenie takie może być wydane jedynie w celu zezwolenia statkowi na wykonanie podróży do obiektu portowego, w którym ma on być poddany weryfikacji, jedynie w przypadku, gdy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żaden certyfikat nie będzie przedłużany na okres dłuższy niż trzy miesiące, a po wpłynięciu do obiektu portowego, gdzie ma on być poddany weryfikacji, żaden statek, któremu udzielone zostało takie przedłużenie nie będzie na mocy takiego przedłużenia uprawniony do opuszczenia tego obiektu portowego, nie posiadając nowego certyfikatu. Po przeprowadzeniu weryfikacji odnawiającej nowy certyfikat będzie ważny do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności bieżącego certyfikatu przed jego wygaśnięciem.
- 19.3.6 Certyfikat wydany statkowi wykorzystywanemu w krótkich podróżach, który nie został przedłużony na mocy powyższych postanowień, może być przedłużony przez administrację na okres jednego miesiąca od podanej w nim daty upływu ważności. Po dokonaniu weryfikacji odnawiającej nowy certyfikat będzie ważny do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności bieżącego certyfikatu przed jego wygaśnięciem.
- 19.3.7 Jeśli weryfikacja przejściowa zostanie dokonana przed okresem wyszczególnionym w sekcji 19.1.1, w przypadku takim:
- .1 data upływu ważności, wskazana w certyfikacie, zostanie zmieniona przez wpis, do daty nie dalszej niż trzy lata od dnia, w którym weryfikacja przejściowa została dokonana;
  - .2 data upływu ważności może pozostać niezmieniona pod warunkiem, że przeprowadzona zostanie jedna lub więcej weryfikacji dodatkowych tak, aby nie zostały przekroczone maksymalne odstępstwa czasu pomiędzy weryfikacjami, wskazane w sekcji 19.1.1.
- 19.3.8 Certyfikat wydany zgodnie z sekcją 19.2 utraci ważność w każdym z następujących przypadków:
- .1 jeśli odpowiednie weryfikacje nie będą dokonane w okresach przewidzianych w sekcji 19.1.1;



## ▼B

- .2 jeśli certyfikat nie zostanie potwierdzony zgodnie z postanowieniami sekcji 19.1.1.3 i 19.3.7.1, jeżeli mają zastosowanie;
- .3 jeśli armator przejmie odpowiedzialność za eksploatację statku, uprzednio nieeksploatowanego przez tego armatora; oraz
- .4 po przejściu statku pod banderę innego państwa.

## 19.3.9 W przypadku:

- .1 przejścia statku pod banderę innego Umawiającego się Rządu, Umawiający się Rząd, którego banderę statek uprzednio podnosił, tak szybko, jak jest to możliwe, przekaze administracji przejmującej statek kopie lub wszelkie informacje odnoszące się do Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku, znajdującego się przed jego przejściem, a także kopie dostępnych raportów z weryfikacji, lub
- .2 gdy armator przejmie odpowiedzialność za eksploatację statku, uprzednio nie eksploatowanego przez armatora, poprzedni armator, tak szybko jak jest to możliwe, przekaze armatorowi przejmującemu statek kopie wszelkich informacji odnoszących się do Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku lub ułatwiających weryfikację opisane w sekcji 19.4.2.

19.4 **Certyfikacja tymczasowa**

## 19.4.1 Certyfikaty wyszczególnione w sekcji 19.2 będą wydawane jedynie wtedy, gdy administracja, wydająca certyfikat w pełni upewni się, że statek spełnia wymogi sekcji 19.1. Jednak po dniu 1 lipca 2004 r., dla:

- .1 statku bez certyfikatu, znajdującego się w trakcie przekazania lub przed jego wejściem lub ponownym wejściem do eksploatacji;
- .2 przekazania statku spod bandery jednego Umawiającego się Rządu pod banderę innego Umawiającego się Rządu;
- .3 przekazania statku pod banderę Umawiającego się Rządu z państwa, które nie jest jednym z Umawiających się Rządów; lub
- .4 w przypadku gdy armator przejmuje odpowiedzialność za eksploatację statku, uprzedni nieeksploatowanego przez tego armatora;

do momentu wydania certyfikatu, o którym mowa w sekcji 19.2, administracja może spowodować wystawienie Tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku w postaci odpowiadającemu wzorowi, podanemu w niniejszej części Kodeksu.

## 19.4.2 Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku będzie wydany jedynie, gdy administracja lub uznana organizacja ochrony w imieniu administracji sprawdzi, że:

- .1 dokonana została ocena stanu ochrony statku, wymagana przez niniejszą część Kodeksu;
- .2 kopia planu ochrony statku, spełniającego wymagania rozdziału XI-2 oraz niniejszej części Kodeksu znajduje się na statku, została poddana przeglądowi i zatwierdzeniu i jest realizowana na statku;
- .3 statek zaopatrzony jest w system alertu o zagrożeniu ochrony statku, spełniający wymagania prawidła XI-2/6, jeśli jest to wymagane;
- .4 oficer ochrony armatora:
  - .1 zapewnił:
    - .1 przegląd planu ochrony statku dla stwierdzenia jego zgodności z niniejszą częścią Kodeksu;
    - .2 przedstawienie planu do zatwierdzenia; i
    - .3 realizację planu na statku; oraz
  - .2 ustanowił niezbędne środki organizacyjne, w tym środki dla prowadzenia ćwiczeń i audytów wewnętrznych, poprzez które oficer ochrony armatora upewnia się, że statek skutecznie dokona wymaganej weryfikacji zgodnie z sekcją 19.1.1.1 w ciągu 6 miesięcy;
- .5 zostały podjęte środki organizacyjne dla przeprowadzenia wymaganego przeglądu zgodnie z sekcją 19.1.1.1;

**▼B**

- .6 kapitan, oficer ochrony statku oraz inna załoga statku, obciążeni konkretnymi zadaniami w zakresie ochrony znają swoje zadania i obowiązki, wyszczególnione w niniejszej części Kodeksu, a także odpowiednie postanowienia planu ochrony statku znajdującego się na pokładzie i dostarczono im takie informacje w języku roboczym załogi statku lub w języku dla niej zrozumiałym; oraz
- .7 oficer ochrony statku spełnia wymagania niniejszej części Kodeksu.
- 19.4.3 Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku może być wystawiony przez administrację lub przez uznaną organizację ochrony, działającą w jej imieniu.
- 19.4.4 Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku jest ważny przez 6 miesięcy lub do momentu, gdy wydany zostanie certyfikat wymagany według sekcji 19.2, zależnie od tego, który moment jest wcześniejszy i nie może być przedłużony.
- 19.4.5 Żaden Umawiający się Rząd nie będzie wpływał na wydanie dla statku kolejnego Tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku, jeśli w ocenie administracji lub organizacji ochrony jednym z celów, dla którego statek lub armator wnioskuje o taki certyfikat, jest uniknięcie pełnej zgodności z rozdziałem XI-2 i niniejszą częścią Kodeksu przez okres dłuższy od okresu ważności zasadniczego tymczasowego certyfikatu określonego w sekcji 19.4.4.
- 19.4.6 Dla celów prawidła XI-2/9, Umawiające się Rządy mogą, przed uznaniem ważności Tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku, upewnić się, że spełnione zostały wymagania sekcji 19.4.2.4-19.4.2.6.”



## Załącznik do części A

**Załącznik 1**

## Wzór Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku

**MIĘDZYNARODOWY CERTYFIKAT OCHRONY STATKU***(Pieczęć urzędowa)**(Państwo)*

Numer Certyfikatu .....

Wydany zgodnie z postanowieniami

MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU DLA OCHRONY STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO  
(KODEKS ISPS)Z upoważnienia Rządu .....  
*(nazwa państwa bandery)*przez: .....  
*(osoby lub uznana organizacja)*

Nazwa statku: .....

Sygnał rozpoznawczy: .....

Port macierzysty: .....

Typ statku: .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....

►<sup>(1)</sup>Numer identyfikacyjny armatora: ..... ◀

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

- 1) system ochrony statku i wszelkie związane z nim wyposażenie ochrony zostały sprawdzone zgodnie z sekcją 19.1 części A niniejszego Kodeksu;
- 2) inspekcja wykazała, że system ochrony i wszelkie związane z nim wyposażenie ochrony na statku są pod każdym względem zadowalające, a statek spełnia wymogi rozdziału XI-2 Konwencji oraz części A niniejszego Kodeksu;
- 3) na statku znajduje się zatwierdzony plan ochrony statku.

Data weryfikacji wstępnej/odnawiającej, stanowiącej podstawę wydania certyfikatu

Niniejszy Certyfikat jest ważny do

pod warunkiem dokonywania weryfikacji zgodnie z prawidłem 19.1.1 części A Kodeksu ISPS.

Wydano w .....  
*(miejsce wydania Certyfikatu)*

Data wydania .....

.....  
*(Podpis osoby uprawnionej, wystawiającej Certyfikat)*.....  
*(Pieczęć urzędu wystawiającego)*

**POTWIERDZENIE WERYFIKACJI POŚREDNIEJ**

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że w wyniku weryfikacji pośredniej wymaganej na podstawie sekcji 19.1.1 części A Kodeksu ISPS stwierdzono, iż statek spełnia odnośne postanowienia rozdziału XI-2 Konwencji i części A Kodeksu ISPS.

Weryfikacja pośrednia

Podpis: .....  
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)

**POTWIERDZENIE WERYFIKACJI DODATKOWYCH**

Weryfikacja dodatkowa

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)

Weryfikacja dodatkowa

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)

Weryfikacja dodatkowa

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)



**WERYFIKACJA DODATKOWA ZGODNIE Z SEKCJĄ A/19.3.7.2 KODEKSU ISPS**

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że w wyniku weryfikacji dodatkowej wymaganej na mocy prawidła 19.3.7.2 część i A Kodeksu ISPS stwierdzono, iż statek spełnia wymagania rozdziału XI-2 Konwencji i części A Kodeksu ISPS.

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA CERTYFIKATU WAŻNEGO PRZEZ MNIEJ NIŻ 5 LAT W PRZYPADKACH, DO KTÓRYCH ZASTOSOWANIE MA SEKCJA A/19.3.3 KODEKSU ISPS**

Statek spełnia wymagania części A Kodeksu ISPS i zgodnie z sekcją 19.3.3 części A Kodeksu ISPS Certyfikat jest akceptowany jako ważny do dnia .....

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)

**POTWIERDZENIE UKOĄCZENIA WERYFIKACJI ODNAWIAJĄCEJ, GDY SEKCJA A/19.3.4 CZĘŚCI A KODEKSU ISPS MA ZASTOSOWANIE**

Statek spełnia wymagania części A Kodeksu ISPS i zgodnie z sekcją 19.3.4 części A Kodeksu ISPS Certyfikat jest akceptowany jako ważny do dnia .....

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)

**▼ B**

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU DO MOMENTU ZAWINIĘCIA DO PORTU WERYFIKACJI, GDY ZASTOSOWANIE MA SEKCJA A/19.3.5 KODEKSU ISPS LUB NA OKRES PRZEWDZIANY W PRZYPADKU, GDY ZASTOSOWANIE MA SEKCJA A/19.3.6 KODEKSU ISPS**

Zgodnie z sekcją 19.3.5/19.3.6 (\*) części A Kodeksu ISPS niniejszy Certyfikat jest uważany za ważny do dnia .....

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA DATY UPŁYWU WAŻNOŚCI, W PRZYPADKU GDY ZASTOSOWANIE MA SEKCJA A/19.3.7.1 KODEKSU ISPS**

Zgodnie z sekcją 19.3.7.1 części A Kodeksu ISPS nową datą upływu ważności (\*\*) jest dzień:

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednia pieczęć urzędu)

(\*) Niepotrzebne skreślić.

(\*\*) W przypadku wypełnienia niniejszej części Certyfikatu, data wygaśnięcia podana na początku Certyfikatu zmienia się odpowiednio.

▼ **B****Załącznik 2****Formularz Tymczasowego Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku****TYMCZASOWY MIĘDZYNARODOWY CERTYFIKAT OCHRONY STATKU***(Pieczęć urzędowa)**(Państwo)*

Numer Certyfikatu .....

Wydany zgodnie z postanowieniami

MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU DLA OCHRONY STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO  
(KODEKS ISPS)Z upoważnienia Rządu .....  
*(nazwa państwa bandery)*przez: .....  
*(osoby lub uznana organizacja)*

Nazwa statku: .....

Sygnał rozpoznawczy: .....

Port macierzysty: .....

Typ statku: .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....

►<sup>(1)</sup>Numer identyfikacyjny armatora: ..... ◀

Czy jest to kolejny certyfikat tymczasowy Tak/Nie (\*)

Jeśli tak, data wydania wstępnego certyfikatu tymczasowego

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE wymogi sekcji A/19.4.2 Kodeksu ISPS zostały spełnione.

Niniejszy Certyfikat został wydany na podstawie sekcji A/19.4 Kodeksu ISPS.

Niniejszy Certyfikat jest ważny do dnia .....

Wydano w .....  
*(miejsce wydania Certyfikatu)*

Data wydania .....

.....  
*(Podpis osoby uprawnionej, wystawiającej Certyfikat)*.....  
*(Pieczęć urzędu wystawiającego)*

(\*) Niepotrzebne skreślić.

► <sup>(1)</sup> **M1**



## ZAŁĄCZNIK III

## „CZĘŚĆ B

**WYTYCZNE DOTYCZĄCE POSTANOWIEŃ ROZDZIAŁU XI-2 ANEKSU DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, Z PÓŹNIEJSZYMI POPRAWKAMI AND CZĘŚCI A NINIEJSZEGO KODEKSU**

## 1. WPROWADZENIE

**Zagadnienia ogólne**

- 1.1 Preambuła niniejszego Kodeksu wskazuje, że rozdział XI-2 oraz część A niniejszego Kodeksu ustanawiają nowe ramy międzynarodowe dla środków wzmocnienia ochrony na morzu, na podstawie których statki i obiekty portowe mogą współpracować dla wykrycia i powstrzymania działań, które zagrażają ochronie w sektorze transportu morskiego.
- 1.2 Wprowadzenie to nakreśla, w zwarty sposób, procesy przewidziane w ustanawianiu i realizacji środków i rozwiązań, potrzebnych dla osiągnięcia i utrzymania zgodności z postanowieniami rozdziału XI-2 i części A Kodeksu ISPS i identyfikuje główne elementy, w stosunku do których proponowane są wytyczne. Wytyczne podane są w paragrafach 2-19. Określają one również zasadnicze zagadnienia, które powinny być uwzględnione podczas rozważania zastosowania wytycznych, odnoszących się do statków i obiektów portowych.
- 1.3 Jeśli czytelnik zainteresowany jest jedynie statkami, zdecydowanie zaleca się przeczytanie niniejszej części Kodeksu w całości, szczególnie sekcji odnoszących się do obiektów portowych. Ta sama zasada ma zastosowanie w przypadku zainteresowania przede wszystkim w odniesieniu do obiektu portowego; tacy czytelnicy powinni przeczytać również sekcje odnoszące się do statków.
- 1.4 Wytyczne podane w sekcjach odnoszą się przede wszystkim do ochrony statków przebywających w obiektach portowych. Mogą jednakże wystąpić sytuacje, kiedy statek może stanowić zagrożenie dla obiektu portowego, np. będąc już w obrębie obiektu portowego może on być wykorzystany jako baza dla rozpoczęcia ataku. Rozważając odpowiednie środki bezpieczeństwa, służące reagowaniu na zagrożenia ochrony, pochodzące ze statków, osoby sporządzające Ocenę stanu ochrony obiektu portowego lub Plan ochrony obiektu portowego powinny rozważyć dokonanie dostosowania w odniesieniu do wytycznych, proponowanych w następujących sekcjach.
- 1.5 Czytelnik powinien wziąć pod uwagę, że żadnego elementu w niniejszej części Kodeksu nie należy odczytywać i interpretować sprzecznie z postanowieniami rozdziału XI-2 lub części A niniejszego Kodeksu, a także iż wyżej wymienione postanowienia są ważniejsze i mają pierwszeństwo w stosunku do wszelkich niezamierzonych niespójności, które mogą być przypadkowo wyrażone w niniejszej części Kodeksu. Wytyczne podane w niniejszej części Kodeksu powinny być zawsze odczytywane, interpretowane i stosowane w sposób spójny z celami i zasadami, ustalonymi w rozdziale XI-2 oraz w części A Kodeksu ISPS.

**Obowiązki Umawiających się Rządów**

- 1.6 Zgodnie z postanowieniami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu Umawiające się Rządy mają różne obowiązki, obejmujące między innymi:
- określanie właściwych poziomów ochrony;
  - zatwierdzanie planu ochrony statku (SSP) i odpowiednich zmian w uprzednio zatwierdzonym planie;
  - weryfikację zgodności statku z postanowieniami rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu oraz wydawanie statkom Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku;
  - określanie obiektów portowych zlokalizowanych na ich obszarze, dla których wymagane jest wyznaczenie oficera ochrony obiektu portowego (PFSO), który będzie odpowiedzialny za przygotowanie planu ochrony obiektu portowego;



**▼B**

- zapewnienie sporządzenia i zatwierdzenia oceny stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) oraz wszelkich późniejszych zmian w uprzednio zatwierdzonym planie; oraz
  - zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego (PFSP) i późniejszych poprawek do zatwierdzonego planu;
  - sprawowanie kontroli i stosowanie środków i oceny zgodności;
  - testowanie zatwierdzonych planów; a także
  - przekazywanie informacji do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), a także przemysłowi portowemu i okrętowemu.
- 1.7 Umawiające się Rządy mogą wyznaczyć lub ustanowić w ramach Rządu wyznaczone organy do wykonywania, w odniesieniu do obiektów portowych, zadań w zakresie ochrony z godnie z rozdziałem XI-2 i częścią A niniejszego Kodeksu, a także zezwolić uznanym organizacjom ochrony na prowadzenie niektórych prac w odniesieniu do obiektu portowego, jednak ostateczna decyzja co do akceptacji i zatwierdzenia tych prac powinna być wydawana przez Umawiający się Rząd lub wyznaczony organ. Administracje mogą także zlecać wykonywanie niektórych zadań w zakresie ochrony, w odniesieniu do statków, na uznane organizacje ochrony. Następujące zadania i działania nie mogą być zlecone uznanym organizacjom ochrony:
- określanie właściwych poziomów ochrony;
  - określanie obiektów portowych, będących we właściwości terytorialnej Umawiającego się Rządu, dla których wymagane jest wyznaczenie oficera ochrony obiektu portowego PFSA i przygotowanie planu ochrony obiektu portowego (PFSP);
  - zatwierdzenie oceny stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) oraz wszelkich późniejszych zmian w uprzednio zatwierdzonej ocenie; oraz
  - zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego (PFSP) oraz wszelkich późniejszych poprawek w uprzednio zatwierdzonym planie;
  - sprawowanie kontroli i stosowanie środków i oceny zgodności; oraz
  - określenie wymagań co do Deklaracji ochrony.

**Określanie poziomu ochrony**

- 1.8 Określenie poziomu ochrony mającego zastosowanie w każdym konkretnym czasie jest obowiązkiem Umawiających się Rządów i może stosować się do statków i obiektów portowych. część A niniejszego Kodeksu definiuje na użytek międzynarodowy trzy poziomy ochrony. Są to:
- Poziom ochrony 1, normalny; poziom, przy którym statki i obiekty portowe działają normalnie;
  - Poziom ochrony 2, podwyższony, poziom mający zastosowanie tak długo, jak długo istnieje podwyższone ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę; oraz
  - Poziom ochrony 3, wyjątkowy, poziom mający zastosowanie przez okres czasu, w którym występuje prawdopodobne lub bezpośrednie ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę.

**Armator i statek**

- 1.9 Każdy armator, do którego zastosowanie ma rozdział XI-2 i część A niniejszego Kodeksu, musi wyznaczyć oficera ochrony armatora (CSO) oraz oficera ochrony statku (SSO) dla każdego swego statku. Zadania, obowiązki i wymagania szkoleniowe wobec tych osób oraz wymogi co do ćwiczeń zdefiniowane są w części A niniejszego Kodeksu.
- 1.10 Obowiązki oficera ochrony armatora obejmują, pokrótce między innymi, zapewnienie odpowiedniego sporządzenia oceny stanu ochrony statku (SSA), przygotowania planu ochrony statku (SSP) i jego przedstawienia do zatwierdzenia przez administrację lub w jej imieniu, a następnie jego umieszczenia na każdym statku, do którego ma zastosowanie część A niniejszego Kodeksu i w odniesieniu do którego dana osoba została wyznaczona oficerem ochrony armatora.

## ▼B

- 1.11 Plan ochrony statku (SSP) powinien wskazywać operacyjne i fizyczne środki ochrony, które może podjąć sam statek dla zapewnienia stałego działania na poziomie ochrony 1. Plan powinien także wskazywać dodatkowe lub wzmocnione środki ochrony, które może podjąć sam statek, aby przejść i działać na poziomie ochrony 2 w przypadku otrzymania stosownej instrukcji. Ponadto, plan powinien wskazywać możliwe działania przygotowawcze, które statek może przedsięwziąć, aby umożliwić szybką reakcję na instrukcje, które mogą być wydane statkowi przez osoby reagujące na poziomie ochrony 3 na zdarzenia naruszające ochronę lub zagrożenie takim zdarzeniem.
- 1.12 Od statków, do których zastosowanie mają wymagania rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu, wymagane jest posiadanie planu ochrony statku (SSP), zatwierdzonego przez administrację lub w jej imieniu i zgodne z nim działanie. Oficer ochrony armatora (CSO) i oficer ochrony statku (SSO) mają monitorować stałą aktualność i skuteczność planu, w tym podejmować audyty wewnętrzne. Zmiany jakichkolwiek elementów zatwierdzonego planu, które administracja określiła jako wymagające zatwierdzenia, muszą być przedstawione do przeglądu i zatwierdzenia przed ich wprowadzeniem do zatwierdzonego planu i zrealizowaniem na statku.
- 1.13 Statek musi posiadać Międzynarodowy certyfikat ochrony statku, świadczący, że spełnia on wymagania rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu. Część A niniejszego Kodeksu zawiera postanowienia odnoszące się do weryfikacji i certyfikacji statku zgodnie z wymaganiami na podstawie weryfikacji wstępnych, odnawiających i pośrednich.
- 1.14 W przypadku gdy statek przebywa w porcie lub zmierza do obiektu portowego Umawiającego się Rządu, Umawiający się Rząd ma prawo, według postanowień prawidła XI-2/9, stosować różne środki kontroli i zapewnienia zgodności w odniesieniu do tego statku. Statek podlega inspekcjom kontrolnym ze strony państwa obiektu portowego, ale inspekcje takie nie obejmują sprawdzenia planu ochrony statku, z wyjątkiem okoliczności szczególnych. Statek może także podlegać dodatkowym środkom kontroli, jeśli Umawiający się Rząd stosujący środki kontroli i zgodności ma powody do przeświadczenia, że ochrona statku lub obiektu portowego, który obsługiwał dany statek, została naruszona.
- 1.15 Od statku wymagane jest także posiadanie informacji, udostępnianych na wniosek Umawiającego się Rządu, wskazujących kto jest odpowiedzialny za decyzje dotyczące zatrudnienia załogi statku oraz różnych aspektów wykorzystywania statku.

**Obiekt portowy**

- 1.16 Każdy Umawiający się Rząd musi zapewnić dokonanie oceny stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) dla każdego obiektu portowego, zlokalizowanego na jego obszarze i obsługującego statki używane w podróży międzynarodowych. Ocenę taką może sporządzić Umawiający się Rząd, wyznaczony organ lub uznana organizacja ochrony. Sporządzona ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) musi zostać zatwierdzona przez zainteresowany Umawiający się Rząd lub wyznaczony organ. Zatwierdzenie nie może być delegowane. Ocena stanu ochrony obiektu portowego powinna być poddawana okresowym przeglądom.
- 1.17 Ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) jest zasadniczo analizą ryzyk w stosunku do wszystkich aspektów działania obiektu portowego dla określenia tej części lub tych części, które są bardziej wrażliwe na atak lub z większym prawdopodobieństwem mogą stać się jego celem. Ryzyko w zakresie ochrony jest funkcją zagrożenia atakiem w powiązaniu z podatnością celu i konsekwencjami ataku.

Ocena musi obejmować następujące aspekty:

- określenie potencjalnych zagrożeń dla instalacji obiektu portowego i infrastruktury;
- zidentyfikowanie »słabych punktów«; oraz
- oszacowanie konsekwencji potencjalnych zagrożeń.

Po wykonaniu analizy możliwe będzie stworzenie ogólnej oceny poziomu ryzyka. Ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA)

**▼B**

pomoże określić obiekty portowe, dla których wymagane jest wyznaczenie oficera ochrony obiektu portowego (PFSSO) oraz sporządzenie planu ochrony obiektu portowego (PFSP).

- 1.18 Dla obiektów portowych, które muszą zapewnić zgodność z wymaganiami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, wymagane jest wyznaczenie oficera ochrony obiektu portowego (PFSSO). Zadania i obowiązki tych oficerów oraz stawiane im wymagania pod względem szkolenia, a także wymagania co do ćwiczeń zdefiniowane są w części A niniejszego Kodeksu.
- 1.19 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien wskazywać operacyjne i fizyczne środki ochrony, jakie obiekt portowy powinien wprowadzić dla zapewnienia stałego działania obiektu na poziomie ochrony 1. Plan powinien także wskazywać dodatkowe lub wzmocnione środki ochrony, które może podjąć obiekt portowy, aby przejść i działać na poziomie ochrony 2 w przypadku otrzymania stosownej instrukcji. Ponadto, plan powinien wskazywać możliwe działania przygotowawcze, które obiekt portowy może przedsięwziąć, aby umożliwić szybką reakcję na instrukcje, które mogą być wydane przez osoby reagujące na poziomie ochrony 3 na zdarzenia naruszające ochronę lub zagrożenie takim zdarzeniem.
- 1.20 Obiekty portowe, które muszą zapewnić zgodność z wymaganiami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, muszą posiadać, a także działać zgodnie z nim, zatwierdzony przez Umawiający się Rząd lub wyznaczony organ plan ochrony obiektu portowego (PFSP). Oficer ochrony obiektu portowego (PFSSO) powinien realizować jego postanowienia i monitorować ciągłą skuteczność i aktualność planu, w tym także zlecać wewnętrzne audyty stosowania planu. Zmiany wszelkich elementów zatwierzonego planu ochrony obiektu portowego (PFSP), określonych przez Umawiający się Rząd lub wyznaczony organ jako wymagające zatwierdzenia, muszą być przedstawiane do przeglądu i zatwierdzenia przed ich wprowadzeniem do zatwierzonego planu i realizacją w porcie.
- 1.21 Statki korzystające z obiektów portowych, mogą być poddane inspekcjom państwa portu oraz dodatkowym środkom kontrolnym, określonym w prawidło XI-2/9. Odpowiednie władze mogą zwrócić się przed zawinięciem statku do obiektu portowego o podanie informacji dotyczących statku, jego ładunku, pasażerów oraz załogi na statku. Mogą zaistnieć okoliczności, w których zgoda na wejście do obiektu portowego może zostać nieudzielona.

**Informacje i komunikacja**

- 1.22 Rozdział XI-2 i część A niniejszego Kodeksu wymagają, aby Umawiające się Rządy przekazywały informacje do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), a także udostępniały informacje umożliwiające efektywną komunikację pomiędzy Umawiającymi się Rządami oraz pomiędzy oficerami ochrony statku, oficerami ochrony armatora, oficerami ochrony obiektu portowego.

**2. DEFINICJE**

- 2.1 Nie podaje się żadnych wytycznych w odniesieniu do definicji określonych w rozdziale XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu.
- 2.2 Do celów niniejszej części Kodeksu:
1. »sekcja« oznacza sekcję w części A Kodeksu i wskazana jest jako »sekcja A/ < po czym następuje numer sekcji >«;
  2. »paragraf« oznacza paragraf niniejszej części Kodeksu i wskazany jest jako »paragraf < po czym następuje numer paragrafu >« oraz
  3. »Umawiający się Rząd«, używany w paragrafach 14-18, oznacza Umawiający się Rząd, na obszarze którego zlokalizowany jest obiekt portowy i zawiera odniesienie do wyznaczonego organu.

**3. ZASTOSOWANIE****Zagadnienia ogólne**

- 3.1 Wytyczne podane w niniejszej części Kodeksu powinny być uwzględniane podczas realizacji wymagań rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu.

**▼B**

- 3.2 Należy jednak uznać, że zakres zastosowania wytycznych dotyczących statków zależy od typu statku, jego ładunku lub pasażerów, rodzaju żeglugi i uwarunkowań odwiedzanych przez statek obiektów portowych.
- 3.3 Podobnie, w odniesieniu do wytycznych dla obiektów portowych zakres, w jakim niniejsze wytyczne mają zastosowanie, zależy od obiektu portowego, typu statków korzystających z obiektu, rodzajów ładunku lub pasażerów oraz rutyn handlowych zawierających statków.
- 3.4 Postanowienia rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu nie mają zastosowania do obiektów portowych, zaprojektowanych i wykorzystywanych przede wszystkim dla celów militarnych.

#### 4. OBOWIĄZKI UMAWIAJĄCYCH SIĘ RZĄDÓW

##### **Ochrona ocen i planów**

- 4.1 Umawiające się Rządy powinny zapewnić wprowadzenie odpowiednich środków dla uniknięcia nieuprawnionego ujawnienia lub dostępu do materiałów ważnych dla ochrony, odnoszących się do ocen stanu ochrony statku, planów ochrony statku, ocen stanu ochrony obiektu portowego oraz planów ochrony obiektu portowego, a także do indywidualnych ocen i planów.

##### **Wyznaczone organy**

- 4.2 Umawiające się Rządy mogą wyznaczyć odpowiedni organ w ramach Rządu, dla podejmowania ich zadań w zakresie ochrony, odnoszących się do obiektów portowych, jak określono to w rozdziale XI-2 oraz w części A niniejszego Kodeksu.

##### **Uznane organizacje ochrony**

- 4.3 Umawiające się Rządy mogą upoważnić uznaną organizację ochrony (RSO) do podejmowania niektórych działań, odnoszących się do ochrony, w tym:
- .1 zatwierdzania, w imieniu administracji, planów ochrony statku lub poprawek do nich;
  - .2 przeglądów i certyfikacji, w imieniu administracji, zgodności statków z wymaganiami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu; a także
  - .3 przeprowadzania ocen stanu ochrony obiektu portowego, wymaganych przez Umawiający się Rząd.
- 4.4 Uznane organizacje ochrony (RSO) mogą również doradzać lub okazywać pomoc armatorowi lub obiektom portowym w sprawach ochrony, w tym ocen stanu ochrony statku, planów ochrony statku, ocen stanu ochrony obiektu portowego i planów ochrony obiektu portowego. Może to obejmować sporządzanie oceny lub planu ochrony statku, czy też oceny lub planu ochrony obiektu portowego. Jeśli uznana organizacja ochrony (RSO) wykonała taką pracę w odniesieniu do oceny lub planu ochrony statku taka uznana organizacja ochrony (RSO) nie powinna być uprawniona do zatwierdzania takiego planu ochrony statku.
- 4.5 Upoważniając uznaną organizację ochrony (RSO) Umawiające się Rządy powinny rozważyć kompetencje takiej organizacji. Uznana organizacja ochrony (RSO) powinna być w stanie wykazać:
- .1 specjalistyczną wiedzę w dziedzinie istotnych aspektów ochrony;
  - .2 odpowiednią znajomość eksploatacji statków i operacji portowych, w tym wiedzę o projektowaniu i budowie statków, jeśli ma świadczyć usługi w odniesieniu do statków, a także projektowania i budowy portów, jeśli ma świadczyć usługi w odniesieniu do obiektów portowych;
  - .3 swą zdolność do oceny prawdopodobnych ryzyk w zakresie ochrony, które mogą pojawić się w czasie eksploatacji statków i obiektów portowych, w tym relacji statek/port, oraz sposobów minimalizacji takich ryzyk;
  - .4 swą zdolność do utrzymywania i doskonalenia specjalistycznej wiedzy ich personelu;

**▼B**

- .5 swą zdolność do ciągłej kontroli solidności ich personelu;
- .6 swą zdolność do utrzymywania odpowiednich środków dla uniknięcia nieuprawnionego ujawnienia lub dostępu do materiałów ważnych dla ochrony;
- .7 swą znajomość wymagań rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, a także krajowej i międzynarodowej legislacji i wymagań w zakresie ochrony;
- .8 swą wiedzę o bieżących zagrożeniach i modelach ochrony;
- .9 swą wiedzę w zakresie rozpoznawania i wykrywania broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
- .10 swą wiedzę na temat rozpoznawania, na podstawie wolnej od dyskryminacji, cech charakterystycznych i wzorów zachowania osób, które mogą zagrozić bezpieczeństwu;
- .11 swą znajomość technik obchodzenia środków ochrony; oraz
- .12 swą znajomość wyposażenia i systemów ochrony i nadzoru oraz ich ograniczeń eksploatacyjnych.

Delegując konkretne zadania na uznane organizacje ochrony (RSO) Umawiające się Rządy, w tym administracje, powinny upewnić się, że uznane organizacje ochrony RSO posiadają kompetencje niezbędne do podjęcia zadań.

- 4.6 Uznana organizacja, zdefiniowana w prawidła I/6 i spełniająca wymagania prawidła XI-1/1, może być wyznaczona jako uznana organizacja ochrony (RSO) pod warunkiem, że posiada odpowiednią wiedzę specjalistyczną w dziedzinie ochrony, wyszczególnioną w paragrafie 4.5.
- 4.7 Zarząd portu lub przystani lub obiektu portowego może być wyznaczony na uznaną organizację ochrony (RSO) pod warunkiem, że posiada odpowiednią wiedzę specjalistyczną w dziedzinie ochrony, wyszczególnioną w paragrafie 4.5.

**Określanie poziomu ochrony**

- 4.8 Określając poziom ochrony Umawiające się Rządy powinny uwzględnić ogólne i konkretne informacje w zakresie zagrożeń. Umawiające się Rządy powinny określać poziom ochrony, mający zastosowanie do statków i obiektów portowych na jednym z trzech poziomów:
  - Poziom ochrony 1, normalny poziom, przy którym statki i obiekty portowe działają normalnie;
  - Poziom ochrony 2, podwyższony poziom mający zastosowanie tak długo, jak długo istnieje podwyższone ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę; oraz
  - Poziom ochrony 3, wyjątkowy poziom mający zastosowanie przez okres czasu, w którym występuje prawdopodobne lub bezpośrednie ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę.
- 4.9 Wyznaczenie poziomu ochrony 3 powinno być środkiem wyjątkowym, stosowanym jedynie, gdy istnieją wiarygodne informacje, że zdarzenie naruszające ochronę jest prawdopodobne lub powoduje bezpośrednie zagrożenie. Poziom ochrony 3 powinien być wyznaczany jedynie na czas trwania zidentyfikowanego zagrożenia ochrony lub rzeczywistego zdarzenia naruszającego ochronę. Jakkolwiek poziomy ochrony mogą zmieniać się od poziomu ochrony 1, poprzez poziom ochrony 2, do poziomu ochrony 3, możliwe jest również, aby poziomy ochrony zmieniły się bezpośrednio z poziomu ochrony 1 do poziomu ochrony 3.
- 4.10 W każdym czasie kapitan statku ponosi ostateczną odpowiedzialność za bezpieczeństwo i ochronę statku. Nawet na poziomie ochrony 3 kapitan może starać się o wyjaśnienie lub zmianę instrukcji, wydanych przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim, jeśli istnieją powody do przeświadczenia, że postępowanie zgodne z jakąkolwiek instrukcją może zagrozić bezpieczeństwu statku.
- 4.11 Oficer ochrony armatora (CSO) lub oficer ochrony statku (SSO) powinni przy pierwszej możliwej sposobności nawiązać łączność z oficerem ochrony obiektu portowego (PFSO) w porcie, do którego statek ma zamiar zawinąć, w celu ustalenia poziomu ochrony, mają-

**▼B**

cego zastosowanie do tego statku w porcie. Po nawiązaniu łączności, oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) powinien poinformować statek o wszelkich późniejszych zmianach w poziomie ochrony obiektu portowego, a także powinien podawać statkowi wszelkie istotne informacje, dotyczące ochrony.

- 4.12 Jakkolwiek zaistnieć mogą okoliczności, w których statek może działać na wyższym poziomie ochrony, niż poziom dla obiektu portowego, do którego ma wejść, nie mogą zaistnieć żadne okoliczności, w których statek mógłby działać na poziomie ochrony niższym, niż określony dla obiektu portowego, do którego przybywa. Jeśli statek znajduje się na poziomie ochrony wyższym niż poziom obiektu portowego, z którego ma zamiar skorzystać, oficer ochrony armatora (CSO) i oficer ochrony statku (SSO) bezzwłocznie informują o tym oficera ochrony obiektu portowego (PFSO). Oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) powinien przeprowadzić ocenę konkretnej sytuacji, konsultując się z oficerem ochrony armatora (CSO) i oficerem ochrony statku (SSO) i uzgodnić ze statkiem odpowiednie środki ochronne, które mogą obejmować sporządzenie i podpisanie Deklaracji ochrony.
- 4.13 Umawiające się Rządy powinny rozważyć sposoby, w jakie informacje o poziomach ochrony mogłyby być szybko rozpowszechniane. Administracje mogą zdecydować o wykorzystaniu komunikatów NAVTEX lub Wiadomości dla Marynarzy, jako metody zawiadamiania statków, oficerów ochrony armatora (CSO) i oficerów ochrony statku (SSO) o takich zmianach w poziomach ochrony. Mogą też zdecydować się na rozważenie innych metod komunikacji, które zapewnią równoważną lub lepszą szybkość i zasięg. Umawiające się Rządy powinny ustanowić środki zawiadamiania oficerów ochrony obiektu portowego (PFSO) o zmianach w poziomach ochrony. Umawiające się Rządy powinny zebrać i utrzymywać szczegóły, dotyczące kontaktowania się, dla listy podmiotów, które muszą być poinformowane o zmianach w poziomach ochrony. Jakkolwiek poziom ochrony nie musi być traktowany jako szczególnie poufny, stanowiące dla niego podstawę informacje o zagrożeniu mogą być bardzo poufne. Umawiające się Rządy powinny uważnie rozważyć typy i szczegóły przekazywanych informacji oraz metody ich przekazu do oficerów ochrony statku (SSO), oficerów ochrony armatora (CSO) i oficerów ochrony obiektu portowego (PFSO).

**Punkty kontaktowe i informacje na temat Planów ochrony obiektu portowego**

- 4.14 W przypadku gdy obiekt portowy ma plan ochrony obiektu portowego (PFSP), fakt ten powinien być zakomunikowany Organizacji i informacja taka musi również być udostępniona oficerom ochrony armatora (CSO) i oficerom ochrony statku (SSO). Żadne dalsze szczegóły, dotyczące planu ochrony obiektu portowego (PFSP) nie muszą być publikowane poza informacją, że jest wprowadzony plan. Umawiające się Rządy powinny rozważyć ustanowienie centralnego lub regionalnych punktów kontaktu lub też innych środków podawania aktualnej informacji na temat lokalizacji obiektów portowych, dla których plan ochrony obiektu portowego (PFSP) został wprowadzony, wraz ze szczegółami kontaktowania się z odpowiednim oficerem ochrony obiektu portowego (PFSO). Istnienie takich punktów kontaktowych powinno być podane do publicznej wiadomości. Mogą one także podawać informacje na temat uznanych organizacji ochrony (RSO), wyznaczonych do działania w imieniu Umawiającego się Rządu, wraz ze szczegółami konkretnej odpowiedzialności i warunków uprawnień delegowanych na rzecz takich uznanych organizacji w dziedzinie ochrony.
- 4.15 W przypadku obiektu portowego, który nie ma planu ochrony obiektu portowego (PFSP) [w związku z czym nie ma oficera ochrony obiektu portowego (PFSO)], centralny lub regionalny punkt kontaktowy powinien być w stanie zidentyfikować odpowiednio wykwalifikowaną osobę na lądzie, która może spowodować, aby na okres pobytu statku zorganizowane były odpowiednie środki ochrony.
- 4.16 Umawiające się Rządy powinny także podać szczegóły kontaktowania się z funkcjonariuszami Rządu, do których oficer ochrony statku (SSO), oficer ochrony armatora (CSO) lub oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) mogą zgłaszać problemy w zakresie ochrony. Ci funkcjonariusze Rządu powinni oceniać takie zgłoszenia przed podjęciem odpowiednich działań. Zgłoszone problemy mogą mieć związek

## ▼B

ze środkami ochrony znajdującymi się w jurysdykcji innego Umawiającego się Rządu. W takim przypadku Umawiające się Rządy powinny rozważyć skontaktowanie się ze swym odpowiednikiem w innym Umawiającym się Rzędem dla przedyskutowania odpowiedniości akcji zaradczej. Dla tego celu szczegóły kontaktowania się z funkcjonariuszami Rządu powinny być podane Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

- 4.17 Umawiające się Rządy powinny także udostępnić informacje wskazane w paragrafach 4.14-4.16 innym Umawiającym się Rządom na ich wniosek.

**Dokumenty identyfikacyjne**

- 4.18 Zachęca się Umawiające się Rządy do wydawania odpowiednich dokumentów identyfikacyjnych przedstawicielom Rządu, uprawnionym do wchodzenia na statki lub obiekty portowe podczas pełnienia ich obowiązków służbowych, a także do wprowadzenia procedur, przy pomocy których można byłoby zweryfikować autentyczność takich dokumentów.

**Stale i pływające platformy i ruchome jednostki wiertnicze (MODU) na pozycji**

- 4.19 Umawiające się Rządy powinny rozważyć ustanowienie odpowiednich środków ochrony dla stałych i pływających platform i ruchomych jednostek wiertniczych (MODU) na pozycji w celu umożliwienia wzajemnych działań ze statkami, do których wymagana jest zgodność z postanowieniami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu.

**Statki, od których nie jest wymagana zgodność z częścią A niniejszego Kodeksu**

- 4.20 Umawiające się Rządy powinny rozważyć ustanowienie odpowiednich środków ochrony dla wzmocnienia ochrony statków, do których nie ma zastosowania rozdział XI-2 oraz część A niniejszego Kodeksu, a także dla zapewnienia, aby wszystkie postanowienia stosowane wobec takich statków umożliwiały wzajemne działania ze statkami, do których część A niniejszego Kodeksu jest stosowana.

**Zagrożenia dla statków i inne zdarzenia na morzu**

- 4.21 Umawiające się Rządy powinny zapewnić ogólne wytyczne w sprawie środków, uważanych za odpowiednie dla ograniczenia ryzyka ochrony dla statków, podnoszących na morzu ich banderę. Powinny one dawać konkretne porady co do działań, jakie powinny być podjęte zgodnie z poziomami ochrony 1, 2 i 3, jeśli:

- .1 nastąpi zmiana poziomu ochrony, mającego zastosowanie do statku na morzu, na przykład ze względu na obszar geograficzny, na którym działa lub odnoszącego się do samego statku; oraz
- .2 zaszło zdarzenie naruszające ochronę, lub zagrożenie nim, dotyczące statku na morzu.

Umawiające się Rządy powinny ustanowić najlepsze metody i procedury dla takich celów. W przypadku bliskiego ataku statek powinien starać się o ustanowienie bezpośredniej komunikacji z podmiotami, odpowiedzialnymi w państwie bandery za reagowanie na zdarzenia naruszające ochronę.

- 4.22 Umawiające się Rządy powinny także ustanowić punkt kontaktowy dla udzielania porad w zakresie ochrony każdemu statkowi, który:

- .1 jest uprawniony do podnoszenia ich bandery; lub
- .2 działa na ich wodach terytorialnych lub zawiadomił o zamiarze wejścia na ich wody terytorialne.

- 4.23 Umawiające się Rządy powinny oferować porady dla statków działających na ich wodach terytorialnych lub zgłaszających zamiar wejścia na ich wody terytorialne, które mogą obejmować porady dotyczące:

- .1 zmiany lub opóźnienia zamierzonego przejścia;
- .2 żeglugi określonym kursem lub podejścia na określoną pozycję;
- .3 dostępności jakiegokolwiek personelu lub wyposażenia, które mogłoby być umieszczone na statku;

**▼ B**

.4 koordynacji przejścia, wejścia do obiektu portowego lub wyjścia z niego, umożliwienia eskortowania przez statek patrolowy lub statek powietrzny (samolot lub helikopter).

Umawiające się Rządy powinny przypominać statkom, działającym na ich wodach terytorialnych lub zgłaszającym zamiar wejścia na ich wody terytorialne, o wszelkich tymczasowo zamkniętych akwenach, które podały do publicznej wiadomości.

4.24 Umawiające się Rządy powinny rekomendować statkom, działającym na ich wodach terytorialnych lub zgłaszającym zamiar wejścia na ich wody terytorialne, aby w trybie pilnym zrealizowały, dla ochrony statku i dla ochrony statków w jego pobliżu, wszelkie środki ochrony, które Umawiający się Rząd zalecił.

4.25 Plany, przygotowane przez Umawiające się Rządy dla celów podanych w paragrafie 4.22, powinny obejmować odpowiedni, dostępny przez całą dobę, punkt kontaktowy w ramach Umawiającego się Rządu wraz z administracją. Plany te powinny także zawierać informacje na temat okoliczności, w których w opinii administracji należy starać się o pomoc pobliskich państw przybrzeżnych, a także procedurę nawiązywania łączności pomiędzy oficerami ochrony obiektu portowego i oficerami ochrony statku.

**Alternatywne rozwiązania w zakresie ochrony**

4.26 Umawiające się Rządy, rozważając sposoby realizacji rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, mogą zawrzeć jedną lub więcej umów z jednym lub więcej Umawiającymi się Rządami. Zakres umowy jest ograniczony do krótkich podróży międzynarodowych na stałych trasach pomiędzy obiektami portowymi, położonymi na obszarach stron umowy. Zawierając umowę, a także później, Umawiające się Rządy powinny konsultować się z innymi Umawiającymi się Rządami i administracjami, zainteresowanymi efektami wynikającymi z umów. Statki pod banderą państwa niebędącego stroną umowy powinny mieć możliwość operowania na stałych trasach, objętych umową, jeśli ich administracja wyrazi zgodę, aby statek spełniał postanowienia umowy i będzie tego od statku wymagała. W żadnym przypadku taka umowa nie może naruszyć poziomu ochrony innych statków i obiektów portowych nieobjętych umową, a w szczególności wszystkie statki objęte taką umową nie mogą prowadzić działalności statek-statek ze statkami umową nieobjętymi. Wszelkie działania operacyjne, podejmowane przez statki objęte umową, powinny być tą umową objęte. Funkcjonowanie każdej umowy musi być stale monitorowane i zmieniane w miarę pojawiających się potrzeb, a w każdym razie powinno być poddawane przeglądowi co 5 lat.

**Równoważne rozwiązania dla obiektów portowych**

4.27 Dla niektórych, specyficznych obiektów portowych, prowadzących ograniczone lub specjalne operacje, ale gdzie ruch jest więcej niż sporadyczny, można wprowadzić równoważne środki ochrony, zgodnie z rozdziałem XI-2 oraz częścią A niniejszego Kodeksu. Może to w szczególności dotyczyć przyfabrycznych terminali lub nabrzeży o okazjonalnym ruchu.

**Ilość załogi**

4.28 Określając minimalną, bezpieczną ilość załogi na statku administracja powinna uwzględnić, że postanowienia o minimalnej, bezpiecznej obsadzie osobowej załogi, ustanowione w prawie V/14, dotyczą jedynie bezpiecznej żeglugi statku. Administracja powinna także uwzględnić dodatkowe obciążenie obowiązkami wynikającymi z realizacji planu ochrony statku i zapewnić, aby statek posiadał dostateczną i efektywną załogę. Czyniąc to administracja powinna sprawdzić czy statki są w stanie zapewnić godziny odpoczynku i inne środki, zapobiegające zmęczeniu, które zostały rozpowszechnione przez prawo krajowe, w kontekście wszystkich obowiązków pokładowych, przypisanych różnym członkom załogi na statku.

**Środki kontroli i zapewniania zgodności****Zagadnienia ogólne**

4.29 Prawidło XI-2/9 opisuje środki kontroli i zgodności, mające zastosowanie do statków zgodnie z rozdziałem XI-2. Podzielone jest ono na trzy różne części: kontrola statków znajdujących się już w porcie,



## ▼B

- kontrola statków zamierzających wejść do obiektu portowego innego Umawiającego się Rządu oraz postanowienia dodatkowe, odnoszące się do obydwu sytuacji.
- 4.30 Prawidło XI-2/9.1, dotyczące kontroli statków w porcie, wprowadza system kontroli statków znajdujących się w porcie obcego państwa, gdzie odpowiednio uprawnieni funkcjonariusze Umawiającego się Rządu (uprawnieni funkcjonariusze) mają prawo wejść na statek w celu sprawdzenia, czy wymagane certyfikaty nie budzą wątpliwości. Następnie, jeśli istnieją wyraźne podstawy do przeświadczenia o niewypełnieniu przez statek wytycznych, podjęte mogą być środki kontrolne takim jak dodatkowe inspekcje lub zatrzymanie. Powyższe odzwierciedla obecny system kontroli. Prawidło XI-2/9.1 rozwija takie systemy i umożliwia dodatkowe środki (w tym wydalenie statku z obiektu portowego, zarządzane jako środek pokontrolny), jeśli uprawnieni funkcjonariusze mają wyraźne podstawy do przekonania, że statek nie pozostaje w zgodności z wymaganiami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu. Prawidło XI-2/9.3 opisuje środki ochrony, które promują uczciwe i współmierne stosowanie tych środków dodatkowych.
- 4.31 Prawidło XI-2/9.2 stosuje środki kontroli dla zapewnienia zgodności w stosunku do statków, które zamierzają wejść do obiektu portowego innego Umawiającego się Rządu i wprowadza całkowicie inną koncepcję kontroli w ramach rozdziału XI-2, mającą zastosowanie jedynie do ochrony. Zgodnie z tym prawidłem, środki mogą być zrealizowane zanim statek zawinie do obiektu portowego, dla lepszego zapewnienia ochrony. Tak jak w prawidło XI-2/9.1, ten dodatkowy system kontroli oparty jest na koncepcji wyraźnych podstaw do przekonania, że statek nie spełnia wytycznych rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu i obejmuje istotne środki ochronne w prawidło XI-2/9.2.2 oraz XI-2/9.2.5, a także w prawidło XI-2/9.3.
- 4.32 Wyraźne podstawy wskazujące, że statek nie pozostaje w zgodności z wytycznymi, oznaczają dowody lub wiarygodne informacje, że statek nie odpowiada wymaganiom rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, uwzględniając wytyczne podane w niniejszej części Kodeksu. Takie dowody lub wiarygodne informacje mogą wynikać z profesjonalnego osądu uprawnionego inspektora lub obserwacji, poczynionych w trakcie sprawdzania Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku lub Tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku, wydanego zgodnie z postanowieniami części A niniejszego Kodeksu (certyfikat), lub też z innych źródeł. Nawet jeśli ważny certyfikat znajduje się na statku, uprawniony inspektor może również mieć, na podstawie profesjonalnego osądu, wyraźne podstawy do przekonania, że statek nie wypełnia wytycznych.
- 4.33 Przykłady możliwych wyraźnych podstaw przewidzianych w prawidłach XI-2/9.1 oraz XI-2/9.2 mogą obejmować, jeśli są stosowne:
- .1 dowód pochodzący ze sprawdzenia certyfikatu, wskazujący, że jest on nieważny lub upłynął jego termin obowiązywania;
  - .2 dowody lub wiarygodne informacje, że w zakresie wyposażenia, dokumentacji lub rozwiązań w zakresie ochrony, wymaganych przez postanowienia rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, występują poważne braki;
  - .3 otrzymanie raportu lub skargi, które w osądzie profesjonalnym uprawnionego oficera zawierają wiarygodne informacje, jasno wskazujące, że statek nie spełnia wymagań rozdziału XI-2 lub części A niniejszego Kodeksu;
  - .4 dowody lub obserwacje poczynione przez uprawnionego inspektora w drodze osądu profesjonalnego, że kapitan statku lub jego załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi procedurami ochrony na statku lub nie mogą wykonać ćwiczeń odnoszących się do ochrony statku, lub że takie procedury i ćwiczenia nie są przeprowadzane;
  - .5 dowody lub obserwacje, zdobyte przez uprawnionego inspektora w drodze osądu profesjonalnego, że kluczowi członkowie załogi statku nie są w stanie nawiązać kontaktu z innymi kluczowymi członkami załogi, ponoszącymi odpowiedzialność za ochronę statku;
  - .6 dowody lub wiarygodne informacje, że statek przyjął pasażerów lub załadował zapasy i towary w porcie lub z innego statku, albo gdy

▼ **B**

taki obiekt portowy, albo inny statek naruszają postanowienia rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, a omawiany statek nie wypełnił Deklaracji ochrony, ani nie podjął odpowiednich, specjalnych lub dodatkowych środków ochrony lub nie utrzymywał odpowiednich procedur ochrony statku;

.7 dowody lub wiarygodne informacje, że statek przyjął pasażerów lub załadował zapasy i towary w porcie lub z innego źródła (np. z innego statku lub przeniesione przez helikopter), gdy taki obiekt portowy, albo inne źródło nie muszą spełniać postanowień rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, a omawiany statek nie wypełnił Deklaracji ochrony, ani nie podjął odpowiednich, specjalnych lub dodatkowych środków ochrony lub nie utrzymywał odpowiednich procedur ochrony statku; oraz

.8 posiadanie przez statek kolejnego wydanego Tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku opisanego w sekcji A/19.4, jeśli, w profesjonalnym osądzie uprawnionego inspektora jednym z celów, dla których statek lub armator wnioskuje o taki certyfikat jest uniknięcie pełnej zgodności z postanowieniami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu ponad okres ważności oryginalnego certyfikatu, zgodnie z opisem w sekcji A/19.4.4.

4.34 Implikacje prawidła XI-2/9 w zakresie prawa międzynarodowego są szczególnie ważne i prawidło powinno być realizowane z uwzględnieniem prawidła XI-2/2.4, ponieważ istnieje potencjalna możliwość wystąpienia sytuacji, w których albo podjęte zostaną środki, mogące wyjść poza zakres rozdziału XI-2, albo powinny być wzięte pod uwagę znajdujące się poza rozdziałem XI-2/9 prawa statków, objętych środkami. Stąd prawidło XI-2/9 nie narusza prawa Umawiających się Rządów do podejmowania środków, opartych na prawie międzynarodowym lub z nim zgodnych, dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony osób, statków, obiektów portowych i innego majątku w przypadkach, gdy statek, pozostając w zgodności z postanowieniami rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu, jest wciąż uważany za stanowiący ryzyko w zakresie ochrony.

4.35 W przypadku gdy Umawiający się Rząd nałoży na statek środki kontrolne, administracji należy podać dostateczne informacje dla umożliwienia nawiązania pełnej łączności z Umawiającym się Rządem.

#### **Kontrola statków w porcie**

4.36 W przypadku gdy brak zgodności polega albo na niesprawności wyposażenia, albo na błędnie sporządzonej dokumentacji, prowadzących do zatrzymania statku i niezgodność nie może być usunięta w porcie inspekcji, Umawiający się Rząd może zezwolić statkowi na przepłynięcie do innego portu pod warunkiem, że spełnione zostaną wszelkie warunki, uzgodnione pomiędzy państwami portu i administracją lub kapitanem statku.

#### **Statki zamierzające wejść do portu innego Umawiającego się Rządu**

4.37 Prawidło XI-2/9.2.1 podaje informacje, jakich może wymagać Umawiający się Rząd od statku jako warunek wejścia do portu. Jedną z pozycji podanych informacji jest potwierdzenie wszelkich specjalnych lub dodatkowych środków podjętych przez statek podczas jego ostatnich dziesięciu zawinięć do obiektu portowego. Przykłady mogą obejmować:

.1 ewidencję środków, podjętych w czasie pobytu w porcie, położonym na obszarze państwa, które nie jest Umawiającym się Rządem, szczególnie takich środków, które zwykle zapewniane są przez obiekt portowy, położone na obszarze Umawiających się Rządów; oraz

.2 wszelkie Deklaracje ochrony, które sporządzono z obiektami portowymi lub innymi statkami.

4.38 Inną pozycją podawanych informacji, która może być wymagana jako warunek wejścia do portu, jest potwierdzenie, że odpowiednie procedury ochrony statku były utrzymywane podczas działań pomiędzy statkami, prowadzonych w okresie ostatnich 10 zawinięć do obiektu portowego. Nie wymaga się zwykle dołączenia ewidencji transferu pilotów, funkcjonariuszy służby celnej, imigracyjnej i ochrony, ani też bunkro-

**▼B**

wania, dowozu łodziami transportowymi, ładowania zaopatrzenia lub wyładowania odpadków przez statek w obrębie obiektu portowego, ponieważ czynności takie wykonywane są zgodnie z planem ochrony obiektu portowego. Przykłady informacji, które mogą być podawane, obejmują:

- .1 ewidencję środków podjętych, gdy statek brał udział w działaniach pomiędzy statkami ze statkiem, noszącym banderę państwa niebędącego jednym z Umawiających się Rządów a szczególnie tych środków, które zwykle byłyby zapewnione przez statki pływające pod banderą Umawiających się Rządów;
  - .2 ewidencję środków podjętych, gdy statek brał udział w działaniach pomiędzy statkami ze statkiem, podnoszącym banderę Umawiającego się Rządu, ale niepodlegającym wymaganiom zgodności z postanowieniami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu, takich jak kopia każdego certyfikatu ochrony, wydanego temu statkowi zgodnie z innymi przepisami; oraz
  - .3 w przypadku obecności na pokładzie osób lub towarów, uratowanych na morzu, wszelkie informacje o takich osobach lub towarach, w tym ich tożsamość, jeśli jest znana, oraz wyniki wszelkich sprawdzeń, dokonanych w imieniu statku dla ustalenia statusu ochrony uratowanych osób. Nie jest zamiarem rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu opóźnianie lub powstrzymywanie przekazania rozbitków uratowanych na morzu do miejsca zapewniającego ochronę. Jedynym celem rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu jest zapewnienie państwu dostatecznej ilości odpowiednich informacji dla utrzymania nienaruszalności ich ochrony.
- 4.39 Przykłady innych, praktycznych informacji, odnoszących się do ochrony, które mogą być wymagane jako warunek zawinięcia do portu tak, aby zagwarantować poziom bezpieczeństwa i ochrony osób, obiektów portowych, statków i innego majątku, obejmujących:
- .1 informacje zawarte w zapisie historii statku;
  - .2 pozycję statku w chwili przekazywania raportu;
  - .3 przewidywany czas przybycia statku do portu;
  - .4 listę załogi;
  - .5 ogólny opis ładunku na statku;
  - .6 listę pasażerów; oraz
  - .7 informacje, których posiadanie wymagane jest przez prawidło XI-2/5.
- 4.40 Prawidło XI-2/9.2.5 umożliwia kapitanowi statku rezygnację z wejścia do portu, po otrzymaniu informacji, że państwo nadbrzeżne dany obiekt portowy zrealizuje środki kontrolne przewidziane w prawidło XI-2/9.2. Jeśli kapitan rezygnuje z zamiaru wejścia do portu, prawidło XI-2/9 nie ma dalej zastosowania, a wszelkie dalsze podejmowane kroki muszą być oparte na prawie międzynarodowym i być z nim zgodne.

**Postanowienia dodatkowe**

- 4.41 We wszystkich przypadkach, gdy statkowi odmówiono wejścia lub wydano go z portu wszystkie znane fakty powinny być zakomunikowane władzom odpowiednich państw. Przekaz taki powinien zawierać następujące informacje, jeśli są one znane:
- .1 nazwa statku, jego bandera, numer identyfikacyjny statku, sygnał rozpoznawczy, typ statku i ładunek;
  - .2 powód odmowy wejścia lub wydalenia statku z portu lub obszarów portu;
  - .3 jeśli jest to stosowne — charakter wszelkich niezgodności w zakresie ochrony;
  - .4 jeśli jest to stosowne — szczegóły wszelkich podjętych prób likwidacji niezgodności, w tym wszelkie warunki nałożone na statek dla odbycia podróży;
  - .5 poprzedni port (porty) zawinięcia i następny deklarowany port zawinięcia;

**▼B**

- .6 czas wyjścia i przewidywany czas przyścia do tych portów;
  - .7 wszelkie instrukcje wydane statkowi, np. przekazywanie raportów z trasy;
  - .8 dostępne informacje dotyczące poziomu ochrony, na jakim statek obecnie działa;
  - .9 informacje dotyczące wszelkiej łączności, jaką państwo portu prowadziło z administracją;
  - .10 punkt kontaktowy w obrębie państwa portu, składającego raport, w celu uzyskania dalszych informacji;
  - .11 lista załogi; oraz
  - .12 wszelkie inne istotne informacje.
- 4.42 Odpowiednie państwa, z którymi należy się kontaktować, powinny obejmować państwa położone wzdłuż zamierzonego przejścia statku do jego następnego obiektu portowego, szczególnie jeśli statek zamierza wpłynąć na wody terytorialne tego państwa przybrzeżnego. Inne stosowne państwa mogą obejmować poprzednie porty zawinięcia tak, aby można było uzyskać więcej informacji i rozwiązać zagadnienia ochrony, odnoszące się do poprzednich portów.
- 4.43 Stosując środki kontroli i zapewniania zgodności, uprawnieni funkcjonariusze powinni zapewnić, aby wszelkie nałożone środki i podjęte kroki były współmierne. Takie środki lub kroki powinny być umiarkowane i o jak najmniejszym stopniu surowości i długości trwania, niezbędnej dla skorygowania lub ograniczenia niezgodności.
- 4.44 Słowo »opóźnienie« w prawie XI-2/9.3.5.1 odnosi się również do sytuacji, w których w wyniku akcji podjętych zgodnie z tym prawidem statkowi niesłusznie odmówiono wejścia do portu lub niesłusznie wydano statek z portu.

**Statki państw niezrzeszonych oraz skutki wielkości mniejszej niż w Konwencji**

- 4.45 W odniesieniu do statków pływających pod banderą państwa, które nie jest Umawiającym się Rządem i nie jest stroną Protokołu SOLAS 1988 <sup>(1)</sup>, Umawiające się Rządy nie powinny stosować mniej konsekwentnego podejścia. W związku z tym, wymagania prawidła XI-2/9 oraz wytyczne podane w niniejszej części Kodeksu powinny być stosowane wobec tych statków.
- 4.46 Statki mniejsze niż wielkość podana w Konwencji podlegają środkom, za pomocą których państwa zapewniają ochronę. Środki takie powinny być podejmowane z należytą uwagą dla wymagań rozdziału XI-2 oraz wytycznych podanych w niniejszej części Kodeksu.

**5. DEKLARACJA OCHRONY (DoS)****Zagadnienia ogólne**

- 5.1 Gdy Umawiający się Rząd uzna to za konieczne dla obiektu portowego lub statku powinna być sporządzona Deklaracja ochrony (DoS).
- 5.1.1 Potrzeba wystawienia Deklaracji ochrony (DoS) może wynikać z dokonanej oceny stanu ochrony obiektu portowego (PFSA), a powody i okoliczności, w których Deklaracja ochrony (DoS) jest wymagana powinny być określone w planie ochrony obiektu portowego (PFSP).
- 5.1.2 Potrzeba posiadania Deklaracji ochrony (DoS) może być wskazana przez administrację dla statków uprawnionych do podnoszenia jej bandery lub wyniku oceny stanu ochrony statku i powinna być określona w planie ochrony statku.

<sup>(1)</sup> Protokół z 1988 r. odnoszący się do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu.

**▼B**

- 5.2 Jest prawdopodobne, że Deklaracja ochrony (DoS) będzie wymagana na wyższym poziomie ochrony, gdy statek ma wyższy poziom ochrony niż obiekt portowy lub inny statek, z którym nawiązuje on relacje, a także dla relacji statek/port lub działań pomiędzy statkami, które stwarzają wyższe ryzyko dla osób, majątku i środowiska z powodów specyficznych dla danego statku, w tym ładunku, pasażerów lub okoliczności w porcie, albo kombinacji tych czynników.
- 5.2.1 W przypadku gdy statek lub administracja działająca w imieniu statków pływających pod jej banderą składają wniosek o sporządzenie Deklaracji ochrony (DoS) oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) i oficer ochrony statku (SSO) powinni potwierdzić wniosek i omówić odpowiednie środki ochrony.
- 5.3 Oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) może także wprowadzić Deklarację ochrony (DoS) przed relacjami statek/port, które są zidentyfikowane w zatwierdzonej ocenie stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) jako będące przedmiotem szczególnej troski. Przykłady obejmują okrętowanie i wyokrętowanie pasażerów oraz transfer, załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych lub substancji szkodliwych. Ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) może również identyfikować obiekty, położone na terenie lub w pobliżu obszarów gęsto zaludnionych lub o dużym znaczeniu gospodarczym, które uzasadniają wydanie Deklaracji ochrony (DoS).
- 5.4 Głównym celem Deklaracji ochrony (DoS) jest zapewnienie, aby osiągnięte zostało porozumienie pomiędzy statkiem a obiektem portowym lub innymi statkami, z którymi wejdzie on w relacje, co do odpowiednich środków ochrony, które każdy z tych podmiotów podejmie zgodnie z postanowieniami ich odpowiednich, zatwierdzonych planów ochrony.
- 5.4.1 Uzgodniona Deklaracja ochrony (DoS) powinna zostać podpisana i datowana zarówno przez, odpowiednio, obiekt portowy, jak i statek (statki) dla wskazania zgodności z postanowieniami rozdziału XI-2 i niniejszą częścią Kodeksu i powinna zawierać okres jej ważności, odpowiedni poziom lub poziomy ochrony oraz szczegóły odpowiedniego kontaktu.
- 5.4.2 Zmiana poziomu ochrony może wymagać przygotowania nowej lub zrewidowanej Deklaracji ochrony (DoS).
- 5.5 Deklaracja ochrony (DoS) powinna być sporządzona w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim lub, jeśli to stosowne, w języku wspólnym dla obiektu portowego i statku lub statków.
- 5.6 Wzór Deklaracji ochrony (DoS) jest zawarty w załączniku 1 do niniejszej części Kodeksu. Jest to wzór dla Deklaracji ochrony (DoS) pomiędzy statkiem a obiektem portowym. Jeśli Deklaracja ochrony (DoS) dotyczyć ma dwóch statków, model ten powinien być odpowiednio zmodyfikowany.
6. **OBOWIĄZKI ARMATORA**
- Zagadnienia ogólne**
- 6.1 Prawidło XI-2/5 wymaga od armatora, aby zapewnił przekazanie kapitanowi statku informacji o spełnieniu wymagań przez armatora zgodnie z postanowieniami tego prawidła. Informacje te powinny obejmować takie pozycje, jak:
- .1 podmioty odpowiedzialne za zatrudnienie lub okrętowanie załogi statku, takie jak firmy zarządzania statkami, agencje zatrudnienia, wykonawcy kontraktów, koncesjonariusze (np. punkty sprzedaży detalicznej, kasyna itp.);
  - .2 podmioty odpowiedzialne za sposób zatrudnienia statku, w tym czartery na czas i bez załogi, lub inne sposoby zatrudnienia o podobnym charakterze; oraz
  - .3 w przypadkach gdy statek wykorzystywany jest na warunkach czarteru, szczegóły kontaktu z tymi podmiotami, w tym czarterującymi na czas lub na podróż.
- 6.2 Zgodnie z prawidłem XI-2/5 armator zobligowany jest aktualizować te informacje i utrzymywać je na bieżąco w miarę pojawiania się zmian.

**▼B**

- 6.3 Informacje te powinny być dostępne w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim.
- 6.4 W odniesieniu do statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2004 r. informacje te powinny odzwierciedlać stan aktualny na tę datę.
- 6.5 W odniesieniu do statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2004 r. lub po tej dacie oraz statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2004 r., które w dniu 1 lipca 2004 r. nie były w eksploatacji, informacje powinny być podane od dnia wejścia statku do eksploatacji i powinny odzwierciedlać stan aktualny na tę datę.
- 6.6 Po dniu 1 lipca 2004 r., gdy statek zostanie wycofany z eksploatacji, informacje powinny być podane od daty ponownego wejścia statku do eksploatacji i powinny odzwierciedlać stan aktualny na tę datę.
- 6.7 Uprzednie informacje, które nie odnoszą się do aktualnego stanu na tę datę, nie muszą być przechowywane na statku.
- 6.8 W przypadku gdy odpowiedzialność za statek zostanie przejęta przez innego armatora, nie jest wymagane aby informacje, odnoszące się do armatora, który eksploatował statek, pozostawały na statku.

Ponadto, inne ważne wytyczne podane są w sekcjach 8, 9 i 13.

## 7. OCHRONA STATKU

Odpowiednie wytyczne podane są w sekcjach 8, 9 i 13.

## 8. OCENA STANU OCHRONY STATKU

### Ocena stanu ochrony

- 8.1 Oficer ochrony armatora (CSO) odpowiedzialny jest za zapewnienie sporządzenia oceny stanu ochrony statku (SSA) dla każdego statku floty armatora, od którego wymagane jest spełnienie postanowień rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu, a za co odpowiedzialny jest oficer ochrony armatora (CSO). Aczkolwiek oficer ochrony armatora (CSO) nie musi koniecznie osobiście wykonywać wszystkich zadań związanych z pełnionym stanowiskiem, ostateczna odpowiedzialność spoczywa indywidualnie na oficerze ochrony armatora (CSO).
- 8.2 Przed rozpoczęciem oceny stanu ochrony statku (SSA), oficer ochrony armatora (CSO) powinien zapewnić wykorzystanie informacji, dostępnych w związku z oceną zagrożenia dla portu, do którego statek zawinie lub w którym pasażerowie są okrętowani lub wyokrętowani, a także o obiektach portowych i ich środkach ochrony. Oficer ochrony armatora (CSO) powinien przestudiować uprzednie raporty na temat podobnych potrzeb w zakresie ochrony. W przypadkach gdy jest to wykonalne, oficer ochrony armatora (CSO) powinien spotkać się z odpowiednimi osobami na statku i w obiektach portowych dla przedyskutowania celu i metodologii oceny. Oficer ochrony armatora (CSO) powinien uwzględnić wszelkie specyficzne wytyczne, udzielane przez Umawiające się Rządy.
- 8.3 Ocena stopnia ochrony statku (SSA) powinna obejmować następujące elementy na jego pokładzie lub w obrębie statku:
- .1 ochronę fizyczną;
  - .2 integralność strukturalną;
  - .3 systemy ochrony załogi;
  - .4 polityki procedur;
  - .5 systemy radiowe i telekomunikacyjne, w tym systemy i sieci komputerowe; oraz
  - .6 inne obszary, które w przypadku uszkodzenia lub użycia dla nielegalnej obserwacji mogą stanowić ryzyko dla osób, majątku lub działania na statku lub w porcie.
- 8.4 Osoby uczestniczące w ocenie stanu ochrony statku (SSA) powinny być w stanie skorzystać z pomocy ekspertów odniesieniu do:
- .1 znajomości bieżących zagrożeń i ich cech;
  - .2 rozpoznania i wykrywania broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń;

**▼B**

- .3 rozpoznawania, na zasadzie wolnej od dyskryminacji, charakterystycznych cech i zachowań osób, które mogą zagrażać bezpieczeństwu;
  - .4 technik, używanych w celu obchodzenia środków ochrony;
  - .5 metod, używanych do powodowania zdarzeń naruszających ochronę;
  - .6 wpływu eksplozji na konstrukcję i wyposażenie statków;
  - .7 ochrony statku;
  - .8 praktyk handlowych w relacji statek/obiekt portowy;
  - .9 planowania na wypadek sytuacji niespodziewanych, przygotowania i reagowania na sytuacje krytyczne;
  - .10 ochrony fizycznej;
  - .11 systemów radiowych i telekomunikacyjnych, w tym systemów i sieci komputerowych;
  - .12 inżynierii morskiej; oraz
  - .13 eksploatacji statków i portów.
- 8.5 Oficer ochrony armatora (CSO) powinien pozyskiwać i przechowywać informacje, niezbędne dla przeprowadzenia oceny, w tym:
- .1 ogólny plan statku;
  - .2 lokalizacja obszarów, gdzie dostęp powinien być ograniczony, takich jak mostek nawigacyjny, przedziały maszynowe kategorii A i inne stacje kontrolne, zdefiniowane w rozdziale II-2, itp.;
  - .3 lokalizacja i działanie każdego aktualnego lub potencjalnego punktu dostępu do statku;
  - .4 zmiany prądów, które mogą mieć wpływ na słabe punkty lub ochronę statku;
  - .5 rozmieszczenie ładowni i sprzętu sztawerskiego;
  - .6 miejsca na statku, gdzie przechowywane są zapasy statkowe i zasadnicze wyposażenie utrzymania w ruchu;
  - .7 miejsca, gdzie przechowywany jest bagaż bez nadzoru;
  - .8 wyposażenie ratunkowe i rezerwowe, dostępne dla utrzymania podstawowych napraw;
  - .9 liczba załogi statku, wszelkie istniejące zadania w zakresie ochrony oraz wszelkie praktyki armatora w zakresie wymagań szkoleniowych;
  - .10 istniejące wyposażenie bezpieczeństwa i ochrony pasażerów i załogi statku;
  - .11 drogi ucieczki i ewakuacji oraz miejsca zbiórek, które muszą być utrzymywane dla zapewnienia uporządkowanej i bezpiecznej ewakuacji statku;
  - .12 istniejące umowy z prywatnymi firmami ochrony, zapewniającymi usługi ochrony na statku i na lądzie; oraz
  - .13 istniejące, obowiązujące środki i procedury ochrony, w tym procedury inspekcji i kontroli, systemy identyfikacyjne, wyposażenie obserwacji i monitoringu, dokumenty identyfikacyjne załogi oraz systemy komunikacji, alarmowe, oświetlenia, kontroli dostępu i odpowiednio inne.
- 8.6 Ocena stanu ochrony statku (SSA) powinna dotyczyć każdego zidentyfikowanego punktu dostępu, w tym pokładów otwartych i dokonąć oceny ich potencjalnego wykorzystania przez osoby, które chciałyby naruszyć ochronę. Obejmuje to punkty, dostępne dla osób posiadających legalny wstęp, jak i takich, które starają się znaleźć dostęp nieuprawniony.
- 8.7 Ocena stanu ochrony statku (SSA) powinna mieć na uwadze ciągłą właściwość istniejących środków i wytycznych, procedur i operacji ochrony, w warunkach zarówno rutynowych, jak i awaryjnych.

**▼B**

- Ocena stanu ochrony statku (SSA) powinna także określić wytyczne w zakresie ochrony, obejmujące:
- .1 obszary o ograniczonym dostępie;
  - .2 procedury reakcji na pożar lub inne sytuacje awaryjne;
  - .3 poziom nadzoru nad personelem statku, pasażerami, odwiedzającymi, sprzedawcami, technikami, trymerami, dokerami, itp.;
  - .4 częstotliwość i efektywność patroli ochrony;
  - .5 systemy kontroli dostępu, włączając system identyfikacji;
  - .6 systemy i procedury łączności w zakresie ochrony;
  - .7 drzwi, bariery i oświetlenie związane z ochroną; oraz
  - .8 wyposażenie i systemy ochrony i nadzoru, jeśli takowe występują.
- 8.8 Ocena stanu ochrony statku (SSA) powinna uwzględniać osoby, działalność, usługi i operacje, których ochrona jest ważna. Obejmuje ona:
- .1 załogę statku;
  - .2 pasażerów, osoby odwiedzające, dostawców, techników napraw, pracowników remontowych, dokerów itp.;
  - .3 zdolność do utrzymania bezpiecznej żeglugi i reagowania na sytuacje kryzysowe;
  - .4 ładunek, szczególnie niebezpieczne towary i substancje szkodliwe;
  - .5 zapasy statkowe;
  - .6 jeśli statek takie posiada — systemy komunikacyjne ochrony statku; oraz
  - .7 jeśli statek takie posiada — systemy i wyposażenie nadzoru ochrony statku.
- 8.9 Ocena stanu ochrony statku (SSA) powinna uwzględniać wszelkie możliwe zagrożenia, które mogą obejmować następujące typy zdarzeń naruszających ochronę:
- .1 uszkodzenie lub zniszczenie statku lub obiektu portowego, np. przez urządzenia wybuchowe, podpalenie, sabotaż lub wandalizm;
  - .2 porwanie lub zajęcie statku lub osób na pokładzie;
  - .3 manipulowanie przy ładunku, zasadniczych systemach lub wyposażeniu statku, czy też przy zapasach statkowych;
  - .4 nieuprawniony dostęp lub wykorzystanie, w tym pasażerowie na gapę;
  - .5 przemyt broni lub wyposażenia, w tym broni masowego rażenia;
  - .6 wykorzystanie statku dla przewozu osób, zamierzających spowodować zdarzenie naruszające ochronę lub ich wyposażenia;
  - .7 wykorzystanie samego statku jako broni lub środka dla spowodowania uszkodzeń lub zniszczeń;
  - .8 ataki od strony morza podczas postoju statku przy nabrzeżu lub na kotwicy; oraz
  - .9 ataki na morzu.
- 8.10 Ocena stanu ochrony statku (SSA) powinna także brać pod uwagę wszelkie możliwe słabe punkty, które mogą obejmować:
- .1 konflikty pomiędzy bezpieczeństwem a środkami ochrony;
  - .2 konflikty pomiędzy obowiązkami pokładowymi a przypisanymi zadaniami w zakresie ochrony;
  - .3 obowiązki wachtowe, liczbę załogi statku, szczególnie z punktu widzenia wpływu na zmęczenie załogi, jej czujność i jakość pracy;
  - .4 zidentyfikowane braki w zakresie szkolenia; oraz
  - .5 wszelkie wyposażenie i systemy ochrony, w tym systemy komunikacji.



**▼B**

- 8.11 Oficer ochrony armatora (CSO) i oficer ochrony statku (SSO) powinni zawsze brać pod uwagę wpływ, jaki środki ochrony mogą mieć na załogę statku, przebywającą na statku przez długie okresy czasu. Podczas tworzenia środków ochrony szczególna uwaga powinna być zwrócona na wygodę, komfort i prywatność załogi statku oraz jej zdolność do utrzymania efektywności przez długi czas.
- 8.12 Po sporządzeniu oceny stanu ochrony statku (SSA) zostanie przygotowany raport, składający się z podsumowania sposobu przeprowadzenia oceny, opisu każdego słabego punktu, odkrytego w czasie oceny oraz środków przeciwdziałania, jakie mogą być podjęte wobec każdego słabego punktu. Raport ma być chroniony przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.
- 8.13 Jeśli ocena stanu ochrony statku (SSA) nie została przeprowadzona przez armatora, raport dotyczący oceny stanu ochrony statku (SSA) powinien zostać przejrany i zatwierdzony przez oficera ochrony armatora (CSO).

**Sprawdzanie zabezpieczeń na miejscu zdarzenia**

- 8.14 Sprawdzanie zabezpieczeń na miejscu zdarzenia jest integralną częścią każdej oceny stanu ochrony statku (SSA). Ocena zabezpieczeń na miejscu zdarzenia powinna dotyczyć istniejących na statku środków, procedur i działań ochronnych dla:
- .1 zapewnienia wykonania wszystkich zadań w zakresie ochrony statku;
  - .2 monitorowania obszarów o ograniczonym dostępie dla zapewnienia, że dostęp do nich ma jedynie uprawniony personel;
  - .3 kontrolowania dostępu do statku, w tym wszelkich systemów identyfikacyjnych;
  - .4 monitorowania pokładów i obszarów wokół statku;
  - .5 kontroli okretowania pasażerów i ich rzeczy osobistych (bagażu towarzyszącego i bez nadzoru oraz rzeczy osobistych załogi);
  - .6 nadzorowania przeładunku towarów oraz dostawy zapasów statkowych; oraz
  - .7 zapewnienie gotowości do użycia komunikacji, informacji i wyposażenia ochrony statku.

**9. PLAN OCHRONY STATKU****Zagadnienia ogólne**

- 9.1 Oficer ochrony armatora (CSO) jest odpowiedzialny za zapewnienie przygotowania i przedstawienia planu ochrony statku (SSP). Treść każdego indywidualnego planu ochrony statku (SSP) powinna być zróżnicowana zależnie od konkretnego statku, którego dotyczy. Ocena stanu ochrony statku (SSA) zidentyfikuje szczególne cechy statku oraz potencjalne zagrożenia i słabe punkty. Przygotowanie planu ochrony statku (SSP) wymaga szczegółowego zajęcia się tymi cechami. Administracje mogą przygotować porady dotyczące przygotowania i zawartości planu ochrony statku (SSP).
- 9.2 Wszystkie plany ochrony statku (SSP) powinny:
- .1 uszczegółowić strukturę organizacyjną ochrony statku;
  - .2 uszczegółowić relacje statku z armatorem, obiektami portowymi, innymi statkami i odpowiednimi władzami, odpowiadającymi za ochronę;
  - .3 uszczegółowić systemy komunikacyjne dla umożliwienia efektywnej i ciągłej komunikacji w obrębie statku, a także pomiędzy statkiem a innymi podmiotami, w tym obiektami portowymi;
  - .4 uszczegółowić podstawowe środki ochrony, zarówno operacyjne, jak i fizyczne dla poziomu ochrony 1, które zawsze powinny być wprowadzone;
  - .5 uszczegółowić dodatkowe środki ochrony, które umożliwią statkowi bezzwłoczne przejście na poziom ochrony 2 i, w razie konieczności, na poziom ochrony 3;

**▼B**

- .6 zapewnić regularne przeglądy lub audyty planu ochrony statku (SSP) i jego zmiany na skutek pozyskiwanych doświadczeń lub zmieniających się okoliczności; oraz
  - .7 podawać procedury powiadamiania odpowiednich punktów kontaktowych Umawiającego się Rządu.
- 9.3 Przygotowanie skutecznego planu ochrony statku (SSP) powinno opierać się na dokładnej ocenie wszelkich zagadnień odnoszących się do ochrony statku, w tym w szczególności na dokładnej ocenie charakterystyki fizycznej i operacyjnej, wraz z układem podróży, danego statku.
- 9.4 Wszystkie plany ochrony statku (SSP) powinny być zatwierdzone przez administrację lub w jej imieniu. Jeśli administracja korzysta z uznanej organizacji ochrony (RSO) dla przeglądów i zatwierdzania planów ochrony statku (SSP), uznana organizacja ochrony (RSO) nie powinna być związana z jakąkolwiek inną uznaną organizacją ochrony (RSO), która przygotowywała lub pomagała przygotować plan.
- 9.5 Oficerowie ochrony armatora (CSO) oraz oficerowie ochrony statku (SSO) powinni stworzyć procedury dla:
- .1 oceny stałej efektywności planu ochrony statku (SSP); oraz
  - .2 przygotowywania zmian planu po jego zatwierdzeniu.
- 9.6 Środki ochrony, ujęte w planie ochrony statku (SSP), powinny być wprowadzane, gdy przeprowadzana będzie wstępna weryfikacja zgodności z wymaganiami rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu. W przeciwnym wypadku proces wystawienia statkowi wymaganego Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku nie może być przeprowadzony. Jeśli wystąpi jakikolwiek późniejszy defekt wyposażenia lub systemów ochrony, lub też zawieszenie środka ochrony z jakiegokolwiek powodu, przyjęte powinny być równoważne, tymczasowe środki ochrony, zgłoszone i uzgodnione przez administrację.
- Organizacja i wykonanie zadań w zakresie ochrony statku**
- 9.7 Dodatkowo do wytycznych podanych w paragrafie 9.2, planu ochrony statku (SSP) powinien ustalać następujące elementy, odnoszące się do wszystkich poziomów ochrony:
- .1 zadania i obowiązki całej załogi statku z wyznaczonymi rolami w zakresie ochrony;
  - .2 procedury ochrony, niezbędne dla umożliwienia utrzymania ciągłej komunikacji przez cały czas;
  - .3 procedury, potrzebne do oceny ciągłej skuteczności procedur ochrony oraz wszelkiego wyposażenia i systemów nadzoru, w tym procedury dla identyfikacji i reagowania na defekty i błędne funkcjonowanie wyposażenia lub systemów;
  - .4 procedury i praktyczne rozwiązania ochrony informacji poufnych, dotyczących ochrony, utrzymywanych w postaci papierowej lub elektronicznej;
  - .5 wymagania co do typu i utrzymania wyposażenia i systemów ochrony i nadzoru, jeśli takie są na startu;
  - .6 procedury dla zapewnienia terminowego przedstawiania i oceny raportów odnoszących się do możliwych przypadków naruszenia ochrony lub problemów związanych z ochroną; oraz
  - .7 procedury dla ustalania, utrzymywania i aktualizacji remanentu wszelkich niebezpiecznych towarów lub substancji, przewożonych na statku wraz z ich lokalizacją.
- 9.8 Pozostała część tego ustępu odnosi się konkretnie do środków ochrony, które mogą być podjęte na każdym poziomie ochrony, obejmując:
- .1 dostęp do statku dla załogi statku, pasażerów, osób wizytujących itp.;
  - .2 obszary statku o ograniczonym dostępie;
  - .3 przeładunek towarów;
  - .4 dostawy zapasów statkowych;

▼ **B**

- .5 przeładunek bagażu bez nadzoru; oraz
- .6 monitorowanie ochrony statku.

**Dostęp do statku**

- 9.9 Plan ochrony statku (SSP) powinien określać środki ochrony obejmujące wszelkie środki dostępu do statku, zidentyfikowane w planie ochrony statku (SSA). Powinny one obejmować:
- .1 dostęp do drabinek;
  - .2 dostęp do trapów;
  - .3 dostęp do ramp;
  - .4 dostęp do drzwi, iluminatorów burtowych, okien i furt;
  - .5 liny cumownicze i łańcuchy kotwiczne; oraz
  - .6 dźwigi i urządzenia podnoszące.
- 9.10 Dla każdego środka dostępu plan ochrony statku (SSP) powinien wskazywać odpowiednie lokalizacje, gdzie powinny zostać wprowadzone ograniczenia lub zakazy na każdym poziomie ochrony. Dla każdego poziomu ochrony plan ochrony statku (SSP) powinien określać typ ograniczenia lub zakazu, który powinien zostać zastosowany, a także środki jego realizacji.
- 9.11 Plan ochrony statku (SSP) powinien dla każdego poziomu ochrony ustalać środki identyfikacji, wymagane dla udzielenia dostępu do statku i dla przebywania na nim osób; może to obejmować stworzenie odpowiedniego systemu identyfikacji umożliwiającej identyfikację stałą i czasową, odpowiednio dla załogi statku i osób wizytujących. Każdy system identyfikacyjny na statku, jeśli można to zrobić praktycznie, powinien być koordynowany z systemem stosowanym w porcie. Pasażerowie powinni móc udowodnić swą tożsamość przy pomocy kart pokładowych, biletów, itp., ale nie powinni mieć dostępu bez nadzoru do obszarów o ograniczonym dostępie. Plan ochrony statku (SSP) powinien zawierać postanowienia zapewniające, że systemy identyfikacyjne będą regularnie aktualizowane, a wykroczenia przeciwko procedurom powinno podlegać przepisom dyscyplinarnym.
- 9.12 Osobom, które na wezwanie nie zechcą lub nie potrafią podać swojej tożsamości lub potwierdzić celu swej wizyty, wstęp na statek powinien być odmówiony, a ich usiłowanie uzyskania dostępu powinno zostać zameldowane, odpowiednio, oficerowi ochrony statku (SSO), oficerowi ochrony armatora (CSO), oficerowi ochrony obiektu portowego (PFSO) oraz miejscowym i krajowym władzom, odpowiedzialnym za ochronę.
- 9.13 Plan ochrony statku (SSP) powinien ustalać częstotliwość stosowania wszelkich kontroli dostępu, szczególnie, jeśli mają być stosowane przypadkowo lub zależnie od okazji.
- P o z i o m   o c h r o n y   1**
- 9.14 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać środki ochrony dla kontroli dostępu do statku, przy czym mogą być zastosowane następujące środki:
- .1 sprawdzanie tożsamości wszystkich osób, zamierzających wejść na statek i potwierdzanie powodów wejścia przez sprawdzenie, na przykład, poleceń zaokrętowania, biletów pasażerów, kart pokładowych, zleceń na roboty, itp.;
  - .2 w uzgodnieniu z obiektem portowym statek powinien zapewnić wyznaczenie zabezpieczonych miejsc, w których można przeprowadzać inspekcję i przeszukanie osób, bagażu (w tym ręcznego), rzeczy osobistych, pojazdów i ich ładunku;
  - .3 w uzgodnieniu z obiektem portowym statek powinien zapewnić, aby pojazdy ładowane na pokład statku do przewozu samochodów, ro-ro lub innych statków pasażerskich poddane zostały uprzedniemu przeszukaniu, zgodnie z częstotliwością określoną w planie ochrony statku (SSP);
  - .4 separacja osób sprawdzonych i ich bagażu od osób niesprawdzonych i ich bagażu;
  - .5 separacja osób okrętowanych od osób schodzących ze statku;

## ▼B

- .6 identyfikacja punktów dostępu, które powinny być zabezpieczone i pilnowane dla zapobiegania nieuprawnionemu dostępowi;
  - .7 ochrona, przez zamknięcie lub przy pomocy innych środków, dostępu do miejsc bez nadzoru, sąsiadujących z obszarami, do których dostęp mają pasażerowie i osoby wizytujące; oraz
  - .8 zapewnianie informowania całej załogi statku na temat możliwych zagrożeń, procedur powiadamiania o podejrzanych osobach, obiektach lub działaniach oraz o potrzebie zachowania czujności.
- 9.15 Na poziomie ochrony 1 wszystkie osoby zamierzające wejść na statek powinny poddać się przeszukaniu. Częstotliwość takich przeszukań, w tym przeszukań wrywkowych, powinna być wyszczególniona w zatwierdzonym planie ochrony statku (SSP) i powinna być zatwierdzona przez administrację. Przeszukania takie mogą być podejmowane w ścisłej współpracy pomiędzy obiektem portowym a statkiem i w bliskiej od niego odległości. Od członków załogi nie powinno wymagać się przeszukiwania ich kolegów i rzeczy osobistych, chyba że istnieją wyraźne podstawy ku temu. Wszelkie takie przeszukania będą podejmowane w sposób w pełni uwzględniający prawa człowieka oraz zachowujący podstawową godność człowieka.
- P o z i o m o c h r o n y 2
- 9.16 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać środki ochrony, które mają zabezpieczyć przed podwyższonym ryzykiem zdarzenia naruszającego ochronę, zapewnić większą czujność i ściślejszą kontrolę, mogą one obejmować:
- .1 przydzielenie dodatkowego personelu dla patrolowania obszarów pokładowych w godzinach ciszy dla powstrzymania nieuprawnionego dostępu;
  - .2 ograniczenie ilości punktów dostępu do statku, zidentyfikowanie tych, które należy zamknąć i sposobów odpowiedniej ich ochrony;
  - .3 zabezpieczenie dostępu do statku od strony wody, w tym na przykład, użycie łodzi patrolowych we współpracy z obiektem portowym;
  - .4 ustanawianie obszarów o ograniczonym dostępie do statku od strony nabrzeża w bliskiej współpracy z obiektem portowym;
  - .5 zwiększenie częstotliwości i szczegółowości przeszukań osób, rzeczy osobistych i pojazdów okrętowanych lub ładowanych na statek;
  - .6 eskortowanie osób odwiedzających statek;
  - .7 zapewnienie dodatkowych, konkretnych instruktaży dla całej załogi statku na temat wszelkich zidentyfikowanych zagrożeń, podkreślających procedury powiadamiania o podejrzanych osobach, obiektach lub działaniach i potrzebę wzmożonej czujności; oraz
  - .8 przeprowadzenie pełnych lub częściowych przeszukań statku.
- P o z i o m o c h r o n y 3
- 9.17 Na poziomie ochrony 3 statek powinien wypełniać instrukcje wydane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony statku (SSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony, które mogą być podjęte przez statek w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i obiektem portowym, obejmujące:
- .1 ograniczenie dostępu do jednego, kontrolowanego punktu dostępu;
  - .2 udzielanie dostępu jedynie osobom reagującym na zdarzenia naruszające ochronę lub zagrożenie nim;
  - .3 kierowanie osób na pokładzie;
  - .4 zawieszenie okrętowania lub wyokrętowania;
  - .5 zawieszenie operacji przeładunkowych, dostaw itp.;
  - .6 ewakuacja statku;
  - .7 przemieszczenie statku; oraz
  - .8 przygotowanie do całkowitego lub częściowego przeszukania statku.

**▼B****Obszary statku o ograniczonym dostępie**

- 9.18 Plan ochrony statku (SSP) powinien wskazywać obszary o ograniczonym dostępie, które powinny być ustanowione na statku, specyfikować ich zakres, okres stosowania, środki ochrony, które powinny być podjęte dla kontroli dostępu do nich oraz takie, które powinny być podjęte dla kontroli działalności w ich obrębie. Celem obszarów o ograniczonym dostępie jest:
- .1 zapobieganie nieuprawnionemu dostępowi;
  - .2 ochrona pasażerów, załogi statku i personelu obiektu portowego i innych agencji, uprawnionych do przebywania na pokładzie statku;
  - .3 ochrona obszarów w obrębie statku, wrażliwych pod względem ochrony; oraz
  - .4 ochrona ładunku i zapasów statkowych przed manipulacją.
- 9.19 Plan ochrony statku (SSP) powinien zapewnić istnienie jasno ustalonej polityki i praktyki w zakresie kontroli dostępu do wszelkich obszarów statku o ograniczonym dostępie.
- 9.20 Plan ochrony statku (SSP) powinien zapewnić, aby wszystkie obszary o ograniczonym dostępie były jasno oznaczone ze wskazaniem, że dostęp do nich jest ograniczony oraz że nieuprawniona obecność w ich obrębie stanowi naruszenie ochrony.
- 9.21 Obszary o ograniczonym dostępie mogą obejmować:
- .1 mostek nawigacyjny, przedziały maszynowe kategorii A i inne stacje kontrolne, zdefiniowane w rozdziale II-2;
  - .2 obszary mieszczące wyposażenie i systemy ochrony i nadzoru oraz sterowanie nimi, a także sterowanie systemem oświetlenia;
  - .3 systemy wentylacji i klimatyzacji i inne podobne obszary;
  - .4 miejsca z dostępem do zbiorników wody pitnej, pomp i przewodów;
  - .5 obszary mieszczące towary lub substancje niebezpieczne;
  - .6 obszary zawierające pompy ładunkowe i sterowanie nimi;
  - .7 obszary mieszczące ładunki i zapasy statku;
  - .8 pomieszczenia załogi; oraz
  - .9 wszelkie inne obszary, ustalone przez oficera ochrony armatora (CSO), poprzez ocenę stanu ochrony statku (SSA), do których dostęp musi być ograniczony dla utrzymania ochrony statku.

**Poziom ochrony 1**

- 9.22 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać środki ochrony do zastosowania wobec obszarów o ograniczonym dostępie, które mogą obejmować:
- .1 zamknięcie lub ochronę punktów dostępu;
  - .2 wykorzystanie urządzeń wykrywczych dla monitorowania obszarów o ograniczonym dostępie;
  - .3 wykorzystanie strażników lub patroli; oraz
  - .4 wykorzystanie automatycznych urządzeń wykrywania wtargnięcia w celu zawiadomienia personelu statku o nieupoważnionym dostępie.

**Poziom ochrony 2**

- 9.23 Na poziomie ochrony 2 częstotliwość i intensywność monitorowania oraz kontroli dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie powinny wzrosnąć do poziomu zapewniającego dostęp jedynie osobom upoważnionym. Plan ochrony statku (SSP) powinien ustanowić dodatkowe środki ochrony do zastosowania w stosunku do obszarów o ograniczonym dostępie, które mogą obejmować:
- .1 utworzenie stref o ograniczonym dostępie otaczających punkty dostępu;
  - .2 ciągły monitoring wyposażenia nadzoru; oraz

**▼B**

.3 przeznaczenie dodatkowego personelu do ochrony i patrolowania obszarów o ograniczonym dostępie.

**Poziom ochrony 3**

9.24 Na poziomie ochrony 3 statek powinien wypełniać instrukcje wydane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony statku (SSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony, które mogą być podjęte przez statek w bliskiej współpracy z osobami reagującymi oraz obiektem portowym, mogące obejmować:

.1 wyznaczenie dodatkowych obszarów o ograniczonym dostępie na statku w pobliżu zdarzenia naruszającego ochronę lub podejrzewanej pozycji zagrożenia ochrony, do których dostęp jest zabroniony; oraz

.2 przeszukanie obszarów o ograniczonym dostępie jako część przeszukania statku.

**Manipulacje ładunkowe**

9.25 Środki ochrony, odnoszące się do przeładunków towarów powinny:

.1 zapobiegać manipulacjom; oraz

.2 zapobiegać przyjmowaniu i składowaniu na statku ładunków, które nie mają być przewożone.

9.26 Środki ochrony, z których niektóre muszą być stosowane w porozumieniu z obiektem portowym, powinny obejmować procedury kontroli towarów w punktach dostępu do statku. Towary już załadowane na statek powinny być identyfikowalne jako zatwierdzone do załadowania na statek. Dodatkowo, należy stworzyć środki ochrony dla zapewnienia, aby przy towarach już załadowanych na statek nie można było manipulować.

**Poziom ochrony 1**

9.27 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać środki ochrony stosowane w czasie przeładunków, które mogą obejmować:

.1 rutynowe kontrole ładunku, jednostek ładunkowych oraz ładowni przed i w czasie operacji przeładunkowych;

.2 sprawdzenia zapewniające, że ładowane towary są zgodne z dokumentacją ładunkową;

.3 zapewnienie, w porozumieniu z obiektem portowym, aby pojazdy ładowane na samochodowce, statki ro-ro i statki pasażerskie były poddane przeszukaniu przed załadowaniem, zgodnie z częstotliwością wymaganą przez plan ochrony statku (SSP); oraz

.4 sprawdzanie plomb i inne metody zapobiegania manipulacjom.

9.28 Sprawdzenie ładunku może być dokonane przy pomocy następujących środków:

.1 inspekcja wizualna i fizyczna; oraz

.2 użycie sprzętu skanującego lub wykrywającego, urządzeń mechanicznych lub psów.

9.29 W przypadku regularnych lub powtarzających się przeładunków oficer ochrony armatora (CSO) lub oficer ochrony statku (SSO) mogą, po konsultacjach z obiektem portowym, uzgodnić z załodzcami lub innymi podmiotami odpowiedzialnymi za taki ładunek, rozwiązania, obejmujące wcześniejsze jego sprawdzanie, plombowanie, dokumentację towarzyszącą, itp. O rozwiązaniach takich należy powiadomić zainteresowanego oficera ochrony obiektu portowego (PFSO) i powinny być one z nim uzgodnione.

**Poziom ochrony 2**

9.30 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony, stosowane w czasie przeładunków, które mogą obejmować:

.1 szczegółowe sprawdzanie ładunków, jednostek ładunkowych oraz ładowni;

**▼B**

- .2 zintensyfikowane sprawdzenia zapewniające, że ładowane są wyłącznie ładunki zaplanowane;
  - .3 zintensyfikowane sprawdzenia pojazdów ładowanych na samochodowce, statki ro-ro i statki pasażerskie; oraz
  - .4 zwiększona częstotliwość i szczegółowość kontroli plomb lub inne metody wykorzystywane do zapobiegania manipulacjom.
- 9.31 Szczegółowe sprawdzanie ładunku może być dokonywane przy pomocy następujących środków:
- .1 zwiększenie częstotliwości i szczegółowości inspekcji wizualnej i fizycznej;
  - .2 zwiększenie częstotliwości użycia sprzętu skanującego lub wykrywającego, urządzeń mechanicznych lub psów; oraz
  - .3 koordynacja wzmocnionych środków ochrony z nadawcą ładunków lub innym odpowiedzialnym podmiotem zgodnie z ustanowionym porozumieniem i procedurami.

**Poziom ochrony 3**

- 9.32 Na poziomie ochrony 3 statek powinien wypełniać instrukcje wydane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony statku (SSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony, które mogą być podjęte przez statek w bliskiej współpracy z osobami reagującymi lub obiektem portowym, obejmujące:
- .1 zawieszenie załadunku lub rozładunku towarów; oraz
  - .2 weryfikację inwentarza towarów i substancji niebezpiecznych, jeśli takie są przewożone na statku, oraz ich lokalizacji.

**Dostawa zapasów statkowych**

- 9.33 Środki ochrony, odnoszące się do zapasów statkowych, powinny:
- .1 zapewniać sprawdzanie zapasów statkowych i całości opakowań;
  - .2 zapobiegać przyjęciu zapasów statkowych bez inspekcji;
  - .3 zapobiegać manipulowaniu; oraz
  - .4 zapobiegać przyjęciu zapasów statkowych jeśli nie były zamówione.
- 9.34 Dla statków regularnie korzystających z obiektu portowego odpowiednie może być ustanowienie procedur obejmujących statek, jego dostawców i obiekt portowy, dotyczących zawiadomienia o dostawach i ich harmonogram oraz dokumentację. Zawsze powinien istnieć sposób potwierdzenia, że zapasy przedstawione do dostawy opatrzone są dowodem potwierdzającym, iż zostały zamówione przez statek.

**Poziom ochrony 1**

- 9.35 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać środki ochrony, stosowane do kontroli dostaw zapasów statkowych, które mogą obejmować:
- .1 sprawdzanie dla zapewnienia przed załadowaniem, że zapasy odpowiadają zamówieniom; oraz
  - .2 zapewnienie natychmiastowego, bezpiecznego rozmieszczenia zapasów statkowych.

**Poziom ochrony 2**

- 9.36 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony do zastosowania w czasie załadunku zapasów statkowych, poprzez dokonywanie sprawdzeń przed przyjęciem zapasów na pokład oraz zintensyfikowanie inspekcji.

**Poziom ochrony 3**

- 9.37 Na poziomie ochrony 3 statek powinien wypełniać instrukcje wydane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony statku (SSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony, które mogą być podjęte przez statek w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i obiektem portowym i które mogą obejmować:

**▼B**

- .1 poddanie zapasów statkowych bardziej intensywnym sprawdzeniom;
- .2 przygotowanie do ograniczenia lub zawieszenia załadunku zapasów statkowych; oraz
- .3 odmowę przyjęcia zapasów statkowych na pokład.

**Załadunek bagażu bez nadzoru**

- 9.38 Powinien ustanawiać środki ochrony, stosowane do zapewnienia, aby bagaż bez nadzoru (tj. każdy bagaż, w tym rzeczy osobiste, który nie towarzyszy pasażerowi lub członkowi załogi statku w punkcie kontroli lub przeszukania) został zidentyfikowany i poddany odpowiedniemu sprawdzeniu, w tym przeszukaniu, zanim zostanie przyjęty na pokład. Nie przewiduje się, aby bagaż taki był poddawany sprawdzeniu zarówno przez statek, jak i obiekt portowy, a w przypadkach, gdy jeden i drugi są odpowiednio wyposażone, odpowiedzialność za sprawdzenie powinna spoczywać na obiekcie portowym. Bliska współpraca z obiektem portowym ma zasadnicze znaczenie i podjąć należy wszelkie kroki dla zapewnienia, aby bagaż bez nadzoru był załadowany po sprawdzeniu w sposób bezpieczny.

**Poziom ochrony 1**

- 9.39 Na poziomie ochrony 1, plan ochrony statku (SSP) powinien ustalać środki ochrony, stosowane przy przeładowywaniu bagażu bez nadzoru dla zapewnienia, aby bagaż bez nadzoru został sprawdzony lub przeszukany w 100 %, co może obejmować sprawdzenie przy użyciu promieni rentgenowskich.

**Poziom ochrony 2**

- 9.40 Na poziomie ochrony 2, plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony, stosowane przy przeładunku bagażu bez nadzoru, które powinny obejmować sprawdzenie bagażu bez nadzoru w całości przy pomocy promieni Roentgena.

**Poziom ochrony 3**

- 9.41 Na poziomie ochrony 3 statek powinien wypełniać instrukcje wydawane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony statku (SSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony, które mogą być podjęte przez statek, w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i obiektem portowym, które mogą obejmować:

- .1 poddanie bagażu bardziej intensywnemu sprawdzeniu, na przykład przez prześwietlenie pod co najmniej dwoma różnymi kątami;
- .2 przygotowanie do ograniczenia lub zawieszenia przeładunku bagażu bez nadzoru; oraz
- .3 odmowę przyjęcia bagażu bez nadzoru na pokład.

**Monitorowanie ochrony statku**

- 9.42 Na statku powinny istnieć możliwości monitorowania statku, obszarów pokładu o ograniczonym dostępie oraz obszarów otaczających statek. Takie możliwości monitorowania obejmują wykorzystanie:

- .1 oświetlenia;
- .2 pracowników wachtowych, pracowników ochrony oraz wacht pokładowych, w tym patroli; oraz
- .3 urządzeń automatycznego wykrywania wtargnięć oraz sprzętu nadzoru.

- 9.43 W przypadku ich użycia, urządzenia automatycznego wykrywania wtargnięć powinny wyzwać alarm dźwiękowy lub wizualny w miejscach monitorowanych lub w których stale ktoś przebywa.

- 9.44 Plan ochrony statku (SSP) powinien ustalać procedury i wyposażenie dla każdego poziomu ochrony oraz środki zapewniające, że wyposażenie monitorujące będzie w stanie ciągle funkcjonować, biorąc pod uwagę możliwe efekty pogodowe i przerwy w zasilaniu.

**Poziom ochrony 1**

- 9.45 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony statku (SSP) powinien ustalać środki ochrony do zastosowania, które mogą być kombinacją oświet-



**▼B**

lenia, załogi wachtowej, pracowników ochrony lub wykorzystanie wyposażenia ochronnego i nadzorującego, w celu umożliwienia personelowi ochrony statku ogólnej obserwacji statku, a w szczególności barier i obszarów o ograniczonym dostępie.

- 9.46 Pokład statku i punkty dostępu do niego powinny być oświetlone w godzinach ciemności oraz okresach niskiej widoczności podczas prowadzenia działań w zakresie relacji statek / port, w porcie lub w razie konieczności na kotwicowisku. W czasie podróży statek powinien, jeśli jest to konieczne, korzystać z maksimum dostępnego oświetlenia, nie naruszając bezpieczeństwa nawigacji, uwzględniając postanowienia obowiązujących przepisów międzynarodowych w sprawie zapobiegania kolizjom na morzu. Przy ustalaniu odpowiedniego poziomu i lokalizacji oświetlenia należy wziąć pod uwagę, co następuje:

- .1 załoga statku powinna być w stanie wykryć działania poza statkiem, zarówno po stronie nabrzeża, jak i od strony wody;
- .2 zasięg powinien obejmować obszar na i dookoła statku;
- .3 zasięg powinien ułatwiać identyfikację personelu w punktach dostępu; oraz
- .4 zasięg powinien być zapewniony poprzez koordynację z obiektem portowym.

**Poziom ochrony 2**

- 9.47 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony stosowane, które mają być stosowane dla wzmocnienia zdolności do monitorowania i nadzoru i mogą obejmować:

- .1 zwiększenie częstotliwości i szczegółowości patroli ochronnych;
- .2 zwiększenie zasięgu i intensywności oświetlenia lub użycia wyposażenia ochrony i nadzoru;
- .3 przypisanie dodatkowego personelu jako obserwatorów w zakresie ochrony; oraz
- .4 zapewnienie koordynacji z łodziami patrolowymi na wodzie oraz patrolami pieszymi i na pojazdach na nabrzeżu, jeśli takie są zapewniane.

- 9.48 Dodatkowe oświetlenie może być niezbędne dla ochrony przed podwyższonym ryzykiem wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę. Jeśli jest to konieczne, wymagania co do dodatkowego oświetlenia mogą być spełnione w koordynacji z obiektem portowym dla zapewnienia dodatkowego oświetlenia po stronie nabrzeża.

**Poziom ochrony 3**

- 9.49 Na poziomie ochrony 3 statek powinien spełniać instrukcje wydane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony statku (SSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony dla podjęcia przez statek w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i obiektem portowym, które mogą obejmować:

- .1 włączenie wszystkich świateł na statku lub oświetlenie jego okolicy;
- .2 włączenie wszelkich pokładowych urządzeń wykrywczych, zdolnych do rejestracji działalności na statku lub w jego pobliżu;
- .3 maksymalne wydłużenie okresu czasu, w którym takie urządzenie nadzoru może kontynuować zapis;
- .4 przygotowanie do podwodnej inspekcji kadłuba statku; oraz
- .5 uruchomienie statków, w tym jeśli to konieczne obracarki śrub statku, celem uniemożliwienia dostępu do podwodnej części kadłuba.

**Zróżnicowane poziomy ochrony**

- 9.50 Plan ochrony statku (SSP) powinien ustalać szczegóły procedur i środków ochrony do zastosowania przez statek, jeśli jest on na wyższym poziomie ochrony niż poziom, stosowany w porcie.

**▼B****Działania nieobjęte Kodeksem**

- 9.51 Plan ochrony statku (SSP) powinien ustalać szczegóły procedur i środków ochrony, które statek powinien stosować, gdy:
- .1 znajduje się w porcie państwa, które nie jest jednym z Umawiających się Rządów;
  - .2 wchodzi w relacje ze statkiem, do którego niniejszy Kodeks nie ma zastosowania;
  - .3 wchodzi w relacje z platformą stałą lub pływającą lub ruchomymi jednostkami wiertniczymi (MODU) na pozycji; lub
  - .4 nawiązuje relacje z portem lub obiektem portowym, od którego nie jest wymagane spełnienie wymogów rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu.

**Deklaracje ochrony**

- 9.52 Plan ochrony statku (SSP) powinien uszczegóławiać sposób działania w przypadku wniosku ze strony obiektu portowego o wypełnienie Deklaracji ochrony (DoS) oraz okoliczności, w jakich sam statek powinien wnioskować o Deklarację Ochrony (DoS).

**Audyt i przegląd**

- 9.53 Plan ochrony statku (SSP) powinien określać sposób, w jaki oficer ochrony armatora (CSO) i oficer ochrony statku (SSO) zamierzają audytować ciągłą skuteczność planu ochrony statku (SSP) oraz procedury, których należy przestrzegać dla przeglądu, aktualizacji i zmian w planie ochrony statku (SSP).

## 10. ZAPISY

**Zagadnienia ogólne**

- 10.1 Zapisy powinny być dostępne dla odpowiednio uprawnionych funkcjonariuszy Umawiającego się Rządu w celu sprawdzenia, czy postanowienia planu ochrony statku (SSP) są realizowane.
- 10.2 Zapisy mogą być prowadzone w dowolnym formacie, ale powinny być zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

## 11. OFICER OCHRONY ARMATORA (CSO)

*Odpowiednie wytyczne podane są w sekcjach 8, 9 oraz 13.*

## 12. OFICER OCHRONY STATKU (SSO)

*Odpowiednie wytyczne podane są w sekcjach 8, 9 oraz 13.*

## 13. SZKOLENIE, ALARMY PRÓBNE I ĆWICZENIA W ZAKRESIE OCHRONY STATKU

**Szkolenie**

- 13.1 Oficer ochrony armatora (CSO) i odpowiedni personel armatora na lądzie, a także oficer ochrony statku (SSO) powinni posiadać wiedzę i zostać przeszkolonymi w dziedzinie odpowiednio niektórych lub wszystkich poniższych tematów:
- .1 zarządzania ochroną;
  - .2 odpowiednich międzynarodowych konwencji, kodeksów i rekomendacji;
  - .3 odpowiedniej legislacji i przepisów państwowych;
  - .4 obowiązków i funkcji innych organizacji w dziedzinie ochrony;
  - .5 metodologii oceny stanu ochrony statku;
  - .6 metod przeglądów i inspekcji ochrony statku;
  - .7 eksploatacji portów i statków i ich uwarunkowań;
  - .8 środków ochrony statków i obiektów portowych;
  - .9 przygotowania i reagowania na sytuacje kryzysowe oraz planowania reakcji na sytuacje nieprzewidziane;

**▼B**

- .10 technik instruktażu dla szkolenia i edukacji w dziedzinie ochrony, w tym środki i procedury ochrony;
  - .11 obsługi poufnych informacji związanych z ochroną oraz komunikacji związanej z ochroną;
  - .12 znajomość aktualnych zagrożeń dla ochrony i ich wzorów;
  - .13 rozpoznania broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
  - .14 rozpoznania, na zasadzie wolnej od dyskryminacji, charakterystycznych cech i wzorów zachowań osób, które mogą być zagrożeniem dla ochrony;
  - .15 technik, używanych do obejścia środków ochrony;
  - .16 wyposażenia i systemów ochrony i ich ograniczeń operacyjnych;
  - .17 metod prowadzenia audytów, inspekcji, kontroli i monitoringu;
  - .18 metod przeszukań fizycznych i inspekcji nieinwazyjnych;
  - .19 ćwiczeń i alarmów próbnych w dziedzinie ochrony, w tym ćwiczeń z obiektami portowymi; oraz
  - .20 oceny ćwiczeń w dziedzinie ochrony.
- 13.2 Ponadto, oficer ochrony statku (SSO) powinien mieć dostateczną wiedzę i przeszkolenie w niektórych lub wszystkich z następujących dziedzin:
- .1 ogólny rozkład statku;
  - .2 plan ochrony statku (SSP) i związane z tym procedury (w tym szkolenia na bazie scenariuszy i sposobów reagowania);
  - .3 techniki kontrolowania i kierowania tłumem;
  - .4 działanie wyposażenia i systemów ochrony; oraz
  - .5 testowanie i kalibrowanie wyposażenia oraz systemów ochrony oraz ich utrzymania w ruchu podczas pobytu na morzu.
- 13.3 Załoga pokładowa, posiadająca konkretne zadania w dziedzinie ochrony powinna mieć dostateczną wiedzę i zdolność do wykonywania swych zadań, w tym odpowiednio:
- .1 znajomości aktualnych zagrożeń dla ochrony i ich wzorów;
  - .2 rozpoznania i wykrywania broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
  - .3 rozpoznania, w sposób wolny od dyskryminacji, cech charakterystycznych i wzorów zachowań osób, które mogą być zagrożeniem dla ochrony;
  - .4 technik, używanych do obejścia środków ochrony;
  - .5 technik kontroli i kierowania tłumem;
  - .6 komunikacji związanej z ochroną;
  - .7 znajomości procedur kryzysowych i planów reagowania na sytuacje nieprzewidziane;
  - .8 eksploatacji wyposażenia i systemów ochrony;
  - .9 testowania i kalibrowania wyposażenia oraz systemów ochrony oraz ich utrzymania w ruchu podczas pobytu na morzu;
  - .10 technik inspekcji, kontroli i monitoringu; oraz
  - .11 metody fizycznego przeszukania osób, rzeczy osobistych, bagażu, ładunku i zapasów statkowych.
- 13.4 Cała pozostała załoga powinna posiadać dostateczną wiedzę i być zaznajomiona z postanowieniami planu ochrony statku (SSP), obejmującymi:
- .1 znaczenie i wynikające z niego wymagania różnych poziomów ochrony;
  - .2 znajomość procedur kryzysowych i planów reagowania na sytuacje nieprzewidziane;

**▼B**

- .3 rozpoznanie broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
- .4 rozpoznanie, na zasadzie wolnej od dyskryminacji, charakterystycznych cech i wzorów zachowań osób, które mogą być zagrożeniem dla ochrony; oraz
- .5 techniki używane do obejścia środków ochrony.

**Ćwiczenia i alarmy próbne**

- 13.5 Celem ćwiczeń jest zapewnienie, aby załoga statku była biegła w zakresie wszelkich przypisanych zadań w dziedzinie ochrony na wszystkich poziomach ochrony, oraz zidentyfikowanie wszelkich braków związanych z ochroną, które powinny być usuwane.
- 13.6 Dla zapewnienia efektywnej realizacji postanowień planu ochrony statku (SSP) alarmy próbne powinny być przeprowadzane co najmniej raz na każde trzy miesiące. Ponadto w przypadkach, gdy ponad 25 % załogi statku zostało wymienione, w każdym przypadku, na załogę, która uprzednio nie uczestniczyła w żadnym ćwiczeniu na tym statku w ciągu ostatnich trzech miesięcy, alarm próbny powinien być przeprowadzony w ciągu jednego tygodnia od zmiany. Alarmy te powinny testować indywidualne elementy planu, takie jak zagrożenia ochrony podane w paragrafie 8.9.
- 13.7 Różne typy ćwiczeń, które mogą obejmować oficerów ochrony armatora (CSO), oficerów ochrony obiektu portowego (PFSO), odpowiednie urzędy Umawiających się Rządów, a także oficerów ochrony statku (SSO), jeśli są oni dostępni, powinny być prowadzone co najmniej raz na każdy rok kalendarzowy, z przerwą pomiędzy ćwiczeniami nieprzekraczającą 18 miesięcy. Ćwiczenia te powinny testować komunikację, koordynację, dostępność zasobów i reagowanie. Ćwiczenia te mogą być:
- .1 ćwiczeniami na pełną skalę lub na żywo;
  - .2 ćwiczeniami symulacyjnymi na planach lub seminariami; oraz
  - .3 połączone z innymi prowadzonymi ćwiczeniami, takimi jak akcje poszukiwawczo-ratunkowe lub reagowania na sytuacje kryzysowe.
- 13.8 Uczestnictwo armatora w ćwiczeniach z innym Umawiającym się Rządem powinno być uznane przez administrację.

**14. OCHRONA OBIEKTU PORTOWEGO**

*Odpowiednie wytyczne podane są w sekcjach 15, 16 i 18.*

**15. OCENA STANU OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO (PFSA)****Zagadnienia ogólne**

- 15.1 Ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) może być sporządzona przez uznaną organizację ochrony (RSO). Niemniej, zatwierdzenia oceny stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) może dokonać jedynie odpowiedni Umawiający się Rząd.
- 15.2 Jeśli Umawiający się Rząd korzysta z uznanej organizacji ochrony (RSO) dla przeglądu i weryfikacji zgodności oceny stanu ochrony obiektu portowego (PFSA), uznana organizacja ochrony (RSO) nie powinna być związana z jakąkolwiek inną uznaną organizacją ochrony (RSO), która przygotowywała lub uczestniczyła w przygotowywaniu tej oceny.
- 15.3 Ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) powinna obejmować następujące elementy w ramach obiektu portowego:
- .1 ochronę fizyczną;
  - .2 kompletność strukturalną;
  - .3 systemy ochrony personelu;
  - .4 politykę procedur;
  - .5 systemy radiowe i telekomunikacyjne, w tym systemy i sieci komputerowe;
  - .6 odpowiednią infrastrukturę transportową;
  - .7 usługi komunalne; oraz

**▼ B**

- .8 inne obszary, które mogą stanowić ryzyko dla osób, majątku lub działania w obrębie obiektu portowego, jeżeli zostaną uszkodzone lub wykorzystane dla nielegalnej obserwacji.
- 15.4 Osoby zaangażowane w ocenę stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) powinny o ile to możliwe, korzystać z pomocy ekspertów w odniesieniu do:
- .1 znajomości aktualnych zagrożeń dla ochrony i ich wzorów;
  - .2 rozpoznania i wykrywania broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
  - .3 rozpoznania, na zasadzie wolnej od dyskryminacji, charakterystycznych cech i wzorów zachowań osób, które mogą być zagrożeniem dla ochrony;
  - .4 technik, używanych do obejścia środków ochrony;
  - .5 metod powodowania zdarzeń naruszających ochronę;
  - .6 wpływu materiałów wybuchowych na budowle i usługi obiektu portowego;
  - .7 ochrony obiektu portowego;
  - .8 praktyk handlowych obiektu portowego;
  - .9 planowania w przypadku wystąpienia sytuacji niespodziewanych, gotowości i reagowania na sytuacje kryzysowe;
  - .10 fizycznych środków ochrony, np. ogrodzeń;
  - .11 systemów radiowych i telekomunikacyjnych, w tym systemów i sieci komputerowych;
  - .12 transportu i inżynierii budownictwa; oraz
  - .13 eksploatacji statków i portów.

**Identyfikacja i ocena ważnych składników majątku i infrastruktury, które należy chronić**

- 15.5 Identyfikacja i ocena ważnych składników majątku i infrastruktury jest procesem, poprzez który można ustalić znaczenie budowli i instalacji dla funkcjonowania obiektu portowego. Ten proces identyfikacji i ewaluacji jest ważny, ponieważ daje podstawy do koncentrowania strategii łagodzenia skutków na tych składnikach majątku i budowlach, których ochrona przed zdarzeniem naruszającym ochronę jest ważniejsza. Proces ten powinien uwzględniać ewentualną utratę życia ludzkiego, znaczenie ekonomiczne portu, wartość symboliczną i obecność instalacji rządowych.
- 15.6 Identyfikacja i ocena ważnych składników majątku i infrastruktury powinna być wykorzystana do priorytetyzacji ich stosunkowego znaczenia w zakresie ochrony. Podstawową troską powinno być zawsze uniknięcie śmierci i ran. Ważne jest również uwzględnienie czy obiekt portowy, budowla lub instalacja mogą funkcjonować w dalszym ciągu bez składnika majątku, a także możliwości szybkiego przywrócenia normalnego funkcjonowania.
- 15.7 Składniki majątku i infrastruktura, której ochronę należy uznać za ważną, mogą obejmować:
- .1 dostępy, wejścia, podejścia oraz kotwice i obszary manewrowania i cumowania;
  - .2 obiekty dla ładunków, terminale, obszary magazynowe oraz sprzęt przeładunkowy;
  - .3 systemy takie, jak systemy rozdzielcze energii elektrycznej, systemy radiowe i telekomunikacyjne oraz systemy i sieci komputerowe;
  - .4 systemy zarządzania ruchem statków w portach i pomoce nawigacyjne;
  - .5 siłownie, rurociągi do przesyłu ładunków, sieć wodna;
  - .6 mosty, koleje, drogi;
  - .7 statki świadczące usługi portowe, w tym łodzie pilotowe, holowniki, barki, itp.;

## ▼B

- .8 wyposażenie i systemy ochrony i nadzoru; oraz
  - .9 wody przylegające do obiektu portowego.
- 15.8 Jasna identyfikacja składników majątkowych i infrastruktury ma zasadnicze znaczenie dla oceny wymagań obiektu portowego z punktu widzenia ochrony, priorytetyzacji środków ochrony i decyzji, dotyczących alokacji zasobów dla jak najlepszej ochrony obiektu portowego. Proces ten może obejmować konsultacje z odpowiednimi władzami w odniesieniu do budowli przyległych do obiektu portowego, które mogłyby spowodować szkody w obrębie obiektu lub być użyte w celu spowodowania szkód w obiekcie, w celu nielegalnej obserwacji obiektu lub dla odwrócenia uwagi.
- Identyfikacja potencjalnych zagrożeń dla składników majątku i infrastruktury oraz prawdopodobieństwa ich materializacji, w celu ustalenia i priorytetyzacji środków ochrony**
- 15.9 Potencjalne działania, które mogłyby zagrozić ochronie składników majątkowych i infrastrukturze, a także metody prowadzenia takich działań, powinny być zidentyfikowane dla określenia podatności danego składnika majątku lub lokalizacji zdarzenia naruszającego ochronę, a także dla ustalenia i priorytetyzacji wymagań w zakresie ochrony dla umożliwienia planowania i alokacji zasobów. Identyfikacja i ocena każdego potencjalnego aktu i jego metod powinna być oparta na różnych czynnikach, w tym na ocenach zagrożeń sporządzonych przez agencje rządowe. Identyfikując i oceniając zagrożenia osoby sporządzające oceny nie muszą polegać na najgorszych możliwych scenariuszach jako podstawie planowania i alokacji zasobów.
- 15.10 Ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) powinna obejmować ocenę, podjętą w konsultacji z odpowiednimi krajowymi organizacjami ochrony dla ustalenia:
- .1 wszelkich szczególnych aspektów obiektu portowego, w tym ruchu statków korzystających z obiektu, powodujących, że staje się on potencjalnym celem ataku;
  - .2 potencjalnych konsekwencji ataku na obiekt portowy lub w jego obrębie z ustaleniem możliwych ofiar śmiertelnych, uszczerbku dla majątku, zakłóceń ekonomicznych, w tym zakłóceń systemów transportowych;
  - .3 potencjału i zamiarów osób, które potencjalnie mogą dokonać takiego ataku; oraz
  - .4 prawdopodobnego typu, lub typów ataku.
- dla sporządzenia ogólnej oceny poziomu ryzyka, przeciwko któremu muszą być stworzone środki ochrony.
- 15.11 Ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) powinna uwzględniać wszelkie potencjalne zagrożenia, które mogą obejmować następujące typy zdarzeń naruszających ochronę:
- .1 uszkodzenie lub zniszczenie obiektu portowego lub statku, np. poprzez urządzenia wybuchowe, podpalenie, sabotaż lub wandalizm;
  - .2 porwanie lub zatrzymanie statku lub załogi na statku;
  - .3 manipulowanie przy ładunku, podstawowych systemach lub wyposażeniu statku, lub przy zapasach statkowych;
  - .4 nieuprawniony dostęp lub wykorzystanie, w tym obecność osób na gapie;
  - .5 przemyt broni lub wyposażenia, w tym broni masowego rażenia;
  - .6 wykorzystanie statku dla przewozu osób, zamierzających spowodować zdarzenie naruszające ochronę oraz ich wyposażenia;
  - .7 wykorzystanie samego statku jako broni lub środka dla spowodowania uszkodzeń lub zniszczeń;
  - .8 blokada wejść do portu, śluz, podejść, itp.; oraz
  - .9 atak nuklearny, biologiczny i chemiczny.
- 15.12 Proces ten powinien obejmować konsultacje z odpowiednimi władzami w odniesieniu do budowli przyległych do obiektu portowego, które

**▼B**

mogłyby spowodować szkody w obrębie obiektu lub być użyte w celu spowodowania szkód w obiekcie, w celu nielegalnej obserwacji obiektu lub dla odwrócenia uwagi.

**Identyfikacja, selekcja i priorytetyzacja środków przeciwdziałania oraz zmiany proceduralne i poziom ich skuteczności w ograniczaniu słabych punktów**

- 15.13 Identyfikacja i priorytetyzacja środków przeciwdziałania jest zaprojektowana dla zapewnienia, aby dla ograniczenia podatności obiektu portowego dla relacji statek/port na potencjalne zagrożenia, podejmowane były najbardziej skuteczne środki ochrony.
- 15.14 Środki ochronne powinny być wybrane na podstawie czynników takich, jak ich wpływ na zmniejszenie prawdopodobieństwa ataku i powinny być oceniane z wykorzystaniem informacji obejmującej:
- .1 przeglądy, inspekcje i audyty ochrony;
  - .2 konsultacje z właścicielami i operatorami obiektu portowego oraz, odpowiednio, właścicielami/operatorami przylegających budowli;
  - .3 informacje historyczne na temat zdarzeń naruszających ochronę; oraz
  - .4 operacje w obrębie obiektu portowego.

**Identyfikacja słabych punktów**

- 15.15 Identyfikacja słabych punktów w obiektach, systemach ochrony personelu, procesach lub innych obszarach, które mogą prowadzić do zdarzeń naruszających ochronę, może być wykorzystana do ustalenia opcji co do eliminacji lub ograniczenia tych słabych punktów. Na przykład, analiza może wykryć słabe punkty w systemach ochrony obiektu portowego lub w infrastrukturze, takiej jak sieć zaopatrzenia w wodę, mosty, itp., które mogą być zlikwidowane poprzez środki fizyczne, np. stałe bariery, alarmy, sprzęt nadzorujący itp.
- 15.16 Identyfikacja słabych punktów powinna uwzględniać:
- .1 dostęp do obiektu portowego i do cumujących w nim statków od strony morza i od strony lądu;
  - .2 budowę pirsów, obiektów i towarzyszących budowli;
  - .3 istniejące środki i procedury ochrony, w tym systemy identyfikacji;
  - .4 istniejące środki i procedury ochrony w odniesieniu do usług portowych i komunalnych;
  - .5 środki ochrony wyposażenia radiowego i telekomunikacyjnego, usług portowych i komunalnych, w tym systemów i sieci komputerowych;
  - .6 obszary przyległe, które mogą być wykorzystane podczas lub dla ataku;
  - .7 istniejące porozumienia z prywatnymi firmami ochrony, zapewniające usługi ochrony od strony wody i od strony lądu;
  - .8 wszelkie sprzeczne elementy polityki ochrony i polityki środków i procedur ochrony;
  - .9 wszelkie sprzeczne obowiązki w ramach obiektu portowego i środków ochrony;
  - .10 wszelkie ograniczenia wykonawcze i w zakresie personelu;
  - .11 wszelkie braki zidentyfikowane w czasie szkolenia, alarmów próbnych i ćwiczeń; oraz
  - .12 wszelkie braki zidentyfikowane w czasie codziennych operacji, w wyniku zdarzeń i alarmów, powiadomień i problemów w zakresie ochrony, stosowania środków kontrolnych, audytów itp.

**16. PLAN OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO (PFSP)**

**Zagadnienia ogólne**

- 16.1 Przygotowanie planu ochrony obiektu portowego (PFSP) jest obowiązkiem oficera ochrony obiektu portowego (PFSO). Aczkolwiek oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) nie musi osobiście podejmować

**▼B**

wszystkich zadań związanych z tym stanowiskiem, ostateczna odpowiedzialność za zapewnienie, aby zostały one odpowiednio wykonane, spoczywa indywidualnie na oficerze ochrony obiektu portowego (PFSO).

- 16.2 Treść każdego indywidualnego planu ochrony obiektu portowego (PFSP) powinna być zróżnicowana w zależności od konkretnych okoliczności w obiekcie portowym lub w obiektach portowych, które plan ochrony obiektu portowego (PFSP) obejmuje. Ocena stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) będzie identyfikowała szczególne cechy obiektu portowego oraz potencjalne ryzyka w zakresie ochrony, prowadzące do potrzeby wyznaczenia oficera ochrony obiektu portowego (PFSO) i przygotowania planu ochrony obiektu portowego (PFSP). Przygotowanie planu ochrony obiektu portowego (PFSP) wymagać będzie ujęcia tych cech, a także innych lokalnych i krajowych względów ochrony w planie ochrony obiektu portowego (PFSP) i ustanowienia odpowiednich środków ochrony tak, aby zminimalizować prawdopodobieństwa naruszenia ochrony i konsekwencji potencjalnego ryzyka. Umawiające się Rządy mogą przygotowywać wskazówki na temat sporządzania i treści planu ochrony obiektu portowego (PFSP).
- 16.3 Wszystkie plany ochrony obiektu portowego (PFSP) powinny:
- .1 podawać szczegółową organizację ochrony obiektu portowego;
  - .2 podawać powiązania organizacji z innymi odpowiednimi władzami i niezależne systemy komunikacji, umożliwiające ciągłe, efektywne działanie organizacji i jej powiązań z innymi podmiotami, w tym statkami w porcie;
  - .3 podawać szczegóły podstawowych środków poziomu ochrony 1, zarówno operacyjnych, jak i fizycznych, które będą wprowadzone;
  - .4 podawać szczegóły dodatkowych środków ochrony, które umożliwią obiektowi portowemu bezzwłoczne przejście do poziomu ochrony 2 i, jeśli będzie to konieczne, do poziomu ochrony 3;
  - .5 zapewnić regularne przeglądy lub audyty planu ochrony obiektu portowego (PFSP) i jego zmiany na skutek zgromadzonych doświadczeń i zmian okoliczności; oraz
  - .6 procedury powiadamiania odpowiednich punktów kontaktowych Umawiającego się Rządu.
- 16.4 Przygotowanie efektywnego planu ochrony obiektu portowego (PFSP) oparte ma być na szczegółowej ocenie wszystkich zagadnień, odnoszących się do ochrony obiektu portowego, w tym w szczególności dokładnej ocenie fizycznej i operacyjnej charakterystyki indywidualnego obiektu portowego.
- 16.5 Umawiający się Rząd powinien zatwierdzić plan ochrony obiektu portowego (PFSP) w ramach jego jurysdykcji. Umawiające się Rządy powinny stworzyć procedury oceny ciągłej efektywności każdego planu ochrony obiektu portowego (PFSP) i mogą wymagać zmian w planie ochrony obiektu portowego (PFSP) przed jego początkowym zatwierdzeniem lub po jego zatwierdzeniu. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien zawierać postanowienia o zachowywaniu ewidencji zdarzeń i zagrożeń w zakresie ochrony, przeglądów, audytów, szkolenia, alarmów próbnych i ćwiczeń, jako dowodów zgodności z tymi wymaganiami.
- 16.6 Środki ochrony, ujęte w planie ochrony obiektu portowego (PFSP), powinny być wprowadzone w ciągu rozsądnego okresu po zatwierdzeniu planu ochrony obiektu portowego (PFSP) a plan ten powinien określać czas, w jakim każdy środek zostanie wprowadzony. Jeśli istnieje możliwość jakichkolwiek opóźnień w ich zapewnieniu, powinno to zostać omówione z Umawiającym się Rządem, odpowiedzialnym za zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego (PFSP) oraz dla każdego okresu przejściowego powinny być uzgodnione zadowalające, tymczasowe, alternatywne środki ochrony, zapewniające równoważny poziom ochrony.
- 16.7 Użycie broni palnej na lub w pobliżu statku i w obiektach portowych może stwarzać szczególne, poważne ryzyko dla ochrony, szczególnie w związku z niektórymi towarami oraz substancjami szkodliwymi i powinno być bardzo uważnie rozważone. W przypadku gdy Umawia-



## ▼B

jący się Rząd podejmie decyzję, że w tych obszarach konieczne jest użycie personelu uzbrojonego, taki Umawiający się Rząd powinien zapewnić, aby personel taki był odpowiednio uprawniony i wyszkolony w użyciu broni i aby miał świadomość konkretnych ryzyk dla ochrony, obecnych na danych obszarach. Jeśli Umawiający się Rząd wyda upoważnienie do użycia broni palnej, powinien on wydać specjalne wytyczne w zakresie bezpiecznego jej użycia. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien zawierać konkretne wytyczne w tej sprawie, szczególnie co do jej stosowania do statków, przewożących niebezpieczne towary i substancje szkodliwe.

**Organizacja i wykonanie obowiązków w zakresie ochrony obiektu portowego**

- 16.8 W uzupełnieniu wytycznych, przekazanych w paragrafie 16.3 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien zawierać następujące elementy, odnoszące się do wszystkich poziomów ochrony:
- .1 rola i struktura organizacji ochrony obiektu portowego;
  - .2 zadania, obowiązki i wymagania co do szkolenia dla całego personelu obiektu portowego, obciążonego rolami w zakresie ochrony oraz oceny wyników działania, niezbędne, by umożliwić ocenę indywidualnej efektywności;
  - .3 powiązania organizacji ochrony obiektu portowego z innymi krajowymi i lokalnymi władzami, mającymi obowiązki w zakresie ochrony;
  - .4 systemy komunikacji, umożliwiającej efektywną i ciągłą łączność pomiędzy personelem ochrony obiektu portowego, statkami w porcie i odpowiednio z krajowymi i lokalnymi władzami, mającymi obowiązki w zakresie ochrony;
  - .5 procedury i ochrony, konieczne dla utrzymania takiej stałej łączności w każdej chwili;
  - .6 procedury i praktyki ochrony informacji poufnych w dziedzinie ochrony, przechowywanych w formie papierowej i elektronicznej;
  - .7 procedury oceny ciągłej efektywności środków, procedur i sprzętu ochrony, w tym identyfikacji awarii lub wadliwego funkcjonowania sprzętu i ich usuwania;
  - .8 procedury umożliwiające składanie i ocenę raportów w sprawie potencjalnych naruszeń ochrony lub problemów w zakresie ochrony;
  - .9 procedury odnoszące się do przeładunków;
  - .10 procedury obejmujące dostawy zapasów statków;
  - .11 procedury dla utrzymania i aktualizacji ewidencji towarów i substancji niebezpiecznych oraz ich lokalizacji w obrębie obiektu portowego;
  - .12 środki alertu i uzyskiwania pomocy patroli od strony wody oraz specjalistycznych zespołów poszukiwawczych, w tym poszukiwania bomb i pod wodą;
  - .13 procedura wspierania oficerów ochrony statku (SSO) w potwierdzaniu tożsamości osób wchodzących na statek, jeżeli jest to wymagane; oraz
  - .14 procedury ułatwiające zejście na ląd załogi statku oraz wymianę załogi, a także dostęp osób wizytujących statek, w tym przedstawicieli organizacji pracy i spraw socjalnych marynarzy.
- 16.9 Pozostała część tego ustępu zajmuje się konkretnie środkami ochrony, które mogą być podjęte na każdym poziomie ochrony, obejmując:
- .1 dostęp do obiektu portowego;
  - .2 obszary o ograniczonym dostępie w ramach obiektu portowego;
  - .3 przeładunek towarów;
  - .4 dostawę zapasów statkowych;
  - .5 przeładunek bagażu bez nadzoru; oraz

**▼B**

.6 monitorowanie ochrony obiektu portowego.

**Dostęp do obiektu portowego**

- 16.10 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać środki ochrony, obejmujące wszelkie sposoby dostępu do obiektu portowego, zidentyfikowane w planie ochrony obiektu portowego (PFSA).
- 16.11 Dla każdego z nich plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien identyfikować odpowiednie lokalizacje, gdzie przy każdym poziomie ochrony stosowane powinny być zakazy i ograniczenia dostępu. Przy każdym poziomie dostępu plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien specyfikować typ ograniczeń lub zakazu i środki ich stosowania.
- 16.12 Dla każdego poziomu ochrony plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać środki identyfikacji, wymagane dla zezwolenia na dostęp do obiektu portowego, albo dla przebywania osób indywidualnych na terenie obiektu portowego bez interwencji. Może to obejmować odpowiedni sposób identyfikacji umożliwiający identyfikację stałą i czasową dla, odpowiednio, personelu obiektu portowego i dla osób wizytujących. Każdy system identyfikacyjny obiektu portowego powinien, o ile jest to praktycznie wykonalne, być koordynowany z systemem mającym zastosowanie do statków regularnie korzystających z obiektu portowego. Pasażerowie powinni móc udowodnić swoją tożsamość przy pomocy kart pokładowych, biletów, itp., ale nie powinni mieć dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie, o ile nie są nadzorowani. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać postanowienia dla zapewnienia, aby systemy identyfikacyjne były regularnie aktualizowane, a nadużycie procedur powinno być poddane działaniom dyscyplinarnym.
- 16.13 Osobom niewyrażającym chęci lub niebędącym w stanie na wezwanie okazać swej tożsamości lub potwierdzić celu swojej wizyty, dostęp do obiektu portowego powinien zostać odmówiony, a ich próba uzyskania dostępu powinna być doniesiona oficerowi ochrony obiektu portowego (PFSA) i krajowym oraz lokalnym władzom w dziedzinie ochrony.
- 16.14 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien określać miejsca, w których przeprowadzane będą przeszukania osób, rzeczy osobistych i pojazdów. Miejsca takie powinny być zakryte dla ułatwienia ciągłego działania niezależnie od panujących warunków pogodowych, zgodnie z częstotliwością określoną przez plan ochrony obiektu portowego (PFSP). Po przeszukaniu, osoby, rzeczy osobiste i pojazdy powinny przemieszczać się bezpośrednio do miejsc oczekiwania, zaokrętowania lub załadunku pojazdów, do których dostęp jest ograniczony.
- 16.15 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustalić oddzielne miejsca dla pasażerów sprawdzonych i niesprawdzonych oraz ich rzeczy, a jeśli to możliwe, oddzielne miejsca dla pasażerów podlegających zaokrętowaniu lub wyokrętowaniu, załogi statku i jej rzeczy osobistych dla zapewnienia, aby osoby niesprawdzone nie mogły wejść w kontakt z osobami sprawdzonymi.
- 16.16 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustalić częstotliwość stosowania kontroli dostępu, szczególnie jeśli mają być stosowane na bazie przypadkowej lub okazjonalnej.

**Poziom ochrony 1**

- 16.17 Na poziomie ochrony 1, plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanowić punkty kontrolne, gdzie stosowane mogą być następujące środki ochrony:
- .1 obszary o ograniczonym dostępie zamknięte przy pomocy ogrodzenia lub innych barier o standardzie, który powinien być zatwierdzony przez Umawiający się Rząd;
  - .2 sprawdzanie tożsamości osób, starających się wejść do obiektu portowego w związku ze statkiem, w tym pasażerów, załogi statku i osób wizytujących i potwierdzanie ich powodów do wejścia, poprzez sprawdzenie posiadanych poleceń zaokrętowania, biletów lub kart pokładowych pasażerów, zlecenia wykonania robót itp.;
  - .3 sprawdzanie pojazdów osób, starających się o wejście do obiektu portowego w związku ze statkiem;

**▼B**

- .4 weryfikacja tożsamości personelu obiektu portowego oraz osób zatrudnionych w obrębie obiektu portowego oraz ich pojazdów;
  - .5 ograniczenie dostępu dla wykluczenia osób niezatrudnionych przez obiekt portowy ani w nim niepracujących, jeśli nie są w stanie określić swojej tożsamości;
  - .6 podejmowanie przeszukań osób, rzeczy osobistych, pojazdów i ich zawartości; oraz
  - .7 identyfikacja wszelkich punktów dostępu, nieznajdujących się w regularnym użyciu, które powinny być na stałe zamknięte.
- 16.18 Na poziomie ochrony 1 wszystkie osoby starające się wejść do obiektu portowego powinny podlegać przeszukaniu. Częstotliwość przeszukań, w tym przeszukań wyrywkowych, powinna być określona w zatwierdzonym planie ochrony obiektu portowego (PFSP) i powinna być konkretnie zatwierdzona przez Umawiający się Rząd. Jeśli nie istnieją do tego wyraźne powody w zakresie ochrony, członkowie załogi statku nie powinni mieć obowiązku przeszukiwania swoich kolegów i ich rzeczy osobistych. Wszelkie takie przeszukania będą podejmowane w sposób w pełni uwzględniający prawa człowieka i zachowujący jego podstawową godność osobistą.

**Poziom ochrony 2**

- 16.19 Na poziomie ochrony 2, plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony do zastosowania, które mogą obejmować:
- .1 przydzielenie dodatkowego personelu do pilnowania punktów dostępu i patrolowanie barier otaczających teren;
  - .2 ograniczenie liczby punktów dostępu do obiektu portowego, zidentyfikowanie punktów do zamknięcia i środków ich odpowiedniej ochrony;
  - .3 zapewnienie środków utrudniających ruch przez pozostałe punkty dostępu, np. bariery zabezpieczające;
  - .4 zwiększenie częstotliwości przeszukań osób, rzeczy osobistych i pojazdów;
  - .5 odmowa dostępu dla osób wizytujących, które nie są w stanie przedstawić możliwych do potwierdzenia powodów wejścia do obiektu portowego; oraz
  - .6 wykorzystanie statków patrolowych dla wzmocnienia ochrony od strony wody.

**Poziom ochrony 3**

- 16.20 Na poziomie ochrony 3 obiekt portowy powinien wypełniać instrukcje wydawane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien uszczegóławiać środki ochron, które mogą być podjęte przez obiekt portowy w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i statkami w porcie, które mogą obejmować:
- .1 zawieszenie dostępu do całości lub części obiektu portowego;
  - .2 udzielanie dostępu jedynie osobom reagującym na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim;
  - .3 zawieszenie ruchu pieszego lub samochodowego w obrębie całego lub części obiektu portowego;
  - .4 jeśli to odpowiednie — zwiększenie ilości patroli zabezpieczających w obrębie obiektu portowego;
  - .5 zawieszenie operacji portowych w obrębie całego lub części obiektu portowego;
  - .6 kierowanie ruchu statków odnoszącego się do całości lub części obiektu portowego; oraz
  - .7 ewakuacja całości lub części obiektu portowego.

**▼B****Obszary o ograniczonym dostępie w ramach obiektu portowego**

- 16.21 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien identyfikować obszary o ograniczonym dostępie, które powinny być ustanowione w obrębie obiektu portowego, specyfikować ich zakres, okresy stosowania, środki ochrony, które mają być podjęte dla kontroli dostępu do nich oraz dla kontroli działań w ich obrębie. Powinno to także obejmować, w odpowiednich okolicznościach, środki zapewniające, aby obszary z tymczasowo ograniczonym dostępem zostały dokładnie sprawdzone z punktu widzenia ochrony zarówno przed, jak i po ich ustanowieniu. Celem obszarów o ograniczonym dostępie jest:
- .1 ochrona pasażerów, załogi statku, personelu obiektu portowego i osób wizytujących w związku ze statkiem;
  - .2 ochrona obiektu portowego;
  - .3 ochrona statków korzystających z obiektu portowego i obsługujących go;
  - .4 ochrona miejsc i obszarów w ramach obiektu portowego, wrażliwych z punktu widzenia ochrony;
  - .5 ochrona sprzętu i systemów ochrony i nadzoru; oraz
  - .6 ochrona ładunku i zapasów statkowych przez manipulacjami.
- 16.22 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien zapewnić, aby wszystkie obszary o ograniczonym dostępie miały jasno określone środki ochrony dla kontroli:
- .1 dostępu osób;
  - .2 wjazdu, parkowania, załadunku i wyładunku pojazdów;
  - .3 ruchu i składowania ładunków i zapasów statkowych; oraz
  - .4 bagażu bez nadzoru lub rzeczy osobistych.
- 16.23 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien zapewniać, aby wszystkie obszary o ograniczonym dostępie były wyraźnie oznakowane, w sposób wskazujący, iż dostęp do obszaru jest ograniczony oraz że nieuprawniona obecność w obrębie obszaru stanowi naruszenie ochrony.
- 16.24 W przypadku gdy zainstalowane są automatyczne urządzenia wykrywania wtargnięcia, powinny one alarmować centrum kontroli, które może zareagować na wyzwolenie alarmu.
- 16.25 Obszary o ograniczonym dostępie mogą obejmować:
- .1 obszary bezpośrednio przylegające do statku od strony wody i lądu;
  - .2 obszary okrętowania i wyokrętowania, miejsca oczekiwania dla pasażerów i załogi statku oraz miejsca obsługi, w tym punkty przeszukiwania;
  - .3 obszary, w których odbywa się załadowywanie, wyładowywanie lub składowanie towarów i zapasów statkowych;
  - .4 miejsca przechowywania informacji poufnych w zakresie ochrony, w tym dokumenty ładunkowe;
  - .5 miejsca składowania towarów niebezpiecznych i substancji szkodliwych;
  - .6 pomieszczenia sterowania systemem zarządzania ruchem statków, pomocy nawigacyjnej i budynku kontroli obiektu portowego, w tym pomieszczenia sterowania ochroną i nadzorem;
  - .7 obszary, w których przechowywany lub zlokalizowany jest sprzęt ochronny i nadzoru;
  - .8 podstawowe instalacje radiowe i telekomunikacyjne, zaopatrzenia w energię elektryczną i w wodę i inne; oraz
  - .9 inne lokalizacje w porcie, do których dostęp statków, pojazdów i osób powinien być ograniczony.
- 16.26 Środki ochrony mogą zostać rozszerzone, za zgodą odpowiednich władz, na ograniczenie nieuprawnionego dostępu do budowli, z których obiekt portowy może być obserwowany.

**▼B**

## Poziom ochrony 1

- 16.27 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać stosowane do obszarów o ograniczonym dostępie środki ochrony, które mogą obejmować:
- .1 zapewnienie stałych lub tymczasowych barier, otaczających obszar o ograniczonym dostępie, których standard powinien być zatwierdzony przez Umawiający się Rząd;
  - .2 zapewnienie punktów dostępu, gdzie dostęp może być kontrolowany przez służbę ochrony w czasie ich działania i które mogą być skutecznie zamknięte lub zagrodzone, gdy nie działają;
  - .3 zapewnienie przepustek, które muszą być noszone dla identyfikacji uprawnienia osób do przebywania w obrębie obszaru o ograniczonym dostępie;
  - .4 wyraźne oznakowanie pojazdów dopuszczonych do obszarów o ograniczonym dostępie;
  - .5 zapewnienie strażników i patroli;
  - .6 zapewnienie automatycznych urządzeń wykrywania wtargnięcia lub sprzętu lub systemów nadzoru dla wykrywania nieuprawnionego dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie lub ruchu w ich obrębie; oraz
  - .7 kontrola ruchu statków w sąsiedztwie statków korzystających z obiektu portowego.

## Poziom ochrony 2

- 16.28 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać zwiększenie częstotliwości i intensywności monitoringu obszarów o ograniczonym dostępie i kontroli dostępu do nich. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustalać dodatkowe środki ochrony, które mogą obejmować:
- .1 wzmocnienie skuteczności barier i ogrodzeń otaczających obszary o ograniczonym dostępie, wraz z wykorzystaniem patroli lub automatycznych urządzeń wykrywania wtargnięcia;
  - .2 ograniczenie ilości obiektów dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie i wzmocnienie kontroli stosowanych na tych obszarach;
  - .3 ograniczenia parkowania na terenie przyległym do cumujących statków;
  - .4 dalsze ograniczenie dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie oraz ruchu i składowania na ich terenie;
  - .5 wykorzystanie stale monitorowanego i zapisującego sprzętu nadzoru;
  - .6 zwiększenie ilości i częstotliwości patroli, w tym patroli od strony wody, na granicach obszarów o ograniczonym dostępie i w ich obrębie;
  - .7 ustanowienie i ograniczenie dostępu do obszarów przyległych do obszarów o ograniczonym dostępie; oraz
  - .8 wprowadzenie ograniczeń dostępu nieuprawnionych statków do akwenów przyległych do statków korzystających z obiektu portowego.

## Poziom ochrony 3

- 16.29 Na poziomie ochrony 3 obiekt portowy powinien wypełniać instrukcje osób reagujących na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony, które mogą być podjęte przez obiekt portowy w bliskiej współpracy z osobami reagującymi oraz statkami w porcie i mogą obejmować:
- .1 wprowadzenie dodatkowych obszarów o ograniczonym dostępie w obrębie obiektu portowego w pobliżu zdarzenia naruszającego ochronę lub domniemanej lokalizacji zagrożenia ochrony, do których dostęp jest wzbroniony; oraz

**▼B**

.2 przygotowanie do przeszukania obszarów o ograniczonym dostępie jako części przeszukania całości lub części obiektu portowego.

**Przeładunek towarów**

- 16.30 Środki ochrony, odnoszące się do przeładunku towarów powinny:
- .1 zapobiegać manipulowaniu; oraz
  - .2 zapobiegać, aby ładunki nieprzewidziane do transportu były przyjmowane do obiektu portowego i składowane w jego obrębie.
- 16.31 Środki ochrony powinny obejmować procedury kontroli towarów w punktach dostępu do obiektu portowego. Po wejściu do obiektu portowego ładunki powinny być możliwe do zidentyfikowania jako sprawdzone i zatwierdzone do załadunku na statek lub do tymczasowego składowania na obszarze o ograniczonym dostępie w oczekiwaniu na załadunek. Odpowiednie może być ograniczenie wejścia ładunków do obiektu portowego, jeśli nie mają one potwierdzonej daty załadunku.

**Poziom ochrony 1**

- 16.32 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać środki ochrony do zastosowania w czasie przeładunku towarów, które mogą obejmować:
- .1 rutynowe sprawdzanie towarów, jednostek ładunkowych i obszarów składowania towarów w porcie przed i w trakcie operacji przeładunkowych;
  - .2 sprawdzenia dla zapewnienia, aby ładunki wchodzące do obiektu portowego odpowiadały awizom dostaw lub równoważnym dokumentom związanym z towarem;
  - .3 przeszukiwanie pojazdów; oraz
  - .4 sprawdzanie plomb i inne metody zapobiegania manipulacjom ładunkiem po wejściu do obiektu portowego lub w czasie składowania w obrębie obiektu portowego.
- 16.33 Sprawdzenie ładunku może być dokonane przy pomocy niektórych lub wszystkich następujących środków:
- .1 inspekcja wizualna i fizyczna; oraz
  - .2 użycie sprzętu skanującego lub wykrywającego, urządzeń mechanicznych lub psów.
- 16.34 W przypadku regularnych lub powtarzających się przeładunków oficer ochrony armatora (CSO) lub oficer ochrony statku (SSO) mogą, po konsultacjach z obiektem portowym, uzgodnić z załadowcami lub innymi podmiotami odpowiedzialnymi za taki ładunek, rozwiązania, obejmujące wcześniejsze jego sprawdzanie, plombowanie, dokumentację towarzyszącą, itp. O rozwiązaniach takich należy powiadomić zainteresowanego oficera ochrony obiektu portowego (PFSO) i powinny być one z nim uzgodnione.

**Poziom ochrony 2**

- 16.35 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony, stosowane w czasie przeładunków dla wzmocnienia kontroli, które mogą obejmować:
- .1 szczegółowe sprawdzanie ładunków, jednostek ładunkowych oraz obszarów składowania ładunków w obrębie obiektu portowego;
  - .2 odpowiednio wzmocnione sprawdzanie dla zapewnienia, aby wyłącznie udokumentowane ładunki wchodziły do obiektu portowego, były tam tymczasowo składowane, a następnie ładowane na statki;
  - .3 bardziej intensywne przeszukania samochodów; oraz
  - .4 zwiększona częstotliwość i szczegółowość sprawdzania plomb i inne metody zapobiegające manipulowaniu przy ładunku.
- 16.36 Szczegółowe sprawdzanie ładunku może być dokonywane przy pomocy niektórych lub wszystkich następujących środków:

**▼B**

- .1 zwiększenie częstotliwości oraz szczegółowości sprawdzania ładunku, jednostek do transportu ładunków oraz obszarów składowania towarów w obrębie obiektu portowego (inspekcja wizualna i fizyczna);
- .2 zwiększenie częstotliwości użycia sprzętu skanującego lub wykrywającego, urządzeń mechanicznych lub psów; oraz
- .3 koordynacja wzmocnionych środków ochrony z załadowcą lub innym odpowiedzialnym podmiotem dodatkowo do ustanowionych procedur i porozumień.

**Poziom ochrony 3**

16.37 Na poziomie ochrony 3 obiekt portowy powinien wypełniać instrukcje wydane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony do podjęcia przez obiekt portowy w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i statkami w porcie, które mogą obejmować:

- .1 ograniczenie lub zawieszenie przemieszczania ładunków lub operacji ładunkowych w całym porcie lub jego części, lub w odniesieniu do konkretnych statków; oraz
- .2 weryfikację zapasów towarów i substancji niebezpiecznych, składowanych w obrębie obiektu portowego oraz ich lokalizacji.

**Dostawy zapasów statkowych**

16.38 Środki ochrony, odnoszące się do zapasów statkowych, powinny:

- .1 zapewniać nienaruszalność zapasów statkowych i opakowań;
- .2 zapobiegać przyjęciu zapasów statkowych bez ich inspekcji;
- .3 zapobiegać manipulowaniu nimi;
- .4 zapobiegać przyjęciu zapasów statkowych bez zamówienia;
- .5 zapewniać przeszukanie pojazdu dostawczego w obrębie obiektu portowego; oraz
- .6 zapewnić eskortowanie pojazdów dostawczych w obrębie obiektu portowego.

16.39 Dla statków regularnie korzystających z obiektu portowego odpowiednie może być ustanowienie procedur obejmujących statek, jego dostawców i obiekt portowy, dotyczących zawiadomienia o dostawach i ich harmonogram oraz dokumentację. Zawsze powinien istnieć sposób potwierdzenia, że przedstawionemu do dostawy zaopatrzeniu towarzyszą dowody, iż zostało ono zamówione przez statek.

**Poziom ochrony 1**

16.40 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać środki ochrony, stosowane do kontroli dostaw zapasów statkowych, które mogą obejmować:

- .1 sprawdzanie zapasów statkowych;
- .2 wcześniejsze zawiadamianie o strukturze ładunku, szczegółach dotyczących kierowcy i pojazdu; oraz
- .3 przeszukanie pojazdu dostawczego.

16.41 Sprawdzenie zapasów statkowych może być dokonane przez użycie wszystkich lub niektórych spośród następujących środków:

- .1 inspekcja wizualna i fizyczna; lub
- .2 użycie sprzętu skanującego lub wykrywającego, urządzeń mechanicznych lub psów.

**Poziom ochrony 2**

16.42 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony, stosowane dla wzmocnienia kontroli dostaw zapasów statkowych, które mogą obejmować:

- .1 szczegółowe sprawdzanie zapasów statkowych;

**▼B**

- .2 szczegółowe przeszukanie pojazdów dostawczych;
  - .3 koordynację z załogą statku dla sprawdzenia noty załadowniczej z zamówieniem przed wejściem towaru do obiektu portowego; oraz
  - .4 eskortowanie pojazdu dostawczego w obrębie obiektu portowego.
- 16.43 Szczegółowe sprawdzanie zapasów statkowych może być dokonane przy pomocy niektórych lub wszystkich następujących środków:
- .1 zwiększenie częstotliwości i szczegółowości przeszukania pojazdów dostawczych;
  - .2 zwiększenie częstotliwości użycia sprzętu skanującego lub wykrywającego, urządzeń mechanicznych lub psów; oraz
  - .3 ograniczenie lub zakaz wejścia zaopatrzenia, które nie opuści obiektu portowego w wyznaczonym okresie czasu.

**Poziom ochrony 3**

- 16.44 Na poziomie ochrony 3 obiekt portowy powinien wypełniać instrukcje wydane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony do podjęcia przez obiekt portowy, w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i statkami w porcie, które mogą obejmować przygotowanie do ograniczenia lub zawieszenia dostaw zapasów statkowych w obrębie całego obiektu portowego lub jego części.

**Przeładunek bagażu bez nadzoru**

- 16.45 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać środki ochrony, stosowane do zapewnienia, aby bagaż bez nadzoru (tj. każdy bagaż, w tym rzeczy osobiste, który nie towarzyszy pasażerowi lub członkowi załogi statku w punkcie kontroli lub przeszukania) został zidentyfikowany i poddany odpowiedniemu sprawdzeniu, w tym przeszukaniu, zanim zostanie dopuszczony do obiektu portowego oraz, w zależności od rozwiązań składowania, zanim zostanie przekazany z obiektu portowego na statek. Nie przewiduje się, aby bagaż taki był poddawany sprawdzeniu zarówno przez obiekt portowy, jak i statek, a w przypadkach, gdy jeden i drugi są odpowiednio wyposażone, odpowiedzialność za sprawdzenie powinna spoczywać na obiekcie portowym. Bliska współpraca ze statkiem ma zasadnicze znaczenie i podjąć należy wszelkie kroki dla zapewnienia, aby bagaż bez nadzoru był przeładowany po sprawdzeniu w sposób bezpieczny.

**Poziom ochrony 1**

- 16.46 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustalać środki ochrony, stosowane przy przeładowywaniu bagażu bez nadzoru dla zapewnienia, aby bagaż bez nadzoru został sprawdzony lub przeszukany w całości, co może obejmować sprawdzenie przy użyciu promieni rentgenowskich..

**Poziom ochrony 2**

- 16.47 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony, stosowane przy przeładunku bagażu bez nadzoru, które powinny obejmować sprawdzenie bagażu bez nadzoru w całości przy pomocy promieni Roentgena.

**Poziom ochrony 3**

- 16.48 Na poziomie ochrony 3 obiekt portowy powinien wypełniać instrukcje wydawane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony, które mogą być podjęte przez obiekt portowy w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i statkami, znajdującymi się w porcie, obejmujące:
- .1 poddanie bagażu bardziej intensywnemu sprawdzeniu, na przykład przez prześwietlenie pod co najmniej dwoma różnymi kątami;
  - .2 przygotowanie do ograniczenia lub zawieszenia przyjmowania bagażu bez nadzoru; oraz
  - .3 odmowę przyjęcia bagażu bez nadzoru na teren obiektu portowego.



**▼B****Monitorowanie ochrony obiektu portowego**

16.49 Organizacja ochrony obiektu portowego powinna zapewniać możliwość monitorowania obiektu portowego i jego bliskich podejść, na lądzie i na wodzie, w każdym czasie, w tym w godzinach nocnych i w okresie ograniczonej widoczności, obszarów z ograniczonym dostępem w obrębie obiektu portowego, statków na terenie obiektu portowego oraz obszarów otaczających statki. Monitorowanie takie może obejmować wykorzystanie:

- .1 oświetlenia;
- .2 strażników, w tym patroli pieszych, zmechanizowanych i wodnych; oraz
- .3 urządzeń automatycznego wykrywania wtargnięć oraz sprzętu nadzoru.

16.50 W przypadku ich użycia, urządzenia automatycznego wykrywania wtargnięć powinny wyzwać alarm dźwiękowy lub wizualny w miejscach monitorowanych lub w których stale ktoś przebywa.

16.51 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien określać procedury i wyposażenie niezbędne na każdym poziomie ochrony oraz środki zapewniające, aby wyposażenie monitorujące działało stale, również biorąc pod uwagę możliwe efekty pogodowe i przerwy w zasilaniu.

**Poziom ochrony 1**

16.52 Na poziomie ochrony 1 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien określać stosowane środki ochrony, które mogą łączyć oświetlenie, strażników lub wykorzystanie sprzętu ochrony i nadzoru, w celu umożliwienia personelowi ochrony obiektu portowego:

- .1 obserwacji ogólnego obszaru obiektu portowego, w tym dostępu do niego od strony lądu i wody;
- .2 obserwacji punktów dostępu, barier i obszarów z ograniczonym dostępem; oraz
- .3 umożliwienia personelowi ochrony obiektu portowego monitorowania obszarów i ruchu przyległych do statków korzystających z obiektu portowego, w tym zwiększenia oświetlenia, które zapewnia sam statek.

**Poziom ochrony 2**

16.53 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony, stosowane dla wzmocnienia zdolności do monitorowania i nadzorowania, które mogą obejmować:

- .1 zwiększenie zasięgu i intensywności oświetlenia i sprzętu nadzorującego, w tym zapewnienie dodatkowego oświetlenia i zasięgu nadzorowania;
- .2 zwiększenie częstotliwości patroli pieszych, zmechanizowanych i wodnych; oraz
- .3 przeznaczenie dodatkowego personelu ochrony do monitorowania i patrolowania.

**Poziom ochrony 3**

16.54 Na poziomie ochrony 3 obiekt portowy powinien wypełniać instrukcje wydawane przez osoby reagujące na zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien uszczegóławiać środki, które mogą być podjęte przez obiekt portowy w bliskiej współpracy z osobami reagującymi i statkami, znajdującymi się w porcie, obejmujące:

- .1 włączenie całego oświetlenia w obrębie lub oświetlenie okolicy obiektu portowego;
- .2 włączenie całego sprzętu nadzoru, zdolnego do zapisu działań w obrębie obiektu portowego lub na terenie przyległym; oraz
- .3 zmaksymalizowanie czasu, w jakim sprzęt taki jest zdolny do ciągłego zapisu.

**▼B****Zróżnicowane poziomy ochrony**

- 16.55 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustalać szczegóły procedur i środków ochrony, które obiekt portowy może zastosować, gdy znajduje się on na niższym poziomie ochrony niż poziom mający zastosowanie do statku.

**Działania nieobjęte Kodeksem**

- 16.56 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustalać szczegóły procedur i środków ochrony, które obiekt portowy powinien zastosować, gdy:
- .1 wchodzi w relacje ze statkiem, który przebywał w porcie Państwa, które nie jest jednym z Umawiających się Rządów;
  - .2 wchodzi z relacje ze statkiem, do którego niniejszy Kodeks nie ma zastosowania; oraz
  - .3 wchodzi w relacje z platformą stałą lub pływającą lub ruchomymi jednostkami wiertniczymi (MODU) na pozycji.

**Deklaracje ochrony**

- 16.57 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustanawiać procedury, których należy przestrzegać, gdy na skutek instrukcji otrzymanych z Umawiającego się Rządu oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) zwraca się o Deklarację ochrony (DoS) lub gdy o Deklarację ochrony (DoS) zwraca się statek.

**Audyty, przeglądy i poprawki**

- 16.58 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien określać sposób, w jaki oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) zamierza dokonywać audytowania ciągłej skuteczności planu ochrony obiektu portowego (PFSP) oraz procedurę, według której realizowane będą przeglądy, aktualizacje i poprawki planu ochrony obiektu portowego (PFSP).
- 16.59 Przeglądy planu ochrony obiektu portowego (PFSP) powinny być dokonywane według decyzji oficera ochrony obiektu portowego (PFSO). Ponadto powinny być dokonywane, gdy:
- .1 nastąpiły poprawki w ocenie stanu ochrony obiektu portowego (PFSA), odnoszącej się do obiektu portowego;
  - .2 niezależny audyt planu ochrony obiektu portowego (PFSP) lub przegląd organizacji ochrony obiektu portowego przez Umawiający się Rząd wykazały niedociągnięcia organizacyjne lub podważyły stosowność znaczącego elementu zatwierdzonego planu ochrony obiektu portowego (PFSP);
  - .3 gdy miało miejsce zdarzenie naruszające ochronę lub zagrożenie nim w odniesieniu do obiektu portowego; oraz
  - .4 gdy miała miejsce zmiana właściciela lub kontroli operacyjnej obiektu portowego.
- 16.60 Oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) może rekomendować odpowiednie poprawki w zatwierdzonym planie w wyniku przeglądu planu. Rekomendacje dotyczące planu ochrony obiektu portowego (PFSP), odnoszące się do:
- .1 proponowanych poprawek, które fundamentalnie odmieniłyby podejście przyjęte wobec utrzymywania ochrony obiektu portowego; oraz
  - .2 usunięcia, zmiany lub zastąpienia stałych barier, sprzętu i systemów ochrony i nadzoru, itp., uprzednio uważanych za posiadające zasadnicze znaczenie dla utrzymania ochrony obiektu portowego;
- powinny być przedstawione Umawiającemu się Rządowi, który zatwierdził oryginalny plan ochrony obiektu portowego (PFSP), dla ich rozważenia i zatwierdzenia. Zatwierdzenie takie może zostać wydane przez Umawiający się Rząd lub w jego imieniu z poprawkami do proponowanych zmian lub bez nich. Przy zatwierdzeniu planu ochrony obiektu portowego (PFSP) Umawiający się Rząd powinien wskazać zmiany proceduralne lub fizyczne, które zostały przedstawione do zatwierdzenia.

**▼B****Zatwierdzanie planów ochrony obiektu portowego**

16.61 Plany ochrony obiektu portowego (PFSP) muszą być zatwierdzone przez Umawiający się Rząd, który powinien ustanowić odpowiednie procedury, zapewniające:

- .1 przedstawienie mu planu ochrony obiektu portowego (PFSP);
- .2 rozważenie planu ochrony obiektu portowego (PFSP);
- .3 zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego (PFSP) ze zmianami lub bez;
- .4 rozważenie zmian, przedstawionych do zatwierdzenia; oraz
- .5 procedury dla inspekcji i audytowania stałej stosowności zatwierzonego planu ochrony obiektu portowego (PFSP).

Na wszystkich etapach podjęte powinny być środki zapewniające zachowanie poufności treści planu ochrony obiektu portowego (PFSP).

**Potwierdzenie zgodności obiektu portowego (SoCFP)**

16.62 Umawiający się Rząd, na obszarze którego zlokalizowany jest obiekt portowy może wydać odpowiednie Potwierdzenie zgodności obiektu portowego (SoCFP), wskazujące:

- .1 obiekt portowy;
- .2 że obiekt portowy spełnia postanowienia rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu ISPS;
- .3 okres ważności Potwierdzenia zgodności obiektu portowego (SoCFP), który powinien być określony przez Umawiające się Rządy, ale nie powinien przekraczać pięciu lat; oraz
- .4 późniejsze rozwiązania w zakresie audytu, ustalone przez Umawiający się Rząd oraz potwierdzenia, że zostały one zrealizowane.

16.63 Potwierdzenie zgodności obiektu portowego (SoCFP) powinno być przygotowane w postaci określonej w załączniku do niniejszej części Kodeksu. Jeśli językiem Potwierdzenia zgodności obiektu portowego (SoCFP) nie jest język hiszpański, francuski lub angielski, Umawiający się Rząd może także załączyć tłumaczenie na jeden z tych języków, jeśli uzna to za odpowiednie.

**17. OFICER OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO****Zagadnienia ogólne**

17.1 W tych wyjątkowych przypadkach, gdy oficer ochrony statku (SSO) ma wątpliwości dotyczące ważności dokumentów potwierdzających tożsamość osób, zamierzających wejść na statek w celach służbowych, pomocy powinien udzielić oficer ochrony obiektu portowego (PFSO).

17.2 Obowiązkiem oficera ochrony obiektu portowego (PFSO) nie powinno być rutynowe potwierdzanie tożsamości osób, zamierzających wejść na statek w celach służbowych.

*Ponadto inne istotne wytyczne podane są w sekcjach 15, 16 i 18.*

**18. SZKOLENIA, ALARMY PRÓBNE I ĆWICZENIA W ZAKRESIE OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO****Szkolenie**

18.1 Oficer ochrony obiektu portowego (PFSO) powinien posiadać wiedzę i odbyć szkolenia z niektórych lub wszystkich poniższych tematów:

- .1 administrowanie zabezpieczeniami ochronnymi;
- .2 odpowiednie konwencje, kodyfikacje i zalecenia międzynarodowe;
- .3 odpowiednie prawodawstwo i przepisy danego rządu;
- .4 obowiązki i funkcje innych organizacji w dziedzinie ochrony;
- .5 metodologia oceny stopnia ochrony obiektu portowego;
- .6 metody przeglądów i inspekcji ochrony statków i obiektów portowych;
- .7 eksploatacja portów i statków;

**▼B**

- .8 środki ochrony statków i obiektu portowego;
  - .9 przygotowanie na sytuacje krytyczne i reagowanie oraz planowanie na przypadki nieprzewidziane;
  - .10 techniki instruktażu związanego ze szkoleniem i kształceniem w zakresie ochrony, w tym środki i procedury ochrony;
  - .11 posługiwanie się poufnymi informacjami oraz środkami komunikacji związanymi z ochroną;
  - .12 znajomość bieżących zagrożeń ochrony i ich wzorów;
  - .13 rozpoznawanie i wykrywanie broni oraz niebezpiecznych substancji i urządzeń;
  - .14 rozpoznawanie, w sposób wolny od dyskryminacji, cech charakterystycznych i wzorów zachowania osób, które mogą zagrozić bezpieczeństwu;
  - .15 techniki obchodzenia środków ochrony;
  - .16 sprzęt i systemy ochrony oraz ich ograniczenia operacyjne;
  - .17 metody prowadzenia audytów, inspekcji, kontroli i monitorowania;
  - .18 metody przeszukań fizycznych i kontroli nieinwazyjnych;
  - .19 ćwiczenia w zakresie ochrony, w tym ćwiczenia ze statkami; oraz
  - .20 ocena ćwiczeń w zakresie ochrony.
- 18.2 Personel obiektu portowego, posiadający konkretne zadania w zakresie ochrony, powinien posiadać wiedzę i odbyć szkolenia w, odpowiednio, niektórych lub wszystkich następujących dziedzinach:
- .1 znajomość bieżących zagrożeń ochrony i ich wzorów;
  - .2 rozpoznawanie i wykrywanie broni oraz niebezpiecznych substancji i urządzeń;
  - .3 rozpoznawanie, w sposób wolny od dyskryminacji, cech charakterystycznych i wzorów zachowań osób, które mogą zagrozić bezpieczeństwu;
  - .4 techniki obchodzenia środków ochrony;
  - .5 techniki kierowania i kontrolowania tłumu;
  - .6 komunikacja związana z ochroną;
  - .7 eksploatacja sprzętu i systemów ochrony;
  - .8 testowanie, kalibracja i serwis sprzętu i systemów ochrony;
  - .9 techniki inspekcji, kontroli i monitorowania; oraz
  - .10 metody fizycznego przeszukiwania osób, rzeczy osobistych, bagażu, ładunku i zapasów statku.
- 18.3 Cały pozostały personel obiektu portowego powinien znać odpowiednie postanowienia planu ochrony obiektu portowego (PFSP) i być zaznajomiony z, odpowiednio, wszystkimi lub niektórymi następującymi zagadnieniami:
- .1 znaczenie i wynikające z niego wymagania różnych poziomów ochrony;
  - .2 rozpoznawanie i wykrywanie broni oraz niebezpiecznych substancji i urządzeń;
  - .3 rozpoznawanie, w sposób wolny od dyskryminacji, cech charakterystycznych i wzorów zachowań osób, które mogą zagrozić bezpieczeństwu; oraz
  - .4 techniki obchodzenia środków ochrony.
- Ćwiczenia**
- 18.4 Celem ćwiczeń jest zapewnienie, aby personel obiektu portowego był biegły w zakresie przypisanych mu zadań w dziedzinie ochrony, na wszystkich poziomach ochrony, a także zidentyfikowanie wszystkich braków w odniesieniu do ochrony, które wymagają usunięcia.

**▼B**

- 18.5 Dla zapewnienia skutecznej realizacji postanowień planu ochrony obiektu portowego ćwiczenia powinny być przeprowadzane co najmniej co trzy miesiące, chyba że konkretne okoliczności wymagają innego ich planowania. Ćwiczenia te powinny badać indywidualne elementy planu, takie jak zagrożenia ochrony, wymienione w paragrafie 15.11.
- 18.6 Różne typy ćwiczeń, które mogą obejmować uczestnictwo oficerów ochrony obiektu portowego, wspólnie z odpowiednimi władzami Umawiających się Rządów, oficerami ochrony armatora lub oficerami ochrony statku, jeśli są dostępni, powinny być przeprowadzane co najmniej raz na rok kalendarzowy, przy czym odstęp czasu pomiędzy ćwiczeniami nie powinien przekraczać 18 miesięcy. Wnioski o uczestnictwo oficerów ochrony armatora lub oficerów ochrony statku we wspólnych ćwiczeniach powinny być składane z uwzględnieniem implikacji w zakresie ochrony i pracy na statku. Ćwiczenia te powinny badać komunikację, koordynację, dostępność zasobów oraz reagowanie. Ćwiczenia te mogą być prowadzone:
- .1 na pełną skalę lub na żywo;
  - .2 jako symulacja na dokumentach lub seminarium; oraz
  - .3 w połączeniu z innymi ćwiczeniami takimi, jak reagowanie na sytuację krytyczną lub inne ćwiczenia państwowego organu portu.
19. Przeglądy i certyfikacja statków
- Nie występują dodatkowe wytyczne.*



## Załącznik do części B

## Załącznik 1

Wzór Deklaracji ochrony pomiędzy statkiem i obiektem portowym <sup>(1)</sup>

## DEKLARACJA OCHRONY

Nazwa statku:	
Port macierzysty:	
Numer IMO:	
Nazwa obiektu portowego:	

Niniejsza Deklaracja ochrony ważna jest od dnia ..... do dnia ..... i dotyczy następujących operacji

.....  
*(podać operacje wraz z niezbędnymi szczegółami)*

przy następujących poziomach ochrony

Poziom (poziomy) ochrony dla statku:	
Poziom (poziomy) ochrony dla obiektu portowego:	

Obiekt portowy i statek uzgadniają następujące środki i obowiązki w zakresie ochrony dla zapewnienia zgodności z wymogami części A Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statku i obiektu portowego.

Czynność:	Złożenie podpisu przez oficera ochrony statku (SSO) lub oficera ochrony obiektu portowego (PFSSO) w niniejszych kolumnach oznacza, że dana czynność zostanie wykonana, zgodnie z odpowiednim, zatwierdzonym planem, przez	
	Obiekt portowy:	Statek:
Zapewnienie wykonania wszystkich zadań w zakresie ochrony		
Monitorowanie obszarów z ograniczonym dostępem dla zapewnienia, aby dostęp miał wyłącznie uprawniony personel		
Kontrola dostępu do obiektu portowego		
Kontrola dostępu do statku		
Monitorowanie obiektu portowego, w tym miejsc postoju i obszarów wokół statku		
Monitorowanie statku, w tym miejsc postoju i obszarów wokół statku		
Przeładunki towarów		
Dostawa zapasów statkowych		
Przeładunek bagażu bez nadzoru		
Kontrola okrętowania pasażerów i ich rzeczy		
Zapewnienie stałej dostępności komunikacji pomiędzy statkiem i obiektem portowym w zakresie ochrony		

<sup>(1)</sup> Niniejszy formularz Deklaracji ochrony przeznaczony jest do użycia między statkiem a obiektem portowym. Jeśli Deklaracja ochrony ma objąć dwa statki, model ten powinien być odpowiednio zmodyfikowany.

**▼ B**

Strony niniejszego porozumienia zaświadczają, że środki i rozwiązania organizacyjne w zakresie zabezpieczenia, zarówno po stronie obiektu portowego, jak i statku, będą spełniały, w czasie wyszczególnionych operacji, postanowienia rozdziału XI-2 oraz części A Kodeksu ISPS, i będą realizowane zgodnie z postanowieniami już przewidzianymi w ich zatwierdzonych planach lub w konkretnych rozwiązaniach, uzgodnionych i określonych w załączonym aneksie.

Miejsce ....., Data: .....

Podpisano w imieniu

obiektu portowego:	statku:
<i>(Podpis Oficera ochrony obiektu portowego)</i>	<i>(Podpis kapitana lub Oficera ochrony statku)</i>

Nazwiska i stanowiska osób podpisujących

Nazwisko:	Nazwisko:
Stanowisko:	Stanowisko:

**Szczegóły sposobu kontaktowania się**

*(do odpowiedniego wypełnienia)*

*(wskazać numery telefonów lub kanały radiowe, lub częstotliwości, których należy użyć)*

dla obiektu portowego:	dla statku:
Obiekt portowy	Kapitan
Oficer ochrony obiektu portowego	Oficer ochrony statku
	Armator
	Oficer ochrony armatora



**Załącznik 2**  
**Wzór Potwierdzenia zgodności obiektu portowego**

**POTWIERDZENIE ZGODNOŚCI OBIEKTU PORTOWEGO**

*(Pieczęć urzędowa)*

*(Państwo)*

Numer potwierdzenia .....

Wydany zgodnie z postanowieniami części B

MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU DLA OCHRONY STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO (KODEKSU ISPS)

Rząd: .....  
*(nazwa Państwa bandery)*

Nazwa obiektu portowego: .....

Adres obiektu portowego: .....

NIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że zgodność powyższego obiektu portowego z postanowieniami rozdziału XI-2 oraz części A Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statku i obiektu portowego (Kodeksu ISPS) została zweryfikowana i że powyższy obiekt portowy działa zgodnie z zatwierdzonym planem ochrony obiektu portowego. Plan ten został zatwierdzony dla następujących <wyszczególnić rodzaje operacji, typy statków lub działań, lub inne istotne informacje> (niepotrzebne skreślić):

Statek pasażerski

Szybka jednostka pasażerska

Szybka jednostka towarowa

Masowiec

Zbiornikowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza (MODU)

Statki towarowe inne niż wyżej wymienione

Niniejsze Potwierdzenie zgodności jest ważne do dnia ....., pod warunkiem audytu (jak wskazano na drugiej stronie).

Miejsce wydania .....  
*(miejsce wydania deklaracji)*

Data wydania: .....

.....  
*(Podpis uprawnionego funkcjonariusza wydającego dokument)*

.....  
*(Pieczęć urzędu wydającego)*



**▼ B****POTWIERDZENIE WERYFIKACJI**

Rząd <wstawić nazwę Państwa> postanowił, że ważność niniejszego Potwierdzenia zgodności podlega <wstawić istotne szczegóły weryfikacji (np. obowiązkowa roczna lub niezaplanowana)>.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że w czasie weryfikacji, przeprowadzonej zgodnie z paragrafem B/16.62.4 Kodeksu ISPS stwierdzono, iż obiekt portowy spełnia odpowiednie postanowienia rozdziału XI-2 Konwencji i części A Kodeksu ISPS.

## 1. WERYFIKACJA

Podpis: .....  
(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

Miejsce: .....

Data: .....

## 2. WERYFIKACJA

Podpis: .....  
(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

Miejsce: .....

Data: .....

## 3. WERYFIKACJA

Podpis: .....  
(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

Miejsce: .....

Data: .....

## 4. WERYFIKACJA

Podpis: .....  
(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

Miejsce: .....

Data: .....

”