

O b w i e s z c z e n i e

Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 7 czerwca 2004 r.

Na podstawie art. 48 ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170, poz. 1652 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 93, poz. 895), podaje się do publicznej wiadomości:

Zarządzenie porządkowe Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 7 czerwca 2004 r.

w sprawie wytycznych do sporządzenia oceny stanu oraz planów ochrony statku i obiektu portowego

Na podstawie art. 48 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2003r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170 poz. 1652 oraz z 2004r. Nr 6, poz. 41 i Nr 93, poz.895) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy zarządzenia określają do sporządzenia oceny stanu oraz planów ochrony statku i obiektu portowego w zakresie:

- 1) sposobu przeprowadzania oceny stanu ochrony statku i obiektu portowego;
- 2) zakresu oceny stanu ochrony obiektu portowego;
- 3) procedur dotyczących zatwierdzania planów ochrony statku ;
- 4) procedur dotyczących opiniowania i zatwierdzania ocen stanu i planów ochrony obiektów portowych;
- 5) wykazu portów zawinięć statku.

§ 2. 1. Ilekroć w zarządzeniu jest mowa o:

- 1) Międzynarodowym kodeksie ochrony statków i obiektów portowych , zwanym dalej Kodeksem ISPS – oznacza to Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego, stanowiący Aneks do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974r. (Dz.U. 1984r. Nr

61, poz.318-321 oraz z 1986r. Nr 35, poz. 177), który został przyjęty w dniu 12 grudnia 2002r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu,);

- 2) obiekcie portowym – oznacza to miejsce wyznaczone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, na styku działań statek/obiekt portowy;
- 3) działaniach statek/ obiekt portowy – oznacza to 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;
- 4) działaniach statek/ statek – oznacza to działania nie związane z obiektem portowym, obejmujące przemieszczenie towarów lub osób z jednego statku na drugi;
- 5) poziomie ochrony – oznacza to kwalifikację stopnia ryzyka powstania zdarzenia naruszającego ochronę lub próby jego wywołania;
- 6) poziomie ochrony 1 - oznacza to poziom, dla którego w każdym czasie utrzymywane będą minimalne środki ochrony;
- 7) poziomie 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;
- 8) poziomie ochrony 3 - oznacza to poziom, przy którym przez ograniczony czas utrzymywane będą środki ochrony, związane z prawdopodobieństwem lub groźbą powstania zdarzenia naruszającego ochronę, pomimo, że identyfikacja konkretnego celu ataku może nie być możliwa;
- 9) planie ochrony statku – oznacza to 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;
- 10) planie ochrony obiektu portowego – oznacza to 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;
- 11) oficerze ochrony statku – oznacza to osobę fizyczną 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;

12) oficerze ochrony obiektu portowego – oznacza to osobę fizyczną wyznaczoną jako odpowiedzialną za opracowanie, realizację, wprowadzenie zmian i wykonanie planu ochrony obiektu portowego oraz za łączność z oficerami ochrony statków oraz oficerami ochrony armatora.

2. Listę obiektów portowych podlegających wymogom Międzynarodowego kodeksu ochrony statków i obiektów portowych (Kodeks ISPS) określają odrębne przepisy.

§ 3. Przepisy zarządzenia stosuje się do:

1) następujących typów statków o polskiej przynależności, odbywających podróże międzynarodowe:

- a) statków pasażerskich włączając pasażerskie jednostki szybkie (HSC),
- b) statków towarowych, włączając jednostki szybkie (HSC), o pojemności brutto 500 i więcej,
- c) ruchomych platform wiertniczych (MODU);

2) obiektów portowych znajdujących się na obszarze portów morskich, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 4.1 Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zapewnia wykonanie oceny stanu ochrony obiektu portowego poprzez wytyczne, określone w ust. 2 i 3 .

2. Wytyczne określające sposób przeprowadzania oceny stanu ochrony obiektu portowego i statku stanowią załącznik nr 1 do zarządzenia.

3. Wytyczne określające zakres oceny stanu ochrony obiektu portowego stanowią załącznik nr 2 do zarządzenia.

4. Ocena stanu ochrony obiektu portowego może objąć więcej niż jeden obiekt portowy, jeżeli obsługujący, lokalizacja, eksploatacja, wyposażenie i przeznaczenie tych obiektów są podobne.

5. Po ukończeniu 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.

6. Ocena i raport będą chronione przed nieuprawnionym dostępem i ujawnieniem zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 listopada 2003 r. w sprawie sposobu oznaczania materiałów, w tym klauzulami tajności, oraz sposobu umieszczania klauzul na tych

materiałach (Dz.U. z 2003r. Nr 211, poz. 2071) oraz zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 lutego 1999r. w sprawie trybu i sposobu przyjmowania, przewożenia, wydawania i ochrony materiałów (Dz.U. z 1999r. Nr 18, poz. 168).

7. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego i raport sporządza się w co najmniej dwóch egzemplarzach.

8. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego i raport przedkłada się Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie celem zatwierdzenia.

9. Ocena stanu ochrony obiektu portowego podlega zatwierdzeniu przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, w porozumieniu z Wydziałem Zarządzania Kryzysowego Wojewody Zachodniopomorskiego.

10. Zatwierdzona Ocena stanu ochrony obiektu portowego stanowi podstawę do przystąpienia do sporządzenia Planu ochrony obiektu portowego.

§ 5.1 Plan ochrony obiektu portowego zostanie opracowany na podstawie oceny stanu ochrony obiektu portowego, dla każdego obiektu portowego, stosownie do działań statek/obiekt portowy. Plan zawiera postanowienia dla trzech poziomów ochrony.

2. Plan, o którym mowa w ust.1 powinien uwzględniać wytyczne podane w Części A Kodeksu ISPS i być sporządzony w języku polskim. Plan powinien zawierać w szczególności:

- 1) środki, podjęte dla zapobieżenia wniesieniu na teren obiektu portowego lub na statek broni lub wszelkich niebezpiecznych substancji i urządzeń, których przewóz nie jest usankcjonowany, przeznaczonych do użycia przeciwko osobom, statkom lub obiektu portowego;
- 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 w zakresie utrzymania kryzysowych działań obiektu portowego lub działań statek/port;
- 4) procedury reagowania na wszelkie instrukcje na poziomie ochrony 3, dotyczące ochrony,
- 5) procedury ewakuacyjne na wypadek 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) identyfikację oficera ochrony obiektu portowego wraz ze szczegółami całodobowej łączności;
- 11) środki zapewniające ochronę informacji zawartych w planie;
- 12) środki podjęte dla zapewnienia skutecznej ochrony ładunku oraz sprzętu przeładunkowego w porcie;
- 13) procedury audytowania planu ochrony obiektu portowego;
- 14) procedury reagowania w przypadku wyzwolenia systemu alertu o zagrożeniu statku na statku przebywającym w porcie;
- 15) procedury umożliwiające zejście załogi statku na brzeg lub wymianę załogi, a także dostęp osób wizytujących statek, wraz z przedstawicielami organizacji pracy i spraw socjalnych marynarzy.

3. Plan ochrony obiektu portowego będzie chroniony przed nieuprawnionym dostępem i ujawnieniem zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 listopada 2003 r. w sprawie sposobu oznaczania materiałów, w tym klauzulami tajności, oraz sposobu umieszczania klauzul na tych materiałach (Dz.U. z 2003r. Nr 211, poz. 2071) oraz zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 lutego 1999r. w sprawie trybu i sposobu przyjmowania, przewożenia, wydawania i ochrony materiałów (Dz.U. z 1999r. Nr 18, poz. 168).

4. Plan ochrony obiektu portowego może obejmować więcej niż jeden obiekt portowy, jeśli operator, lokalizacja, działania, wyposażenie i projekt tych obiektów są podobne.

5. Plan ochrony obiektu portowego sporządza się w co najmniej dwóch egzemplarzach.

6. Plan ochrony obiektu portowego przedkłada się Dyrektorowi Urzędu Morskiego Szczecinie celem zatwierdzenia, w porozumieniu z Wydziałem Zarządzania Kryzysowego Wojewody zachodniopomorskiego.

7. Plan ochrony obiektu portowego podlega zatwierdzeniu przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

8. Oficer ochrony obiektu portowego zapewni, iż personel obiektu portowego zostanie przeszkolony zgodnie z zatwierdzonym planem ochrony obiektu portowego.

9. Po zatwierdzeniu planu ochrony obiektu portowego Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wydaje Potwierdzenie zgodności obiektu portowego.

10. Wzór Potwierdzenia zgodności obiektu portowego określają odrębne przepisy.

§ 6.1 Oficer ochrony armatora ma obowiązek zapewnić, aby ocena stanu ochrony statku dokonywana była przez osoby posiadające odpowiednie umiejętności w zakresie oceny stanu ochrony statku.

2. Ocena stanu ochrony statku obejmuje przegląd stanu ochrony statku oraz, co najmniej, następujące elementy:

- 1) identyfikację istniejących poziomów ochrony, procedur i operacji;
- 2) identyfikację i ocenę kluczowych operacji na pokładzie statku, stanowiących istotny przedmiot ochrony;
- 3) identyfikację możliwych zagrożeń dla kluczowych operacji na pokładzie i prawdopodobieństwo ich wystąpienia, w celu ustalenia środków ochrony i ustalenia kolejności ich stosowania; oraz
- 4) identyfikację słabych punktów, w tym czynnika ludzkiego w infrastrukturze, planach działania i procedurach.

3. Plan ochrony statku sporządza się w co najmniej trzech egzemplarzach.

4. Plan ochrony statku będzie chroniony przed nieuprawnionym dostępem i ujawnieniem zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 listopada 2003r. w sprawie sposobu oznaczania materiałów, w tym klauzulami tajności, oraz sposobu umieszczania klauzul na tych materiałach (Dz.U. z 2003r. Nr 211, poz. 2071) oraz zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 lutego 1999r. w sprawie trybu i sposobu przyjmowania, przewożenia, wydawania i ochrony materiałów (Dz.U. z 1999r. Nr 18, poz. 168).

6. Plan ochrony statku przedkłada się Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie celem zatwierdzenia.

7. Przy składaniu do zatwierdzenia planu ochrony statku lub poprawek do uprzednio zatwierdzonego planu, należy dołączyć ocenę stanu ochrony, na podstawie której plan lub poprawki zostały przygotowane.

8. Plan ochrony statku powinien być opracowany z uwzględnieniem wytycznych zawartych w Kodeksie ISPS i napisany w języku roboczym lub językach roboczych statku. Jeśli użyty język, bądź użyte języki nie są językiem angielskim należy dołączyć tłumaczenie na ten język. Plan powinien obejmować co najmniej:

- 1) środki przeznaczone dla zapobieganiu wnoszeniu na pokład broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń przeznaczonych do użycia przeciwko ludziom, statkom lub portom, a których przewóz nie jest dozwolony;
- 2) identyfikację zastrzeżonych obszarów oraz środków zapobiegających dostępowi osób nieupoważnionych;
- 3) środki zapobiegające dostępowi do statku osobom nieupoważnionym;
- 4) procedury reagowania na zagrożenie bezpieczeństwa lub naruszenie ochrony, włączając postanowienia dotyczące podtrzymania kryzysowych działań statku lub na styku działań statek / obiekt portowy;
- 5) procedury reagowania na wszelkie instrukcje, dotyczące ochrony, które mogą być wydane przez Rząd na poziomie ochrony 3;
- 6) procedury ewakuacji na wypadek zagrożenia bezpieczeństwa 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) identyfikację umiejscowienia punktów aktywacji systemu alarmowego ochrony statku;

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. Oficer ochrony statku zapewni, iż personel i załoga na statku zostanie przeszkolona zgodnie z zatwierdzonym planem ochrony statku.

10. Po zatwierdzeniu planu ochrony statku Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wydaje Międzynarodowy certyfikat ochrony statku.

11. Wzór Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku określają odrębne przepisy.

12. Poprawki do zatwierzonego planu ochrony statku podlegają zatwierdzeniu przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

13. Zapisy czynności, objętych planem ochrony statku, będą przechowywane na pokładzie przez okres co najmniej 6 miesięcy.

14. Wzór wykazu portów zawinięć statku stanowi załącznik nr 3 do zarządzenia.

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2004r. i podlega ogłoszeniu w drodze obwieszczenia poprzez wywieszenie w kapitanatach, bosmanatach portów i siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz podlega podaniu do wiadomości w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Szczecinie

Piotr Nowakowski

WYTYCZNE
OKREŚLAJĄCE SPOSÓB PRZEPROWADZANIA OCENY STANU OCHRONY
OBIEKTU PORTOWEGO I STATKU

1. OCENA ZAGROŻEŃ określa najbardziej prawdopodobne rodzaje wypadków (zagrożeń i scenariuszy) w odniesieniu do każdego wyszczególnionego elementu, wymagającego ochrony

TABELA 1

Rodzaj zdarzenia	Możliwe działania intruza w ramach zdarzenia
1. ...	1. ... 2. ... 3. ...
2. ...	1. ... 2. ... 3. ...
1. ...	1. ... 2. ... 3. ...

2. OCENA KONSEKWENCJI określa prawdopodobne konsekwencje w odniesieniu do straty życia, szkody w środowisku i szkód ekonomicznych dla każdego z wypadków zidentyfikowanych w tabeli 1

TABELA 2

Zdarzenie	Rodzaj szkody	Poziom konsekwencji		
		Katastrof.	Znaczący	Średni/niski
1. ...	życie			
	środowisko			
	ekonomiczna			
2. ...				
...				

Oceniając poziom konsekwencji kieruj się poniższą tabelą

TABELA 3

Katastroficzny 3	ogromne liczby utraty życia i uszkodzeń ciała, duży lub długoterminowy wpływ ekonomiczny, całkowita destrukcja w licznych aspektach ekosystemu (środowiska)
Znaczący 2	Znaczne liczby utraty życia i uszkodzeń ciała, większy regionalny wpływ ekonomiczny, długoterminowa destrukcja części ekosystemu
Średni / niski 1	Małe lub żadne straty życia i uszkodzeń ciała, minimalny wpływ ekonomiczny oraz małe straty w ekosystemie

3. OCENA SŁABYCH PUNKTÓW

polega na ocenie każdego scenariusza (tabela 1) w odniesieniu do podatności obiektu portowego/statku na atak, uwzględniając jego dostępność i system ochrony

(należy zsumować wyniki oceny dostępności i systemu ochrony dla każdego scenariusza
np. dostępność 3 + system ochrony 1 = 4)

TABELA 4

Ocena	Dostępność	System ochrony
3	Duża dostępność, brak barier, zawsze dostępny (np. nieograniczony dostęp do celu i nieograniczony ruch wewnętrzny)	Brak możliwości odparcia ataku (np. brak planu, brak personelu ds. ochrony, brak komunikacji na wypadek zdarzenia, brak możliwości wykrywania zagrożenia)
2	Często dostępny, dobre środki zapobiegawcze (np. pojedyncze bariery, nieograniczony dostęp w zakresie 100 jardów)	Dobre możliwości odparcia ataku (np. minimalne plany ochrony, uzbrojone siły ochrony w minimalnej ilości, ograniczone systemy wykrywania zagrożenia)
1	Rzadko dostępny, doskonale środki zapobiegawcze (np. możliwość odparcia ataku, ograniczony dostęp w zakresie 500 jardów, wielość fizycznych i geograficznych barier)	Doskonale środki odparcia ataku (np. dodatkowe elementy ochrony, które są niewidoczne z zewnątrz)

Oceniając poziom konsekwencji kieruj się poniższą tabelą:

TABELA 5

Dostępność	Dotyczy fizycznych i geograficznych barier, które powstrzymują zagrożenie bez udziału ochrony organicznej
System ochrony	Dotyczy możliwości personelu ds. ochrony do odparcia ataku. Zawiera to: plany ochrony, możliwości komunikacji, siły ochrony, system wykrywania intruzów, szybkość reakcji zapobiegającej atakowi przez inne organy

4. STRATEGIA ŁAGODZENIA

określa, które rodzaje wypadków (zagrożeń i scenariuszy) powinny zostać poddane strategiom łagodzącym, podnoszącym środki ochrony

TABELA 6

Ocena konsekwencji	Ocena słabych punktów			
	3	2	3 - 4	5 - 6
	3	rozważyć	złagodzić	złagodzić
	2	udokumentować	rozważyć	złagodzić
	1	udokumentować	udokumentować	rozważyć

5. WYNIKI STRATEGII ŁAGODZENIA po uzyskaniu wyniku "złagodzić", należy przeprowadzić strategię łagodzącą (środki przeciwdziałania zagrożeniu)

TABELA 7

Ocena zagrożeń dla poszczególnych scenariuszy	Ocena konsekwencji	Ocena słabych punktów			Wyniki strategii łagodzenia
		Dostępność	System ochrony	Wynik całkowity	

Dostępność + System ochrony = Wynik całkowity

WYTYCZNE
OKREŚLAJĄCE ZAKRES OCENY STANU OCHRONY OBIEKTU
PORTOWEGO

.....
Nazwa obiektu portowego

INFORMACJE OGÓLNE
AKTUALNY STAN OCHRONYZAGROŻENIA

INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Nazwa obiektu portowego

--

Czy obiekt portowy /terminal obsługuje statki objęte zakresem art.3 ust 1 Kodeksu ISPS

Tak	Nie
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.2. Czy firma jest właścicielem terenu w obrębie którego prowadzi działalność ?

Tak	Nie
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Jeżeli nie, proszę podać poniższe szczegóły dotyczące właściciela terenu

Nazwa firmy	Adres	Dane kontaktowe

1.3. Proszę podać dane organów, w których zasięgu administracyjnym znajduje się terminal

Nazwa władz portowych	Adres	Dane kontaktowe

--	--	--

- 1.4. Proszę wymienić, które ze służb mają swoją siedzibę na terenie terminalu
(stale lub okazjonalnie)

	Tak	Nie
Służby celne		
Służby imigracyjne		
Służby specjalne		
inne		

- 1.5. Czy w zakresie terytorialnym terminalu znajdują się
Wolnocłowe Obszary Celne ?

Tak	Nie

- 1.6. Czy przez zakres terytorialny terminalu przebiega droga publiczna?

Tak	Nie

- 1.7. Czy w przewozie ładunku uczestniczą strony trzecie?

Tak	Nie

Jeżeli tak, proszę podać poniższe informacje nt. stron,
które regularnie uczestniczą w przewozie/przeładunku towarów.

Nazwa firmy	Adres	Dane kontaktowe

- 1.8. Czy terminal obsługuje statki powyżej tonażu 500 GT zaangażowane
w bezpośrednie podróże międzynarodowe?
(tzn. statki, których poprzedni lub następny port zawinięcia będzie poza terytorium Polski)

Tak	Nie

- 1.9. Czy terminal obsługuje statki poniżej tonażu 500 GT zaangażowane
w bezpośrednie podróże międzynarodowe ?

Tak	Nie

- 1.10. Czy terminal obsługuje statki powyżej tonażu 500 GT zaangażowane
w pośrednie podróże międzynarodowe ?
(tzn. statki, których poprzedni lub następny port zawinięcia znajduje się na terytorium RP,
lecz którego ostateczny port zawinięcia jest poza granicami RP)

Tak	Nie

1.11. Czy terminal obsługuje międzynarodowe statki pasażerskie ?

Tak	Nie

1.12. Czy terminal obsługuje krajowe statki pasażerskie ?

Tak	Nie

1.13. Czy terminal obsługuje statki Marynarki Wojennej lub inne statki wojskowe ?

Tak	Nie

1.14. Czy przez obszar terminalu przebiega linia kolejowa?

Tak	Nie

1.15. Czy przyjmowane są lub wysyłane ładunki lub pasażerowie za pomocą transportu kolejowego ?

Tak	Nie

1.16. Czy przyjmowane są lub wysyłane ładunki lub pasażerowie za pomocą transportu drogowego ?

Tak	Nie

1.17. Szczegóły dotyczące rodzajów ładunków przyjmowanych lub wysyłanych przez statki zawijające do terminalu i określenie ich proporcji

Rodzaj transportu	Proporcje w %
Statek morski	
kolejowy	
drogowy	

Rodzaj ładunku	Obsługiwane przez terminal		W żegludze międzynarodowej		Składowane przez terminal		Średnia ilość jednostek w roku
	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	
Produkty ropopochodne							
LPG / LNG							
Inne towary niebezpieczne							
Inne towary płynne							
Produkty rolnicze							
Inne produkty masowe (dry bulk)							
Inne towary (general cargo)							

Kontenery							
Ro-ro							
Pasażerowie							
Inne							

1.18. Szczegółowa informacja dotycząca infrastruktury bezpośrednio przynależnej nabrzeżu

1. Dane techniczne	
1.1. Długość całkowita nabrzeży	
1.2. Długość eksploatacyjna	
1.3. Głębokość akwenu przy nabrzeżu	
2. Stanowiska przeładunkowe	
2.1. Ilość stanowisk przeładunkowych	
2.2. Rodzaj stanowisk przeładunkowych	
3. Urządzenia przeładunkowe	
3.1. Ilość urządzeń	
3.2. Rodzaj urządzeń	
4. Komunikacja	
4.1. Drogi dojazdowe	
4.2. Drogi kolejowe	
4.3. Place składowe	
4.4. Oświetlenie	
4.5. Środki łączności	
5. Zabezpieczenia p.pożarowe	

1.19. Szczegółowa informacja dotycząca infrastruktury technicznej usytuowanej w rejonie nabrzeży

1. Obiekty i budowle i związane z nimi	
1.1. Budynki / rodzaj i przeznaczenie	
1.2. Budowle / urządzenia	
1.3. Place składowe	
1.3. Zbiorniki wodne / Punkty poboru wody	
1.4. Zbiorniki inne	
1.5. Ogrózenie terenu	
1.6. Oświetlenie terenu	
1.7. Drogi dojazdowe	
2. Infrastruktura techniczna	
2.1. Infrastruktura techniczna	
2.1. Rurociągi ładunkowe i przesyłowe	
2.2. Systemy dystrybucji ładunków	
2.3. Źródła zasilania w energię elektryczną / stacje transformatorowe	
2.4. Systemy radiowe i telekomunikacyjne	
2.5. Systemy zarządzania ruchem statków	

oraz urządzenia nawigacyjne	
2.6. Miejsca i rejony użyteczności publicznej	

AKTUALNY STAN OCHRONY

2.1. Zagadnienia ogólne

Tak	Nie
-----	-----

1. Czy firma posiada plan ochrony ?		
2. Czy zapewniona jest zasada ciągłości działalności ?		
3. Czy opracowane są procedury w zakresie zarządzania sytuacjami krytycznymi ?		
4. Czy opracowane są procedury usuwania skutków ew. katastrof ?		
5. Liczba osób odpowiedzialnych za zabezpieczenie mienia. Czy wystarczająca ?		

2.2. Organizacja i czynności ochrony

Tak	Nie
-----	-----

1. Czy są wyznaczone obszary o ograniczonym dostępie ?		
2. Czy są wyznaczone obszary o tymczasowo ograniczonym dostępie ?		
3. Czy przed zatrudnieniem sprawdzana jest każda osoba pod względem zagrożenia bezpieczeństwa, jeżeli stanowisko o które się ubiega ma znaczenie dla ochrony lub, jeżeli będzie miała ona dostęp do obszarów o ograniczonym dostępie ?		
Jeżeli tak, proszę podać, jakie informacje są wymagane i w jakim zakresie są sprawdzane ?		
4. Czy personel odpowiedzialny za ochronę otrzymuje szczegóły nt. polityki firmy ?		
5. Czy personel odpowiedzialny za ochronę dokonuje regularnych patroli terminalu i jego infrastruktury ?		
6. Czy utrzymywane są zapisy z patroli ?		
7. Czy w systemie ochrony uwzględniono plan dotyczący dodatkowej służby ochrony, która będzie reagowała w sytuacjach kryzysowych ?		
8. Czy posiadasz pojazdy specjalnie przeznaczone do celów ochrony ?		
9. Czy personel odpowiedzialny za ochronę posiada również obowiązki niezwiązane z ochroną ?		
10. Czy istnieje system wykrywania intruzów ?		
Jeżeli tak, czy jest on centralnie monitorowany ?		
Jeżeli tak, czy odpowiedź dotycząca ochrony może być zainicjowana z punktu centralnego ?		
11. Czy istnieją procedury dotyczące czynności naprawczych w sytuacji identyfikacji braków w ochronie ?		
12. Czy ochrona terenu / nabrzeży jest prowadzona 24 godz./dobę ?		

2.3. Dostęp do nabrzeży

Tak	Nie
-----	-----

1. Czy teren jest ogrodzony ?		
Podaj rodzaj ogrodzenia		
Czy są chronione dodatkowymi systemami np. telewizji przemysłowej / systemami wykrywania ruchu ?		
2. Czy wszystkie płoty i ściany mają strefę chronioną z każdej strony ?		
3. Czy wszystkie bramy posiadają zabezpieczenia zgodne z zabezpieczeniami połączonych z nimi ogrodzeń ?		
4. Czy używany jest system przepustek dla całości personelu ?		
5. Czy personel zatrudniony na stałe i pracujący w obrębie obszarów o ograniczonym dostępie posiada przepustki ze zdjęciem ?		
6. Czy personel niezatrudniony na stałe oraz osoby wizytujące otrzymują przepustkę o treści "gość" ?		
7. Czy na wszystkich punktach wejściowych do obiektu zatrudniony jest personel ds. ochrony ?		
8. Czy przepustki są numerowane ?		
9. Czy istnieją systemy automatycznej kontroli dostępu ?		
10. Czy pojazdy należące do personelu są wybiórczo sprawdzane podczas wjeżdżania na teren obiektu ?		
11. Czy są wyznaczone tereny parkingowe na terenie obiektu portowego ?		
Jeżeli tak, czy są one wyposażone w system przepustek ?		
Jeżeli tak, czy personel ds. ochrony przeprowadza wybiórcze kontrole tych przepustek ?		

2.4. Monitorowanie terenu / nabrzeży

Tak	Nie
-----	-----

1. Czy ogrodzenie ogradzające teren / nabrzeże jest oświetlone ?		
2. Czy obszary o ograniczonym dostępie są oświetlone ?		
3. Czy wszystkie miejsca wjazdu / wyjazdu dla pojazdów są oświetlone ?		
4. Czy wszystkie miejsca wjazdu / wyjazdu dla pociągów są oświetlone ?		
5. Czy wszystkie wejścia / wyjścia dla pieszych są oświetlone ?		
6. Czy wszystkie doki, pirsy i inne tereny operacyjne są oświetlone w sposób nieprzeszkadzający żegludze ?		
7. Czy wszystkie tereny otwarte są oświetlone ?		
8. Czy wszystkie parkingi samochodowe są oświetlone ?		
9. Czy nabrzeże posiada zasilanie awaryjne dla systemów oświetleniowych ?		
10. Czy nabrzeże jest monitorowane przez system telewizji przemysłowej ?		
Jeżeli tak, proszę podać ilość czynnych kamer		
Jeżeli tak, czy obraz jest monitorowany / rejestrowany		
11. Czy istnieje centralny punkt ochrony i centrum komunikacyjne ?		
12. Czy istnieje niezależne źródło zasilające systemy komunikacyjne dla		

ochrony ?		
13. Czy system komunikacji jest w stanie przesłać instrukcje do personelu ochrony w sposób symultaniczny ?		

2.5. Przeprowadzanie operacji ładunkowych

Tak	Nie
-----	-----

1. Czy istnieją procedury dotyczące inspekcji towarów wwożonych przez pojazdy na teren terminalu ?		
2. Czy istnieją procedury dotyczące inspekcji wagonów kolejowych wjeżdżających na teren terminalu ?		
3. Czy istnieją procedury przeciwdziałające fałszowaniu ładunku ?		
4. Czy od kierowców wjeżdżających na teren terminalu wymaga się dokumentu potwierdzającego uprawnienia do odbioru lub dostawy towaru ?		
5. Czy numery pieczęci na kontenerach są sprawdzane za zgodność z dokumentacją?		
6. Czy pieczęcie są sprawdzane pod względem integralności przed przyjazdem, wyjazdem lub transferem ?		

2.6. Dostarczanie zapasów na statek

Tak	Nie
-----	-----

1. Czy od kierowców wjeżdżających na teren terminalu wymaga się dokumentu potwierdzającego uprawnienia do odbioru lub przywiezienia zapasów statkowych ?		
2. Czy istnieją procedury dotyczące wizualnej lub / i fizycznej inspekcji zapasów statkowych ?		
3. Czy istnieją procedury przeciwdziałania fałszowania zapasów statkowych ?		

2.7. Operacje związanych z nienadzorowanym bagażem

Tak	Nie
-----	-----

1. Czy nienadzorowany bagaż jest prześwietlany przed wjazdem na teren terminalu lub przed transferem pomiędzy terminalem a statkiem ?		
2. Czy nienadzorowany bagaż jest oddzielany od innego ładunku ?		
3. Czy istnieją procedury dotyczące ograniczenia, zawieszenia lub odmowy operacji nienadzorowanym bagażem ?		

ZAGROŻENIA

3.1. Które z poniższych czynników mogą być uważane za nieprawidłowości

Braki / niezgodności	
Tak	Nie

1. Planowanie systemu ochrony		
2. Zarządzanie ochroną		

3. Istniejące porozumienia z prywatnymi firmami ochrony zapewniającymi usługi od strony wody lub lądu		
4. Braki personalne		
5. Konflikt pomiędzy środkami, procedurami i polityką ochrony i bezpieczeństwa		
6. Konflikt pomiędzy przypisanymi zadaniami terminalu i jego ochroną		
7. Braki / niezgodności zidentyfikowane podczas codziennych czynności (operacji)		
8. Braki / niezgodności zidentyfikowane w wyniku wypadku lub alertu		
9. Braki / niezgodności zidentyfikowane w wyniku raportu dotyczącego ochrony		
10. Braki / niezgodności zidentyfikowane w wyniku sprawdzenia środków kontroli		
11. Braki / niezgodności zidentyfikowane w wyniku audytów		
12. Braki (niezgodności) zidentyfikowane podczas szkoleń i ćwiczeń		
13. Środki zabezpieczające sprzęt radiowy i telekomunikacyjny, włączając w to sieci komputerowe		
14. Dostęp do terminalu i zakotwiczonych przy nim statków		

3.2. Inspekcja terminalu / uwagi wynikające z inspekcji

Kontrola dostępu

Środki kontroli, przeszukania i screeningu

Zarządzanie ochroną

Środki ochrony (telewizja przemysłowa, ogrodzenie, oświetlenie)

Integralność strukturalna pirsów, budynków, obiektów i związanej z nimi infrastruktury

Tereny przyległe, które mogą być zniszczone podczas, lub mogą być przedmiotem ataku

3.2. Zagrożenia

Które elementy terminalu mogą być celem ataku, biorąc pod uwagę szczególną charakterystykę terminalu portowego i portu oraz włączając w to ruch statków ?

Które elementy terminalu wymagają szczególnej ochrony i mogą być celem ataku, biorąc pod uwagę szczególną charakterystykę terminalu portowego i portu oraz włączając w to ruch statków ?

Inne

Załącznik nr 3 do zarządzenia porządkowego nr 4
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 7 czerwca 2004 r.

Wykaz portów zawinięć

Ja, niżej podpisany, Kapitan statku m.v. deklaruję, iż statek zawinął do następujących portów:

I, Master of the m.v..... declare that the ship made a call to the following ports:

Nr <i>No</i>	Port + Poziom ochrony <i>Port + Security level</i>		Wejście <i>Arrive</i>	Wyjście <i>Depart</i>
1				
2				
3				
4				

5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				

Kpt.....
Capt. Podpis
 Signature