

DYREKTYWA 2005/65/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 26 października 2005 r.****w sprawie wzmocnienia ochrony portów****(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-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zdarzenia naruszające ochronę będące wynikiem terroryzmu należą do największych zagrożeń ideałów demokracji, wolności i pokoju, stanowiących istotę Unii Europejskiej.
- (2) Osoby, infrastruktura i urządzenia w portach powinny być chronione przed zdarzeniami naruszającymi ochronę i ich destruktywnymi skutkami. Ochrona taka dawałaby korzyści użytkownikom transportu, gospodarce i społeczeństwu jako całości.
- (3) W dniu 31 marca 2004 r. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej przyjęły rozporządzenie (WE) nr 725/2004 z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych ⁽⁴⁾. Środki ochrony morskiej wprowadzone tym rozporządzeniem stanowią jedynie część środków niezbędnych do osiągnięcia odpowiedniego poziomu ochrony morskich szlaków transportowych. Zakres wspomnianego rozporządzenia ograniczony jest do środków ochrony na statkach i w bezpośrednich działaniach w płaszczyźnie statek/port.

(4) W celu osiągnięcia możliwie najpełniejszego zakresu ochrony przemysłu morskiego i portowego należy wprowadzić środki ochrony portów, obejmujące każdy port w granicach określonych przez Państwa Członkowskie, których to dotyczy, i tym samym zapewniając wsparcie środków ochrony, podjętych w ramach stosowania rozporządzenia (WE) nr 725/2004 poprzez wzmocnienie ochrony na obszarach działalności portu. Środki te powinny być stosowane we wszystkich portach, w których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych objętych rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

(5) Przyjęty w niniejszej dyrektywie cel w zakresie ochrony powinien zostać osiągnięty w drodze podjęcia odpowiednich środków, bez uszczerbku dla przepisów Państw Członkowskich w zakresie bezpieczeństwa narodowego oraz środków, jakie mogą zostać podjęte na podstawie tytułu VI Traktatu o Unii Europejskiej.

(6) Państwa Członkowskie powinny, w oparciu o szczegółowe oceny stanu ochrony, dokładnie określić granice obszarów portowych mających znaczenie z punktu widzenia ochrony, jak również różne środki wymagane dla zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony portu. Środki takie powinny być zróżnicowane w zależności od wprowadzonego poziomu ochrony oraz odzwierciedlać różnice w profilu zagrożeń poszczególnych sektorów portu

(7) Państwa Członkowskie powinny zatwierdzać plany ochrony portów, które zawierają wyniki oceny stanu ochrony portu. Skuteczność środków ochrony wymaga także przejrzystego podziału zadań pomiędzy wszystkie zaangażowane strony, jak też regularnych ćwiczeń. Uważa się, że przejrzysty podział zadań oraz procedury ćwiczeń zawarte w planie ochrony portu przyczyniają się w zdecydowany sposób do zapewnienia skuteczności zarówno zapobiegawczych, jak i naprawczych środków ochrony portu.

(8) Statki typu ro-ro są szczególnie narażone na zdarzenia naruszające ochronę, w szczególności jeżeli oprócz ładunku przewożą również pasażerów. Na podstawie oceny ryzyka powinny zostać podjęte odpowiednie środki w celu zagwarantowania, że transportowane na statkach ro-ro w relacjach krajowych i międzynarodowych samochody (w tym ciężarowe) nie będą stanowiły zagrożenia dla statku, pasażerów, załogi lub ładunku. Środki takie powinny zostać podjęte w taki sposób, aby w możliwie najmniejszy sposób zakłócać płynność operacji portowych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 120 z 20.5.2005, str. 28.

⁽²⁾ Dz.U. C 43 z 18.2.2005, str. 26.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2005 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 6 października 2005 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 6.

- (9) Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość ustanowienia komitetów ochrony portu, którym powierzą zadanie udzielania praktycznych porad w portach objętych niniejszą dyrektywą.
- (10) Państwa Członkowskie powinny zapewnić wyraźną świadomość zakresu swoich obowiązków związanych z ochroną portu wszystkich zaangażowanych stron. Państwa Członkowskie powinny monitorować zgodność z zasadami ochrony i ustanowić w wyraźny sposób organ odpowiedzialny za wszystkie ich porty, zatwierdzać wszystkie oceny i plany ochrony dotyczące ich portów, określać odpowiednie poziomy ochrony i informować o nich oraz zapewnić właściwe informowanie o stosowanych środkach, ich wdrażanie i koordynację.
- (11) Państwa Członkowskie powinny zatwierdzać oceny i plany oraz nadzorować ich wdrożenie w swoich portach. W celu zminimalizowania zakłóceń działania portów oraz kosztów administracyjnych ponoszonych przez organy kontroli, monitorowanie przez Komisję wdrażania niniejszej dyrektywy będzie prowadzone łącznie z inspekcjami przewidzianymi w art. 9 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.
- (12) Państwa Członkowskie powinny zapewnić przyjęcie przez punkt koordynacyjny ochrony portu roli punktu kontaktowego między Komisją a Państwami Członkowskimi. Punkty te powinny informować Komisję na podstawie przeprowadzonych ocen stanu ochrony, które porty są objęte niniejszą dyrektywą.
- (13) Skuteczne i standardowe wdrożenie środków na podstawie niniejszej polityki ochrony pociąga za sobą istotne kwestie w odniesieniu do jej finansowania. Finansowanie dodatkowych środków ochrony nie powinno powodować zakłócenia konkurencji. Do dnia 30 czerwca 2006 r. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyniki badania kosztów związanych ze środkami podjętymi na podstawie niniejszej dyrektywy, ze szczególnym uwzględnieniem sposobu podziału finansowania między administracją publiczną, zarządami portów oraz operatorami.
- (14) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej.
- (15) Środki niezbędne w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać podjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (16) Należy określić procedurę dostosowania niniejszej dyrektywy w celu uwzględnienia zmian w instrumentach międzynarodowych oraz, w świetle doświadczeń, w celu dostosowania lub uzupełnienia szczegółowych przepisów załączników do niniejszej dyrektywy, bez poszerzania jej zakresu.
- (17) W związku z tym, że cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zrównoważone wprowadzenie odpowiednich środków w dziedzinie morskiej polityki trans-portowej, mogą, ze względu na europejską skalę niniejszej dyrektywy, zostać w lepszym stopniu osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tych celów.
- (18) W związku z tym, że niniejsza dyrektywa dotyczy portów morskich, zobowiązania w niej zawarte nie powinny mieć zastosowania do Austrii, Republiki Czeskiej, Węgier, Luksemburga oraz Słowacji,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Głównym celem niniejszej dyrektywy jest wprowadzenie środków wspólnotowych w celu wzmocnienia ochrony portów w obliczu zagrożenia zdarzeniami naruszającymi ochronę. Niniejsza dyrektywa zapewnia także skorzystanie przez środki ochrony podjęte w ramach stosowania rozporządzenia (WE) nr 725/2004 z wzmocnienia bezpieczeństwa portów.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, składają się z:

- a) wspólnych podstawowych zasad dotyczących środków ochrony portów;
- b) mechanizmu wdrażania tych zasad;
- c) odpowiednich mechanizmów monitorowania zgodności.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia środki ochrony, które są przestrzegane w portach. Państwa Członkowskie mogą stosować przepisy niniejszej dyrektywy do obszarów związanych z portem.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999 str. 23.

2. Środki określone w niniejszej dyrektywie mają zastosowanie do każdego portu znajdującego się na obszarze Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych objętych zatwierdzonym planem ochrony obiektu portowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do instalacji wojskowych w portach.

3. Do celów niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie określają granice każdego z portów, uwzględniając odpowiednio informacje wynikające z oceny stanu ochrony portu.

4. W przypadku gdy granice obiektu portowego, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zostały określone przez Państwo Członkowskie w taki sposób, że obejmują cały port, odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 725/2004 mają pierwszeństwo przed przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „port” oznacza wydzielony obszar lądu i wody, o granicach określonych przez Państwo Członkowskie, w których znajduje się port, na którym to obszarze znajdują się obiekty i urządzenia przeznaczone do prowadzenia operacji portowych;
- 2) „działania w płaszczyźnie statek/port” oznaczają wzajemne oddziaływanie zachodzące, gdy statek znajduje się pod bezpośrednim, bliskim wpływem działań związanych z przemieszczaniem osób lub towarów lub świadczeniem usług portowych na rzecz statku lub przez statek;
- 3) „obiekt portowy” oznacza miejsce, gdzie mają miejsce działania w płaszczyźnie statek/port; obejmuje to odpowiednio takie obszary jak kotwiczowiska, miejsca oczekiwania i podejścia od strony morza;
- 4) „punkt koordynacji ochrony portu” oznacza organ powołany przez każde Państwo Członkowskie w celu pełnienia funkcji punktu kontaktowego dla Komisji oraz innych Państw Członkowskich oraz ułatwienia, kontynuacji i dostarczania informacji o stosowaniu środków ochrony portu określonych w niniejszej dyrektywie;
- 5) „organ ochrony portu” oznacza organ odpowiedzialny za kwestie ochrony w danym porcie.

Artykuł 4

Koordinacja ze środkami podjętymi w wykonaniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004

Państwa Członkowskie zapewniają ścisłą koordynację środków ochrony portu wprowadzonych niniejszą dyrektywą ze środkami podjętymi w wykonaniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Artykuł 5

Organ ochrony portu

1. Państwa Członkowskie wyznaczają organ ochrony portu dla każdego portu objętego niniejszą dyrektywą. Organ ochrony portu może zostać wyznaczony dla więcej niż jednego portu.

2. Organ ochrony portu jest odpowiedzialny za przygotowanie i wdrożenie planów ochrony portu opartych na wynikach ocen stanu ochrony portu.

3. Państwa Członkowskie mogą wyznaczyć „organ właściwy ds. ochrony na morzu” zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 jako organ ochrony portu.

Artykuł 6

Ocena stanu ochrony portu

1. Państwa Członkowskie zapewniają przeprowadzenie ocen stanu ochrony portu dla portów objętych niniejszą dyrektywą. Oceny takie uwzględniają w należyтым stopniu specyfikę różnych części portu a także, w przypadkach uznanych przez właściwy organ za mające zastosowanie, ich obszarów przyległych, jeżeli mają one wpływ na ochronę w porcie oraz uwzględniają oceny stanu ochrony obiektów portowych znajdujących się w ich granicach, przeprowadzone w wykonaniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

2. Każda ocena stanu ochrony portu jest przeprowadzana co najmniej z uwzględnieniem szczegółowych wymagań określonych w załączniku I.

3. Oceny stanu ochrony portu mogą być przeprowadzane przez uznaną organizację ochrony, o której mowa w art. 11.

4. Oceny stanu ochrony portu podlegają zatwierdzeniu przez Państwo Członkowskie, którego to dotyczy.

*Artykuł 7***Plan ochrony portu**

1. Z zastrzeżeniem wyników ocen stanu ochrony portu, Państwa Członkowskie zapewniają rozwój, utrzymywanie i aktualizowanie planów ochrony portu. Plany ochrony portu uwzględniają w odpowiedni sposób specyfikę różnych części portu oraz integrują plany ochrony tych obiektów portowych, które znajdują się w ich granicach, opracowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

2. Plany ochrony portu określają, dla każdego z różnych poziomów ochrony, o których mowa w art. 8:

- a) procedury, których należy przestrzegać;
- b) środki, które należy wprowadzić;
- c) działania, które należy podjąć.

3. Każdy plan ochrony portu uwzględnia co najmniej szczegółowe wymagania określone w załączniku II. Tam gdzie jest to właściwe, plan ochrony portu obejmuje w szczególności, w odpowiednim zakresie, środki ochrony dotyczące pasażerów i pojazdów transportowanych na statkach morskich przewożących pasażerów i pojazdy. W przypadku usług międzynarodowego transportu morskiego, dane Państwa Członkowskie współpracują ze sobą w zakresie oceny stanu ochrony.

4. Plany ochrony portów mogą być przygotowywane przez uznaną organizację ochrony, o której mowa w art. 11.

5. Plany ochrony portu są zatwierdzane przez dane Państwo Członkowskie przed ich wdrożeniem.

6. Państwa Członkowskie zapewniają monitorowanie wdrożenia planów ochrony portu. Monitorowanie jest skoordynowane z innymi działaniami kontrolnymi prowadzonymi w porcie.

7. Państwa Członkowskie zapewniają przeprowadzenie odpowiednich ćwiczeń, uwzględniając podstawowe wymagania dotyczące ćwiczeń szkoleniowych w zakresie ochrony wymienione w załączniku III.

*Artykuł 8***Poziomy ochrony**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą system poziomów ochrony portów lub części portów.

2. Wyróżnia się trzy poziomy ochrony określone w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004:

- poziom 1 oznacza poziom, dla którego w każdym czasie utrzymywane są minimalne odpowiednie środki ochrony,
- poziom 2 oznacza poziom, dla którego w wyniku zwiększonego ryzyka zajścia zdarzenia naruszającego ochronę przez pewien okres czasu utrzymywane są odpowiednie, dodatkowe środki ochrony,
- poziom 3 oznacza poziom, przy którym przez ograniczony czas utrzymywane są konkretne środki ochrony, związane z prawdopodobieństwem lub groźbą zajścia zdarzenia naruszającego ochronę, przy czym identyfikacja konkretnego celu ataku może być niemożliwa.

3. Państwa Członkowskie określają aktualne poziomy ochrony dla każdego portu lub części portu. Na każdym poziomie ochrony Państwo Członkowskie może określić różne środki ochrony do wdrożenia w różnych częściach portu, w zależności od wyniku oceny stanu ochrony portu.

4. Państwa Członkowskie informują właściwą osobę lub osoby o obowiązującym poziomie ochrony dla każdego portu lub części portu, jak również o wszelkich ich zmianach.

*Artykuł 9***Oficer ochrony portu**

1. Dane Państwo Członkowskie zatwierdzi dla każdego portu oficera ochrony portu. Jeżeli przemawiają za tym względy praktyczne, każdy port posiada własnego oficera ochrony portu, z tym że, o ile jest to właściwe, kilka portów może posiadać wspólnego oficera ochrony portu.

2. Oficer ochrony portu pełni funkcję punktu kontaktowego w zakresie zagadnień związanych z ochroną portu.

3. W przypadku gdy oficerem ochrony portu oraz oficerem ochrony obiektu portowego, ustanowionym na mocy rozporządzenia (WE) nr 725/2004, nie jest ta sama osoba, zapewnia się bliską współpracę między nimi.

*Artykuł 10***Przeglądy**

1. Państwa Członkowskie zapewniają poddawanie przeglądom, odpowiednio, ocenę stanu ochrony portów i planów ochrony portów. Przegląd dokonywany jest co najmniej raz na pięć lat.

2. Zakres przeglądu określony jest odpowiednio, w art. 6 lub art. 7.

Artykuł 15

Artykuł 11

Uznana organizacja ochrony

Państwa Członkowskie mogą powoływać uznane organizacje ochrony dla celów określonych w niniejszej dyrektywie. Uznane organizacje ochrony spełniają warunki przedstawione w załączniku IV.

Artykuł 12

Punkt koordynacji ochrony portu

Do celów ochrony portu Państwa Członkowskie ustanowią punkt koordynacji. Państwa Członkowskie mogą wskazać do celów ochrony portu punkt koordynacji ustanowiony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004. Punkt koordynacji ochrony portu przekazuje Komisji wykaz portów, których dotyczy niniejsza dyrektywa oraz informuje ją o wszelkich zmianach w tym wykazie.

Artykuł 13

Wdrożenie i kontrola zgodności

1. Państwa Członkowskie ustanawiają system zapewniający właściwy i regularny nadzór nad planami ochrony portów i ich wdrożeniem.

2. Komisja, we współpracy z punktami koordynacji, o których mowa w art. 12, monitoruje wdrożenie niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie.

3. Monitorowanie przez Komisję stosowania dyrektywy prowadzone jest łącznie z inspekcjami przewidzianymi w art. 9 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Artykuł 14

Zmiany

Załączniki I do IV mogą zostać zmienione zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, z wyłączeniem poszerzania zakresu niniejszej dyrektywy.

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

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

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi jeden miesiąc.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 16

Poufność i rozpowszechnianie informacji

1. Stosując niniejszą dyrektywę, Komisja podejmuje, zgodnie z decyzją 2001/844/WE, EWWiS, Euratom ⁽¹⁾, odpowiednie środki w celu ochrony informacji, z zastrzeżeniem wymogu poufności, do których posiada dostęp lub które otrzymuje od Państw Członkowskich.

Państwa Członkowskie podejmują równoważne środki zgodnie z właściwym prawem krajowym.

2. Wszyscy członkowie personelu przeprowadzający inspekcje w zakresie ochrony lub mający dostęp do informacji poufnych związanych z niniejszą dyrektywą posiadają odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa wydane przez Państwo Członkowskie, którego obywatelstwo posiada dany członek personelu.

Artykuł 17

Sankcje

Państwa Członkowskie zapewniają wprowadzenie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji za naruszenie przepisów krajowych, przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

⁽¹⁾ Dz.U. L 317 z 3.12.2001, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2005/94/WE, Euratom (Dz.U. L 31 z 4.2.2005, str. 66).

Artykuł 18**Wdrożenie**

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne w celu przestrzegania niniejszej dyrektywy do 15 czerwca 2007 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie informują o tym Komisję.

Środki podjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 19**Sprawozdanie z oceny**

W terminie do 15 grudnia 2008 r., a następnie, co pięć lat, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny wdrożenia dyrektywy oparte, między innymi, na informacjach uzyskanych zgodnie z art. 13. W sprawozdaniu tym Komisja dokonuje analizy przestrzegania przez Państwa Członkowskie niniejszej dyrektywy oraz skuteczność podjętych środków. W razie konieczności

Komisja przedstawia wnioski dotyczące środków dodatkowych.

Artykuł 20**Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 21**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich posiadających porty, o których mowa w art. 2 ust. 2.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 26 października 2005 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego
J. BORRELL FONTELLES
Przewodniczący

W imieniu Rady
D. ALEXANDER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OCENA STANU OCHRONY PORTU

Ocena stanu ochrony portu stanowi podstawę planu ochrony portu i jego wdrożenia. Ocena stanu ochrony portu będzie obejmować co najmniej:

- określenie i ocenę ważnych składników majątku i infrastruktury, których ochrona jest istotna,
- określenie potencjalnych zagrożeń składników majątku i infrastruktury oraz prawdopodobieństwa ich wystąpienia, w celu ustanowienia środków ochrony i ustalenia kolejności ich użycia,
- określenie, wybór i ustalenie kolejności przeciw-środków oraz zmian proceduralnych oraz poziomu ich skuteczności w zmniejszaniu podatności na zagrożenia, oraz
- określenie słabych punktów, w tym czynnika ludzkiego, w infrastrukturze, zasadach postępowania i procedurach.

W tym celu ocena będzie co najmniej:

- określać wszystkie obszary istotne dla ochrony portu, a zatem również określać granice portu. Dotyczy to również obiektów portowych objętych już rozporządzeniem (WE) nr 725/2004, których ocena ryzyka zostanie wykorzystana jako podstawa,
- określać zagadnienia ochrony wynikające z relacji między środkami ochrony obiektów portowych oraz innymi środkami ochrony portu,
- określać, którzy członkowie personelu portu zostaną poddani podstawowemu postępowaniu sprawdzającemu lub wydaniu poświadczenia bezpieczeństwa ze względu na wykonywanie obowiązków w obszarach wysokiego ryzyka,
- określać, w razie potrzeby, podział portu na sektory według prawdopodobieństwa zajścia zdarzeń naruszających ochronę. Poszczególne obszary oceniane będą nie tylko jako potencjalne cele bezpośredniego ataku, ale również jako potencjalne drogi przejścia na wypadek zaatakowania obszarów sąsiednich,
- określać zmienność zagrożeń, np. związanych ze zmianą sezonu,
- określać charakterystyczne właściwości każdego sektora takie jak lokalizacja, dostęp, zasilanie, system komunikacyjny, własność i użytkownicy oraz inne elementy uważane za istotne z punktu widzenia ochrony,
- określać prawdopodobne scenariusze zagrożeń dla portu. Celem zidentyfikowanego zagrożenia może być cały port lub poszczególne części jego infrastruktury, ładunek, bagaż, ludzie lub środki transportu w obrębie portu,
- określać skutki właściwe danemu scenariuszowi wystąpienia zagrożenia. Skutki mogą dotyczyć jednego lub większej liczby sektorów. Określane będą zarówno skutki bezpośrednie, jak i pośrednie. Szczególna uwaga zostanie zwrócona na ryzyko wystąpienia strat w ludziach,
- określać możliwości wystąpienia eskalacji zdarzeń naruszających ochronę,

- określać podatność na zagrożenia każdego z sektorów,
 - określać wszystkie aspekty organizacyjne istotne dla kompleksowej ochrony portu, w tym podziału kompetencji związanych z ochroną, obowiązujących zasad i procedur,
 - określać słabe punkty związane z aspektami organizacyjnymi, prawnymi i proceduralnymi w zakresie kompleksowej ochrony portu,
 - określać środki, procedury i działania mające na celu zmniejszenie występowania krytycznych słabych punktów. Szczególna uwaga zostanie zwrócona na potrzebę kontroli dostępu oraz środki kontroli dostępu lub ograniczenia dostępu dotyczące całego portu lub jego określonych części, w tym identyfikację pasażerów, pracowników portu oraz innych pracowników, gości i załogi statków, na wymogi monitorowania obszaru i działalności, kontrolę ładunku i bagażu. Środki, procedury i działania będą współmierne do dostrzeżonego zagrożenia, które może być różne w różnych obszarach portu,
 - określać w jaki sposób wzmocnić środki, procedury oraz działania w przypadku podniesienia poziomu ochrony,
 - określać szczegółowe wymagania dotyczące postępowania w odniesieniu do uznanych zagrożeń ochrony, takich jak „podejrzany” ładunek, bagaż, pojemnik, zapasy żywności lub osoby, niewiadomego pochodzenia paczki, realnych zagrożeń (np. bomby). Wymagania te zawierają analizę pożądaných warunków weryfikacji takiego zagrożenia w miejscu jego wykrycia lub po jego przetransportowaniu w bezpieczne miejsce,
 - określać środki, procedury i działania mające na celu ograniczenie i złagodzenie skutków,
 - określać podział zadań umożliwiający właściwe i poprawne wdrożenie określonych środków, procedur i działań,
 - zwracać szczególną uwagę, w razie potrzeby, na związek z innymi planami ochrony (np. planami ochrony obiektów portowych) oraz innymi obowiązującymi środkami ochrony. Uwaga zostanie także zwrócona na związek z innymi planami reagowania (np. plan reagowania na wyciek ropy, plan reagowania w razie wypadku w porcie, plan na wypadek interwencji medycznej, plan reagowania w razie katastrofy nuklearnej itd.),
 - określać wymagania komunikacyjne dla wdrożenia środków i procedur,
 - zwracać szczególną uwagę na środki mające zapewnić ochronę przed ujawnieniem informacji istotnych z punktu widzenia ochrony,
 - określać, jakie informacje muszą zostać udostępnione wszystkim stronom bezpośrednio zaangażowanym, a także, w razie potrzeby, opinii publicznej.
-

ZAŁĄCZNIK II

PLAN OCHRONY PORTU

Plan ochrony portu określa organizację zabezpieczeń portu. Będzie on oparty na wynikach oceny stanu ochrony portu. W sposób jasny będzie prezentował szczegółowe środki. Będzie zawierał mechanizm kontroli pozwalający, w razie potrzeby, na podjęcie właściwych środków naprawczych.

Plan ochrony portu, w oparciu o następujące ogólne aspekty, będzie:

- definiować wszystkie obszary istotne z punktu widzenia ochrony portu. W zależności od oceny stanu ochrony portu, środki, procedury i działania mogą się różnić w poszczególnych sektorach. W niektórych sektorach może być wymagane zastosowanie mocniejszych środków zapobiegawczych niż w innych. Szczególna uwaga zostanie zwrócona na miejsca styku poszczególnych sektorów określone w ocenie stanu ochrony portu,
- zapewniać koordynację środków ochrony dla obszarów różniących się pod względem stopnia ochrony,
- dostarczać, w razie potrzeby, różne środki zarówno w odniesieniu do różnych części portu, zmieniających się poziomów ochrony oraz szczególnych informacji,
- określać strukturę organizacyjną odpowiedzialną za wzmocnienie ochrony portu.

W oparciu o te ogólne aspekty, plan ochrony portu będzie przydzielał zadania i określał plany pracy w następujących dziedzinach:

- wymagania dotyczące dostępu. W niektórych obszarach wymagania te wejdą w życie jedynie w przypadku przekroczenia przez poziomy ochrony minimalnego progu. Wszystkie wymagania i poziomy ochrony zostaną kompleksowo włączone do planu ochrony portu,
- wymagania w zakresie kontroli dokumentów tożsamości, bagażu i ładunku. Wymagania mogą mieć zastosowanie lub nie mieć zastosowania do poszczególnych sektorów; wymagania mogą mieć pełne zastosowanie lub nie mieć pełnego zastosowania do różnych sektorów. Osoby wchodzące do lub znajdujące się w danym sektorze mogą podlegać kontroli. Plan ochrony portu w odpowiedni sposób uwzględni wyniki oceny stanu ochrony portu, stanowiącej narzędzie, przy użyciu którego ustalone zostaną wymagania w zakresie ochrony dla każdego sektora, na każdym poziomie ochrony. Jeżeli wprowadzone zostaną specjalne karty identyfikacyjne dla celów ochrony portu, zostaną ustanowione przejrzyste procedury ich wydawania, kontroli używania i zwrotu. Procedury takie będą uwzględniać szczególnie charakter niektórych grup użytkowników portów, dopuszczając specjalne środki w celu ograniczenia negatywnych skutków wymagań dotyczących kontroli dostępu. Kategoryzacja będzie uwzględniać co najmniej: osoby podróżujące, urzędników, osoby stale pracujące w porcie lub regularnie go odwiedzające, mieszkańców portu oraz osoby okazjonalnie pracujące w porcie lub okazjonalnie go odwiedzające,
- łączność z organami odpowiedzialnymi za kontrolę ładunku, bagażu i pasażerów. W razie potrzeby plan będzie przewidywać połączenie systemu informacyjnego z systemem obsługi odpraw celnych użytkowanym przez takie organy, w tym ewentualnie odpraw przed przybyciem statku,
- procedury i środki dotyczące postępowania z podejrzanym ładunkiem, bagażem, pojemnikiem, zapasami żywności lub osobami, w tym określenie chronionego obszaru, jak również dotyczące innych zagadnień z zakresu ochrony i naruszenia ochrony portu,
- wymagania dotyczące sektorów lub działalności w obrębie sektorów. Zarówno potrzeby rozwiązań technicznych, jak i same rozwiązania zostaną określone w oparciu o ocenę stanu ochrony portu,

- oznakowanie. Obszary, których dotyczą jakiegokolwiek wymagania dotyczące dostępu lub kontroli będą odpowiednio oznakowane. Wymagania dotyczące dostępu i kontroli będą uwzględniać w odpowiedni sposób wszystkie właściwe obowiązujące przepisy prawne i przyjętą praktykę. Monitorowanie działań będzie odpowiednio wskazane, jeżeli wymaga tego prawo krajowe,
 - komunikacja oraz poświadczenia bezpieczeństwa. Wszystkie istotne informacje dotyczące ochrony będą odpowiednio przekazywane zgodnie z normami poświadczenia bezpieczeństwa zawartymi w planie. Ze względu na wrażliwość niektórych informacji komunikacja oparta będzie na zasadzie ścisłej potrzeby, ale w razie konieczności będzie obejmować również procedury informowania opinii publicznej. Normy poświadczenia bezpieczeństwa będą stanowić część planu, a ich celem jest ochrona przed ujawnieniem osobom nieupoważnionym informacji o istotnym znaczeniu z punktu widzenia ochrony,
 - raporty o naruszeniach ochrony. W celu zapewnienia szybkiego reagowania plan ochrony portu będzie określać jasne wymagania dotyczące przekazywania oficerowi ochrony portu lub organowi ochrony portu raportów o wszystkich naruszeniach ochrony,
 - integracja z innymi planami lub działaniami zapobiegawczymi. Plan będzie w szczególności przewidywać zintegrowanie z innymi działaniami zapobiegawczymi i kontrolnymi obowiązującymi w porcie,
 - integracja z innymi planami reagowania lub włączenie określonych środków reagowania, procedur i działań. Plan będzie szczegółowo opisywać wzajemne oddziaływanie i koordynację z innymi planami reagowania i planami awaryjnymi. Tam gdzie jest to konieczne, będą rozwiązywane konflikty i naprawiane niedociągnięcia,
 - wymogi dotyczące szkoleń i ćwiczeń,
 - organizacja eksploatacyjnej ochrony portu i procedury robocze. Plan ochrony portu będzie szczegółowo określał organizację w zakresie ochrony portu, podział zadań i procedury robocze. Będzie również, w razie potrzeby, szczegółowo określał zasady koordynacji z oficerami ochrony obiektów portowych i oficerami ochrony statków. Ustali zakres zadań komitetu ochrony portu, jeżeli taki komitet istnieje,
 - procedury przyjmowania i aktualizacji planu ochrony portu.
-

ZAŁĄCZNIK III

PODSTAWOWE WYMOGI DOTYCZĄCE ĆWICZEŃ SZKOLENIOWYCH W ZAKRESIE OCHRONY

Ćwiczenia szkoleniowe różnego typu, z możliwością udziału oficerów ochrony portu, a także przedstawicieli właściwych organów Państw Członkowskich, oficerów ochrony armatora i oficerów ochrony statku, o ile osoby takie są wyznaczone, będą prowadzone co najmniej raz w roku kalendarzowym, a przerwa między ćwiczeniami szkoleniowymi nie może wynosić więcej niż 18 miesięcy. Wnioski o udział oficerów ochrony armatora lub oficerów ochrony statku we wspólnych ćwiczeniach szkoleniowych będą składane z uwzględnieniem wpływu, jaki mają na ochronę portu działania w płaszczyźnie statek/port. Takie ćwiczenia szkoleniowe będą sprawdzać łączność, koordynację, dostępność zasobów oraz zdolność reagowania. Ćwiczenia szkoleniowe mogą być:

- 1) prowadzone w pełnym zakresie lub na żywo;
 - 2) w formie symulacji lub seminarium; lub
 - 3) połączone z innymi ćwiczeniami, takimi jak ćwiczenia z reagowania kryzysowego lub inne ćwiczenia prowadzone przez państwowe organy portowe.
-

ZAŁĄCZNIK IV

WARUNKI, JAKIE MUSI SPEŁNIAĆ UZNANA ORGANIZACJA OCHRONY

Uznana organizacja ochrony będzie w stanie wykazać się:

- 1) specjalistyczną wiedzą w dziedzinie istotnych aspektów ochrony;
- 2) odpowiednią znajomością operacji portowych, w tym wiedzą o projektowaniu i budowie portów;
- 3) odpowiednią wiedzą o innych działaniach istotnych z punktu widzenia ochrony, mogących mieć wpływ na ochronę portów;
- 4) zdolnością do oceny prawdopodobnych zagrożeń w zakresie ochrony portów;
- 5) zdolnością do zapewnienia i doskonalenia specjalistycznej wiedzy swojego personelu z zakresu ochrony portów;
- 6) zdolnością do ciągłej kontroli solidności swojego personelu;
- 7) zdolnością do utrzymania odpowiednich środków ochrony, zapobiegających ujawnieniu informacji istotnych z punktu widzenia ochrony osobom nieupoważnionym lub uzyskaniu przez nie dostępu do takich informacji;
- 8) znajomością właściwych krajowych i międzynarodowych przepisów prawnych i wymagań z zakresu ochrony;
- 9) znajomością aktualnych zagrożeń i systemów ochrony;
- 10) możliwością rozpoznawania i wykrywania broni oraz niebezpiecznych substancji i urządzeń;
- 11) możliwością rozpoznawania, w sposób niedyskryminujący, charakterystycznych wzorców zachowań osób mogących stanowić zagrożenie dla ochrony portu;
- 12) znajomością technik wykorzystywanych do omijania środków ochrony;
- 13) znajomością urządzeń i systemów ochrony i nadzoru oraz ich ograniczeń eksploatacyjnych.

Uznana organizacja ochrony, która przygotowała ocenę stanu ochrony portu lub dokonała przeglądu takiej oceny danego portu nie może opracowywać lub poddawać przeglądowi planu ochrony tego samego portu.
