



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-41-04

Druk nr 2792

Warszawa, 31 marca 2004 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o ratyfikacji Poprawek do
Międzynarodowej konwencji o
bezpieczeństwie życia na morzu, 1974,
uchwalonych przez Międzynarodową
Organizację Morską w Londynie w
dniu 13 grudnia 2003 r.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Spraw Zagranicznych i Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

USTAWA

z dnia

o ratyfikacji Poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, uchwalonych przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 13 grudnia 2003 r.

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, uchwalonych przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 13 grudnia 2003 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 13 grudnia 2003 r. zostały uchwalone przez Międzynarodową Organizację Morską Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, w następującym brzmieniu:

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia2004 r.

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Aleksander Kwaśniewski

PREZES RADY MINISTRÓW

Leszek Miller

UZASADNIENIE

do Poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974

1. Potrzeby i cel związania się Umową

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) należy do systemu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Członkami Międzynarodowej Organizacji Morskiej są obecnie 162 państwa. Zakres działania IMO obejmuje wszystkie zagadnienia związane z wykorzystaniem mórz i oceanów. Dla Rzeczypospolitej Polskiej szczególne znaczenie mają standardy i normy IMO w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego i ułatwień w obrocie morskim.

Poprawki do przedmiotowej Konwencji wprowadzają wymogi i zasady zabezpieczenia statków i portów morskich przed zagrożeniami aktami terroryzmu i innymi czynami natury kryminalnej. Inicjatywa wprowadzenia Poprawek jest wynikiem międzynarodowego porozumienia państw-członków IMO po ataku terrorystycznym z dnia 11 września 2001 r. Rzeczpospolita Polska jako członek koalicji antyterrorystycznej w pełni popiera skoordynowane działania międzynarodowe w tym względzie, obejmujące również wprowadzenie uregulowań prawno-traktatowych w skali globalnej.

Poprawki były przedmiotem negocjacji w trakcie konferencji dyplomatycznej, która odbyła się w siedzibie IMO w Londynie w dniach od 9 do 13 grudnia 2002 r. Rząd Polski otrzymał zaproszenie do wzięcia udziału w konferencji od Sekretarza Generalnego IMO.

2. Stan prawny

Rzeczpospolita Polska jest stroną Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. Przyjęcie przez Rzeczpospolitą Polską tej Konwencji nastąpiło dnia 16 lutego 1984 r. (Dz. U. Nr 61, poz. 318, z późn. zm.).

Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, wprowadzają następujące zmiany:

Rozdział V – Bezpieczeństwo żeglugi – reguluje wymagania dotyczące posiadania przez statki systemów nawigacyjnych oraz wyposażenia. Nakłada obowiązek wyposażenia w System Automatycznej Identyfikacji (AIS) statków innych niż pasażerskie i tankowce o pojemności brutto 300 i więcej, lecz mniej niż 50.000.

System AIS ma być utrzymywany w pełnej gotowości przez cały czas z wyjątkiem przypadków wskazanych przez umowy międzynarodowe lub inne zasady i standardy ochrony danych.

Rozdział XI – Specjalne środki dla podniesienia bezpieczeństwa na morzu – otrzymuje nowy numer XI – 1, w którym regulacja dotycząca numeru identyfikacyjnego statku podlega szczegółowemu unormowaniu poprzez wskazanie sposobu trwałego umieszczenia przedmiotowego numeru, ze wskazaniem miejsca oraz sposobu jego nanoszenia.

Prawidło 5 w niniejszym rozdziale wprowadza zapis historii statku, który będzie zawierał szczegółowe informacje dotyczące m.in:

- nazwy państwa, pod której banderą pływa statek,
- daty jego rejestracji,
- numeru identyfikacyjnego statku,
- portu jego rejestracji,
- nazwy właściciela lub czarterującego.

Celem przedmiotowego rejestru jest tworzenie zapisu historii statku umożliwiającej szczegółowy nadzór nad jednostką pływającą i służącej bezpieczeństwu transportu morskiego.

Prawidło 6 wprowadza obowiązek posiadania na pokładzie aktualnych informacji będących podstawą do określania składu załogi, zadań i obowiązków nałożonych przez właściciela statku. Odpowiedzialność za zapewnienie aktualizacji niniejszych informacji będzie ciążyła na przedsiębiorstwie armatorskim.

Wprowadzony został nowy rozdział XI – 2 Specjalne środki dla podniesienia ochrony na morzu – zawierający normy dotyczące instalacji systemu alertu ochrony statku, świadectw zabezpieczeń statku oraz obiektów portowych. Stopień zabezpieczenia statku będzie weryfikowany na podstawie kontroli dokonywanych przez specjalnie do tego celu wyznaczonych inspektorów.

Aneksem do przedmiotowej Konwencji SOLAS został wprowadzony Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (ISPS). Jego zadaniem jest wzmocnienie bezpieczeństwa morskiego na statkach i w portach w celu efektywnej i skutecznej obsługi międzynarodowej wymiany towarowej poprzez zabezpieczenie statków i obiektów portowych przed możliwym atakiem terrorystycznym lub inną formą niepożądanych działań.

Kodeks wprowadza m.in.:

- określenie minimalnych wymogów funkcjonalnych dla zabezpieczenia statków i portów,
- plany zabezpieczenia statków i obiektów portowych,
- kadrę oficerską odpowiedzialną za zabezpieczenia statków i obiektów,
- elementy wyposażenia pokładowego,
- monitorowanie i kontrolę dostępu do portu, statku i ładunku,
- zapewnienie awaryjnej łączności,
- poziomy bezpieczeństwa 1, 2 i 3 (tzw. niski, średni i wysoki).

Poprawki do Konwencji SOLAS oraz Kodeks ISPS odnoszą się do armatorów, spedytorów, załadowców i administracji morskiej. Przede wszystkim regulują bezpieczeństwo na statku i w porcie.

Wejście w życie Poprawek do Konwencji spowoduje konieczność wprowadzenia zmian w ustawodawstwie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami odnosi się ona do następujących ustaw:

- 1) ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z późn. zm.),
- 2) ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.),
- 3) konwencji międzynarodowych, których stroną jest Rzeczpospolita Polska.

3. Skutki zawarcia Umowy

Implementowanie do naszego systemu prawnego zasad i wytycznych dotyczących zabezpieczenia portów morskich i statków zwiększy ochronę przed zagrożeniem aktami terroryzmu i innymi czynami natury kryminalnej.

Wdrożenie w życie postanowień Poprawek do Konwencji i Kodeksu ISPS będzie związane z koniecznością poniesienia wydatków zarówno przez armatorów morskich, jak i przez zarządy portów, a także przez administrację morską. Na obecnym etapie nie jest możliwe ściśle określenie wysokości wydatków, które będą musieli ponieść armatorzy, porty oraz administracja morska. Wysokość wydatków będzie uzależniona od wymagań nałożonych na podmioty, których dotyczą Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Dopiero po przeprowadzeniu właściwych ocen stanu ochrony obiektów

portowych i statków będzie możliwe określenie wysokości wydatków oraz niezbędnych nakładów dla zapewnienia właściwej ochrony antyterrorystycznej w portach i na statkach morskich.

Wydatki administracji będą związane z powołaniem w Ministerstwie Infrastruktury komórki organizacyjnej ds. ochrony statków i portów morskich. Do jej zadań, oprócz nadzoru nad realizacją postanowień wynikających z przedmiotowych Poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz Kodeksu ISPS, należeć będzie również, w przypadku uchwalenia, realizacja postanowień wynikających z projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wzmocnienia ochrony statków i urządzeń portowych.

4) Tryb związania Umową

Przedstawiony projekt zawiera postanowienia, które są normowane w polskim porządku prawnym ustawą. Stanowi to wypełnienie przesłanek artykułu 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Zawiera również przepisy o charakterze samowykonalnym.

Związanie Rzeczypospolitej Polskiej przedmiotowym Protokołem nastąpi w trybie określonym w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z późn. zm.) w związku z art. 89 i 90 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, tj. ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

MINISTER

Prof. dr hab. Danuta Hübner

Min. DH-753 /03/DPE/pwr

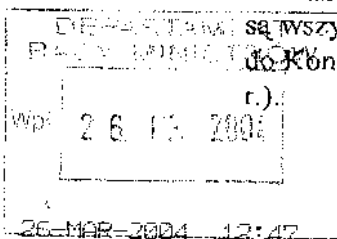
Warszawa, 29.02.2004 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu wniosku Ministra Infrastruktury wraz z projektem uchwały Rady Ministrów oraz projektem ustawy o ratyfikacji Poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 do ratyfikacji, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem wniosku Ministra Infrastruktury wraz z projektem uchwały Rady Ministrów (pismo nr RM-111-40-04) oraz projektem ustawy o ratyfikacji Poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (pismo nr RM-10-41-04), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. W projektowanej uchwale Rady Ministrów przedkłada się do ratyfikacji Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, za uprzednią zgodą wyrażoną w projektowanej ustawie, oraz powierza się Ministrowi Infrastruktury wykonanie Umowy.
- II. Przedłożone do ratyfikacji poprawki wprowadzają wymogi i zasady zabezpieczenia statków i portów morskich przed aktami terroryzmu i są odpowiedzialnością społeczności międzynarodowej na ataki z dnia 11.09.2001. Zakładane zmiany obejmą w szczególności:
 - 1) zwiększenie wymagań dotyczących posiadania przez statki systemu automatycznej nawigacji (AIS),
 - 2) dodanie nowego środka specjalnego służącego poprawie bezpieczeństwa morskiego - wprowadzenie zapisu historii statku,
 - 3) wprowadzenie Międzynarodowego kodeksu zabezpieczenia statków i urządzeń portowych w formie załącznika do Konwencji.
- III. Stronami Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS) są wszystkie Państwa Członkowskie Unii Europejskiej, oraz Polska, która przystąpiła do Konwencji SOLAS z 1974 r. dnia 16 lutego 1984 r. (Dz. U. Nr 61, poz. 318, 1984 r.).



IV. Art. 3 ust. 1 lit. I Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską wymienia transport jako jedną z dziedzin, w której Wspólnota Europejska jest kompetentna do podejmowania odpowiednich działań. W Unii Europejskiej transport podlega harmonizacji w ramach wspólnej polityki transportowej na podstawie art. 70 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

V. Spośród aktów prawa pochodnego Unii Europejskiej odnoszących się do przedmiotu projektowanej regulacji należy wymienić:

- Dyrektywę Rady Nr 95/21/WE z 19 lipca 1995 r. dotyczącą stosowania, w odniesieniu do statków przemieszczających się na terenie jurysdykcji Państw Członkowskich, międzynarodowych standardów bezpieczeństwa, ochrony przed zanieczyszczeniami i warunków pracy na statkach (Dz. Urz. WE Nr L157, 07.07.1995),
- Dyrektywę Rady Nr 98/18/WE z 17 marca 1998 r. o zasadach bezpieczeństwa i standardach dla statków pasażerskich (Dz. Urz. WE Nr L144, 15.05.1998),
- Dyrektywę Rady Nr 94/57/WE o wspólnych zasadach i standardach dotyczących inspekcji statków i organizacji badawczych i odnosnych działaniach administracji morskiej (Dz. Urz. WE Nr L319, 12.12.1994),
- Dyrektywę Rady Nr 2002/59/WE z dnia 27 lipca 2002 r. ustanawiającą Wspólnotowy system monitoringu statków i system informacyjny i uchylającą Dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE Nr L208, 05.08.2002).

V. Konwencja SOLAS reguluje większość zagadnień związanych z bezpieczeństwem żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego i ułatwici w obrocie morskim. Liczba Państw-sygnatariuszy tej Konwencji wynosi obecnie 157 państw. Ze względu na powszechność obowiązywania przepisów tej Konwencji w międzynarodowym transporcie morskim, liczne akty prawa pochodnego Unii Europejskiej zawierają odwołanie do przepisów Konwencji SOLAS, Konwencji MARPOL 73/78, czy Konwencji STCW w zakresie postanowień dotyczących bezpieczeństwa transportu morskiego (przykładowo można tu wymienić Dyrektywę 2002/59/WE, Dyrektywę 95/21/WE czy też Dyrektywę 98/18/WE). Rozwój ustawodawstwa MOM poprzez wydawanie kolejnych rezolucji oraz poprawek do Konwencji SOLAS znajduje odzwierciedlenie w ustawodawstwie Unii Europejskiej. Prace Międzynarodowej Organizacji Morskiej powodują zmiany w prawie wspólnotowym, dostosowując odpowiednie akty prawa pochodnego Wspólnoty do postanowień nowoprzyjętych rezolucji i poprawek do międzynarodowych konwencji. Przykładowo można tu wskazać Dyrektywę Komisji Europejskiej Nr 2002/25/WE z 5 marca 2002 r. zmieniającą Dyrektywę 98/18/WE o zasadach bezpieczeństwa i standardach dla statków pasażerskich. (Dz. Urz. WE Nr L098, 15/04/2002r., s.1). Preambuła Dyrektywy Nr 2002/25/WE wyraźnie określa, iż powodem wprowadzenia zmian do Dyrektywy 98/18/WE jest przyjęcie poprawek do Konwencji SOLAS, uzgodnionych po dacie wejścia w życie Dyrektywy 98/18/WE.

VI. Należy również wskazać, iż Wspólnota Europejska stara się o przystąpienie do Międzynarodowej Organizacji Morskiej na prawach Państwa-Strony. W zaleceniu Komisji Europejskiej dla Rady do otwarcia i prowadzenia negocjacji z Międzynarodową Organizacją Morską na temat warunków przystąpienia przez Wspólnotę Europejską (pismo nr SEC/2002/0381), podkreślono iż przystąpienie Wspólnoty do MOM zagwarantuje zgodność prawa wspólnotowego i prawa międzynarodowego w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Praktycznym rezultatem przystąpienia Wspólnoty do Międzynarodowej Organizacji Morskiej będzie możliwość koordynowania przez Komisję Europejską stanowiska Państw Członkowskich w zakresie proponowanych środków prawnych umawianych na

zgrupowaniach MOM. Przyznanie Wspólnocie Europejskiej statusu państwa członka MOM umożliwi stosowanie jednolitych standardów w zakresie bezpieczeństwa morskiego zarówno na poziomie międzynarodowym, jak i na poziomie ustawodawstwa Państw Członkowskich.

- VII. Proponowane poprawki do Konwencji przewidują obowiązek wyposażenia w System Automatycznej Identyfikacji (AIS) statków innych niż pasażerskie i tankowce o pojemności brutto od 300 do 50.000 ton. Załącznik nr 2 do Dyrektywy 2002/59/WE również wprowadza wymóg wyposażenia statków w system AIS. W odniesieniu do statków, których dotyczą w tym zakresie projektowane poprawki do Konwencji SOLAS, Dyrektywa nie określa daty bezpośrednio lecz stwierdza, iż termin wejścia w życie obowiązku wyposażenia takich statków w systemy AIS zostanie określony w drodze prac MOM.
- VIII. Proponowana poprawka do Rozdziału XI Konwencji SOLAS zakłada wprowadzenie zapisu historii dla statku (Regulacja nr 5). Według projektowanej regulacji każdy statek zostanie wyposażony w Certyfikat historii statku, zawierający podstawowe informacje na temat danego statku, określone w pkt 3 Regulacji nr 5. Certyfikat ma zapewnić możliwość pokładowej rejestracji historii statku w zakresie zawartych w nim informacji i pozostaje w dokumentach statku w przypadkach sprzedaży bądź przejścia statku pod banderę innego Państwa. Należy stwierdzić, iż proponowana poprawka zwiększa poziom bezpieczeństwa morskiego oraz powoduje możliwość dokładniejszej kontroli historii statku. Ze względu na dążenie Wspólnoty do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w zakresie transportu morskiego, z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, iż projektowane rozwiązanie znajdzie odzwierciedlenie w przepisach prawa Unii Europejskiej.
- IX. Najważniejszą zmianą do Konwencji SOLAS jest proponowane wprowadzenie Międzynarodowego kodeksu zabezpieczenia statków i urzędzeń portowych, jako załącznika do Konwencji SOLAS. Inicjatywa wprowadzenia projektowanego Kodeksu wynika z międzynarodowego porozumienia Państw-Członków Międzynarodowej Organizacji Morskiej po ataku terrorystycznym z 11.09.2002 r. Projektowany Kodeks ma na celu stworzenie ram międzynarodowej współpracy w wykrywaniu zagrożeń bezpieczeństwa i podejmowaniu środków zapobiegających występowaniu niebezpieczeństw mających wpływ na statki i urzędzenia portowe a także określenie obowiązków Umawiających się Rządów, jednostek rządowych, administracji miejscowych oraz przedsiębiorstw żeglugowych i portowych, na poziomie krajowym i międzynarodowym służących zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego. Kodeks wprowadza obowiązek posiadania przez każdy statek lub urządzenie portowe planu zabezpieczenia, określa także osoby odpowiedzialne za właściwe zabezpieczenie statków i urzędzeń portowych. Środki stosowane dla zapewnienia zabezpieczenia statków i urzędzeń portowych mają być odpowiednie i proporcjonalne. (art. 1.2 projektowanego Kodeksu). Wejście w życie projektowanego Kodeksu przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa transportu morskiego i poprawienia współpracy międzynarodowej w zakresie wzajemnego ostrzegania w razie wystąpienia poważnego niebezpieczeństwa. W aktualnej sytuacji wprowadzenie dodatkowej regulacji na wypadek ataku terrorystycznego lub podobnego zagrożenia wydaje się celowe i pożądane, dlatego należy przypuszczać, iż prawo Unii Europejskiej będzie uwzględniać postanowienia projektowanego Kodeksu.
- X. Wymienione wyżej argumenty przemawiają za stanowiskiem, iż proponowane poprawki, znajdują odzwierciedlenie w przepisach odpowiednich aktów prawnych Unii Europejskiej. Niemniej nie można wykluczyć konieczności dokonania zmian

w postanowieniach Konwencji przyjętych przez Polskę, w wypadku wyrażenia negatywnego stanowiska Unii Europejskiej co do projektowanych poprawek.

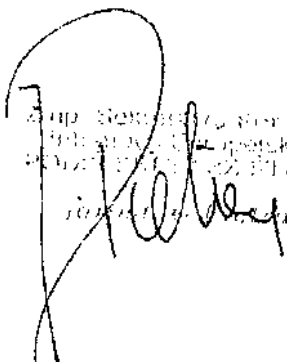
W konkluzji pragnę stwierdzić, iż projekt wniosku Ministra Infrastruktury wraz z projektem uchwały Rady Ministrów oraz projektem ustawy o ratyfikacji Poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

Pan Andrzej Pilat
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury


Zup. Nowy Sącz, 2015
Andrzej Pilat
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA MORSKA

KONFERENCJA UMAWIAJĄCYCH SIĘ
RZĄDÓW - STRON MIĘDZYNARODOWEJ
KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA
NA MORZU, 1974
Punkt 6 porządku

SOLAS/CONF.5/32
12 grudnia 2002
Oryginał: Angielski

**UZGODNIENIE I PRZYJĘCIE POPRAWEK W MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974 ROKU**

Rezolucja Nr 1 Konferencji i związane z nią poprawki do Konwencji SOLAS, 1974 roku

przyjęte przez Konferencję

Aneks zawiera tekst Uchwały Nr 1 Konferencji oraz poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 zgodnie z postanowieniami z załącznika 1 do Aktu Końcowego Konferencji.

ANEKS

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO AKTU KOŃCOWEGO KONFERENCJI

UCHWAŁA NR 1 KONFERENCJI UMAWIAJĄCYCH SIĘ RZĄDÓW - STRON MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974 PODJĘTA W DNIU 12 GRUDNIA 2002 ROKU

PRZYJĘCIE POPRAWEK DO ANEKSU DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974

KONFERENCJA,

MAJĄC NA WZGLĘDZIE cele i zasady Karty Narodów Zjednoczonych dotyczące utrzymania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego oraz rozwoju przyjaznych stosunków i współpracy pomiędzy państwami,

GŁĘBOKO ZATROSKANA eskalacją na skalę światową aktów terrorystycznych we wszelkich ich formach, które zagrażają lub pozbawiają życia niewinnych ludzi, naruszają fundamentalne swobody i godność człowieka,

MAJĄC ŚWIADOMOŚĆ wagi i znaczenia żeglugi dla światowego handlu i gospodarki, a stąd będąc zdecydowaną chronić światowy łańcuch logistyki przed jakimikolwiek naruszeniami, będącymi wynikiem ataków terrorystycznych, wymierzonych w statki na morzu, porty, terminale i inne obiekty,

ZWAŻYWSZY, że bezprawne działania przeciwko żegludze zagrażają bezpieczeństwu i ochronie osób i mienia, poważnie wpływają na świadczenie usług morskich i podważają zaufanie wszystkich ludzi do bezpieczeństwa żeglugi morskiej,

ZWAŻYWSZY, że działania te stanowią przedmiot poważnej troski wspólnoty międzynarodowej, a jednocześnie doceniając znaczenie wydajnego i oszczędnego przepływu handlu światowego,

W PRZEKONANIU co do pilnej potrzeby rozwoju współpracy międzynarodowej pomiędzy państwami w dziedzinie projektowania i podejmowania skutecznych i praktycznych środków ponad te, które zostały już przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską (zwaną dalej Organizacją), w celu zapobiegania i zwalczania bezprawnych działań skierowanych przeciw żegludze w jej szerokim pojęciu,

BIORĄC POD UWAGĘ Uchwałę Nr 1373(2001) Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych, podjętą dnia 28 września 2001 roku, nakładającą na Państwa obowiązek podjęcia środków dla zapobiegania i zwalczania aktów terrorystycznych, włączając wezwanie do pełnej realizacji konwencji antyterrorystycznych,

ZWRÓCIWSZY UWAGĘ NA Wspólną Decyzję G8 w sprawie bezpieczeństwa transportu (a szczególnie jej część dotyczącą bezpieczeństwa na morzu), zatwierdzoną przez szefów państw G8 w czasie szczytu w Kananaskis w Albercie (Kanada) w czerwcu 2002 roku,

BIORĄC POD UWAGĘ artykuł VIII(c) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku, wraz z późniejszymi poprawkami (zwanej dalej Konwencją),

dotyczący procedury wprowadzania poprawek w Konwencji przez Konferencję Umawiających się Rządów,

BIORĄC POD UWAGĘ Uchwałę Nr A.924(22), zatytułowaną "Przegląd środków i procedur zapobiegania aktom terrorystycznym, zagrażającym bezpieczeństwu pasażerów i załogi oraz bezpieczeństwu statków", podjętą przez Zgromadzenie Organizacji w dniu 20 listopada 2001 roku, która między innymi:

- (a) uznaje potrzebę dokonania przez Organizację przeglądu, z zamiarem dokonania nowelizacji, istniejących międzynarodowych środków prawnych i technicznych, a także rozważenia stosownych nowych środków, dla zapobiegania i zwalczania aktów terroru skierowanym przeciw statkom oraz poprawy ochrony na pokładzie i na lądzie, w celu ograniczenia zagrożenia dla pasażerów, załóg i personelu na pokładzie statku oraz na obszarze portu, a także dla statków i ich ładunku; oraz
- (b) zwraca się do Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego, Komitetu Prawnego i Komitetu Ułatwień przy Organizacji, aby pod kierownictwem Rady dokonały pilnego przeglądu dla określenia potrzeby aktualizacji przepisów, o których mowa w paragrafach preambuły wspomnianej Uchwały lub jakiegokolwiek innego, odpowiedniego przepisu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w ramach ich zakresu działania lub przyjęcia innych środków ochrony, a także do podjęcia - w świetle tego przeglądu - odpowiednich działań;

STWIERDZIWSZY, że Uchwała Nr A.584(14), zatytułowana "Środki zapobiegania bezprawnym działaniom, zagrażającym bezpieczeństwu statków oraz ochrony ich pasażerów i załogi", MSC/Circ.443 w sprawie "Środków zapobiegania bezprawnym działaniom skierowanym przeciwko pasażerom i załodze na statkach MSC/Circ.754 w sprawie "Bezpieczeństwa promów pasażerskich" stanowią przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), istotne dla zakresu Uchwały Nr A.924(22),

PRZYWOŁUJĄC Uchwałę nr 5, zatytułowaną "Przyszłe poprawki do rozdziału XI Konwencji SOLAS z 1974 roku w sprawie specjalnych środków dla podniesienia bezpieczeństwa morskiego", podjętą przez zorganizowaną w 1994 roku Konferencję Umawiających się Rządów Stron Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku,

WZIAWSZY POD UWAGĘ poprawki do Aneksu do Konwencji, zaproponowane i przedłożone wszystkim członkom Organizacji oraz wszystkim Umawiającym się Rządom Stronom Konwencji,

1. UCHWAŁA - zgodnie z artykułem VIII(c)(ii) Konwencji - poprawki do Aneksu Konwencji, których treść podana jest w Aneksie do niniejszej Uchwały;
2. STWIERDZA, zgodnie z artykułem VIII(b)(vi)(2)(bb) Konwencji, że powyższe poprawki będą uważane za przyjęte z dniem 1 stycznia 2004 roku, chyba że przed tą datą ponad jedna trzecia Umawiających się Rządów – Stron Konwencji lub Umawiające się Rządy, których łączna flota handlowa stanowi nie mniej niż 50% pojemności brutto światowej floty handlowej, zawiadomią, że zgłaszają swoje zastrzeżenia do poprawek;

3. ZWRACA uwagę Umawiających się Rządów – Stron Konwencji na fakt, że na mocy artykułu VIII(b)(vii)(2) Konwencji omawiane poprawki wejdą w życie z dniem 1 lipca 2004 roku, po ich przyjęciu zgodnie z powyższym paragrafem 2;
4. ZWRACA się do Sekretarza Generalnego Organizacji z prośbą, zgodnie z artykułem VIII(b)(v) Konwencji, o przekazanie uwierzytelnionych kopii niniejszej Uchwały i treści poprawek, ujętych w Aneksie, do wszystkich Umawiających się Rządów – Stron Konwencji;
5. ZWRACA się ponadto do Sekretarza Generalnego o przekazanie kopii niniejszej Uchwały i Aneksu do niej wszystkim członkom Organizacji, nie będącym Umawiającymi się Rządami- Stronami Konwencji.

ANEKS

POPRAWKI DO ANEKSU DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974 WRAZ POPRAWKAMI

ROZDZIAŁ V BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI

Prawidło 19- Wymagania dotyczące posiadania przez statki systemów nawigacyjnych oraz wyposażenia

- 1 Dotychczasowe ustępy 4, 5 i 6 paragrafu 2.4.2 zostają zastąpione przez następujące sformułowanie:
"4. statki inne niż statki pasażerskie i zbiornikowce o pojemności brutto 300 i więcej, ale nie większej niż 50 000, nie później niż w chwili pierwszego przeglądu wyposażenia bezpieczeństwa¹ dokonanego po dniu 1 lipca 2004 roku lub nie później niż przed dniem 31 grudnia 2004 roku, którykolwiek z nich będzie miał miejsce jako pierwszy; oraz"
- 2 Na końcu istniejącego ustępu 7. paragrafu 2.4 dodaje się następujące nowe zdanie:
"Statki wyposażone w AIS będą utrzymywały AIS w stałym działaniu, z wyjątkiem sytuacji, gdy międzynarodowe porozumienia, reguły lub normy przewidują ochronę informacji żeglugowych."

ROZDZIAŁ XI SPECJALNE ŚRODKI DLA PODNIESIENIA BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU

- 3 Istniejący rozdział XI otrzymuje nowy numer XI-1.

Prawidło 3 - Numer identyfikacyjny statku

- 4 Po tytule prawidła wprowadzony zostaje następujący tekst:
"(Paragrafy 4 i 5 stosuje się do wszystkich statków, do których zastosowanie ma niniejsze prawidło. Dla statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2004 roku wymagania paragrafów 4 i 5 mają być spełnione nie później niż w chwili pierwszego planowego dokowania statku w suchym doku po dniu 1 lipca 2004 roku)"
- 5 Obecny paragraf 4 zostaje usunięty, a wprowadzony zostaje następujący nowy tekst:
"4 Numer identyfikacyjny statku będzie naniesiony w sposób trwały:
 - .1 w widocznym miejscu albo na rufie, albo po obu stronach kadłuba, na wysokości śródkręcia na prawej i lewej burcie, ponad oznaczoną linią najgłębszego zanurzenia, albo na obu stronach nadbudówki, z

¹ Pierwszy przegląd wyposażenia bezpieczeństwa oznacza pierwszy przegląd roczny, pierwszy przegląd okresowy lub pierwszy przegląd odnawiający wyposażenia bezpieczeństwa, którykolwiek z nich nastąpi jako pierwszy po dniu 1 lipca 2004 roku, a dodatkowo, w przypadku statków w budowie, przegląd wstępny.

lewej i prawej burty, albo na przedniej stronie nadbudówki, albo, w przypadku statków pasażerskich, na powierzchni poziomej widocznej z powietrza; oraz

- .2 w łatwo dostępnym miejscu albo na jednej z końcowych grodzi poprzecznych w przedziałach maszynowych, zdefiniowanych w prawie II-2/3.30, albo na jednym z luków, albo, w przypadku zbiornikowców, w pompowni, albo, w przypadku statków z ładowniami ro-ro, zdefiniowanymi w prawie II-2/3.41, na jednej z końcowych grodzi poprzecznych w ładowni ro-ro.
 - 5.1 Trwałe oznakowanie powinno być wyraźnie widoczne, wolne od wszelkich innych oznakowań na kadłubie i naniesione przy pomocy kontrastowego koloru.
 - 5.2 Trwałe oznakowanie, o którym mowa w paragrafie 4.1 nie powinno mieć wysokości mniejszej niż 200mm. Trwałe oznakowanie, o którym mowa w paragrafie 4.2. nie powinno być wysokości mniejszej niż 100 mm. Szerokość znaków powinna być proporcjonalna do wysokości.
 - 5.3 Trwałe oznakowanie może być wykonane przy pomocy liter wypukłych, przez wycięcie lub wykucie, albo inną równoważną metodą oznakowania statku numerem identyfikacyjnym, zapewniającą, aby oznakowanie nie mogło być łatwo usunięte.
 - 5.4 Dla statków zbudowanych z innych materiałów niż stal lub metal, Administracja zatwierdzi metodę oznaczenia numerem identyfikacyjnym statku."
- 6 Po istniejącym prawie 4 dodaje się następujące nowe prawo 5:

"Prawo 5 Zapis historii statku

- 1 Każdy statek, do którego zastosowanie ma rozdział I, powinien posiadać Zapis historii statku.
- 2.1 Zapis historii statku ma na celu stworzenie pokładowego rejestru historii statku w zakresie zapisanych w nim informacji.
- 2.2 Dla statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2004 roku Zapis historii statku zawierać powinien co najmniej historię statku od dnia 1 lipca 2004 roku.
- 3 Zapis historii statku jest wystawiany przez Administrację każdemu statkowi uprawnionemu do podnoszenia jej bandery i zawiera co najmniej następujące informacje:
 - .1 nazwę państwa, którego banderę statek ma prawo podnosić;
 - .2 datę, z którą statek został zarejestrowany w danym państwie;

- .3 numer identyfikacyjny statku zgodnie z prawidłem 3;
- .4 nazwę statku;
- .5 port, w którym statek jest zarejestrowany;
- .6 nazwę zarejestrowanego właściciela (właścicieli) i ich zarejestrowany adres (adresy);
- .7 nazwę i adres zarejestrowanego czarterującego (czarterujących) statek bez załogi, jeśli ma to zastosowanie;
- .8 nazwę Armatora, zgodnie z definicją zawartą w prawidło IX/1, jego zarejestrowany adres oraz adres (adresy) miejsc, z których prowadzi on działania z zakresie zarządu bezpieczeństwem;
- .9 nazwę towarzystwa (towarzystw) klasyfikacyjnego, które sklasyfikowało statek;
- .10 nazwę Administracji lub Umawiającego się Rządu, lub uznanej organizacji, które wydały Dokument zgodności (lub Tymczasowy dokument zgodności), wyszczególniony w Kodeksie ISM zgodnie z definicją podaną w prawidło IX/1, Armatorowi eksploatującemu statek, a także nazwę organu przeprowadzającego audyt, na podstawie którego dokument ten został wydany, jeśli nie była to instytucja wydająca dokument;
- .11 nazwę Administracji lub Umawiającego się Rządu lub uznanej organizacji, które wydały statkowi Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (lub Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem), wyszczególnione w Kodeksie ISM zgodnie z definicją podaną w prawidło IX/1, a także nazwę organu przeprowadzającego audyt, na podstawie którego certyfikat ten został wydany, jeśli nie była to instytucja wydająca certyfikat;
- .12 nazwę Administracji lub Umawiającego się Rządu, lub uznanej organizacji ochrony, które wydały statkowi Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (lub Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku), wyszczególnione w części A Kodeksu ISPS zgodnie z definicją podaną w rozdziale XI-2/1, a także nazwę organu przeprowadzającego weryfikację, na podstawie której certyfikat ten został wydany, jeśli nie była to instytucja wydająca certyfikat; oraz
- .13 datę, z którą statek został wykreślony z rejestru w danym państwie.

4.1 Wszelkie poprawki związane z zapisami, do których odnoszą się paragrafy od 3.4 do 3.12 zapisywane są w Zapisie historii statku tak, aby zapewnić aktualne i bieżące informacje wraz z historią zmian.

4.2 W przypadku jakichkolwiek zmian związanych z zapisami, do których odnosi się paragraf 4.1, Administracja wyda, tak szybko jak jest to praktycznie możliwe, nie później jednak niż trzy miesiące po dacie zmiany, statkom uprawnionym do podnoszenia jej bandery albo zrewidowaną i uaktualnioną wersję Zapisu historii statku, albo odpowiednie poprawki do niego.

4.3 W przypadku jakichkolwiek zmian związanych z zapisami, do których odnosi się paragraf 4.1, do czasu wydania zrewidowanej i uaktualnionej wersji Zapisu historii statku Administracja upoważni i zażąda albo od Armatora zdefiniowanego w prawie IX/1, albo od kapitana statku, wniesienia do Zapisu historii statku, poprawek odzwierciedlających zmiany. W takich przypadkach, po wprowadzeniu poprawek do Zapisu historii statku Armator bezzwłocznie przekaże Administracji odpowiednie informacje.

5.1 Zapis historii statku sporządzany jest w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Dostarczone może być ponadto tłumaczenie Zapisu historii statku na język lub języki oficjalne Administracji.

5.2 Zapis historii statku sporządzany jest w formacie przygotowanym przez Organizację i prowadzony jest zgodnie z wytycznymi Organizacji. Wszelkie uprzednie zapisy w Zapisie historii statku nie mogą być modyfikowane, wykreślane lub w jakikolwiek sposób usuwane czy zamazywane.

6 W każdym przypadku, gdy statek przechodzi pod flagę innego państwa lub zostaje sprzedany innemu właścicielowi (lub zostaje przejęty przez innego czarterującego statek bez załogi), lub też gdy inny Armator przejmuje odpowiedzialność za eksploatację statku, Zapis historii statku pozostaje na statku.

7 W przypadku gdy statek ma być przekazany pod banderę innego państwa Armator poda Administracji nazwę państwa, pod którego banderę statek ma być przekazany tak, aby umożliwić Administracji przekazanie temu państwu kopii Zapisu historii statku, obejmującego okres, w którym statek znajdował się pod jej jurysdykcją.

8 W przypadku przekazania statku pod banderę innego państwa, którego rząd jest jednym z Umawiających się Rządów, Umawiający się Rząd państwa, którego banderę statek podnosił dotychczas przekazuje Administracji drugiego Umawiającego się Rządu, tak szybko jak jest to możliwe po dokonaniu przekazania statku, kopię odnośnego Zapisu historii statku, obejmującego okres, w którym statek znajdował się pod jej jurysdykcją, wraz z wszelkimi Zapisami historii statku, wydanymi uprzednio statkowi przez inne państwa.

9 W przypadku przekazania statku pod banderę innego państwa Administracja załącza poprzednie Zapisy historii statku do Zapisu historii statku wydawanego statkowi przez tę Administrację tak, aby zapewnić ciągłość zapisu historii, będącą celem niniejszego prawidła.

10 Zapis historii statku znajduje się na pokładzie statku i w każdej chwili jest dostępny dla inspekcji."

7 Po przeniechanym rozdziale XI-1 dodaje się następujący nowy rozdział XI-2:

"ROZDZIAŁ XI-2 SPECJALNE ŚRODKI DLA PODNIESIENIA OCHRONY NA MORZU

Prawidło 1 Definicje

- 1 Dla celów niniejszego rozdziału, jeśli 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, nie znajdującą 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 kotwiczowiska, podejścia od morza oraz miejsca cumowania statków w porcie.
 - .10 *Działania w płaszczyźnie statek - statek* oznaczają działania nie związane 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 dla 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 roku Uchwałą Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 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 artykułem VIII obecnej Konwencji, odnoszącym się do procedur nowelizacji mających zastosowanie do Aneksu 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 podejrzone 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.
- .15 *Deklaracja ochrony* oznacza porozumienie zawarte pomiędzy 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 do 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 odbywających 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 nie odbywające podróży międzynarodowe, 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 prawidła 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 przez 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 swym 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 statku²**

- 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 roku - nie później niż w chwili pierwszego po 1 lipca 2004 roku przeglądu instalacji radiowej;
 - .3 ropowce, chemikaliowce, gazowce, masowce i towarowe jednostki szybkie, o pojemności brutto co najmniej 500, zbudowane przed dniem 1 lipca 2004 roku - nie później niż w chwili pierwszego po 1 lipca 2004 roku 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 roku - nie później niż w chwili pierwszego po 1 lipca 2006 roku przeglądu instalacji radiowej.
- 2 W wypadku 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;
 - .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.

² Zgodnie ze standardami dotyczącymi systemu alertu ochrony statku wynikającymi z Prawidła MSC.136(76)

4 Punkty aktywacji systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku będą tak zaprojektowane, aby zapobiegać przypadkowemu uruchomieniu systemu alertu o zagrożeniu ochrony 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 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 zagrożeniu ochrony statku, który nie jest uprawniony do podnoszenia jego bandery, natychmiast zawiadomi właściwą Administrację oraz, jeśli jest to stosowne, Państwo (Państwa), w okolicy którego w danej chwili przebywa statek.

Prawidło 7 **Zagrożenia wobec statków**

1 Umawiające się Rządy określą poziomy 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 wyznaczają 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 stosownych 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 pomiędzy 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, zgodne z niniejszym prawidłem, będą w najwyższym możliwym stopniu współmierne z obowiązującym poziomem ochrony. Po stwierdzeniu takich przypadków Administracja zapewni, aby 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, pomniejszych 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 upoważnionych przez ten Rząd następujące informacje:

- .1 że statek posiada ważny Certyfikat i nazwę urzędu, który go wydał;
- .2 poziom ochrony, na którym statek obecnie jest 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 - statkami; oraz
- .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 wejść 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.

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 i Administracją oraz pomiędzy nim i Administracją, w celu naprawienia niezgodności. Jeśli komunikacja taka nie doprowadzi do naprawienia lub jeśli tacy funkcjonariusze mają inne wyraźne podstawy 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 współmierny 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 statek 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 правило nie ma zastosowania.

3 Postanowienia dodatkowe

3.1 W przypadku:

- .1 zastosowania środków kontroli innych niż pomniejsze środki administracyjne lub naprawcze, o których mowa 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 wszelki 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 do 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 paragrafu 2.5, będą stosowane na mocy niniejszego pravidła 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:

- .1 podjęte zostaną wszelkie możliwe wysiłki, aby uniknąć niesłusznego zatrzymania lub opóźnienia statku. Jeśli statek zostanie w ten sposób niesłusznie 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 dla 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, nie objętych umową.

3 Żaden statek objęty taką umową nie będzie prowadził działań w płaszczyźnie statek – statek z jakimkolwiek statkiem, nie objętym umową.

4 Takie umowy podlegały będą 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 swym 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 roku, 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, o których mowa w prawidło 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, o których mowa w prawidło 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 roku 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 roku 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 być 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 być 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 być dokonane uzupełnienia listy 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 roku, 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.

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, przekaze Organizacji szczegółowe informacje o tym fakcie.

7 Na ich wniosek, Organizacja udostępni informacje przekazane zgodnie z paragrafem 3 innym Umawiającym się Rządom.

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA MORSKA

KONFERENCJA UMAWIAJĄCYCH SIĘ
RZĄDÓW - STRON MIĘDZYNARODOWEJ
KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA
NA MORZU, 1974
Punkty 7 i 8 porządku

SOLAS/CONF.5/34
17 grudnia 2002
Oryginał: Angielski

**UZGODNIENIE I PRZYJĘCIE MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU OCHRONY
STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO (ISPS)**

**UZGODNIENIE I PRZYJĘCIE REZOLUCJI I ZALECEŃ
ORAZ ZWIĄZANYCH Z NIMI SPRAW**

**Rezolucja Nr 2 Konferencji i związane z nią poprawki do Konwencji SOLAS z 1974 roku, oraz Rezolucje
Konferencji Nr 3-11**

przyjęte przez Konferencję

W aneksach załączone zostały teksty Rezolucji Nr 2 Konferencji oraz Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (ISPS), a także związanych z tym rezolucji Konferencji, wskazanych w załącznikach 2 i 3 do Aktu Końcowego Konferencji.

ANEKS NR 1

REZOLUCJA NR 2 KONFERENCJI (przyjęta dnia 12 grudnia 2002 roku)

PRZYJĘCIE MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU OCHRONY STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO

KONFERENCJA,

PRZYJĄWSZY poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 wraz z późniejszymi poprawkami (w dalszym ciągu zwanej Konwencją), dotyczące specjalnych środków podniesienia poziomu bezpieczeństwa i ochrony statków na morzu,

BIORĄC POD UWAGĘ, że nowy rozdział XI-2 Konwencji czyni odniesienia do Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (ISPS) i wymaga od statków, armatorów i obiektów portowych zgodności z odpowiednimi wymaganiami Części A Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (ISPS),

BĘDĄC ZDANIA, że realizacja wspomnianego rozdziału przez Umawiające się Rządy w znaczącym stopniu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i ochrony na morzu oraz ochrony osób na statku i na lądzie,

ROZWAŻYWSZY projekt Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (ISPS), przygotowany przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (w dalszym ciągu zwanej Organizacją) na swych sesjach siedemdziesiątej piątej i siedemdziesiątej szóstej do uzgodnienia i przyjęcia przez Konferencję,

1. PRZYJMUJE Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (ISPS) (dalej zwany Kodeksem), którego treść podana jest w Aneksie do niniejszej Rezolucji;
2. ZWRACA uwagę Umawiających się Rządów na fakt, że Kodeks wejdzie w życie z dniem 1 lipca 2004 roku z chwilą nabrania mocy przez nowy rozdział XI-2 Konwencji,
3. ZWRACA się do Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu o dokonywanie przeglądów i poprawek, jeśli będą stosowne;
4. ZWRACA się do Sekretarza Generalnego Organizacji o przekazanie potwierdzonych kopii niniejszej Rezolucji i tekstu Kodeksu, zawartego w Aneksie, do wszystkich Umawiających się Rządów Konwencji;
5. PONADTO ZWRACA się do Sekretarza Generalnego o przekazanie kopii niniejszej Rezolucji i aneksów do niej do wszystkich członków Organizacji, którzy nie są Umawiającymi się Rządami - Stronami Konwencji.

ANEKS

MIĘDZYNARODOWY KODEKS OCHRONY STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO

PREAMBUŁA

1 Konferencja Dyplomatyczna w sprawie Ochrony Żeglugi, która odbyła się w Londynie w grudniu 2002 roku, przyjęła nowe postanowienia Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 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 roku dwudziesta druga sesja Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (Organizacja) jednogłośnie uzgodniła w listopadzie 2001 roku stworzenie nowych środków związanych z ochroną statków i obiektów portowych, które powinny być przyjęte przez Konferencję Umawiających się Rządów Stron Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (znaną jako Konferencja Dyplomatyczna na temat Ochrony Żeglugi) w grudniu 2002 roku. 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 2002 roku, 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 roku, 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 roku. 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 roku, bezpośrednio przed Konferencją Dyplomatyczną i uzgodniła ostateczną wersję proponowanych tekstów do rozważenia przez Konferencję Dyplomatyczną.

4 Konferencja Dyplomatyczna (od 9 do 13 grudnia 2002 roku) przyjęła także poprawki do istniejących postanowień Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku (SOLAS 74), przyspieszające 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,

* Pełna nazwa niniejszego Kodeksu brzmi: Międzynarodowy kodeks dla ochrony statku i obiektu portowego. Skrócona nazwa, której używa się w prawidło XI-2/1 Konwencji SOLAS 74 z późniejszymi poprawkami, brzmi: Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (ISPS) lub, skrótowo, Kodeks ISPS.

współpracę techniczną oraz prace wspólne Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Ceł. 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 szkolenia marynarzy, certyfikacji i pełnienia wacht z 1978 roku z późniejszymi poprawkami, Międzynarodowego Kodeksu 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 uwzględniane 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 roku 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 dla marynarzy, w tym opieki medycznej.

CZEŚĆ A

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

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Wprowadzenie

Niniejsza część Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statku i obiektu portowego zawiera obligatoryjne postanowienia, do których odnosi się rozdział XI-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 roku 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. przeprowadzanie szkoleń, alarmów próbnych i ćwiczeń w celu zapoznania się z wymaganiami planów i procedur ochrony.

2 DEFINICJE

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

1. *Konwencja* oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 roku z późniejszymi poprawkami.
2. *Prawidło* oznacza prawidło Konwencji.
3. *Rozdział* oznacza rozdział Konwencji.
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 wykonywanie 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 prawie XI-2/1.

2.3 Termin "Umawiający się Rząd" w związku z wszelkimi odniesieniami do obiektu portowego, używany w ustępach 14 do 18, obejmuje odniesienie do "Wyznaczonego organu".

2.4 Terminy, nie zdefiniowane inaczej w niniejszej części, będą miały taki znaczenie, jaki 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;
 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.

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 od 5 do 13 i 19 niniejszej Części Kodeksu mają zastosowanie do Armatorów i statków określonych w prawie XI-2/4.

3.5 Sekcje 5 oraz od 14 do 18 niniejszej Części Kodeksu mają zastosowanie do obiektu portowego 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 uwzględnione 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:

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 wykonujące te podróże;
3. zaistniało zagrożenie ochrony lub zdarzenie naruszające ochronę z udziałem odpowiednio statku lub obiektu portowego;
4. statek znajduje się w porcie, w którym nie wymaga się posiadania i wprowadzenia w życie zatwierzonego 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 zatwierzonego planu ochrony statku.

5.3 Wniosek o sporządzenie Deklaracji ochrony, o którym mowa 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-9.2.3, minimalny okres, przez który Deklaracje ochrony będą przechowywane przez obiekty portowe znajdujące się w ich terytorialnej właściwości.

5.7 Administracje określą, uwzględniając postanowienia prawidła XI-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 zwrócenie 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 wypełniania 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 będą następujące działania z wykorzystaniem odpowiednich środków, na wszystkich 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;
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 Umawiający 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 władze 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 zalecane zostanie utrzymywanie czujności i niezwłoczne przekazywanie ich Administracji oraz pobliskim państwom nadbrzeżnym wszelkich informacji, które mogą mieć wpływ na ochronę na morzu w 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.

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 przeprowadzane 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.

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: angielski, francuskim albo 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 portom, 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 wydane 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;
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 statku¹; 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 lub w 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 ich 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 punkt 2, 4, 5, 7, 15, 17 i 18 niniejszej Części Kodeksu uważane są za informacje poufne i nie mogą

¹ Administracje mogą zezwolić, aby uniknąć jakiegokolwiek naruszenia celu, w jakim statek zaopatrzone jest w system alertu o zagrożeniu ochrony statku, na przechowywanie tej informacji w innym miejscu na statku, w dokumencie znanym kapitanowi, oficerowi ochrony statku i innemu starszemu personelowi według decyzji Armatora.

być przedmiotem inspekcji, chyba że inaczej uzgodniły to zainteresowane Umawiające się Rządy.

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 prawidła 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;
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 pomiędzy 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 wewnętrznych, 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 posiadać będzie 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, obiektów 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 kotwiczowiska i miejsca cumowania;
4. monitorowanie obszarów o ograniczonym dostępie, w celu zapewnienia 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 na i zrealizowanie instrukcji, 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 zgodności z wymogami rozdziału XI-2 lub niniejszej Części Kodeksu, lub przy realizacji odpowiednich środków i 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 obiektu portowego, 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 częścią procesu tworzenia i aktualizacji planu ochrony obiektu portowego.

15.2 Ocena stanu ochrony obiektu portowego będzie przeprowadzana przez Umawiający się Rząd, na którego obszarze znajduje się obiekt portowy. 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 niniejszej Części 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;
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 tak, 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 obiektu 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;
3. procedury reagowania na zagrożenia ochrony lub naruszenia ochrony, włączając postanowienia dotyczące utrzymanie 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;
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 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 przez ten Umawiający się Rząd.

16.7 Plan może być przechowywany w formie elektronicznej. W takim przypadku będzie on chroniony przez procedury skierowane na zapobieganie nieuprawnionemu usunięciu, zniszczeniu lub zmianom.

16.7 Plan będzie chroniony przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

16.8 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:

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 będzie to stosowne, modyfikacji do planu ochrony obiektu portowego w celu skorygowania braków i aktualizacji planu tak, aby uwzględnić odpowiednie zmiany na terenie obiektu portowego;
6. wzmocnienie 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. jeśli 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 świadomi 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 obiektu portowego 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 wydany zostanie po raz pierwszy certyfikat wymagany 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 zdadne do użycia, do jakiego zostały przeznaczone;
2. weryfikacja odnawiająca w odstępach czasu określonych przez Administrację, ale nie przekraczających pięć 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 zdadne do użycia, do jakiej zostały przeznaczone;

3. co najmniej jedna weryfikacja pośrednia. Jeśli dokonywana jest jedna weryfikacja pośrednia, będzie ona miała miejsce pomiędzy drugą a trzecią rocznicą 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 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 zatwierzonego 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 albo 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.

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 nie przekraczającej 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 nie przekraczającej 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 nie przekraczającej pięciu lat od daty dokonania weryfikacji odnawiającej.

19.3.3 Jeśli certyfikat wydany został na okres krótszy niż pięć 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, nie przekraczający pięciu miesięcy od daty 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 nie przekraczającej 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 nie przekraczającej 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 odstępów 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;
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 nie eksploatowanego 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 na statku 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 kopie wszelkich informacji, odnoszących się do Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku lub ułatwiających weryfikacje 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 upewni się, że statek spełnia wymogi sekcji 19.1. Jednak po dniu 1 lipca 2004, 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, uprzednio nie eksploatowanego 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 odpowiadającej 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 dla niego wymagana;
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 sekcją 19.1.1.1 w ciągu 6 miesięcy;

5. zostały podjęte środki organizacyjne dla przeprowadzenia wymaganej go przeglądu zgodnie z sekcją 19.1.1.1;

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 od 19.4.2.4 do 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
Sygnal rozpoznawczy
Port macierzysty
Typ statku
Pojemność brutto
Numer IMO
Nazwa i adres Armatora

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

- 1 system ochrony statku i wszelkie związane z nim wyposażenie ochrony zostały sprawdzone zgodnie z sekcją 19.1 częścią 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, stanowiącego 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)

**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 części 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 UKOŃCZENIA WERYFIKACJI ODNOWIAJĄCEJ, GDY
SEKCJA 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*)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU DO MOMENTU
ZAWINIĘCIA DO PORTU WERYFIKACJI, GDY ZASTOSOWANIE MA SEKCJA
A/19.3.5 KODEKSU ISPS LUB NA OKRES PRZEWIDZIANY 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 uznawany 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 upływu ważności wskazana na przedniej części certyfikatu zostanie również odpowiednio zmieniona.

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 :

Sygnal rozpoznawczy :

Port macierzysty :

Typ statku :

Pojemność brutto :

Numer IMO :

Nazwa i adres 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 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

CZĘŚĆ B

WYTYCZNE DOTYCZĄCE POSTANOWIENÍ ROZDZIAŁU XI-2 ANEKSU DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974 ROKU Z PÓŹNIEJSZYMI POPRAWKAMI ORAZ 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 od 2 do 19. Określają one również zasadnicze zagadnienia, które powinny być uwzględniane podczas rozważania zastosowanie 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 w 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 oraz 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;
- zapewnienie sporządzenia i zatwierdzenia oceny stanu ochrony obiektu portowego (PFSA) oraz wszelkich późniejszych zmian w uprzednio zatwierdzonym planie; oraz
- zatwierdzanie planu ochrony obiektu portowego 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 zgodnie 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 (PFSO) 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 ocenę 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.

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 prawidała 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 podróżach międzynarodowych. Ocenę taką sporządzić może 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. Zatwierdzanie 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 się stać 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) pomoże określić obiekty portowe, dla których wymagane jest wyznaczenia oficera ochrony obiektu portowego (PFSO) oraz sporządzenia 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 (PFSO). 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 (PFSO) powinien realizować jego postanowienia i monitorować ciągłą skuteczność i aktualność planu, w tym także zlecać wewnętrzne audyty stosowania planu. Zmiany wszelkich elementów zatwierdzonego 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 zatwierdzonego planu i realizacją w porcie.

1.21 Statki, korzystające z obiektów portowych, mogą być poddane inspekcjom państwa portu oraz dodatkowym środkom kontrolnym, określonym w prawie 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 nie udzielona.

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 Dla celów niniejszej Części Kodeksu:

1. „sekcja” oznacza sekcję w części A Kodeksu i wskazany jest jako *”sekcję 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 do 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 .

3.2 Należy jednak uznać, że zakres zastosowania wytycznych dotyczących statków zależy będzie 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 jest 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 części A niniejszego Kodeksu.

Uznane organizacje ochrony

4.3 Umawiające się Rządy mogą upoważnić uznane 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 sporządzenie oceny lub planu ochrony statku, czy też oceny lub planu ochrony obiektu portowego. Jeśli uznane organizacje ochrony (RSO) wykonała taka pracę w odniesieniu do oceny lub planu ochrony statku, taka znana 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;
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 posiada kompetencje niezbędne do podjęcia zadań.

4.6 Uznana organizacja, zdefiniowana w prawidło 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 uwzględniać 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 poziom ochrony zmieniały 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, mającego 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 poziom 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 armatora (CSO), i oficerów ochrony statku (SSO) 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 w ochronie (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 ochron .

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 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 Rządzie 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 od 4.14 do 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, od których wymagana jest zgodność z postanowieniami rozdziału XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu.¹

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

¹ Patrz: Ustanowienie odpowiednich środków dla wzmocnienia ochrony statków, obiektów portowych, ruchomych jednostek wiertniczych (MODU) oraz platform stałych i pływających, nie objętych rozdziałem XI-2 Konwencji SOLAS z roku 1974, przyjęte przez Konferencję Bezpieczeństwa na Morzu na mocy Rezolucji Nr 7.

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 wszelkie 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 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;
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 nie będącego 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 nie objętych umową, a w szczególności wszystkie statki objęte taką umową nie mogą prowadzić działalności statek – statek ze statkami umową nie objętymi. 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, zgodne z rozdziałem XI-2, część 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 uwzględnić², że postanowienia o minimalnej, bezpiecznej obsadzie osobowej załogi,

²Patrz: Dalsze prace Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczące wzmocnienia ochrony na morzu, przyjęte przez Konferencję SOLAS 2002 na mocy Rezolucji Nr 3, zwracającej się, między innymi, do Organizacji o przeprowadzenie przeglądu Rezolucji Zgromadzenia A.890(21) w sprawie zasad zapewniania bezpiecznego obsady osobowej załogi. Przegląd ten może doprowadzić do zmian w regulacji V/14.

ustanowione w prawidło V/14³, 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 zgodności⁴

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, kontrola statków zamierzających wejść do obiektu portowego innego Umawiającego się Rządu oraz postanowienia dodatkowe, odnoszące się do obu 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 nie wypełnianiu przez statek wytycznych, podjęte mogą być środki kontrolne takie, jak dodatkowe inspekcje lub zatrzymanie. Powyższe odzwierciedla obecny system kontroli⁵. 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 prawidła XI-2 oraz części A niniejszego Kodeksu. Prawidło XI-2/9.1 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 tą regulacją 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.

³ Pozostającej w mocy w dniu przyjęcia niniejszego Kodeksu.

⁴ Patrz: Dalsze prace Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczące wzmocnienia ochrony na morzu, przyjęte przez Konferencję SOLSA 2002 na mocy Rezolucji Nr 3, zwracającej się, między innymi, do Organizacji o przeprowadzenie przeglądu Rezolucji Zgromadzenia A.787(19) oraz A.890(21) w sprawie procedur kontroli państwa portu.

⁵ Patrz prawidło I/19 oraz prawidło IX/6.2 Konwencji SOLAS 74 z późniejszymi poprawkami, artykuł 21 LOADLINE 66 zmodyfikowany przez Protokół LOADLINE z 1988 roku, artykuły 5 i 6, prawidło 8A Aneksu I, regulacja 15 Aneksu II MARPOL 73/78 z późniejszymi poprawkami, artykuł X STCW 78 z późniejszymi poprawkami oraz Rezolucje Zgromadzenia IMO A.787(19) i A.882(21).

4.32 Wyraźne podstawy wskazujące, że statek nie pozostaje w zgodności 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 przepisach 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 na statku;
6. dowody lub wiarygodne informacje, że statek przyjął pasażerów lub załadował zapasy i towary w porcie lub z innego statku, albo gdy 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), albo 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;

8. posiadanie przez statek kolejno 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 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 bunkrowania, 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 nie będącego 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 nie podlegającym 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 правило 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 lub danego obiektu portowego zrealizuje środki kontrolne przewidziane w prawidłe XI-2/9.2. Jeśli kapitan zrezygnuje 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 wydalono 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;
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 portu, 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 zapewnienia 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 prawidło XI-2/9.3.5.1 odnosi się również do sytuacji, w których w wyniku akcji podjętych zgodnie z tą regulacją statkowi niesłusznie odmówiono wejścia do portu lub niesłusznie wydalono statek z portu.

Statki państw niezrzeszonych oraz statki 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 1988⁶, Umawiające się Rządy nie powinny stosować mniej konsekwentnego podejścia. W związku z tym, wymagania prawidła XI-2/9 oraz wytycznych niniejszej części Kodeksu powinny być stosowane wobec tych statków.

4.46 Statki mniejsze niż wielkość podana w Konwencji podlegają środkom, przy pomocy 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 w wyniku oceny stanu ochrony statku i powinna być określona w planie ochrony statku.

5.2 Jest prawdopodobne, że Deklaracja ochrony (DoS) będzie wymagana na wyższym poziomie ochrony, gdy statek ma wyższy poziom ochrony niż obiektu portowego 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.

⁶ Protokół z 1988 roku związany do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 roku.

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 substancje 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 Nr 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 tej regulacji. 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.

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 roku informacje te powinny odzwierciedlać stan aktualny na tę datę.

6.5 W odniesieniu do statków zbudowanych w dniu 1 lipca 2004 roku lub po tej dacie oraz statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2004 roku, które w dniu 1 lipca 2004 roku 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 roku, 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

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 za zapewnienie ich prawidłowego wykonania spoczywa na indywidualnym 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 których statek zawinie lub w których 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 uwzględniać 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;
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 w odniesieniu do:

1. znajomości bieżących zagrożeń i ich cech;
2. rozpoznania i wykrywania broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń;
3. rozpoznawania, na zasadzie wolnej od dyskryminacji, charakterystycznych cech i zachowań osób, które mogą zagrażać bezpieczeństwu;
4. technik, używanych w celu 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/obiektu portowego;
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 pływów, które mogą mieć wpływ na słabe punkty lub ochronę statku;
5. rozmieszczenie ładowni i sprzętu sztauerskiego;
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 dokonać 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. 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.

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 powinno 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 okrętowania pasażerów ich rzeczy osobistych (bagażu towarzyszącego i bez nadzoru oraz rzeczy osobistych załogi statku);
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. uszczegółwić strukturę organizacyjną ochrony statku;
2. uszczegółwić relacje statku z Armatorem, obiektami portowymi, innymi statkami i odpowiednimi władzami, odpowiadającymi za ochronę;
3. uszczegółwić systemy komunikacyjne dla umożliwienia efektywnej i ciągłej komunikacji w obrębie statku, a także pomiędzy statkiem a innymi podmiotami, w tym obiektami portowymi;
4. uszczegółwić podstawowe środki ochrony, zarówno operacyjne, jak i fizyczne dla poziomu ochrony 1, które zawsze powinny być wprowadzone;
5. uszczegółwić dodatkowe środki ochrony, które umożliwią statkowi bezzwłoczne przejście na poziom ochrony 2 i, w razie konieczności, na poziom ochrony 3;

6. zapewnić regularne przeglądy lub audyty planu ochrony statku (SSP) i jego zmiany na skutek pozyskanych 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 wprowadzone, 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 z Administracją.

Organizacja i wykonanie zadań w zakresie ochrony statku

9.7 Dodatkowo do wytycznych podanych w sekcji 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 oraz nadzoru, jeśli takie są na statku;
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;
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 planu 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 Planu 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 wykroczenie przeciwko procedurom powinno podlegać przepisom dyscyplinarnym.

9.12 Osobom, które na wezwanie nie zechcą lub nie potrafią podać swej tożsamości lub potwierdzić celu swej wizyty, wstęp na statek powinien być odmówiony, a ich usiłowanie uzyskania dostępu powinno zostać zameldowane, odpowiednio, oficerowie 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.

Poziom Ochrony 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;
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. zapewnienie 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 wyrywkowych, 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 się wymagać 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.

Poziom Ochrony 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. ustanowienie obszarów ograniczonego dostępu do statku od strony nabrzeża w bliskiej współpracy z obiektem portowym;
5. zwiększenie częstotliwości i szczegółowości przeszukań osób, rzeczy osobistych i pojazdów okrętowych 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. przeprowadzanie pełnych lub częściowych przeszukań statku.

Poziom ochrony 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.

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 sterowaniem 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; oraz
3. przeznaczenie dodatkowego personelu do ochrony i patrolowania obszarów o ograniczonym 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
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. z wykorzystaniem wyposażenia skanującego i wykrywającego, urządzeń mechanicznych, psów.

9.29 W przypadku, gdy występują regularne lub częste ruchy ładunków oficer ochrony armatora (CSO) lub oficer ochrony statku (SSO) mogą, konsultując się z obiektem portowym, uzgodnić rozwiązania z nadawcami ładunków lub innymi podmiotami, odpowiedzialnymi za takie ładunki, obejmujące wcześniejsze sprawdzanie, plombowanie, harmonogramy, wspierające dokumentacje itp. Takie rozwiązania powinny być podane do wiadomości i uzgodnione z zainteresowanym oficerem ochrony obiektu portowego (PFSO).

Poziom ochrony 2

9.30 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony do zastosowania podczas przeładunków, które mogą obejmować:

1. szczegółowe sprawdzenie ładunków, jednostek ładunkowych oraz ładowni;
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. zwiększoną częstotliwość i szczegółowość kontroli plomb lub inne metody wykorzystywane do zapobiegania manipulacjom.

9.31 Szczegółowe sprawdzenie ładunku może być dokonane przy pomocy następujących środków:

1. zwiększenie częstotliwości i szczegółowości inspekcji wizualnej i fizycznej;
2. zwiększenie częstotliwości wykorzystania wyposażenia skanującego i wykrywającego, urządzeń mechanicznych, psów itp.; 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 ustalenie procedur obejmujących statek, jego dostawców i obiektu portowego, dotyczących zawiadamiania i harmonogramów dostaw i ich dokumentacji. Zawsze powinien istnieć jakiś sposób potwierdzania, 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 w czasie dostawy zapasów statku, 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:

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 Plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać środki ochrony, stosowane dla zapewnienia, że bagaż bez nadzoru (to jest wszelki bagaż, w tym rzeczy osobiste, który nie znajduje się przy pasażerze lub członku załogi statku w punkcie inspekcji lub przeszukania) został zidentyfikowany i poddany odpowiedniemu sprawdzeniu, w tym przeszukaniu zanim zostanie przyjęty na pokład. Nie przewiduje się poddawania takiego bagażu sprawdzaniu przez zarówno statek, jak i obiekt portowy, a w przypadkach gdy oba podmioty są odpowiednio wyposażone, odpowiedzialność za sprawdzenie powinna spoczywać na obiekcie portowym. Bliska współpraca z obiektem portowym ma zasadnicze znaczenie i należy podjąć kroki dla zapewnienia, że bagaż bez nadzoru jest załadowywany w zabezpieczony sposób po jego sprawdzeniu.

Poziom ochrony 1

9.39 Na poziomie 1 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać środki ochrony, stosowane przy przeładunku bagażu bez nadzoru, zapewniające, że bagaż bez nadzoru będzie sprawdzony i przeszukany w 100%, co może obejmować wykorzystanie sprawdzenia przy pomocy promieni Roentgena.

Poziom ochrony 2

9.40 Na poziomie ochrony 2 plan ochrony statku (SSP) powinien ustanawiać dodatkowe środki ochrony, stosowane w czasie przeładunku bagażu bez nadzoru, które powinny obejmować pełne sprawdzenie przez prześwietlanie promieniami Roentgena całego bagażu pozostawionego bez nadzoru.

Poziom ochrony 3

9.41 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 do podjęcia przez statek w bliskiej współpracy z osobami reagującymi lub obiektem portowym, które mogą obejmować:

1. poddanie takiego bagażu bardziej intensywnemu sprawdzeniu, na przykład prześwietlając go pod dwoma różnymi kątami;
2. przygotowanie do ograniczenia lub zawieszenia przeładunku bagażu bez nadzoru; oraz
3. odmowa 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. automatycznych urządzeń wykrywania wtargnięcia oraz wyposażenia nadzoru.

9.43 W przypadku ich wykorzystywania, automatyczne urządzenia wykrywania wtargnięcia powinny wyzwać słyszalny lub widzialny alarm w miejscu, w którym zawsze ktoś jest obecny i które jest stale monitorowane.

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 warunków pogodowych i przerw 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 oświetlenia, załogi wachtowej, pracowników ochrony lub wykorzystania 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 kotwiczowisku. W czasie podróży statek powinien, jeśli jest to konieczne, korzystać z maksimum dostępnego oświetlenia, nie naruszając bezpieczeństwa nawigacji, uwzględniając postanowienia obowiązujących międzynarodowych przepisów 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, które mają być stosowane dla wzmocnienia zdolności do monitorowania i nadzoru i mogą obejmować:

1. zwiększenie częstotliwości i szczegółowości patroli ochrony;
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 lub 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 środków, w tym jeśli to konieczne obracarki śrub statku, celem uniemożliwienia dostępu do podwodnej części kadłuba.

Zróznicowane 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.

Działania nie objęte 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 Umawiającym się Rządów;
2. nawiązuje relacje ze statkiem, do którego niniejszy Kodeks nie ma zastosowania;⁷

⁷ Patrz dalsze prace Międzynarodowej Organizacji Morskiej, dotyczące wzmocnienia ochrony na morzu oraz ustanowienia odpowiednich środków ochrony statków, obiektów portowych, ruchomych jednostek wiertniczych

3. nawiązuje relacje z platformami stałymi lub pływającymi lub ruchomą jednostką wiertniczą (MODU) na pozycji; oraz
4. nawiązuje relacje z portem lub obiektem portowym, od którego nie jest wymagane spełnienie wymogów rozdziału XI-2 i części A niniejszego Kodeksu.

Deklaracja ochrony (DoS)

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).

ZAPISY

Zagadnienia ogólne

10.1 Zapisy powinny być dostępne dla odpowiednio uprawnionych oficerów 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:

na pozycji oraz stałych i pływających platform, nie objętych rozdziałem XI-2 Konwencji SOLAS z 1974 roku, przyjęte przez Konferencję SOLAS 2002 w rezolucjach odpowiednio Nr 3 i Nr 7.

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;
10. technik instruktazu 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. znajomości aktualnych zagrożeń dla ochrony i ich wzorów;
13. rozpoznania broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
14. rozpoznania, na zasadzie niedyskryminacji, cech charakterystycznych 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. ogólnego rozkład statku;

2. planu ochrony statku (SSP) i związanych z tym procedur (w tym szkoleń na bazie scenariuszy i sposobu reagowania);
3. technik kontrolowania i kierowania tłumem;
4. działania wyposażenia i systemów ochrony; oraz
5. testowania i kalibrowania wyposażenia oraz systemów ochrony oraz ich utrzymania w ruchu podczas pobytu w 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;
3. rozpoznania i wykrywania broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
4. rozpoznania, na zasadzie niedyskryminacji, 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 i ich utrzymanie w ruchu podczas pobytu w 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 statku powinna posiadać dostateczną wiedzę i być zaznajomiona z postanowieniami planu ochrony statku (SSP), obejmującymi:

1. znaczenie i wynikające z tego wymagania różnych poziomów ochrony;
2. znajomość procedur kryzysowych i planów reagowania na sytuacje nieprzewidziane;
3. rozpoznanie broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;

5. rozpoznanie, na zasadzie niedyskryminacji, cech charakterystycznych i wzorów zachowań osób, które mogą być zagrożeniem dla ochrony; oraz
6. 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 3 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 nie przekraczającą 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 powinny 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
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 (PSFA) 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 niedyskryminacji, cech charakterystycznych 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 budowlę i usługi obiektu portowego;
7. ochrony obiektu portowego;
8. praktyk handlowych obiektu portowego;
9. planowania w przypadku wystąpienia sytuacji nieprzewidzianych, 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 składników majątku i infrastruktury powinna być wykorzystana do priorytetyzacji ich stosunkowego znaczenia w zakresie ochrony. Podstawową troską powinno zawsze być 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 kotwicowiska 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.;
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 gapi;
5. przemyt broni lub sprzętu, w tym broni masowego rażenia;
6. wykorzystanie statku do przewozu osób, zamierzających spowodować zdarzenie naruszające ochronę i ich wyposażenia;
7. wykorzystanie samego statku jako broni lub środka powodującego uszkodzenia lub zniszczenia;
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 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 lub relacji statek/port na potencjalne zagrożenia, podejmowane były najbardziej skuteczne środki ochrony .

15.14 Środki ochrony 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, takie 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. budowa 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 problemach 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 wszystkich zadań związanych z tym stanowiskiem, ostateczna odpowiedzialność za zapewnienie, aby zostały one odpowiednio wykonane, spoczywa na indywidualnym 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 niezbędne 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 operacyjne jak i fizyczne, 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 wszelkich 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 niebezpiecznymi towarami oraz substancjami szkodliwymi i powinno być bardzo uważnie rozważone. W przypadku, gdy Umawiający 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 sekcji 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, umożliwiające 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, przechowywanej w formie papierowej lub 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 statku;
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 na 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
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 system 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 swą tożsamość przy pomocy kart pokładowych, biletów itp., ale nie powinni mieć dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie, o ile nie są nadzorowani. Planu 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 nie wyrażającym chęci lub nie będącym w stanie na wezwanie okazać swej tożsamości lub potwierdzić cel swej wizyty, dostęp do obiektu portowego powinien zostać odmówiony, a ich próba uzyskania dostępu powinna być doniesiona oficerowi ochrony obiektu portowego (PFSP) i krajowym oraz lokalnym władzom w dziedzinie ochrony.

16.14 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien określić 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 Planu 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;
4. weryfikacja tożsamości personelu obiektu portowego oraz osób zatrudnionych w obrębie obiektu portowego oraz ich pojazdów;
5. ograniczenie dostępu dla wykluczenia osób nie zatrudnionych przez obiekt portowy ani w nim nie pracujących, jeśli nie są w stanie określić swej tożsamości;
6. podejmowanie przeszukań osób, rzeczy osobistych, pojazdów i ich zawartości; oraz

7. identyfikacja wszelkich punktów dostępu, nie znajdujących 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 swych 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 patrolowania barier otaczających teren;
2. ograniczenie liczby punktów dostępu do obiektu portowego, zidentyfikowanie punktów do zamknięcia i środków ich odpowiednie 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 zdarzenia naruszające ochronę lub zagrożenie nim. Planu ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien uszczegóławiać środki ochrony, 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 całości lub części obiektu portowego;
6. kierowanie ruchu statków odnoszącego się do całości lub części obiektu portowego; oraz
7. ewakuacja całości lub części obiektu portowego.

Obszary o ograniczonym dostępie w obrębie 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 przed manipulacjami.

16.22 Planu 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, pomoce nawigacyjne i budynki kontroli obiektu portowego, w tym pomieszczenia sterowania ochroną i nadzorem;
7. obszary, w których przechowywany lub zlokalizowany jest sprzęt ochrony 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.

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 uprawnień 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 punktów 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
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 przyjmowane do obiektu portowego i składowanie w jego obrębie ładunków nieprzewidzianych do przewozu.

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 z ograniczonym dostępem 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. przeszukanie 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 (PFSP) 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 sprawdzania ładunku może być dokonane przy pomocy niektórych lub wszystkich następujących środków:

1. zwiększenie częstotliwości i 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 dodatkowych do ustanowionych porozumień i procedur.

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 w 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;
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. wzmocnienie wykorzystania 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 dla 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 przez zarówno 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 pomocy 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, 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. obserwację punktów dostępu, barier i obszarów z ograniczonym dostępem; oraz
3. odmowę przyjęcia bagażu bez nadzoru na teren obiektu portowego.

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 okresach ograniczonej widzialności, 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 zwiększenie 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.

Zróznicowane 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 nie objęte Kodeksem

16.56 Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien ustalać szczegóły procedur i środków ochrony, które obiektu portowego powinien zastosować, gdy:

1. wchodzi w relacje ze statkiem, który przebywał w porcie Państwa, które nie jest jednym z Umawiającym się Rządów;
2. wchodzi w 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 (PFSP) 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.

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 zatwierdzonego 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 obiektu portowy spełnia postanowienia rozdziału XI-2 oraz Części A niniejszego Kodeksu ISPS;
3. okres ważności Potwierdzenia zgodności obiektu portowego (SoCPF), 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 potwierdzania, że zostały one zrealizowane.

16.63 Potwierdzenie zgodności obiektu portowego (SoCPF) powinno być przygotowane w postaci określonej w załączniku do niniejszej Części Kodeksu. Jeśli językiem Potwierdzenie zgodności obiektu portowego (SoCPF) 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 (PFSO)

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 ustępach 15, 16 i 18.

18 SZKOLENIA, ALRMY 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;
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 zachowań 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 zagrożeniami:

1. znaczenia 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;
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 wszelkich braków w odniesieniu do ochrony, które wymagają usunięcia.

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 Nr 1

Wzór Deklaracji ochrony pomiędzy statkiem i obiektem portowym⁸

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 wymaganiami Części A Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statku i obiektu portowego.

Czynność:	Złożenie podpisu przez SSO lub PFSO 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 okretowania pasażerów i ich rzeczy		
Zapewnienie stałej dostępności komunikacji pomiędzy statkiem i obiektem portowym w zakresie ochrony		

⁸ 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.

Strony niniejszego porozumienia zaświadcza, 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:

(Podpis Oficera ochrony obiektu portowego) (Podpis kapitana lub Oficera ochrony statku)

Nazwiska i stanowiska osób podpisujących	
Nazwisko:	Nazwisko:
Stanowisko:	Stanowisko:

Szczegóły sposobu kontaktowania się <i>(do odpowiedniego wypełnienia)</i> <i>(wskazać numery telefonów lub kanały radiowe, lub częstotliwości, których należy użyć)</i>	
Dla obiektu portowego:	Dla statku:

Obiekt portowy

Oficer ochrony obiektu portowego

Kapitan

Oficer ochrony statku

Armator

Oficer ochrony armatora

ZAŁĄCZNIK Nr 2

Wzór Potwierdzenia zgodności obiektu portowego

POTWIERDZENIE ZGODNOŚCI OBIEKTU PORTOWEGO

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydana 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:

NINIEJSZYM 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 do przewozu ropy
Chemikaliowiec
Gazowiec
Ruchoma platforma wiertnicza (MODU)
Statki towarowe inne niż wyżej wymienione

Niniejsze Potwierdzenie zgodności jest ważna 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)

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:.....



CONFERENCE OF CONTRACTING
GOVERNMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
Agenda item 6

SOLAS/CONF.5/32
12 December 2002
Original: ENGLISH

**CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

Conference resolution 1 and related amendments to the 1974 SOLAS Convention

As adopted by the Conference

Attached in the annex are the texts of Conference resolution 1 and amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, annexed thereto, as set out in attachment 1 to the Final Act of the Conference.

ANNEX

ATTACHMENT 1 TO THE FINAL ACT OF THE CONFERENCE

**RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
ADOPTED ON 12 DECEMBER 2002**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

THE CONFERENCE,

BEARING IN MIND the purposes and principles of the Charter of the United Nations concerning the maintenance of international peace and security and the promotion of friendly relations and co-operation among States,

DEEPLY CONCERNED about the world-wide escalation of acts of terrorism in all its forms, which endanger or take innocent human lives, jeopardize fundamental freedoms and seriously impair the dignity of human beings,

BEING AWARE of the importance and significance of shipping to the world trade and economy and, therefore, being determined to safeguard the worldwide supply chain against any breach resulting from terrorist attacks against ships, ports, offshore terminals or other facilities,

CONSIDERING that unlawful acts against shipping jeopardize the safety and security of persons and property, seriously affect the operation of maritime services and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of maritime navigation,

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern to the international community as a whole, while also recognizing the importance of the efficient and economic movement of world trade,

BEING CONVINCED of the urgent need to develop international co-operation between States in devising and adopting effective and practical measures, additional to those already adopted by the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"), to prevent and suppress unlawful acts directed against shipping in its broad sense,

RECALLING the United Nations Security Council resolution 1373(2001), adopted on 28 September 2001, requiring States to take measures to prevent and suppress terrorist acts, including calling on States to implement fully anti-terrorist conventions,

HAVING NOTED the Co-operative G8 Action on Transport Security (in particular, the Maritime Security section thereof), endorsed by the G8 Leaders during their Summit in Kananaskis, Alberta (Canada) in June 2002,

RECALLING article VIII(c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

NOTING resolution A.924(22) entitled “Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crew and the safety of ships”, adopted by the Assembly of the Organization on 20 November 2001, which, *inter alia*:

- (a) recognizes the need for the Organization to review, with the intent to revise, existing international legal and technical measures, and to consider appropriate new measures, to prevent and suppress terrorism against ships and to improve security aboard and ashore in order to reduce the risk to passengers, crew and post personnel on board ships and in port areas and to the vessels and their cargoes; and
- (b) requests the Organization’s Maritime Safety Committee, the Legal Committee and the Facilitation Committee under the direction of the Council to undertake, on a high priority basis, a review to ascertain whether there is a need to update the instruments referred to in the preambular paragraphs of the aforesaid resolution and any other relevant IMO instrument under their scope and/or to adopt other security measures and, in the light of such a review, to take action as appropriate;

HAVING IDENTIFIED resolution A.584(14) entitled “Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew”, MSC/Circ.443 on “Measures to prevent unlawful acts against passengers and crew on board ships” and MSC/Circ.754 on “Passenger ferry security” among the IMO instruments relevant to the scope of resolution A.924(22),

RECALLING resolution 5 entitled “Future amendments to chapter XI of the 1974 SOLAS Convention on special measures to enhance maritime safety”, adopted by the 1994 Conference of Contracting Government to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex of the Convention proposed and circulated to all Members of the Organization and to all Contracting Governments to the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex of the Convention, the text of which is given in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the aforementioned amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the said amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General of the Organization, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to all Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED**

**CHAPTER V
SAFETY OF NAVIGATION**

Regulation 19 - Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

1 The existing subparagraphs .4, .5 and .6 of paragraph 2.4.2 are replaced by the following:

“4 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than the first safety equipment survey¹ after 1 July 2004 or by 31 December 2004, whichever occurs earlier; and”

2 The following new sentence is added at the end of the existing subparagraph .7 of paragraph 2.4:

“Ships fitted with AIS shall maintain AIS in operation at all times except where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information.”

CHAPTER XI

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

3 The existing chapter XI is renumbered as chapter XI-1.

Regulation 3 - Ship identification number

4 The following text is inserted after the title of the regulation:

“(Paragraphs 4 and 5 apply to all ships to which this regulation applies. For ships constructed before [1 July 2004], the requirements of paragraphs 4 and 5 shall be complied with not later than the first scheduled dry-docking of the ship after [1 July 2004])”

5 The existing paragraph 4 is deleted and the following new text is inserted:

“4 The ship’s identification number shall be permanently marked:

.1 in a visible place either on the stern of the ship or on either side of the hull, amidships port and starboard, above the deepest assigned load line or

¹ The first safety equipment survey means the first annual survey the first periodical survey or the first renewal survey for safety equipment, whichever is due first after 1 July 2004 and, in addition, in the case of ships under construction, the initial survey.

either side of the superstructure, port and starboard or on the front of the superstructure or, in the case of passenger ships, on a horizontal surface visible from the air; and

- .2 in an easily accessible place either on one of the end transverse bulkheads of the machinery spaces, as defined in regulation II-2/3.30, or on one of the hatchways or, in the case of tankers, in the pump-room or, in the case of ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, on one of the end transverse bulkheads of the ro-ro spaces.

5.1 The permanent marking shall be plainly visible, clear of any other markings on the hull and shall be painted in a contrasting colour.

5.2 The permanent marking referred to in paragraph 4.1 shall be not less than 200 mm in height. The permanent marking referred to in paragraph 4.2 shall not be less than 100 mm in height. The width of the marks shall be proportionate to the height.

5.3 The permanent marking may be made by raised lettering or by cutting it in or by centre punching it or by any other equivalent method of marking the ship identification number which ensures that the marking is not easily expunged.

5.4 On ships constructed of material other than steel or metal, the Administration shall approve the method of marking the ship identification number.”

- 6 The following new regulation 5 is added after the existing regulation 4:

“Regulation 5 Continuous Synopsis Record

1 Every ship to which chapter I applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record.

2.1 The Continuous Synopsis Record is intended to provide an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.

2.2 For ships constructed before 1 July 2004, the Continuous Synopsis Record shall, at least, provide the history of the ship as from 1 July 2004.

3 The Continuous Synopsis Record shall be issued by the Administration to each ship that is entitled to fly its flag and it shall contain at least, the following information:

- .1 the name of the State whose flag the ship is entitled to fly;
- .2 the date on which the ship was registered with that State;
- .3 the ship’s identification number in accordance with regulation 3;
- .4 the name of the ship;
- .5 the port at which the ship is registered;

- .6 the name of the registered owner(s) and their registered address(es);
- .7 the name of the registered bareboat charterer(s) and their registered address(es), if applicable;
- .8 the name of the Company, as defined in regulation IX/1, its registered address and the address(es) from where it carries out the safety management activities;
- .9 the name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
- .10 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization which has issued the Document of Compliance (or the Interim Document of Compliance), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the Company operating the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the document was issued, if other than that issuing the document;
- .11 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization that has issued the Safety Management Certificate (or the Interim Safety Management Certificate), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate;
- .12 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized security organization that has issued the International Ship Security Certificate (or an Interim International Ship Security Certificate), specified in part A of the ISPS Code as defined in regulation XI-2/1, to the ship and the name of the body which has carried out the verification on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate; and
- .13 the date on which the ship ceased to be registered with that State.

4.1 Any changes relating to the entries referred to in paragraphs 3.4 to 3.12 shall be recorded in the Continuous Synopsis Record so as to provide updated and current information together with the history of the changes.

4.2 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration shall issue, as soon as is practically possible but not later than three months from the date of the change, to the ships entitled to fly its flag either a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record or appropriate amendments thereto.

4.3 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration, pending the issue of a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record, shall authorise and require either the Company as defined in regulation IX/1 or the master of the ship to amend the Continuous Synopsis Record to reflect the changes. In such cases, after the Continuous Synopsis Record has been amended the Company shall, without delay, inform the Administration accordingly.

5.1 The Continuous Synopsis Record shall be in English, French or Spanish language. Additionally, a translation of the Continuous Synopsis Record into the official language or languages of the Administration may be provided.

5.2 The Continuous Synopsis Record shall be in the format developed by the Organization and shall be maintained in accordance with guidelines developed by the Organization. Any previous entries in the Continuous Synopsis Record shall not be modified, deleted or, in any way, erased or defaced.

6 Whenever a ship is transferred to the flag of another State or the ship is sold to another owner (or is taken over by another bareboat charterer) or another Company assumes the responsibility for the operation of the ship, the Continuous Synopsis Record shall be left on board.

7 When a ship is to be transferred to the flag of another State, the Company shall notify the Administration of the name of the State under whose flag the ship is to be transferred so as to enable the Administration to forward to that State a copy of the Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction.

8 When a ship is transferred to the flag of another State the Government of which is a Contracting Government, the Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the relevant Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction together with any Continuous Synopsis Records previously issued to the ship by other States.

9 When a ship is transferred to the flag of another State, the Administration shall append the previous Continuous Synopsis Records to the Continuous Synopsis Record the Administration will issue to the ship so to provide the continuous history record intended by this regulation.

10 The Continuous Synopsis Record shall be kept on board the ship and shall be available for inspection at all times.”

7 The following new chapter XI-2 is inserted after the renumbered chapter XI-1:

**“CHAPTER XI-2
SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY**

**Regulation 1
Definitions**

1 For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

.1 *Bulk carrier* means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6.

.2 *Chemical tanker* means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.

- .3 *Gas carrier* means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.
- .4 *High-speed craft* means a craft as defined in regulation X/1.2.
- .5 *Mobile offshore drilling unit* means a mechanically propelled mobile offshore drilling unit, as defined in regulation IX/1, not on location.
- .6 *Oil tanker* means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12.
- .7 *Company* means a Company as defined in regulation IX/1.
- .8 *Ship/port interface* means the interactions that occur when a ship is directly and immediately affected by actions involving the movement of persons, goods or the provisions of port services to or from the ship.
- .9 *Port facility* is a location, as determined by the Contracting Government or by the Designated Authority, where the ship/port interface takes place. This includes areas such as anchorages, waiting berths and approaches from seaward, as appropriate.
- .10 *Ship to ship activity* means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or persons from one ship to another.
- .11 *Designated Authority* means the organization(s) or the administration(s) identified, within the Contracting Government, as responsible for ensuring the implementation of the provisions of this chapter pertaining to port facility security and ship/port interface, from the point of view of the port facility.
- .12 *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* means the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities consisting of Part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as may be amended by the Organization, provided that:
 - .1 amendments to part A of the Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I; and
 - .2 amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.
- .13 *Security incident* means any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship, including a mobile offshore drilling unit and a high speed craft, or of a port facility or of any ship/port interface or any ship to ship activity.
- .14 *Security level* means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur.

- .15 *Declaration of security* means an agreement reached between a ship and either a port facility or another ship with which it interfaces specifying the security measures each will implement.
- .16 *Recognized security organization* means an organization with appropriate expertise in security matters and with appropriate knowledge of ship and port operations authorized to carry out an assessment, or a verification, or an approval or a certification activity, required by this chapter or by part A of the ISPS Code.

2 The term "ship", when used in regulations 3 to 13, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft.

3 The term "all ships", when used in this chapter, means any ship to which this chapter applies.

4 The term "Contracting Government", when used in regulations 3, 4, 7, 10, 11, 12 and 13 includes a reference to the "Designated Authority".

Regulation 2 Application

1 This chapter applies to:

- .1 the following types of ships engaged on international voyages:
- .1.1 passenger ships, including high-speed passenger craft;
 - .1.2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and
 - .1.3 mobile offshore drilling units; and
- .2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

2 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this chapter and of the relevant sections of part A of the ISPS Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under paragraph 2, on a port facility security assessment carried out in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under paragraph 2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by this chapter or by part A of the ISPS Code.

3 This chapter does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

4 Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

Regulation 3 **Obligations of Contracting Governments with respect to security**

1 Administrations shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships entitled to fly their flag. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

2 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to port facilities within their territory, and to ships prior to entering a port or whilst in a port within their territory. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

Regulation 4 **Requirements for Companies and ships**

1 Companies shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 Ships shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code, and such compliance shall be verified and certified as provided for in part A of the ISPS Code.

3 Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government, a ship shall comply with the requirements for the security level set by that Contracting Government, if such security level is higher than the security level set by the Administration for that ship.

4 Ships shall respond without undue delay to any change to a higher security level.

5 Where a ship is not in compliance with the requirements of this chapter or of part A of the ISPS Code, or cannot comply with the requirements of the security level set by the Administration or by another Contracting Government and applicable to that ship, then the ship shall notify the appropriate competent authority prior to conducting any ship/port interface or prior to entry into port, whichever occurs earlier.

Regulation 5 **Specific responsibility of Companies**

The Company shall ensure that the master has available on board, at all times, information through which officers duly authorised by a Contracting Government can establish:

- .1 who is responsible for appointing the members of the crew or other persons currently employed or engaged on board the ship in any capacity on the business of that ship;
- .2 who is responsible for deciding the employment of the ship; and
- .3 in cases where the ship is employed under the terms of charter party(ies), who are the parties to such charter party(ies).

Regulation 6 **Ship security alert system**

- 1 All ships shall be provided with a ship security alert system, as follows:
 - .1 ships constructed on or after 1 July 2004;
 - .2 passenger ships, including high-speed passenger craft, constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004;
 - .3 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft, of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004; and
 - .4 other cargo ships of 500 gross tonnage and upward and mobile offshore drilling units constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2006.
- 2 The ship security alert system, when activated, shall:
 - .1 initiate and transmit a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration, which in these circumstances may include the Company, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised;
 - .2 not send the ship security alert to any other ships;
 - .3 not raise any alarm on-board the ship; and
 - .4 continue the ship security alert until deactivated and/or reset.
- 3 The ship security alert system shall:
 - .1 be capable of being activated from the navigation bridge and in at least one other location; and
 - .2 conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization.
- 4 The ship security alert system activation points shall be designed so as to prevent the inadvertent initiation of the ship security alert.

5 The requirement for a ship security alert system may be complied with by using the radio installation fitted for compliance with the requirements of chapter IV, provided all requirements of this regulation are complied with.

6 When an Administration receives notification of a ship security alert, that Administration shall immediately notify the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

7 When a Contracting Government receives notification of a ship security alert from a ship which is not entitled to fly its flag, that Contracting Government shall immediately notify the relevant Administration and, if appropriate, the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

Regulation 7 Threats to ships

1 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

2 Contracting Governments shall provide a point of contact through which such ships can request advice or assistance and to which such ships can report any security concerns about other ships, movements or communications.

3 Where a risk of attack has been identified, the Contracting Government concerned shall advise the ships concerned and their Administrations of:

- .1 the current security level;
- .2 any security measures that should be put in place by the ships concerned to protect themselves from attack, in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and
- .3 security measures that the coastal State has decided to put in place, as appropriate.

Regulation 8 Master's discretion for ship safety and security

1 The master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorized by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units.

2 If, in the professional judgement of the master, a conflict between any safety and security requirements applicable to the ship arises during its operations, the master shall give effect to those requirements necessary to maintain the safety of the ship. In such

cases, the master may implement temporary security measures and shall forthwith inform the Administration and, if appropriate, the Contracting Government in whose port the ship is operating or intends to enter. Any such temporary security measures under this regulation shall, to the highest possible degree, be commensurate with the prevailing security level. When such cases are identified, the Administration shall ensure that such conflicts are resolved and that the possibility of recurrence is minimised.

Regulation 9 Control and compliance measures

1 Control of ships in port

1.1 For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly authorised by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of regulation I/19. Such control shall be limited to verifying that there is onboard a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ships Security Certificate issued under the provisions of part A of the ISPS Code (Certificate), which if valid shall be accepted, unless there are clear grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

1.2 When there are such clear grounds, or where no valid Certificate is produced when required, the officers duly authorized by the Contracting Government shall impose any one or more control measures in relation to that ship as provided in paragraph 1.3. Any such measures imposed must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

1.3 Such control measures are as follows: inspection of the ship, delaying the ship, detention of the ship, restriction of operations including movement within the port, or expulsion of the ship from port. Such control measures may additionally or alternatively include other lesser administrative or corrective measures.

2 Ships intending to enter a port of another Contracting Government

2.1 For the purpose of this chapter, a Contracting Government may require that ships intending to enter its ports provide the following information to officers duly authorized by that Government to ensure compliance with this chapter prior to entry into port with the aim of avoiding the need to impose control measures or steps:

- .1 that the ship possesses a valid Certificate and the name of its issuing authority;
- .2 the security level at which the ship is currently operating;
- .3 the security level at which the ship operated in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;

- .4 any special or additional security measures that were taken by the ship in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;
- .5 that the appropriate ship security procedures were maintained during any ship to ship activity within the timeframe specified in paragraph 2.3; or
- .6 other practical security related information (but not details of the ship security plan), taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

If requested by the Contracting Government, the ship or the Company shall provide confirmation, acceptable to that Contracting Government, of the information required above.

2.2 Every ship to which this chapter applies intending to enter the port of another Contracting Government shall provide the information described in paragraph 2.1 on the request of the officers duly authorized by that Government. The master may decline to provide such information on the understanding that failure to do so may result in denial of entry into port.

2.3 The ship shall keep records of the information referred to in paragraph 2.1 for the last 10 calls at port facilities.

2.4 If, after receipt of the information described in paragraph 2.1, officers duly authorised by the Contracting Government of the port in which the ship intends to enter have clear grounds for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers shall attempt to establish communication with and between the ship and the Administration in order to rectify the non-compliance. If such communication does not result in rectification, or if such officers have clear grounds otherwise for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers may take steps in relation to that ship as provided in paragraph 2.5. Any such steps taken must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2.5 Such steps are as follows:

- .1 a requirement for the rectification of the non-compliance;
- .2 a requirement that the ship proceed to a location specified in the territorial sea or internal waters of that Contracting Government;
- .3 inspection of the ship, if the ship is in the territorial sea of the Contracting Government the port of which the ship intends to enter; or
- .4 denial of entry into port.

Prior to initiating any such steps, the ship shall be informed by the Contracting Government of its intentions. Upon this information the master may withdraw the intention to enter that port. In such cases, this regulation shall not apply.

3 Additional provisions

3.1 In the event:

- .1 of the imposition of a control measure, other than a lesser administrative or corrective measure, referred to in paragraph 1.3; or
- .2 any of the steps referred to in paragraph 2.5 are taken,

an officer duly authorized by the Contracting Government shall forthwith inform in writing the Administration specifying which control measures have been imposed or steps taken and the reasons thereof. The Contracting Government imposing the control measures or steps shall also notify the recognized security organization, which issued the Certificate relating to the ship concerned and the Organization when any such control measures have been imposed or steps taken.

3.2 When entry into port is denied or the ship is expelled from port, the authorities of the port State should communicate the appropriate facts to the authorities of the State of the next appropriate ports of call, when known, and any other appropriate coastal States, taking into account guidelines to be developed by the Organization. Confidentiality and security of such notification shall be ensured.

3.3 Denial of entry into port, pursuant to paragraphs 2.4 and 2.5, or expulsion from port, pursuant to paragraphs 1.1 to 1.3, shall only be imposed where the officers duly authorized by the Contracting Government have clear grounds to believe that the ship poses an immediate threat to the security or safety of persons, or of ships or other property and there are no other appropriate means for removing that threat.

3.4 The control measures referred to in paragraph 1.3 and the steps referred to in paragraph 2.5 shall only be imposed, pursuant to this regulation, until the non-compliance giving rise to the control measures or steps has been corrected to the satisfaction of the Contracting Government, taking into account actions proposed by the ship or the Administration, if any.

3.5 When Contracting Governments exercise control under paragraph 1 or take steps under paragraph 2:

- .1 all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained, or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered; and
- .2 necessary access to the ship shall not be prevented for emergency or humanitarian reasons and for security purposes.

Regulation 10 Requirements for port facilities

1 Port facilities shall comply with the relevant requirements of this chapter and part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 Contracting Governments with a port facility or port facilities within their territory, to which this regulation applies, shall ensure that:

- .1 port facility security assessments are carried out, reviewed and approved in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and
- .2 port facility security plans are developed, reviewed, approved and implemented in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

3 Contracting Governments shall designate and communicate the measures required to be addressed in a port facility security plan for the various security levels, including when the submission of a Declaration of Security will be required.

Regulation 11 Alternative security agreements

1 Contracting Governments may, when implementing this chapter and part A of the ISPS Code, conclude in writing bilateral or multilateral agreements with other Contracting Governments on alternative security arrangements covering short international voyages on fixed routes between port facilities located within their territories.

2 Any such agreement shall not compromise the level of security of other ships or of port facilities not covered by the agreement.

3 No ship covered by such an agreement shall conduct any ship-to-ship activities with any ship not covered by the agreement.

4 Such agreements shall be reviewed periodically, taking into account the experience gained as well as any changes in the particular circumstances or the assessed threats to the security of the ships, the port facilities or the routes covered by the agreement.

Regulation 12 Equivalent security arrangements

1 An Administration may allow a particular ship or a group of ships entitled to fly its flag to implement other security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Administration, which allows such security measures, shall communicate to the Organization particulars thereof.

2 When implementing this chapter and part A of the ISPS Code, a Contracting Government may allow a particular port facility or a group of port facilities located within its territory, other than those covered by an agreement concluded under regulation 11, to implement security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in Part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Contracting Government, which allows such security measures, shall communicate to the Organization particulars thereof.

Regulation 13
Communication of information

1 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization and shall make available for the information of Companies and ships:

- .1 the names and contact details of their national authority or authorities responsible for ship and port facility security;
- .2 the locations within their territory covered by the approved port facility security plans.
- .3 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon the ship-to-shore security alerts, referred to in regulation 6.2.1;
- .4 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon any communications from Contracting Governments exercising control and compliance measures, referred to in regulation 9.3.1; and
- .5 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to provide advice or assistance to ships and to whom ships can report any security concerns, referred to in regulation 7.2;

and thereafter update such information as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

2 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization the names and contact details of any recognized security organizations authorized to act on their behalf together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such organizations. Such information shall be updated as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

3 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004 communicate to the Organization a list showing the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval and thereafter shall further communicate when any of the following changes take place:

- .1 changes in the location or locations covered by an approved port facility security plan are to be introduced or have been introduced. In such cases the information to be communicated shall indicate the changes in the location or locations covered by the plan and the date as of which such changes are to be introduced or were implemented;
- .2 an approved port facility security plan, previously included in the list submitted to the Organization, is to be withdrawn or has been withdrawn.

In such cases, the information to be communicated shall indicate the date on which the withdrawal will take effect or was implemented. In these cases, the communication shall be made to the Organization as soon as is practically possible; and

- .3 additions are to be made to the list of approved port facility security plans. In such cases, the information to be communicated shall indicate the location or locations covered by the plan and the date of approval.

4 Contracting Governments shall, at five year intervals after 1 July 2004, communicate to the Organization a revised and updated list showing all the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval (and the date of approval of any amendments thereto) which will supersede and replace all information communicated to the Organization, pursuant to paragraph 3, during the preceding five years.

5 Contracting Governments shall communicate to the Organization information that an agreement under regulation 11 has been concluded. The information communicated shall include:

- .1 the names of the Contracting Governments which have concluded the agreement;
- .2 the port facilities and the fixed routes covered by the agreement;
- .3 the periodicity of review of the agreement;
- .4 the date of entry into force of the agreement; and
- .5 information on any consultations which have taken place with other Contracting Governments;

and thereafter shall communicate, as soon as practically possible, to the Organization information when the agreement has been amended or has ended.

6 Any Contracting Government which allows, under the provisions of regulation 12, any equivalent security arrangements with respect to a ship entitled to fly its flag or with respect to a port facility located within its territory, shall communicate to the Organization particulars thereof.

7 The Organization shall make available the information communicated under paragraph 3 to other Contracting Governments upon request.



CONFERENCE OF CONTRACTING
GOVERNMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
Agenda items 7 and 8

SOLAS/CONF.5/34
17 December 2002
Original: ENGLISH

**CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE
INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE**

**CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE RESOLUTIONS AND
RECOMMENDATIONS AND RELATED MATTERS**

**Conference resolution 2 and related amendments to the 1974 SOLAS Convention
and Conference resolutions 3 to 11**

As adopted by the Conference

Attached in the annexes are the texts of Conference resolution 2 and the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code; and the associated Conference resolutions, as set out in attachments 2 and 3 to the Final Act of the Conference.

ANNEX 1

**CONFERENCE RESOLUTION 2
(adopted on 12 December 2002)****ADOPTION OF THE INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS
AND OF PORT FACILITIES**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

CONSIDERING that the new chapter XI-2 of the Convention makes a reference to an International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and requires that ships, companies and port facilities to comply with the relevant requirements of part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, as specified in part A of the ISPS Code,

BEING OF THE OPINION that the implementation by Contracting Governments of the said chapter will greatly contribute to the enhancement of maritime safety and security and safeguarding those on board and ashore,

HAVING CONSIDERED a draft of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities prepared by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “the Organization”), at its seventy-fifth and seventy-sixth session, for consideration and adoption by the Conference,

1. ADOPTS the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (hereinafter referred to as “the Code”), the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the Code will take effect on 1 July 2004 upon entry into force of the new chapter XI-2 of the Convention;
3. REQUESTS the Maritime Safety Committee to keep the Code under review and amend it, as appropriate;
4. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to all Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS
AND OF PORT FACILITIES**

PREAMBLE

1 The Diplomatic Conference on Maritime Security held in London in December 2002 adopted new provisions in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and this Code* to enhance maritime security. These new requirements form the international framework through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

2 Following the tragic events of 11th September 2001, the twenty-second session of the Assembly of the International Maritime Organization (the Organization), in November 2001, unanimously agreed to the development of new measures relating to the security of ships and of port facilities for adoption by a Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (known as the Diplomatic Conference on Maritime Security) in December 2002. Preparation for the Diplomatic Conference was entrusted to the Organization's Maritime Safety Committee (MSC) on the basis of submissions made by Member States, intergovernmental organizations and non-governmental organizations in consultative status with the Organization.

3 The MSC, at its first extraordinary session, held also in November 2001, in order to accelerate the development and the adoption of the appropriate security measures established an MSC Intersessional Working Group on Maritime Security. The first meeting of the MSC Intersessional Working Group on Maritime Security was held in February 2002 and the outcome of its discussions was reported to, and considered by, the seventy-fifth session of the MSC in March 2002, when an *ad hoc* Working Group was established to further develop the proposals made. The seventy-fifth session of the MSC considered the report of that Working Group and recommended that work should be taken forward through a further MSC Intersessional Working Group, which was held in September 2002. The seventy-sixth session of the MSC considered the outcome of the September 2002 session of the MSC Intersessional Working Group and the further work undertaken by the MSC Working Group held in conjunction with the Committee's seventy-sixth session in December 2002, immediately prior to the Diplomatic Conference and agreed the final version of the proposed texts to be considered by the Diplomatic Conference.

4 The Diplomatic Conference (9 to 13 December 2002) also adopted amendments to the existing provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74) accelerating the implementation of the requirement to fit Automatic Identification Systems and adopted new Regulations in Chapter XI-1 of SOLAS 74 covering marking of the Ship's Identification Number and the carriage of a Continuous Synopsis Record. The Diplomatic Conference also adopted a number of Conference Resolutions including those covering implementation and revision of this Code, Technical Co-operation, and co-operative work with the International Labour Organization and World Customs Organization. It was recognized that

* The complete name of this Code is the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities. The abbreviated name of this Code, as referred to in regulation XI-2/1 of SOLAS 74 as amended, is the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code or, in short, the ISPS Code.
I:\CONF\SOLAS\5\34.DOC

review and amendment of certain of the new provisions regarding maritime security may be required on completion of the work of these two Organizations.

5 The provision of Chapter XI-2 of SOLAS 74 and this Code apply to ships and to port facilities. The extension of SOLAS 74 to cover port facilities was agreed on the basis that SOLAS 74 offered the speediest means of ensuring the necessary security measures entered into force and given effect quickly. However, it was further agreed that the provisions relating to port facilities should relate solely to the ship/port interface. The wider issue of the security of port areas will be the subject of further joint work between the International Maritime Organization and the International Labour Organization. It was also agreed that the provisions should not extend to the actual response to attacks or to any necessary clear-up activities after such an attack.

6 In drafting the provision care has been taken to ensure compatibility with the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping and Certification for Seafarers, 1978, as amended, the International Safety Management (ISM) Code and the harmonised system of survey and certification.

7 The provisions represent a significant change in the approach of the international maritime industries to the issue of security in the maritime transport sector. It is recognized that they may place a significant additional burden on certain Contracting Governments. The importance of Technical Co-operation to assist Contracting Governments implement the provisions is fully recognized.

8 Implementation of the provisions will require continuing effective co-operation and understanding between all those involved with, or using, ships and port facilities including ship's personnel, port personnel, passengers, cargo interests, ship and port management and those in National and Local Authorities with security responsibilities. Existing practices and procedures will have to be reviewed and changed if they do not provide an adequate level of security. In the interests of enhanced maritime security additional responsibilities will have to be carried by the shipping and port industries and by National and Local Authorities.

9 The guidance given in part B of this Code should be taken into account when implementing the security provisions set out in Chapter XI-2 of SOLAS 74 and in part A of this Code. However, it is recognized that the extent to which the guidance applies may vary depending on the nature of the port facility and of the ship, its trade and/or cargo.

10 Nothing in this Code shall be interpreted or applied in a manner inconsistent with the proper respect of fundamental rights and freedoms as set out in international instruments, particularly those relating to maritime workers and refugees including the International Labour Organization Declaration of Fundamental Principles and Rights at Work as well as international standards concerning maritime and port workers.

11 Recognizing that the Convention on the Facilitation of Maritime Traffic, 1965, as amended, provides that foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order, Contracting Governments when approving ship and port facility security plans should pay due cognisance to the fact that ship's personnel live and work on the vessel and need shore leave and access to shore based seafarer welfare facilities, including medical care.

PART A

MANDATORY REQUIREMENTS REGARDING THE PROVISIONS OF CHAPTER XI-2 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 GENERAL

1.1 Introduction

This part of the International Code for the Security of Ships and Port Facilities contains mandatory provisions to which reference is made in chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

1.2 Objectives

The objectives of this Code are:

- .1 to establish an international framework involving co-operation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries to detect security threats and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade;
- .2 to establish the respective roles and responsibilities of the Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries, at the national and international level for ensuring maritime security;
- .3 to ensure the early and efficient collection and exchange of security-related information;
- .4 to provide a methodology for security assessments so as to have in place plans and procedures to react to changing security levels; and
- .5 to ensure confidence that adequate and proportionate maritime security measures are in place.

1.3 Functional requirements

In order to achieve its objectives, this Code embodies a number of functional requirements. These include, but are not limited to:

- .1 gathering and assessing information with respect to security threats and exchanging such information with appropriate Contracting Governments;
- .2 requiring the maintenance of communication protocols for ships and port facilities;
- .3 preventing unauthorized access to ships, port facilities and their restricted areas;

- .4 preventing the introduction of unauthorized weapons, incendiary devices or explosives to ships or port facilities;
- .5 providing means for raising the alarm in reaction to security threats or security incidents;
- .6 requiring ship and port facility security plans based upon security assessments; and
- .7 requiring training, drills and exercises to ensure familiarity with security plans and procedures.

2 DEFINITIONS

2.1 For the purpose of this part, unless expressly provided otherwise:

- .1 *Convention* means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.
- .2 *Regulation* means a regulation of the Convention.
- .3 *Chapter* means a chapter of the Convention.
- .4 *Ship security plan* means a plan developed to ensure the application of measures on board the ship designed to protect persons on board, cargo, cargo transport units, ship's stores or the ship from the risks of a security incident.
- .5 *Port facility security plan* means a plan developed to ensure the application of measures designed to protect the port facility and ships, persons, cargo, cargo transport units and ship's stores within the port facility from the risks of a security incident.
- .6 *Ship security officer* means the person on board the ship, accountable to the master, designated by the Company as responsible for the security of the ship, including implementation and maintenance of the ship security plan and for liaison with the company security officer and port facility security officers.
- .7 *Company security officer* means the person designated by the Company for ensuring that a ship security assessment is carried out; that a ship security plan is developed, submitted for approval, and thereafter implemented and maintained and for liaison with port facility security officers and the ship security officer.
- .8 *Port facility security officer* means the person designated as responsible for the development, implementation, revision and maintenance of the port facility security plan and for liaison with the ship security officers and company security officers.
- .9 *Security level 1* means the level for which minimum appropriate protective security measures shall be maintained at all times.

- .10 *Security level 2* means the level for which appropriate additional protective security measures shall be maintained for a period of time as a result of heightened risk of a security incident.
- .11 *Security level 3* means the level for which further specific protective security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target.

2.2 The term “ship”, when used in this Code, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft as defined in regulation XI-2/1.

2.3 The term “Contracting Government” in connection with any reference to a port facility, when used in sections 14 to 18, includes a reference to the “Designated Authority”.

2.4 Terms not otherwise defined in this part shall have the same meaning as the meaning attributed to them in chapters I and XI-2.

3 APPLICATION

3.1 This Code applies to:

- .1 the following types of ships engaged on international voyages:
 - .1 passenger ships, including high-speed passenger craft;
 - .2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and
 - .3 mobile offshore drilling units; and
- .2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

3.2 Notwithstanding the provisions of section 3.1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this Part of the Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

3.2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under section 3.2, on a port facility security assessment carried out in accordance with this Part of the Code.

3.2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under section 3.2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by chapter XI-2 or by this Part of the Code.

3.3 This Code does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

3.4 Sections 5 to 13 and 19 of this part apply to Companies and ships as specified in regulation XI-2/4.

3.5 Sections 5 and 14 to 18 of this part apply to port facilities as specified in regulation XI-2/10.

3.6 Nothing in this Code shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

4 RESPONSIBILITIES OF CONTRACTING GOVERNMENTS

4.1 Subject to the provisions of regulation XI-2/3 and XI-2/7, Contracting Governments shall set security levels and provide guidance for protection from security incidents. Higher security levels indicate greater likelihood of occurrence of a security incident. Factors to be considered in setting the appropriate security level include:

- .1 the degree that the threat information is credible;
- .2 the degree that the threat information is corroborated;
- .3 the degree that the threat information is specific or imminent; and
- .4 the potential consequences of such a security incident.

4.2 Contracting Governments, when they set security level 3, shall issue, as necessary, appropriate instructions and shall provide security related information to the ships and port facilities that may be affected.

4.3 Contracting Governments may delegate to a recognized security organization certain of their security related duties under chapter XI-2 and this Part of the Code with the exception of:

- .1 setting of the applicable security level;
- .2 approving a Port Facility Security Assessment and subsequent amendments to an approved assessment;
- .3 determining the port facilities which will be required to designate a Port Facility Security Officer;
- .4 approving a Port Facility Security Plan and subsequent amendments to an approved plan;
- .5 exercising control and compliance measures pursuant to regulation XI-2/9; and
- .6 establishing the requirements for a Declaration of Security.

4.4 Contracting Governments shall, to the extent they consider appropriate, test the effectiveness of the Ship or the Port Facility Security Plans, or of amendments to such plans, they have approved, or, in the case of ships, of plans which have been approved on their behalf.

5 DECLARATION OF SECURITY

5.1 Contracting Governments shall determine when a Declaration of Security is required by assessing the risk the ship/port interface or ship to ship activity poses to persons, property or the environment.

5.2 A ship can request completion of a Declaration of Security when:

- .1 the ship is operating at a higher security level than the port facility or another ship it is interfacing with;
- .2 there is an agreement on a Declaration of Security between Contracting Governments covering certain international voyages or specific ships on those voyages;
- .3 there has been a security threat or a security incident involving the ship or involving the port facility, as applicable;
- .4 the ship is at a port which is not required to have and implement an approved port facility security plan; or
- .5 the ship is conducting ship to ship activities with another ship not required to have and implement an approved ship security plan.

5.3 Requests for the completion of a Declaration of Security, under this section, shall be acknowledged by the applicable port facility or ship.

5.4 The Declaration of Security shall be completed by:

- .1 the master or the ship security officer on behalf of the ship(s); and, if appropriate,
- .2 the port facility security officer or, if the Contracting Government determines otherwise, by any other body responsible for shore-side security, on behalf of the port facility.

5.5 The Declaration of Security shall address the security requirements that could be shared between a port facility and a ship (or between ships) and shall state the responsibility for each.

5.6 Contracting Governments shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by the port facilities located within their territory.

5.7 Administrations shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by ships entitled to fly their flag.

6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY

6.1 The Company shall ensure that the ship security plan contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company shall establish in the ship security plan that the master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the

safety and security of the ship and to request the assistance of the Company or of any Contracting Government as may be necessary.

6.2 The Company shall ensure that the company security officer, the master and the ship security officer are given the necessary support to fulfil their duties and responsibilities in accordance with chapter XI-2 and this Part of the Code.

7 SHIP SECURITY

7.1 A ship is required to act upon the security levels set by Contracting Governments as set out below.

7.2 At security level 1, the following activities shall be carried out, through appropriate measures, on all ships, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

- .1 ensuring the performance of all ship security duties;
- .2 controlling access to the ship;
- .3 controlling the embarkation of persons and their effects;
- .4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- .5 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
- .6 supervising the handling of cargo and ship's stores; and
- .7 ensuring that security communication is readily available.

7.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.5 Whenever security level 2 or 3 is set by the Administration, the ship shall acknowledge receipt of the instructions on change of the security level.

7.6 Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government that has set security level 2 or 3, the ship shall acknowledge receipt of this instruction and shall confirm to the port facility security officer the initiation of the implementation of the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3, in instructions issued by the Contracting Government which has set security level 3. The ship shall report any difficulties in implementation. In such cases, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and co-ordinate the appropriate actions.

7.7 If a ship is required by the Administration to set, or is already at, a higher security level than that set for the port it intends to enter or in which it is already located, then the ship shall advise, without delay, the competent authority of the Contracting Government within whose territory the port facility is located and the port facility security officer of the situation.

7.7.1 In such cases, the ship security officer shall liaise with the port facility security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

7.8 An Administration requiring ships entitled to fly its flag to set security level 2 or 3 in a port of another Contracting Government shall inform that Contracting Government without delay.

7.9 When Contracting Governments set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, such ships shall be advised to maintain vigilance and report immediately to their Administration and any nearby coastal States any information that comes to their attention that might affect maritime security in the area.

7.9.1 When advising such ships of the applicable security level, a Contracting Government shall, taking into account the guidance given in the part B of this Code, also advise those ships of any security measure that they should take and, if appropriate, of measures that have been taken by the Contracting Government to provide protection against the threat.

8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

8.1 The ship security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the ship security plan.

8.2 The company security officer shall ensure that the ship security assessment is carried out by persons with appropriate skills to evaluate the security of a ship, in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

8.3 Subject to the provisions of section 9.2.1, a recognized security organization may carry out the ship security assessment of a specific ship.

8.4 The ship security assessment shall include an on-scene security survey and, at least, the following elements:

- .1 identification of existing security measures, procedures and operations;
- .2 identification and evaluation of key ship board operations that it is important to protect;
- .3 identification of possible threats to the key ship board operations and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures; and
- .4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

8.5 The ship security assessment shall be documented, reviewed, accepted and retained by the Company.

9 SHIP SECURITY PLAN

9.1 Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in this Part of the Code.

9.1.1 Subject to the provisions of section 9.2.1, a recognized security organization may prepare the ship security plan for a specific ship.

9.2 The Administration may entrust the review and approval of ship security plans, or of amendments to a previously approved plan, to recognized security organizations.

9.2.1 In such cases the recognized security organization, undertaking the review and approval of a ship security plan, or its amendments, for a specific ship shall not have been involved in either the preparation of the ship security assessment or of the ship security plan, or of the amendments, under review.

9.3 The submission of a ship security plan, or of amendments to a previously approved plan, for approval shall be accompanied by the security assessment on the basis of which the plan, or the amendments, have been developed.

9.4 Such a plan shall be developed, taking into account the guidance given in part B of this Code and shall be written in the working language or languages of the ship. If the language or languages used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included. The plan shall address, at least, the following:

- .1 measures designed to prevent weapons, dangerous substances and devices intended for use against persons, ships or ports and the carriage of which is not authorized from being taken on board the ship;
- .2 identification of the restricted areas and measures for the prevention of unauthorized access to them;
- .3 measures for the prevention of unauthorized access to the ship;
- .4 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or ship/port interface;
- .5 procedures for responding to any security instructions Contracting Governments may give at security level 3;
- .6 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;
- .7 duties of shipboard personnel assigned security responsibilities and of other shipboard personnel on security aspects;
- .8 procedures for auditing the security activities;
- .9 procedures for training, drills and exercises associated with the plan;

- .10 procedures for interfacing with port facility security activities;
- .11 procedures for the periodic review of the plan and for updating;
- .12 procedures for reporting security incidents;
- .13 identification of the ship security officer;
- .14 identification of the company security officer including 24-hour contact details;
- .15 procedures to ensure the inspection, testing, calibration, and maintenance of any security equipment provided on board;
- .16 frequency for testing or calibration of any security equipment provided on board;
- .17 identification of the locations where the ship security alert system activation points are provided;¹ and
- .18 procedures, instructions and guidance on the use of the ship security alert system, including the testing, activation, deactivation and resetting and to limit false alerts.¹

9.4.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company or of the ship.

9.5 The Administration shall determine which changes to an approved ship security plan or to any security equipment specified in an approved plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by the Administration. Any such changes shall be at least as effective as those measures prescribed in chapter XI-2 and this Part of the Code.

9.5.1 The nature of the changes to the ship security plan or the security equipment that have been specifically approved by the Administration, pursuant to section 9.5, shall be documented in a manner that clearly indicates such approval. This approval shall be available on board and shall be presented together with the International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate). If these changes are temporary, once the original approved measures or equipment are reinstated, this documentation no longer needs to be retained by the ship.

9.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorized deletion, destruction or amendment.

9.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

9.8 Ship security plans are not subject to inspection by officers duly authorized by a Contracting Government to carry out control and compliance measures in accordance with regulation XI-2/9, save in circumstances specified in section 9.8.1.

¹ Administrations may allow, in order to avoid compromising in any way the objective of providing on board the ship security alert system, this information to be kept elsewhere on board in a document known to the master, the ship security officer and other senior shipboard personnel as may be decided by the Company.

9.8.1 If the officers duly authorized by a Contracting Government have clear grounds to believe that the ship is not in compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, and the only means to verify or rectify the non-compliance is to review the relevant requirements of the ship security plan, limited access to the specific sections of the plan relating to the non-compliance is exceptionally allowed, but only with the consent of the Contracting Government of, or the master of, the ship concerned. Nevertheless, the provisions in the plan relating to section 9.4 subsections .2, .4, .5, .7, .15, .17 and .18 of this Part of the Code are considered as confidential information, and cannot be subject to inspection unless otherwise agreed by the Contracting Governments concerned.

10 RECORDS

10.1 Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3:

- .1 training, drills and exercises;
- .2 security threats and security incidents;
- .3 breaches of security;
- .4 changes in security level;
- .5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been;
- .6 internal audits and reviews of security activities;
- .7 periodic review of the ship security assessment;
- .8 periodic review of the ship security plan;
- .9 implementation of any amendments to the plan; and
- .10 maintenance, calibration and testing of any security equipment provided on board including testing of the ship security alert system.

10.2 The records shall be kept in the working language or languages of the ship. If the language or languages used are not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

10.3 The records may be kept in an electronic format. In such a case, they shall be protected by procedures aimed at preventing their unauthorized deletion, destruction or amendment.

10.4 The records shall be protected from unauthorized access or disclosure.

11 COMPANY SECURITY OFFICER

11.1 The Company shall designate a company security officer. A person designated as the company security officer may act as the company security officer for one or more ships, depending on the number or types of ships the Company operates provided it is clearly identified for which ships this person is responsible. A Company may, depending on the number or types of ships they operate designate several persons as company security officers provided it is clearly identified for which ships each person is responsible.

11.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the company security officer shall include, but are not limited to:

- .1 advising the level of threats likely to be encountered by the ship, using appropriate security assessments and other relevant information;
- .2 ensuring that ship security assessments are carried out;
- .3 ensuring the development, the submission for approval, and thereafter the implementation and maintenance of the ship security plan;
- .4 ensuring that the ship security plan is modified, as appropriate, to correct deficiencies and satisfy the security requirements of the individual ship;
- .5 arranging for internal audits and reviews of security activities;
- .6 arranging for the initial and subsequent verifications of the ship by the Administration or the recognized security organization;
- .7 ensuring that deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance are promptly addressed and dealt with;
- .8 enhancing security awareness and vigilance;
- .9 ensuring adequate training for personnel responsible for the security of the ship;
- .10 ensuring effective communication and co-operation between the ship security officer and the relevant port facility security officers;
- .11 ensuring consistency between security requirements and safety requirements;
- .12 ensuring that, if sister-ship or fleet security plans are used, the plan for each ship reflects the ship-specific information accurately; and
- .13 ensuring that any alternative or equivalent arrangements approved for a particular ship or group of ships are implemented and maintained.

12 SHIP SECURITY OFFICER

12.1 A ship security officer shall be designated on each ship.

12.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the ship security officer shall include, but are not limited to:

- .1 undertaking regular security inspections of the ship to ensure that appropriate security measures are maintained;
- .2 maintaining and supervising the implementation of the ship security plan, including any amendments to the plan;
- .3 co-ordinating the security aspects of the handling of cargo and ship's stores with other shipboard personnel and with the relevant port facility security officers;
- .4 proposing modifications to the ship security plan;
- .5 reporting to the company security officer any deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance and implementing any corrective actions;
- .6 enhancing security awareness and vigilance on board;
- .7 ensuring that adequate training has been provided to shipboard personnel, as appropriate;
- .8 reporting all security incidents;
- .9 co-ordinating implementation of the ship security plan with the company security officer and the relevant port facility security officer; and
- .10 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any.

13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY

13.1 The company security officer and appropriate shore-based personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.2 The ship security officer shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.3 Shipboard personnel having specific security duties and responsibilities shall understand their responsibilities for ship security as described in the ship security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.4 To ensure the effective implementation of the ship security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the ship type, ship personnel changes, port facilities to be visited and other relevant circumstances, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.5 The company security officer shall ensure the effective coordination and implementation of ship security plans by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14 PORT FACILITY SECURITY

14.1 A port facility is required to act upon the security levels set by the Contracting Government within whose territory it is located. Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference with, or delay to, passengers, ship, ship's personnel and visitors, goods and services.

14.2 At security level 1, the following activities shall be carried out through appropriate measures in all port facilities, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

- .1 ensuring the performance of all port facility security duties;
- .2 controlling access to the port facility;
- .3 monitoring of the port facility, including anchoring and berthing area(s);
- .4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- .5 supervising the handling of cargo;
- .6 supervising the handling of ship's stores; and
- .7 ensuring that security communication is readily available.

14.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4.1 In addition, at security level 3, port facilities are required to respond to and implement any security instructions given by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

14.5 When a port facility security officer is advised that a ship encounters difficulties in complying with the requirements of chapter XI-2 or this part or in implementing the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3 following any security instructions given by the Contracting Government within whose territory

the port facility is located, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and co-ordinate appropriate actions.

14.6 When a port facility security officer is advised that a ship is at a security level, which is higher than that of the port facility, the port facility security officer shall report the matter to the competent authority and shall liaise with the ship security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

15.1 The port facility security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the port facility security plan.

15.2 The port facility security assessment shall be carried out by the Contracting Government within whose territory the port facility is located. A Contracting Government may authorise a recognized security organization to carry out the port facility security assessment of a specific port facility located within its territory.

15.2.1 When the port facility security assessment has been carried out by a recognized security organization, the security assessment shall be reviewed and approved for compliance with this section by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

15.3 The persons carrying out the assessment shall have appropriate skills to evaluate the security of the port facility in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

15.4 The port facility security assessments shall periodically be reviewed and updated, taking account of changing threats and/or minor changes in the port facility and shall always be reviewed and updated when major changes to the port facility take place.

15.5 The port facility security assessment shall include, at least, the following elements:

- .1 identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect;
- .2 identification of possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritize security measures;
- .3 identification, selection and prioritization of counter measures and procedural changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability; and
- .4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

15.6 The Contracting Government may allow a port facility security assessment to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an arrangement shall communicate to the Organization particulars thereof.

15.7 Upon completion of the port facility security assessment, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

16.1 A port facility security plan shall be developed and maintained, on the basis of a port facility security assessment, for each port facility, adequate for the ship/port interface. The plan shall make provisions for the three security levels, as defined in this Part of the Code.

16.1.1 Subject to the provisions of section 16.2, a recognized security organization may prepare the port facility security plan of a specific port facility.

16.2 The port facility security plan shall be approved by the Contracting Government in whose territory the port facility is located.

16.3 Such a plan shall be developed taking into account the guidance given in part B of this Code and shall be in the working language of the port facility. The plan shall address, at least, the following:

- .1 measures designed to prevent weapons or any other dangerous substances and devices intended for use against persons, ships or ports and the carriage of which is not authorized, from being introduced into the port facility or on board a ship;
- .2 measures designed to prevent unauthorized access to the port facility, to ships moored at the facility, and to restricted areas of the facility;
- .3 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the port facility or ship/port interface;
- .4 procedures for responding to any security instructions the Contracting Government, in whose territory the port facility is located, may give at security level 3;
- .5 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;
- .6 duties of port facility personnel assigned security responsibilities and of other facility personnel on security aspects;
- .7 procedures for interfacing with ship security activities;
- .8 procedures for the periodic review of the plan and updating;
- .9 procedures for reporting security incidents;
- .10 identification of the port facility security officer including 24-hour contact details;
- .11 measures to ensure the security of the information contained in the plan;

- .12 measures designed to ensure effective security of cargo and the cargo handling equipment at the port facility;
- .13 procedures for auditing the port facility security plan;
- .14 procedures for responding in case the ship security alert system of a ship at the port facility has been activated; and
- .15 procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers' welfare and labour organizations.

16.3.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the port facility.

16.4 The port facility security plan may be combined with, or be part of, the port security plan or any other port emergency plan or plans.

16.5 The Contracting Government in whose territory the port facility is located shall determine which changes to the port facility security plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by them.

16.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorized deletion, destruction or amendment.

16.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16.8 Contracting Governments may allow a port facility security plan to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an alternative arrangement, shall communicate to the Organization particulars thereof.

17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

17.1 A port facility security officer shall be designated for each port facility. A person may be designated as the port facility security officer for one or more port facilities.

17.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the port facility security officer shall include, but are not limited to:

- .1 conducting an initial comprehensive security survey of the port facility taking into account the relevant port facility security assessment;
- .2 ensuring the development and maintenance of the port facility security plan;
- .3 implementing and exercising the port facility security plan;
- .4 undertaking regular security inspections of the port facility to ensure the continuation of appropriate security measures;

- .5 recommending and incorporating, as appropriate, modifications to the port facility security plan in order to correct deficiencies and to update the plan to take into account of relevant changes to the port facility;
- .6 enhancing security awareness and vigilance of the port facility personnel;
- .7 ensuring adequate training has been provided to personnel responsible for the security of the port facility;
- .8 reporting to the relevant authorities and maintaining records of occurrences which threaten the security of the port facility;
- .9 co-ordinating implementation of the port facility security plan with the appropriate Company and ship security officer(s);
- .10 co-ordinating with security services, as appropriate;
- .11 ensuring that standards for personnel responsible for security of the port facility are met;
- .12 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any; and
- .13 assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested.

17.3 The port facility security officer shall be given the necessary support to fulfil the duties and responsibilities imposed by chapter XI-2 and this Part of the Code.

18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON PORT FACILITY SECURITY

18.1 The port facility security officer and appropriate port facility security personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.2 Port facility personnel having specific security duties shall understand their duties and responsibilities for port facility security, as described in the port facility security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.3 To ensure the effective implementation of the port facility security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the types of operation of the port facility, port facility personnel changes, the type of ship the port facility is serving and other relevant circumstances, taking into account guidance given in part B of this Code.

18.4 The port facility security officer shall ensure the effective coordination and implementation of the port facility security plan by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

19 VERIFICATION AND CERTIFICATION FOR SHIPS

19.1 Verifications

19.1.1 Each ship to which this Part of the Code applies shall be subject to the verifications specified below:

- .1 an initial verification before the ship is put in service or before the certificate required under section 19.2 is issued for the first time, which shall include a complete verification of its security system and any associated security equipment covered by the relevant provisions of chapter XI-2, this Part of the Code and the approved ship security plan. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2 and this Part of the Code, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;
- .2 a renewal verification at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where section 19.3 is applicable. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2, this Part of the Code and the approved ship security plan, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;
- .3 at least one intermediate verification. If only one intermediate verification is carried out it shall take place between the second and third anniversary date of the certificate as defined in regulation I/2(n). The intermediate verification shall include inspection of the security system and any associated security equipment of the ship to ensure that it remains satisfactory for the service for which the ship is intended. Such intermediate verification shall be endorsed on the certificate;
- .4 any additional verifications as determined by the Administration.

19.1.2 The verifications of ships shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the verifications to a recognized security organization referred to in regulation XI-2/1.

19.1.3 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the verification and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

19.1.4 The security system and any associated security equipment of the ship after verification shall be maintained to conform with the provisions of regulations XI-2/4.2 and XI-2/6, this Part of the Code and the approved ship security plan. After any verification under section 19.1.1 has been completed, no changes shall be made in security system and in any associated security equipment or the approved ship security plan without the sanction of the Administration.

19.2 Issue or endorsement of certificate

19.2.1 An International Ship Security Certificate shall be issued after the initial or renewal verification in accordance with the provisions of section 19.1.

19.2.2 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by a recognized security organization acting on behalf of the Administration.

19.2.3 Another Contracting Government may, at the request of the Administration, cause the ship to be verified and, if satisfied that the provisions of section 19.1.1 are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Ship Security Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Code.

19.2.3.1 A copy of the certificate and a copy of the verification report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

19.2.3.2 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under section 19.2.2.

19.2.4 The International Ship Security Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in the appendix to this Code. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

19.3 Duration and validity of certificate

19.3.1 An International Ship Security Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

19.3.2 When the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

19.3.2.1 When the renewal verification is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

19.3.2.2 When the renewal verification is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

19.3.3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in section 19.3.1, provided that the verifications referred to in section 19.1.1 applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

19.3.4 If a renewal verification has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the Administration or recognized security organization acting on behalf of the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

19.3.5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be verified, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and the ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be verified, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the expiry date of the existing certificate before the extension was granted.

19.3.6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this section may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

19.3.7 If an intermediate verification is completed before the period specified in section 19.1.1, then:

- .1 the expiry date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three years later than the date on which the intermediate verification was completed;
- .2 the expiry date may remain unchanged provided one or more additional verifications are carried out so that the maximum intervals between the verifications prescribed by section 19.1.1 are not exceeded.

19.3.8 A certificate issued under section 19.2 shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant verifications are not completed within the periods specified under section 19.1.1;
- .2 if the certificate is not endorsed in accordance with section 19.1.1.3 and 19.3.7.1, if applicable;
- .3 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company; and
- .4 upon transfer of the ship to the flag of another State.

19.3.9 In the case of:

- .1 a transfer of a ship to the flag of another Contracting Government, the Contracting Government whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the receiving Administration copies of, or all information relating to, the International Ship Security Certificate carried by the ship before the transfer and copies of available verification reports, or
- .2 a Company that assumes responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company, the previous Company shall as soon as possible,

transmit to the receiving Company copies of any information related to the International Ship Security Certificate or to facilitate the verifications described in section 19.4.2.

19.4 Interim certification

19.4.1 The certificates specified in section 19.2 shall be issued only when the Administration issuing the certificate is fully satisfied that the ship complies with the requirements of section 19.1. However, after 1 July 2004, for the purposes of:

- .1 a ship without a certificate, on delivery or prior to its entry or re-entry into service;
- .2 transfer of a ship from the flag of a Contracting Government to the flag of another Contracting Government;
- .3 transfer of a ship to the flag of a Contracting Government from a State which is not a Contracting Government; or
- .4 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company;

until the certificate referred to in section 19.2 is issued, the Administration may cause an Interim International Ship Security Certificate to be issued, in a form corresponding to the model given in the Appendix to this Part of the Code.

19.4.2 An Interim International Ship Security Certificate shall only be issued when the Administration or recognized security organization, on behalf of the Administration, has verified that:

- .1 the ship security assessment required by this Part of the Code has been completed,
- .2 a copy of the ship security plan meeting the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code is provided on board, has been submitted for review and approval, and is being implemented on the ship;
- .3 the ship is provided with a ship security alert system meeting the requirements of regulation XI-2/6, if required,
- .4 the company security officer:
 - .1 has ensured:
 - .1 the review of the ship security plan for compliance with this Part of the Code,
 - .2 that the plan has been submitted for approval, and
 - .3 that the plan is being implemented on the ship, and

- .2 has established the necessary arrangements, including arrangements for drills, exercises and internal audits, through which the company security officer is satisfied that the ship will successfully complete the required verification in accordance with section 19.1.1.1, within 6 months;
- .5 arrangements have been made for carrying out the required verifications under section 19.1.1.1;
- .6 the master, the ship's security officer and other ship's personnel with specific security duties are familiar with their duties and responsibilities as specified in this Part of the Code; and with the relevant provisions of the ship security plan placed on board; and have been provided such information in the working language of the ship's personnel or languages understood by them; and
- .7 the ship security officer meets the requirements of this Part of the Code.

19.4.3 An Interim International Ship Security Certificate may be issued by the Administration or by a recognized security organization authorized to act on its behalf.

19.4.4 An Interim International Ship Security Certificate shall be valid for 6 months, or until the certificate required by section 19.2 is issued, whichever comes first, and may not be extended.

19.4.5 No Contracting Government shall cause a subsequent, consecutive Interim International Ship Security Certificate to be issued to a ship if, in the judgment of the Administration or the recognized security organization, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and this Part of the Code beyond the period of the initial interim certificate as specified in section 19.4.4.

19.4.6 For the purposes of regulation XI-2/9, Contracting Governments may, prior to accepting an Interim International Ship Security Certificate as a valid certificate, ensure that the requirements of sections 19.4.2.4 to 19.4.2.6 have been met.

APPENDIX TO PART A

APPENDIX 1

Form of the International Ship Security Certificate

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(official seal)

(State)

Certificate Number

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

Under the authority of the Government of _____
(name of State)

by _____
(persons or organization authorized)

Name of ship :
Distinctive number or letters :
Port of registry :
Type of ship :
Gross tonnage :
IMO Number :
Name and address of the Company :

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
- 2 that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
- 3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based

This Certificate is valid until
subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at
(place of issue of the Certificate)

Date of issue
*(signature of the duly authorized official
issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

**ADDITIONAL VERIFICATION IN ACCORDANCE WITH SECTION A/19.3.7.2 OF
THE ISPS CODE**

THIS IS TO CERTIFY that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN
5 YEARS WHERE SECTION A/19.3.3 OF THE ISPS CODE APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL VERIFICATION HAS BEEN
COMPLETED AND SECTION A/19.3.4 OF THE ISPS CODE APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF VERIFICATION WHERE SECTION A/19.3.5 OF
THE ISPS CODE APPLIES OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE
SECTION A/19.3.6 OF THE ISPS CODE APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with section 19.3.5 / 19.3.6* of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF EXPIRY DATE
WHERE SECTION A/19.3.7.1 OF THE ISPS CODE APPLIES**

In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date** is

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

** In case of completion of this part of the certificate the expiry date shown on the front of the certificate shall also be amended accordingly.

APPENDIX 2

Form of the Interim International Ship Security Certificate

INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(official seal)

(State)

Certificate No.

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

Under the authority of the Government of _____
(name of State)

by _____
(persons or organization authorized)

Name of ship :
Distinctive number or letters :
Port of registry :
Type of ship :
Gross tonnage :
IMO Number :
Name and address of company :
Is this a subsequent, consecutive interim certificate? Yes/ No *
If Yes, date of issue of initial interim certificate.....

THIS IS TO CERTIFY THAT the requirements of section A/19.4.2 of the ISPS Code have been complied with.

This Certificate is issued pursuant to section A/19.4 of the ISPS Code.

This Certificate is valid until

Issued at
(place of issue of the certificate)

Date of issue
(signature of the duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

PART B

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

1 INTRODUCTION

General

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

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

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

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

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

Responsibilities of Contracting Governments

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

- setting the applicable security level;

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

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

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

Setting the security level

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

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

The Company and the Ship

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

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

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

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

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

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

measures has reason to believe that the security of the ship has, or the port facilities it has served have, been compromised.

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

The port facility

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

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

The assessment must include the following components:

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

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

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

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

1.20 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are required to have, and operate in accordance with, a Port Facility Security Plan approved by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned. The Port

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

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

Information and communication

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

2 DEFINITIONS

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

2.2 For the purpose of this Part of the Code:

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

3 APPLICATION

General

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

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

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

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

4 RESPONSIBILITIES OF CONTRACTING GOVERNMENTS

Security of assessments and plans

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

Designated authorities

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

Recognized Security Organizations

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

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

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

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

- .1 expertise in relevant aspects of security;

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

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

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

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

Setting the security level

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

- Security level 1: normal, the level at which the ship or port facility normally operates;
- Security level 2: heightened, the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and

- Security level 3: exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

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

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

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

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

4.13 Contracting Governments should consider how information on changes in security levels should be promulgated rapidly. Administrations may wish to use NAVTEX messages or Notices to Mariners as the method for notifying such changes in security levels to ship and CSO and SSO. Or, they may wish to consider other methods of communication that provide equivalent or better speed and coverage. Contracting Governments should establish means of notifying PFSOs of changes in security levels. Contracting Governments should compile and maintain the contact details for a list of those who need to be informed of changes in security levels. Whereas the security level need not be regarded as being particularly sensitive, the underlying threat information may be highly sensitive. Contracting Governments should give careful consideration to the type and detail of the information conveyed and the method by which it is conveyed, to SSOs, CSOs and PFSOs.

Contact points and information on Port Facility Security Plans

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

appointed to act on behalf of the Contracting Government, together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such recognized security organizations.

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

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

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

Identification documents

4.18 Contracting Governments are encouraged to issue appropriate identification documents to Government officials entitled to board ships or enter port facilities when performing their official duties and to establish procedures whereby the authenticity of such documents might be verified.

Fixed and floating platforms and mobile offshore drilling units on location

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

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

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

Threats to ships and other incidents at sea

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

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

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

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

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

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

4.23 Contracting Governments should offer advice to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea, which could include advice:

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

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

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

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

Alternative security agreements

4.26 Contracting Governments, in considering how to implement chapter XI-2 and part A of this Code, may conclude one or more agreements with one or more Contracting Governments. The scope of an agreement is limited to short international voyages on fixed routes between port

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

Equivalent arrangements for port facilities

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

Manning level

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

Control and compliance measures⁴

General

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

4.30 Regulation XI-2/9.1, control of ships in port, implements a system for the control of ships while in the port of a foreign country where duly authorized officers of the Contracting Government (duly authorized officers) have the right to go on board the ship to verify that the required certificates are in proper order. Then if there are clear grounds to believe the ship does

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

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

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

not comply, control measures such as additional inspections or detention may be taken. This reflects current control systems⁵. Regulation XI-2/9.1 builds on such systems and allows for additional measures (including expulsion of a ship from a port to be taken as a control measure) when duly authorized officers have clear grounds for believing that a ship is in non-compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code. Regulation XI-2/9.3 describes the safeguards that promote fair and proportionate implementation of these additional measures.

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

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

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

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

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

- .6 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another ship where either the port facility or the other ship is in violation of chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship in question has not completed a Declaration of Security, nor taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate ship security procedures;
- .7 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another source (e.g., another ship or helicopter transfer) where either the port facility or the other source is not required to comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship has not taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate security procedures; and
- .8 if the ship holds a subsequent, consecutively issued Interim International Ship Security Certificate as described in section A/19.4, and if, in the professional judgment of an officer duly authorized, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such a certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and part A of this Code beyond the period of the initial interim certificate as described in section A/19.4.4.

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

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

Control of ships in port

4.36 Where the non-compliance is either a defective item of equipment or faulty documentation leading to the ship's detention and the non-compliance cannot be remedied in the port of inspection, the Contracting Government may allow the ship to sail to another port provided that any conditions agreed between the port States and the Administration or master are met.

Ships intending to enter the port of another Contracting Government

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

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

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

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

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

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

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

Additional provisions

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

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

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

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

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

Non-party ships and ships below convention size

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

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

5 DECLARATION OF SECURITY

General

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

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

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

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

5.2.1 In the case that a ship or an Administration, on behalf of ships entitled to fly its flag, requests completion of a DoS, the Port Facility Security Officer (PFSO) or Ship Security Officer (SSO) should acknowledge the request and discuss appropriate security measures.

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

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

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

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

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

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

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

6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY

General

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7 SHIP SECURITY

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

8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

Security assessment

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

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

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

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

8.4 Those involved in a SSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:

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

- .4 techniques used to circumvent security measures;
- .5 methods used to cause a security incident;
- .6 effects of explosives on ship's structures and equipment;
- .7 ship security;
- .8 ship/port interface business practices;
- .9 contingency planning, emergency preparedness and response;
- .10 physical security;
- .11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
- .12 marine engineering; and
- .13 ship and port operations.

8.5 The CSO should obtain and record the information required to conduct an assessment, including:

- .1 the general layout of the ship;
- .2 the location of areas which should have restricted access, such as navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2, etc.;
- .3 the location and function of each actual or potential access point to the ship;
- .4 changes in the tide which may have an impact on the vulnerability or security of the ship;
- .5 the cargo spaces and stowage arrangements;
- .6 the locations where the ship's stores and essential maintenance equipment is stored;
- .7 the locations where unaccompanied baggage is stored;
- .8 the emergency and stand-by equipment available to maintain essential services;
- .9 the number of ship's personnel, any existing security duties and any existing training requirement practises of the Company;
- .10 existing security and safety equipment for the protection of passengers and ship's personnel;
- .11 escape and evacuation routes and assembly stations which have to be maintained to ensure the orderly and safe emergency evacuation of the ship;
- .12 existing agreements with private security companies providing ship/waterside security services; and

- .13 existing security measures and procedures in effect, including inspection and control procedures, identification systems, surveillance and monitoring equipment, personnel identification documents and communication, alarms, lighting, access control and other appropriate systems.

8.6 The SSA should examine each identified point of access, including open weather decks, and evaluate its potential for use by individuals who might seek to breach security. This includes points of access available to individuals having legitimate access as well as those who seek to obtain unauthorized entry.

8.7 The SSA should consider the continuing relevance of the existing security measures and guidance, procedures and operations, under both routine and emergency conditions and should determine security guidance including:

- .1 the restricted areas;
- .2 the response procedures to fire or other emergency conditions;
- .3 the level of supervision of the ship's personnel, passengers, visitors, vendors, repair technicians, dock workers, etc.;
- .4 the frequency and effectiveness of security patrols;
- .5 the access control systems, including identification systems;
- .6 the security communications systems and procedures;
- .7 the security doors, barriers and lighting; and
- .8 the security and surveillance equipment and systems, if any.

8.8 The SSA should consider the persons, activities, services and operations that it is important to protect. This includes:

- .1 the ship's personnel;
- .2 passengers, visitors, vendors, repair technicians, port facility personnel, etc;
- .3 the capacity to maintain safe navigation and emergency response;
- .4 the cargo, particularly dangerous goods or hazardous substances;
- .5 the ship's stores;
- .6 the ship security communication equipment and systems, if any; and
- .7 the ship's security surveillance equipment and systems, if any.

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

- .1 damage to, or destruction of, the ship or of a port facility, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;

- .2 hijacking or seizure of the ship or of persons on board;
- .3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;
- .4 unauthorized access or use, including presence of stowaways;
- .5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;
- .6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and/or their equipment;
- .7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;
- .8 attacks from seaward whilst at berth or at anchor; and
- .9 attacks whilst at sea.

8.10 The SSA should take into account all possible vulnerabilities, which may include:

- .1 conflicts between safety and security measures;
- .2 conflicts between shipboard duties and security assignments;
- .3 watch-keeping duties, number of ship's personnel, particularly with implications on crew fatigue, alertness and performance;
- .4 any identified security training deficiencies; and
- .5 any security equipment and systems, including communication systems.

8.11 The CSO and SSO should always have regard to the effect that security measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods.

8.12 Upon completion of the SSA, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

8.13 If the SSA has not been carried out by the Company, the report of the SSA should be reviewed and accepted by the CSO.

On-scene security survey

8.14 The on-scene security survey is an integral part of any SSA. The on-scene security survey should examine and evaluate existing shipboard protective measures, procedures and operations for:

- .1 ensuring the performance of all ship security duties;
- .2 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;

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

9 SHIP SECURITY PLAN

General

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

9.2 All SSPs should:

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

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

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

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

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

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

Organization and performance of ship security duties

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

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

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

- .1 access to the ship by ship's personnel, passengers, visitors, etc;
- .2 restricted areas on the ship;
- .3 handling of cargo;
- .4 delivery of ship's stores;

- .5 handling unaccompanied baggage; and
- .6 monitoring the security of the ship.

Access to the ship

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

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

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

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

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

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

Security Level 1

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

- .1 checking the identity of all persons seeking to board the ship and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders etc;

- .2 in liaison with the port facility the ship should ensure that designated secure areas are established in which inspections and searching of persons, baggage (including carry on items), personal effects, vehicles and their contents can take place;
- .3 in liaison with the port facility the ship should ensure that vehicles destined to be loaded on board car carriers, ro-ro and other passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP;
- .4 segregating checked persons and their personal effects from unchecked persons and their personal effects;
- .5 segregating embarking from disembarking passengers;
- .6 identification of access points that should be secured or attended to prevent unauthorized access;
- .7 securing, by locking or other means, access to unattended spaces adjoining areas to which passengers and visitors have access; and
- .8 providing security briefings to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance.

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

Security Level 2

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

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

- .6 escorting visitors on the ship;
- .7 providing additional specific security briefings to all ship personnel on any identified threats, re-emphasising the procedures for reporting suspicious persons, objects, or activities and the stressing the need for increased vigilance; and
- .8 carrying out a full or partial search of the ship.

Security Level 3

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

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

Restricted areas on the ship

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

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

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

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

9.21 Restricted areas may include:

- .1 navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2;
- .2 spaces containing security and surveillance equipment and systems and their controls and lighting system controls;
- .3 ventilation and air-conditioning systems and other similar spaces;
- .4 spaces with access to potable water tanks, pumps, or manifolds;
- .5 spaces containing dangerous goods or hazardous substances;
- .6 spaces containing cargo pumps and their controls;
- .7 cargo spaces and spaces containing ship's stores;
- .8 crew accommodation; and
- .9 any other areas as determined by the CSO, through the SSA to which access must be restricted to maintain the security of the ship.

Security Level 1

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

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

Security Level 2

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

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

Security Level 3

9.24 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures

which could be taken by the ship, in close co-operations with those responding and the port facility, which may include:

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

Handling of cargo

9.25 The security measures relating to cargo handling should:

- .1 prevent tampering; and
- .2 prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored on board the ship.

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

Security Level 1

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

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

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

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

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

Security Level 2

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

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

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

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

Security Level 3

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

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

Delivery of ship's stores

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

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

9.34 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries

and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

Security Level 1

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

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

Security Level 2

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

Security Level 3

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

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

Handling unaccompanied baggage

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

Security Level 1

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

Security Level 2

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

Security Level 3

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

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

Monitoring the Security of the Ship

9.42 The ship should have the capability to monitor the ship, the restricted areas on board and areas surrounding the ship. Such monitoring capabilities may include use of:

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

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

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

Security Level 1

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

9.46 The ship's deck and access points to the ship should be illuminated during hours of darkness and periods of low visibility while conducting ship/port interface activities or at a port facility or anchorage when necessary. While underway, when necessary, ships should use the maximum lighting available consistent with safe navigation, having regard to the provisions of

the International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea in force. The following should be considered when establishing the appropriate level and location of lighting:

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

Security Level 2

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

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

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

Security Level 3

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

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

Differing security levels

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

Activities not covered by the Code

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

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

Declarations of security

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

Audit and review

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

10 RECORDS

General

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

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

11 COMPANY SECURITY OFFICER

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

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

12 SHIP SECURITY OFFICER

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

13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY

Training

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

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

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

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

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

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

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

- .1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;
- .2 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
- .3 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

- .4 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security; and
- .5 techniques used to circumvent security measures.

Drills and exercises

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

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

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

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

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

14 PORT FACILITY SECURITY

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

15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

General

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

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

- 15.3 A PFSA should address the following elements within a port facility:
- .1 physical security;
 - .2 structural integrity;
 - .3 personnel protection systems;
 - .4 procedural policies;
 - .5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks;
 - .6 relevant transportation infrastructure;
 - .7 utilities; and
 - .8 other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to persons, property, or operations within the port facility.
- 15.4 Those involved in a PFSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:
- .1 knowledge of current security threats and patterns;
 - .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
 - .3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
 - .4 techniques used to circumvent security measures;
 - .5 methods used to cause a security incident;
 - .6 effects of explosives on structures and port facility services;
 - .7 port facility security;
 - .8 port business practices;
 - .9 contingency planning, emergency preparedness and response;
 - .10 physical security measures e.g. fences;
 - .11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
 - .12 transport and civil engineering; and
 - .13 ship and port operations.

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

15.5 The identification and evaluation of important assets and infrastructure is a process through which the relative importance of structures and installations to the functioning of the port

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

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

15.7 Assets and infrastructure that should be considered important to protect may include:

- .1 accesses, entrances, approaches, and anchorages, manoeuvring and berthing areas;
- .2 cargo facilities, terminals, storage areas, and cargo handling equipment;
- .3 systems such as electrical distribution systems, radio and telecommunication systems and computer systems and networks;
- .4 port vessel traffic management systems and aids to navigation;
- .5 power plants, cargo transfer piping, and water supplies;
- .6 bridges, railways, roads;
- .7 port service vessels, including pilot boats, tugs, lighters etc;
- .8 security and surveillance equipment and systems; and
- .9 the waters adjacent to the port facility.

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

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

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

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

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

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

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

- .1 damage to, or destruction of, the port facility or of the ship, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
- .2 hijacking or seizure of the ship or of persons on board;
- .3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;
- .4 unauthorized access or use including presence of stowaways;
- .5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;
- .6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and their equipment;
- .7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;
- .8 blockage; of port entrances, locks, approaches etc; and
- .9 nuclear, biological and chemical attack.

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

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

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

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

- .1 security surveys, inspections and audits;
- .2 consultation with port facility owners and operators, and owners/operators of adjacent structures if appropriate;
- .3 historical information on security incidents; and
- .4 operations within the port facility.

Identification of vulnerabilities

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

15.16 Identification of vulnerabilities should include consideration of:

- .1 waterside and shore-side access to the port facility and ships berthing at the facility;
- .2 structural integrity of the piers, facilities, and associated structures;
- .3 existing security measures and procedures, including identification systems;
- .4 existing security measures and procedures relating to port services and utilities;
- .5 measures to protect radio and telecommunication equipment, port services and utilities, including computer systems and networks;
- .6 adjacent areas that may be exploited during, or for, an attack;
- .7 existing agreements with private security companies providing waterside/shore-side security services;
- .8 any conflicting policies between safety and security measures and procedures;
- .9 any conflicting port facility and security duty assignments;
- .10 any enforcement and personnel constraints;
- .11 any deficiencies identified during training and drills; and
- .12 any deficiencies identified during daily operation, following incidents or alerts, the report of security concerns, the exercise of control measures, audits etc.

16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

General

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

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

16.3 All PFSPs should:

- .1 detail the security organization of the port facility,
- .2 the organization's links with other relevant authorities and the necessary communication systems to allow the effective continuous operation of the organization and its links with others, including ships in port;
- .3 detail the basic security level 1 measures, both operational and physical, that will be in place;
- .4 detail the additional security measures that will allow the port facility to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;
- .5 provide for regular review, or audit, of the PFSP and for its amendments in response to experience or changing circumstances; and
- .6 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

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

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

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

measures that provide an equivalent level of security should be agreed to cover any interim period.

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

Organization and performance of port facility security duties

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

- .1 the role and structure of the port facility security organization;
- .2 the duties, responsibilities and training requirements of all port facility personnel with a security role and the performance measures needed to allow their individual effectiveness to be assessed;
- .3 the port facility security organization's links with other national or local authorities with security responsibilities;
- .4 the communication systems provided to allow effective and continuous communication between port facility security personnel, ships in port and, when appropriate, with national or local authorities with security responsibilities;
- .5 the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;
- .6 the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;
- .7 the procedures to assess the continuing effectiveness of security measures, procedures and equipment, including identification of, and response to, equipment failure or malfunction;
- .8 the procedures to allow the submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns;
- .9 procedures relating to cargo handling;
- .10 procedures covering the delivery of ship's stores;
- .11 the procedures to maintain, and update, records of dangerous goods and hazardous substances and their location within the port facility;

- .12 the means of alerting and obtaining the services of waterside patrols and specialist search teams, including bomb searches and underwater searches;
- .13 the procedures for assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested; and
- .14 the procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers' welfare and labour organizations.

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

- .1 access to the port facility;
- .2 restricted areas within the port facility;
- .3 handling of cargo;
- .4 delivery of ship's stores;
- .5 handling unaccompanied baggage; and
- .6 monitoring the security of the port facility.

Access to the port facility

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

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

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

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

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

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

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

Security Level 1

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

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

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

Security Level 2

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

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

Security Level 3

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

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

Restricted areas within the port facility

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

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

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

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

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

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

16.25 Restricted areas may include:

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

- .9 other locations in the port facility where access by vessels, vehicles and individuals should be restricted.

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

Security Level 1

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

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

Security Level 2

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

- .1 enhancing the effectiveness of the barriers or fencing surrounding restricted areas, including the use of patrols or automatic intrusion detection devices;
- .2 reducing the number of access points to restricted areas and enhancing the controls applied at the remaining accesses;
- .3 restrictions on parking adjacent to berthed ships;
- .4 further restricting access to the restricted areas and movements and storage within them;
- .5 use of continuously monitored and recording surveillance equipment;
- .6 enhancing the number and frequency of patrols including waterside patrols undertaken on the boundaries of the restricted areas and within the areas;

- .7 establishing and restricting access to areas adjacent to the restricted areas; and
- .8 enforcing restrictions on access by unauthorized craft to the waters adjacent to ships using the port facility.

Security Level 3

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

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

Handling of cargo

16.30 The security measures relating to cargo handling should:

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

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

Security Level 1

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

- .1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility prior to, and during, cargo handling operations;
- .2 checks to ensure that cargo entering the port facility matches the delivery note or equivalent cargo documentation;
- .3 searches of vehicles; and
- .4 checking of seals and other methods used to prevent tampering upon entering the port facility and upon storage within the port facility.

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

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

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

Security Level 2

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

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

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

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

Security Level 3

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

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

Delivery of ship's stores

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

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

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

Security Level 1

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

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

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

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

Security Level 2

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

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

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

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

Security Level 3

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

Handling unaccompanied baggage

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

Security Level 1

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

Security Level 2

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

Security Level 3

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

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

Monitoring the security of the port facility

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

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

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

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

Security Level 1

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

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

Security Level 2

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

- .1 increasing the coverage and intensity of lighting and surveillance equipment, including the provision of additional lighting and surveillance coverage;

- .2 increasing the frequency of foot, vehicle or waterborne patrols; and
- .3 assigning additional security personnel to monitor and patrol.

Security Level 3

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

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

Differing security levels

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

Activities not covered by the Code

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

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

Declarations of security

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

Audit, review and amendment

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

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

- .1 if the PFSA relating to the port facility is altered;

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

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

- .1 proposed changes which could fundamentally alter the approach adopted to maintaining the security of the port facility; and
- .2 the removal, alteration or replacement of permanent barriers, security and surveillance equipment and systems etc., previously considered essential in maintaining the security of the port facility;

should be submitted to the Contracting Government that approved the original PFSP for their consideration and approval. Such approval can be given by, or on behalf of, the Contracting Government with, or without, amendments to the proposed changes. On approval of the PFSP the Contracting Government should indicate which procedural or physical alterations have to be submitted to it for approval.

Approval of port facility security plans

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

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

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

Statement of Compliance of a Port Facility

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

- .1 the port facility;
- .2 that the port facility complies with the provisions of chapter XI-2 and part A of the Code;

- .3 the period of validity of the SoCPF which should be specified by the Contracting Governments but should not exceed five years; and
- .4 the subsequent verification arrangements established by the Contracting Government and a confirmation when these are carried out.

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

17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

General

17.1 In those exceptional instances where the ship security officer has questions about the validity of identification documents of those seeking to board the ship for official purposes, the port facility security officer should assist.

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

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

18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON PORT FACILITY SECURITY

Training

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

- .1 security administration;
- .2 relevant international conventions, codes and recommendations;
- .3 relevant Government legislation and regulations;
- .4 responsibilities and functions of other security organizations;
- .5 methodology of port facility security assessment;
- .6 methods of ship and port facility security surveys and inspections;
- .7 ship and port operations and conditions;
- .8 ship and port facility security measures;
- .9 emergency preparedness and response and contingency planning;
- .10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;

- .11 handling sensitive security related information and security related communications;
- .12 knowledge of current security threats and patterns;
- .13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- .14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security;
- .15 techniques used to circumvent security measures;
- .16 security equipment and systems, and their operational limitations;
- .17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;
- .18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;
- .19 security drills and exercises, including drills and exercises with ships; and
- .20 assessment of security drills and exercises.

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

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

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

- .1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;
- .2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

- .3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security; and
- .4 techniques used to circumvent security measures.

Drills and exercises

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

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

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

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

19 VERIFICATION AND CERTIFICATION OF SHIPS

No additional guidance.

APPENDIX TO PART B

APPENDIX 1

Form of a Declaration of Security between a ship and a port facility⁸

DECLARATION OF SECURITY

Name of Ship:	
Port of Registry:	
IMO Number:	
Name of Port Facility:	

This Declaration of Security is valid from until, for the following activities

.....
(list the activities with relevant details)

under the following security levels

Security level(s) for the ship:	
Security level(s) for the port facility:	

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

Activity	The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by	
	The port facility:	The ship:
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		

⁸ This form of Declaration of Security is for use between a ship and a port facility. If the Declaration of Security is to cover two ships this model should be appropriately modified.
 I:\CONF\SOLAS\5\34.DOC

Handling unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Dated aton the

Signed for and on behalf of	
the port facility:	the ship:

(Signature of Port Facility Security Officer)

(Signature of Master or Ship Security Officer)

Name and title of person who signed	
Name:	Name:
Title :	Title :

Contact Details <i>(to be completed as appropriate)</i> <i>(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)</i>	
for the port facility:	for the ship:

Port Facility

Master

Port Facility Security Officer

Ship Security Officer

Company

Company Security Officer

APPENDIX 2

Form of a Statement of Compliance of a Port Facility

STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY

(Official seal)

(State)

Statement Number

**Issued under the provisions of Part B of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT
FACILITIES (ISPS CODE)**

The Government of _____
(name of the State)

Name of the Port Facility :
Address of the Port Facility :

THIS IS TO CERTIFY that the compliance of this port facility with the provisions of chapter XI-2 and part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) has been verified and that this port facility operates in accordance with the approved Port Facility Security Plan. This plan has been approved for the following <specify the types of operations, types of ship or activities or other relevant information> (delete as appropriate):

- Passenger ship
- Passenger high speed craft
- Cargo high speed craft
- Bulk carrier
- Oil tanker
- Chemical tanker
- Gas carrier
- Mobile offshore Drilling Units
- Cargo ships other than those referred to above

This Statement of Compliance is valid until, subject to verifications (as indicated overleaf)

Issued at.....
(place of issue of the statement)

Date of issue.....
*(Signature of the duly authorized official
issuing the document)*

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR VERIFICATIONS

The Government of <insert name of the State> has established that the validity of this Statement of Compliance is subject to <insert relevant details of the verifications (e.g. mandatory annual or unscheduled)>.

THIS IS TO CERTIFY that, during a verification carried out in accordance with paragraph B/16.62.4 of the ISPS Code, the port facility was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code.

1st VERIFICATION

Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

2nd VERIFICATION

Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

3rd VERIFICATION

Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

4th VERIFICATION

Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

ANNEX 2

**CONFERENCE RESOLUTION 3
(adopted on 12 December 2002)****FURTHER WORK BY THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
PERTAINING TO THE ENHANCEMENT OF MARITIME SECURITY**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

RECOGNIZING the need for further work in the area of enhancement of maritime security and in order to ensure the global and uniform application and implementation of the special measures to enhance maritime security adopted by the Conference,

1. INVITES the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “the Organization”), bearing in mind the provisions of chapter XI-2 of the Convention and the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code (hereinafter referred to as “the ISPS Code”), to:

- (a) develop training guidance such as model courses for ship security officers, company security officers, port facility security officers and company, ship and port security personnel;
- (b) review the Organization’s Assembly resolution A.787(19) as amended by resolution A.882(21) on Procedures for port State control and, if found necessary, develop appropriate amendments thereto;
- (c) consider the need and, if necessary, develop further guidance on control and compliance measures on aspects other than those already addressed in part B of the ISPS Code;
- (d) consider the need and, if necessary, develop guidelines on recognized security organizations;
- (e) review the Organization’s Assembly resolution A.890(21) on Principles of safe manning and, if found necessary, develop appropriate amendments thereto;
- (f) review the aspect of security of ships to which chapter XI-2 of the Convention applies when interfacing with floating production storage units and floating storage units and take action as appropriate;

- (g) consider, in the context of security, relevant aspects of facilitation of maritime traffic such as, for example, port arrivals and departures, standardized forms of reporting and electronic data interchange and take action as appropriate;
- (h) review the Organization's Assembly resolution A.872(20) on Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals on Ships Engaged in International Maritime Traffic and, if necessary, develop appropriate amendments thereto; and
- (i) consider the need and, if necessary, develop any other guidance or guidelines to ensure the global, uniform and consistent implementation of the provisions of chapter XI-2 of the Convention or part A of the ISPS Code;

and to adopt them in time before the entry into force of the amendments to the Convention adopted by the Conference or as and when the Organization considers appropriate;

2. INVITES ALSO the Organization to carry out, as a matter of urgency, an impact assessment of the proposals to implement the long-range identification and tracking of ships and, if found necessary, develop and adopt appropriate performance standards and guidelines for long-range ship identification and tracking systems.

**CONFERENCE RESOLUTION 4
(adopted on 12 December 2002)**

**FUTURE AMENDMENTS TO CHAPTERS XI-1 AND XI-2 OF THE
1974 SOLAS CONVENTION ON SPECIAL MEASURES TO
ENHANCE MARITIME SAFETY AND SECURITY**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

NOTING the special nature of the measures now included in the new chapter XI-2 of the Convention aimed at enhancing maritime security,

RECOGNIZING the need for urgent and special measures to enhance maritime security and the desire of Contracting Governments to bring these measures into force as soon as possible,

NOTING ALSO that it may be necessary, due to the special nature of the issues involved, to frequently amend, in the future, the provisions of chapter XI-2 of the Convention in order to respond, in a proactive manner, to new or emerging security risks and threats,

RECALLING Resolution 5 entitled “Future amendments to Chapter XI of the 1974 SOLAS Convention on special measures to enhance maritime safety”, adopted by the 1994 Conference of Contracting Government to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

DESIRING that future amendments to chapters XI-1 and XI-2 of the Convention are adopted, brought into force and given effect in the shortest possible time,

RECOMMENDS that future amendments to the provisions of chapters XI-1 and XI-2 of the Convention should be adopted by either the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization in accordance with article VIII(b) of the Convention or by a Conference of Contracting Governments to the Convention in accordance with article VIII(c) thereof.

**CONFERENCE RESOLUTION 5
(adopted on 12 December 2002)**

PROMOTION OF TECHNICAL CO-OPERATION AND ASSISTANCE

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

RECALLING operative paragraph 5 of resolution A.924(22) on Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships, adopted on 20 November 2001 by the Assembly of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “the Organization”), whereby the Secretary-General of the Organization is requested to take appropriate measures within the Integrated Technical Co-operation Programme to assist Governments to assess, put in place or enhance, as the case may be, appropriate infrastructure and measures to strengthen port safety and security so as to prevent and suppress terrorist acts directed against ports and port personnel as well as ships in port areas, passengers and crew,

BEING APPRECIATIVE of the steps already taken by the Secretary-General of the Organization, in response to request of the Assembly of the Organization, to provide assistance to States in strengthening their maritime and port security infrastructure and measures,

RECOGNIZING the need for the development of appropriate legislation and the putting in place of appropriate infrastructure for ship and port facility security and relevant training facilities in order to ensure the global and uniform application and implementation of the special measures adopted to enhance maritime security,

RECOGNIZING ALSO the importance of adequate education and training for seafarers and port facility personnel to contribute to the overall efforts to enhance maritime security,

RECOGNIZING FURTHER that, in some cases, there may be limited infrastructure, facilities and training programmes for obtaining the experience required for the purpose of preventing acts which threaten the security of ships and of port facilities, particularly in developing countries,

BELIEVING that the promotion of technical co-operation at the international level will assist those States not yet having adequate expertise or facilities for providing training and experience to assess, put in place or enhance appropriate infrastructure and, in general, implement the measures required by the adopted amendments necessary to strengthen maritime security on board ships and ashore,

EMPHASIZING, in this regard, the vital role that safe and secure shipping and port operations play in sustainable socio-economic development,

1. STRONGLY URGES Contracting Governments to the Convention and Member States of the Organization to:
 - (a) provide, in co-operation with the Organization, assistance to those States which have difficulty in implementing or meeting the requirements of the adopted amendments or the ISPS Code; and
 - (b) use the Integrated Technical Co-operation Programme of the Organization as one of the main instruments to obtain assistance in advancing effective implementation of, and compliance with, the adopted amendments and the ISPS Code;
2. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to make adequate provision, within the Integrated Technical Co-operation Programme, to strengthen further the assistance that is already being provided and to promote, in co-operation, as appropriate, with relevant international organizations, the enhancement of the Organization's capacity to address the future needs of developing countries for continued education and training and the improvement of their maritime and port security infrastructure and measures;
3. INVITES donors, international organizations and the shipping and port industry to contribute financial, human and/or in-kind resources to the Integrated Technical Co-operation Programme of the Organization for its maritime and port security activities;
4. INVITES ALSO the Secretary General to give early consideration to establishing a Maritime Security Trust Fund for the purpose of providing a dedicated source of financial support for maritime security technical-co-operation activities and, in particular, for providing support for national initiatives in developing countries to strengthen their maritime security infrastructure and measures.

**CONFERENCE RESOLUTION 6
(adopted on 12 December 2002)**

**EARLY IMPLEMENTATION OF THE
SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

RECOGNIZING the important contribution that the implementation of the special measures adopted will make towards the safe and secure operation of ships, for pollution prevention and for the safety and security of those on board and ashore,

RECOGNIZING ALSO that the task of implementing the requirements of chapter XI-2 of the Convention and of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code (hereinafter referred to as “the Code”) will place a significant burden on Contracting Governments, Administrations, recognized security organizations,

RECALLING that the Code from 1 July 2004, requires each ship to which the provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the Code apply, to be provided with an appropriate Ship Security Plan,

RECALLING ALSO that each such ship is required to be provided with an International Ship Security Certificate not later than 1 July 2004,

RECOGNIZING FURTHER that the process of verifying the compliance of a ship, to which the provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the Code apply, with the requirements of the chapter XI-2 and of the Code cannot be undertaken until the Ship Security Plan has been approved and its provisions have been implemented on board,

DESIRING to ensure the smooth implementation of the provisions of chapter XI-2 of the Convention and of the Code,

BEARING IN MIND the difficulties experienced during implementation of the International Safety Management (ISM) Code,

1. DRAWS the attention of Contracting Governments to the Convention and the industry to the fact that neither chapter XI-2 of the Convention nor the Code provide for any extension of the implementation dates for the introduction of the special measures concerned to enhance maritime security;

2. URGES Contracting Governments to take, as a matter of high priority, any action needed to finalize as soon as possible any legislative or administrative arrangements, which are required at the national level, to give effect to the requirements of the adopted amendments to the Convention (and the Code) relating to the certification of ships entitled to fly their flag or port facilities situated in their territory;

3. RECOMMENDS that Contracting Governments and Administrations concerned designate dates, in advance of the application date of 1 July 2004 by which requests for:

- .1 review and approval of Ship Security Plans;
- .2 verification and certification of ships; and
- .3 review and approval of Port Facility Security Assessments and of Port Facility Security Plans;

should be submitted in order to allow Contracting Governments, Administrations and recognized security organizations, time to complete the review and approval and the verification and certification process and for Companies, ships and port facilities to rectify any non-compliance;

4. INVITES Contracting Governments, on and after 1 July 2004, to recognize and accept as valid and as meeting the requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the Code any:

- .1 Ship Security Plans approved, prior to 1 July 2004, pursuant to the provisions of part A of the Code, by Administrations or on their behalf; and
- .2 International Ship Security Certificates issued, prior to 1 July 2004, in accordance with the provisions of part A of the Code, by Administrations or on their behalf;

as far as these relate to ships which, on 1 July 2004, were entitled to fly the flag of the State of the Administration which, or on behalf of which, the plan in question was approved or the certificate in question was issued;

5. FURTHER RECOMMENDS that Contracting Governments and the industry take early appropriate action to ensure that all necessary infrastructure is in place in time for the effective implementation of the adopted measures to enhance maritime security on board ships and ashore.

**CONFERENCE RESOLUTION 7
(adopted on 12 December 2002)**

**ESTABLISHMENT OF APPROPRIATE MEASURES
TO ENHANCE THE SECURITY OF SHIPS, PORT FACILITIES,
MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS ON LOCATION AND
FIXED AND FLOATING PLATFORMS NOT COVERED BY
CHAPTER XI-2 OF THE 1974 SOLAS CONVENTION**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

RECALLING that chapter XI-2 of the Convention applies only to:

- (a) the following types of ships engaged on international voyages:
 - .1 passenger ships including passenger high-speed craft; and
 - .2 cargo ships, including cargo high speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and
 - .3 mobile offshore drilling units; and
- (b) port facilities serving such ships engaged on international voyages,

RECOGNIZING the important contribution that the implementation of the special measures adopted will make towards the safe and secure operation of ships, for pollution prevention and for the safety and security of those on board and ashore,

RECOGNIZING ALSO the need to address and establish appropriate measures to enhance the security of ships and of port facilities other than those covered by chapter XI-2 of the Convention,

RECOGNIZING FURTHER that the establishment of such measures will further enhance and positively contribute towards the international efforts to ensure maritime security and to prevent and suppress acts threatening the security in the maritime transport sector,

1. INVITES Contracting Governments to the Convention to establish, as they may consider necessary, and to disseminate, as they deem fit, appropriate measures to enhance the security of ships and of port facilities other than those covered by chapter XI-2 of the Convention;
2. ENCOURAGES, in particular, Contracting Governments to establish, as they may consider necessary, and to disseminate, as they deem fit, information to facilitate the interactions of ships and of port facilities to which chapter XI-2 of the Convention applies with ships which are not covered by chapter XI-2 of the Convention;

3. ALSO ENCOURAGES Contracting Governments to establish, as they may consider necessary, and to disseminate as they deem fit, information to facilitate contact and liaison between company and ship security officers and the authorities responsible for the security of port facilities not covered by chapter XI-2 of the Convention, prior to a ship entering, or anchoring off, such a port;
4. FURTHER ENCOURAGES Contracting Governments, when exercising their responsibilities for mobile offshore drilling units and for fixed and floating platforms operating on their Continental Shelf or within their Exclusive Economic Zone, to ensure that any security provisions applying to such units and platforms allow interaction with those applying to ships covered by chapter XI-2 of the Convention, that serve, or operate in conjunction with, such units or platforms;
5. REQUESTS Contracting Governments to inform the Organization of any action they have taken in this respect.

**CONFERENCE RESOLUTION 8
(adopted on 12 December 2002)**

**ENHANCEMENT OF SECURITY IN CO-OPERATION WITH THE
INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION
(Seafarers' Identity documents and Work on the wider issues of Port Security)**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

RECOGNIZING the important contribution that the implementation of the special measures adopted will make towards the safe and secure operation of ships, for pollution prevention and for the safety and security of those on board and ashore,

RECOGNIZING ALSO the need to continue the work and establish, as the need arises, further appropriate measures to enhance the security of ships and of port facilities,

RECOGNIZING FURTHER that the development and use of a verifiable Seafarers' Identity Document will further enhance and positively contribute towards the international efforts to ensure maritime security and to prevent and suppress acts threatening the security in the maritime transport sector,

COGNIZANT of the competencies and work of the International Labour Organization (hereinafter referred to as "the ILO") in the area of development and adoption of the international labour standards,

RECALLING the Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No.108), adopted by the International Labour Conference on 13 May 1958, which entered into force on 19 February 1961,

RECALLING ALSO that the Governing Body of the ILO at its 283rd Session, in March 2002, placed the question of "Improved security for seafarers' identification" as an urgent item on the agenda of the 91st Session of the International Labour Conference, to be held in June 2003, with a view to the adoption of a Protocol to the Seafarers Identity Documents Convention, 1958 (No. 108),

RECALLING FURTHER the long-standing co-operation between the International Maritime Organization (hereinafter referred as "the Organization") and the ILO in the area of international maritime transport,

NOTING, with satisfaction, the work undertaken, so far, by the Governing Body of the ILO and by the International Labour Office on seafarers' identity documents and on port and dockworkers security,

1. INVITES the ILO to continue the development of a Seafarers' Identity Document as a matter of urgency, which should cover, *inter alia*, a document for professional purposes; a verifiable security document and a certification information document;
2. REQUESTS the Organization to consider the results of the 91st Session of the International Labour Conference on the "Improved security for Seafarers' Identification" and to take appropriate action, as it deems appropriate;
3. INVITES States through their tripartite delegations to participate in the 91st Session of the International Labour Conference, in June 2003, and to give favourable consideration to the earliest possible ratification, acceptance, approval or accession to the new ILO instrument concerning seafarers' identification documents, once it is adopted;
4. INVITES the Organization and the ILO to establish a joint ILO/IMO Working Group to undertake any further work, which may be required, on the wider issue of port security, based on the terms of reference set out in the attached Annex;
5. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to contribute, with appropriate expertise, to the work of the ILO on the "Improved security for Seafarers' Identification" and to the proposed joint work of on the wide issue of port security;
6. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit a copy of this resolution to the Director-General of the International Labour Office.

ANNEX

IMO/ILO WORK ON PORT SECURITY

POSSIBLE TERMS OF REFERENCE

1. The joint IMO/ILO Working Group on Port Security, having regard to the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code adopted by the December 2002 Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 for the purpose of introducing mandatory requirements and guidance relating to the enhancement of the safety and security of ships and of port facilities, should:

- .1 consider and recommend, for the purpose of enhancing security, safety and the protection of the environment, the form and content of any further guidance, which may be required, on the wider issue of port security including the relationship between ship and port security and the wider security and safety and the protection of the environment considerations relevant to port areas, including the question of verifiable identification of those working within these areas or having access to such areas;
- .2 consider the need for any mandatory requirements relating to the above and, if such a need is identified, to recommend the form and content of such requirements; and
- .3 prepare and submit a report (including interim work and progress reports) on the aforesaid, together with the relevant reasons and justifications thereto, as well as, an assessment of the impact, benefits and costs of the recommendations, for the consideration of the International Maritime Organization and of the International Labour Organization.

2. The International Maritime Organization and the International Labour Organization will monitor the work of the joint IMO/ILO Working Group on Port Security and, as the need arises, will issue appropriate instructions and guidance to the Working Group.

**CONFERENCE RESOLUTION 9
(adopted on 12 December 2002)**

**ENHANCEMENT OF SECURITY IN CO-OPERATION WITH THE
WORLD CUSTOMS ORGANIZATION
(Closed Cargo Transport Units)**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

RECOGNIZING the important contribution that the implementation of the special measures adopted will make towards the safe and secure operation of ships, for pollution prevention and for the safety and security of those on board and ashore,

RECOGNIZING ALSO the need to address and establish appropriate measures to enhance the security of ships and of port facilities in aspects other than those covered by chapter XI-2 of the Convention,

RECALLING that the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 already contains requirements related to the provision to administrations of commercial data related to the movement of cargoes by sea,

RECOGNIZING FURTHER the need to include, in due course, in the Convention appropriate requirements to address specifically the security of closed cargo transport units (hereinafter referred to as “closed CTUs”) and that such requirements will further enhance and positively contribute towards the international efforts to ensure maritime security and to prevent and suppress acts threatening the security in the maritime transport sector,

FURTHERMORE RECOGNIZING the inter-modal and international nature of closed CTUs movements, the need to ensure security of the complete supply chain and the respective roles of, all those involved,

RECALLING ALSO the role of frontier agencies, in particular Customs Administrations, in controlling the international movement of closed CTUs,

COGNIZANT of the competencies and work of the World Customs Organization (hereinafter referred to as “the WCO”) in the area of international maritime transport,

RECALLING FURTHER the long-standing co-operation of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “the Organization”) with the WCO in the area of international maritime transport,

NOTING with satisfaction the signing on 23 July 2002 of a Memorandum of Understanding to strengthen the co-operation between the two Organizations,

1. INVITES the WCO to consider, urgently, measures to enhance security throughout international movements of closed CTUs;
2. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to contribute expertise relating to maritime transport and, in particular, to the carriage of closed CTUs' by sea to the discussions at the WCO;
3. AGREES that the Convention should be amended, if and when appropriate, to give effect to relevant decisions taken by the WCO and endorsed by the Contracting Governments to the Convention insofar as they relate to the carriage of closed CTUs by sea;
4. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit a copy of this resolution to the Secretary-General of the WCO.

**CONFERENCE RESOLUTION 10
(adopted on 12 December 2002)**

**EARLY IMPLEMENTATION OF
LONG-RANGE SHIP'S IDENTIFICATION AND TRACKING**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning special measures to enhance safety and security,

RECALLING that long-range identification and tracking of ships at sea is a measure that fully contributes to the enhancement of the maritime and coastal States security as a whole,

HAVING ACKNOWLEDGED that Inmarsat C polling is currently an appropriate system for long-range identification and tracking of ships,

RECOGNIZING the importance of an early implementation of long-range identification and tracking of ships,

RECOGNIZING ALSO that the equipment installed on board and ashore is available for immediate use and will allow the early implementation of such measures,

1. URGES Contracting Governments to take, as a matter of high priority, any action needed at national level to give effect to implementing and beginning the long-range identification and tracking of ships;
2. INVITES Contracting Governments to encourage ships entitled to fly the flag of their State to take the necessary measures so that they are prepared to respond automatically to Inmarsat C polling, or to other available systems;
3. REQUESTS Contracting Governments to consider all aspects related to the introduction of long-range identification and tracking of ships, including its potential for misuse as an aid to ship targeting and the need for confidentiality in respect of the information so gathered.

**CONFERENCE RESOLUTION 11
(adopted on 12 December 2002)**

HUMAN ELEMENT RELATED ASPECTS AND SHORE LEAVE FOR SEAFARERS

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as the Convention), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

RECOGNIZING that the shipping industry and the smooth transportation of goods are essential to world trade,

RECALLING that the Assembly of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization") adopted resolution A.907(22) on the long term work programme of the Organization (up to 2008) and that the human element is an important item thereof,

RECALLING ALSO the provisions of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, which has, *inter alia*, established a general right for foreign crew members to be entitled to shore leave while the ship on which they arrived is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order;

RECALLING FURTHER the generally accepted principles of international human rights applicable to all workers, including seafarers,

CONSIDERING that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection,

BEING AWARE that seafarers work and live on ships involved in international trade and that access to shore facilities and shore leave are vital elements of seafarers' general well-being and, therefore, to the realisation of safer seas and cleaner oceans,

BEING AWARE ALSO that the ability to go ashore is essential for joining and leaving a ship after the agreed period of service,

1. URGES Contracting Governments to take the human element, the need to afford special protection to seafarers and the critical importance of shore leave into account when implementing the provisions of chapter XI-2 of the Convention and the International Ship and Port Facility (ISPS) Code (hereinafter referred to as "the Code");
2. ENCOURAGES Contracting Governments, Member States of the Organization and non-governmental organizations with consultative status at the Organization to report to the

Organization any instances where the human element has been adversely impacted by the implementation of the provisions of chapter XI-2 of the Convention or the Code; and

3. REQUESTS the Secretary-General to bring to the attention of the Maritime Safety Committee and the Facilitation Committee of the Organization, any human element related problems, which have been communicated to the Organization as a result of the implementation of chapter XI-2 of the Convention or the Code.
