

Переклад затверджений

Генеральний директор Урядового офісу  
координації європейської та  
євроатлантичної інтеграції  
Секретаріату Кабінету Міністрів України  
(найменування посади)

19.11.2009 20:09

О. В. Стефанюк  
(підписали та привісали)

2005L0065 — UA — 20.04.2009 — 001.001 — 1

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

► **V** ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2005/65/ЄС

від 26 жовтня 2005 року

про посилення охорони портів

(Текст стосується ЄЕП)

(ОВ L 310, 25.11.2005, с. 28)

Зі змінами і доповненнями, внесеними:

Офіційний вісник

	№	сторінка	дата
► <b><u>M1</u></b> Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 219/2009 від 11 березня 2009 року	L 87	109	31.03.2009

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

**► V ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2005/65/ЄС**  
від 26 жовтня 2005 року  
про посилення охорони портів  
(Текст стосується ЄЄП)  
(ОВ L 310, 25.11.2005, с. 28)

Зі змінами і доповненнями, внесеними:

	Офіційний вісник		
	№	сторінка	дата
► <b><u>M1</u></b> Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 219/2009 від 11 березня 2009 року	L 87	109	31.03.2009



## ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2005/65/ЄС

від 26 жовтня 2005 року

про посилення охорони портів

(Текст стосується ЄЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів <sup>(2)</sup>,

Діючи згідно з процедурою, викладеною у статті 251 Договору <sup>(3)</sup>,

Оскільки:

(1) Порушення безпеки, спричинені терористичними актами — одна з найбільших загроз ідеалам демократії, свободи і миру, що є самою сутністю Європейського Союзу.

(2) Люди, інфраструктура та обладнання в портах повинні бути захищені від порушень безпеки та їх руйнівних наслідків. Такий захист принесе користь користувачам транспорту, економіці і суспільству в цілому.

(3) 31 березня 2004 року Європейський Парламент і Рада Європейського Союзу ухвалили Регламент (ЄС) № 725/2004 <sup>(4)</sup> про посилення охорони суден і портових засобів. Заходи з охорони на морі, встановлені зазначеним Регламентом, є лише частиною заходів, необхідних для досягнення належного рівня охорони на морських транспортних шляхах. Сфера застосування цього Регламенту обмежується заходами з охорони на борту суден і для безпосередньої взаємодії судно/порт.

(4) З метою досягнення максимально можливого в морській та портовій сферах захисту, необхідно запровадити заходи з охорони портів, що застосовуватимуться у кожному порту в межах, визначених відповідною державою-членом, і, тим самим, забезпечити підтримку заходів з охорони, вжитих відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004, шляхом підвищення безпеки в зонах діяльності порту. Зазначені заходи необхідно застосовувати до всіх портів, у яких знаходиться один або декілька портових засобів, на які поширюється дія Регламенту (ЄС) № 725/2004.

(5) Безпекової мети цієї Директиви необхідно досягти шляхом ухвалення відповідних інструментів, без обмеження правил держав-членів у сфері національної безпеки, та заходів, що вживаються на підставі розділу VI Договору про заснування Європейського Союзу.

(6) Держави-члени повинні покладатися на детальну оцінку захищеності для визначення точних кордонів портової зони, в межах яких необхідно забезпечувати безпеку, а також різних заходів, необхідних для забезпечення безпеки відповідного порту. Зазначені заходи повинні різнитися залежно від рівня охорони на місці та відображати відмінності профілів ризику різних підзон порту.

(7) Держави-члени повинні затвердити плани охорони портів, що містять результати оцінювання захищеності портів. Ефективність заходів з охорони також вимагає чіткого

---

<sup>(1)</sup> ОВ С 120, 20.05.2005, с. 28.

<sup>(2)</sup> ОВ С 43, 18.02.2005, с. 26.

<sup>(3)</sup> Висновок Європейського Парламенту від 10 травня 2005 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 6 жовтня 2005 року.

<sup>(4)</sup> ОВ L 129, 29.04.2004, с. 6.

## ▼В

розподілу завдань між усіма залученими сторонами, а також регулярних навчальних тренувань. Такий чіткий розподіл завдань і запис навчальних процедур у формі плану охорони порту є суттєвим внеском у забезпечення ефективності як превентивних, так і коригувальних заходів з охорони порту.

(8) Ролкери особливо вразливі щодо порушень безпеки, зокрема, у разі перевезень пасажирів чи вантажу. Необхідно вживати належних заходів, що ґрунтуються на оцінці ризиків, для забезпечення того, щоб легкові та вантажні автомобілі, перевезення яких здійснюють ролкери на внутрішніх та міжнародних маршрутах, не становили небезпеку для судна, його пасажирів і екіпажу або вантажу. Зазначені заходи необхідно вживати у спосіб, щоб вони якомога менше перешкождали безперервному виконанню операцій.

(9) Держави-члени повинні мати можливість створювати комітети безпеки портів, яким доручено надання практичних порад в портах, на які поширюється дія цієї Директиви.

(10) Держави-члени повинні забезпечити чітке визнання всіма залученими сторонами обов'язків, що стосуються охорони портів. Держави-члени повинні здійснювати моніторинг дотримання правил безпеки і чітко визначити орган, відповідальний за всі їхні порти, затвердити всі оцінки захищеності та плани охорони для своїх портів, визначити рівні охорони та передати їх належним чином, а також забезпечити належне інформування про заходи, їх виконання і узгодження.

(11) Держави-члени повинні затвердити оцінки і плани, а також здійснювати моніторинг їх виконання у своїх портах. З метою мінімізації порушень в роботі портів і адміністративного навантаження інспекційних органів, моніторинг Комісією імплементації цієї Директиви необхідно здійснювати спільно з перевітками, передбаченими статтею 9(4) Регламенту (ЄС) № 725/2004.

(12) Держави-члени повинні забезпечити, щоб координаційний центр з питань безпеки (охорони) порту взяв на себе роль контактної пункту між Комісією та державами-членами. На підставі проведеного оцінювання захищеності вони повинні повідомляти Комісію про те, на які порти поширюється дія цієї Директиви.

(13) Дієве і стандартне впровадження заходів в рамках цієї політики безпеки порушує важливі питання щодо її фінансування. Фінансування додаткових заходів з охорони не повинно спричиняти порушення правил конкуренції. До 30 червня 2006 року Комісія повинна надати Європейському Парламенту і Раді результати оцінки витрат, пов'язаних з виконанням заходів відповідно до цієї Директиви, звертаючи увагу, зокрема, на розподіл фінансування між органами влади, портовими органами та операторами.

(14) Ця Директива дотримується фундаментальних прав і принципів, визнаних, зокрема, Хартією фундаментальних прав Європейського Союзу.

(15) Інструменти імплементації цієї Директиви необхідно ухвалювати відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року щодо процедур здійснення виконавчих повноважень, покладених на Комісію <sup>(1)</sup>.

(16) Необхідно визначити процедуру адаптації цієї Директиви для врахування змін в міжнародних інструментах та, на основі отриманого досвіду, адаптувати або доповнити детальні положення додатків до цієї Директиви без розширення сфери її застосування.

(17) Оскільки цілі цієї Директиви, а саме збалансоване впровадження відповідних заходів у сфері морського транспорту і політики порту, не можуть бути досягнуті достатньою мірою державами-членами, але, з огляду на європейський масштаб цієї Директиви, можуть бути краще досягнуті на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалювати інструменти відповідно до принципу субсидіарності, визначеного у статті 5 Договору. Згідно з принципом пропорційності, викладеним у зазначеній статті, ця Директива не виходить за межі необхідного

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.07.1999, с. 23.

## ▼В

для досягнення таких цілей.

(18) Оскільки ця Директива стосується морських портів, зобов'язання, що наведені в цьому документі, не застосовуються до Австрії, Чехії, Угорщини, Люксембургу або Словаччини,

**УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:**

### *Стаття 1*

#### **Предмет**

1. Основною метою цієї Директиви є впровадження заходів Співтовариства з метою посилення охорони портів в умовах загрози порушення безпеки. Ця Директива повинна також забезпечити підтримку заходів з охорони, вжитих відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004, шляхом посилення охорони портів.
2. Передбачені параграфом 1 заходи повинні включати:
  - (a) спільні основні правила щодо заходів з охорони портів;
  - (b) механізм імплементації таких правил;
  - (c) доцільні механізми контролю відповідності.

### *Стаття 2*

#### **Сфера застосування**

1. Ця Директива визначає заходи з охорони, які необхідно застосовувати у портах. Держави-члени можуть застосовувати положення цієї Директиви до зон, що пов'язані з портами.
2. Заходи, встановлені в цій Директиві, застосовують до кожного порту, розташованого на території держави-члена, в якій знаходяться один або декілька портових засобів, на які, відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004, поширюється затверджений план охорони портового засобу. Цю Директиву не застосовують до військових об'єктів у портах.
3. Для цілей цієї Директиви держави-члени повинні визначити межі кожного порту, при цьому належним чином враховуючи інформацію, отриману в результаті оцінювання захищеності порту.
4. У разі, якщо межі портового засобу, у розумінні Регламенту (ЄС) № 725/2004, визначено державою-членом як такі, що фактично включають порт, відповідні положення Регламенту (ЄС) № 725/2004 повинні мати переважну силу над положеннями цієї Директиви.

### *Стаття 3*

#### **Терміни та означення**

Для цілей цієї Директиви:

1. «порт» означає будь-яку окреслену площу землі і води з межами, визначеними державою-членом, в якій знаходиться порт, що містить об'єкти та обладнання, призначені для полегшення комерційних морських перевезень;
2. «взаємодія судно/порт» означає взаємодії, які відбуваються, коли на судно прямо і безпосередньо поширюються дії, пов'язані з переміщенням осіб або вантажів, чи наданням портових послуг судну або з судна;
3. «портовий засіб» означає місце, де відбувається взаємодія судно/порт; вона включає такі зони, як якірні стоянки, причали для очікування і підходи з моря, залежно від випадку;
4. «координаційний центр з питань безпеки (охорони) порту» означає орган, який призначає кожна держава-член для виконання функцій контактного пункту для Комісії та інших держав-членів, а також для полегшення, відстеження та інформування про застосування

## ▼В

заходів з охорони порту, встановлених у цій Директиві;

5. «орган охорони порту» означає орган, відповідальний за питання безпеки у даному порту.

### *Стаття 4*

#### **Узгодження із заходами, що вживають на застосування Регламенту (ЄС) № 725/2004**

Держави-члени повинні забезпечити, щоб заходи з охорони порту, запроваджені цією Директивою, були ретельно узгоджені із заходами, що вживаються відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004.

### *Стаття 5*

#### **Орган охорони порту**

1. Держави-члени повинні призначити орган охорони порту для кожного порту, на який поширюється дія цієї Директиви. Один орган охорони порту може бути призначений для декількох портів.

2. Орган охорони порту відповідає за підготування та здійснення планів охорони порту на основі результатів оцінювання захищеності порту.

3. Держави-члени можуть призначати «компетентний орган з морської безпеки», передбачений Регламентом (ЄС) № 725/2004, як орган охорони порту.

### *Стаття 6*

#### **Оцінка захищеності порту**

1. Держави-члени повинні забезпечити проведення оцінювання захищеності портів, на які поширюється дія цієї Директиви. Такі оцінки повинні враховувати специфіку різних ділянок порту і, якщо відповідний орган держави-члена вважає прийнятним, прилеглих до нього зон, якщо вони впливають на захищеність порту, а також необхідно враховувати результати оцінювання портових засобів в їхніх межах, проведеного відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004.

2. Кожне оцінювання захищеності порту необхідно проводити з урахуванням, принаймні, детальних вимог, викладених у додатку I.

3. Оцінювання захищеності порту може проводити визнана організація з безпеки, передбачена статтею 11.

4. Відповідна держава-член повинна затвердити оцінку захищеності порту.

### *Стаття 7*

#### **План охорони порту**

1. На підставі результатів оцінювання захищеності порту держави-члени повинні забезпечити розробку, підтримку та оновлення планів охорони порту. Плани охорони порту повинні належним чином враховувати специфіку різних ділянок порту та включати плани охорони для портових засобів в їхніх межах, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004.

2. Плани охорони порту повинні визначати для кожного з різних рівнів охорони, зазначених у статті 8:

(a) процедури, яких необхідно дотримуватися;

(b) заходи, яких необхідно вжити;

## ▼В

(с) дії, які необхідно виконати.

3. Кожен план охорони порту повинен враховувати, принаймні, детальні вимоги, викладені у додатку II. У разі доцільності та в межах доречності, план охорони порту повинен, зокрема, включати заходи з охорони, які необхідно застосовувати до пасажирів і транспортних засобів, що знаходяться на морських суднах, що здійснюють перевезення пасажирів і транспортних засобів. У випадку міжнародних морських перевезень відповідні держави-члени повинні співпрацювати в оцінюванні захищеності.

4. Плани охорони порту може розробляти визнана організація з безпеки, передбачена статтею 11.

5. Відповідна держава-член повинна затвердити плани охорони порту до їх виконання.

6. Держави-члени повинні забезпечити моніторинг виконання планів охорони порту. Моніторинг повинен бути узгоджений з іншими видами контрольної діяльності, що здійснюється в порту.

7. Держави-члени повинні забезпечити проведення відповідних навчальних тренувань з урахуванням основних вимог до навчальних тренувань з забезпечення безпеки, наведених у додатку III.

### *Стаття 8*

#### **Рівні охорони**

1. Держави-члени повинні запровадити систему рівнів охорони для портів або частин портів.

2. Необхідно передбачити три рівні охорони, як це визначено Регламентом (ЄС) № 725/2004:

— «Рівень охорони 1» означає рівень, за якого необхідно постійно виконувати мінімальні доцільні захисні заходи з охорони;

— «Рівень охорони 2» означає рівень, за якого через підвищений ризик порушення безпеки протягом певного періоду часу необхідно виконувати додаткові доцільні захисні заходи з охорони;

— «Рівень охорони 3» означає рівень, за якого протягом обмеженого періоду часу, коли порушення безпеки ймовірне або неминуче, необхідно виконувати додаткові спеціальні захисні заходи з охорони, навіть якщо неможливо визначити конкретну ціль.

3. Держави-члени повинні визначити використовувані рівні охорони для кожного порту або частини порту. За кожного рівня охорони держава-член може вирішити впроваджувати різні заходи з охорони в різних частинах порту, залежно від результатів оцінювання захищеності порту.

4. Держави-члени повинні повідомляти відповідну особу або осіб про поточний рівень охорони для кожного порту або частини порту, а також про будь-які його зміни.

### *Стаття 9*

#### **Відповідальний за охорону порту**

1. Для кожного порту відповідна держава-член затверджує відповідального за охорону порту. За можливості, кожен порт повинен мати окремого відповідального за охорону порту, але може, в разі необхідності, мати спільного з іншими портами відповідального за охорону.

2. Відповідальний за охорону порту, повинен виконувати функції контактної пункту щодо всіх питань, пов'язаних з безпекою порту.

3. Якщо відповідальний за охорону порту не є одночасно відповідальним за охорону

**▼ В**

портової споруди (споруд) відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004, необхідно забезпечити тісну співпрацю між ними.

#### *Стаття 10*

##### **Перегляди**

1. Держави-члени повинні забезпечити перегляд оцінок захищеності портів та планів охорони портів залежно від ситуації. Їх перегляд необхідно проводити щонайменше один раз на п'ять років.
2. Обсяг перегляду повинен відповідати обсягу, передбаченому статтями 6 та 7, залежно від обставин.

#### *Стаття 11*

##### **Визнана організація з безпеки**

Для цілей, викладених у цій Директиві, держави-члени можуть призначити визнані організації з безпеки. Визнані організації з безпеки повинні відповідати вимогам, викладеним у додатку IV.

#### *Стаття 12*

##### **Координаційний центр з питань безпеки (охорони) порту**

Держави-члени повинні призначити координаційний центр з питань безпеки (охорони) порту. Держави-члени можуть призначити координаційним центром з питань безпеки (охорони) порту такий центр, який було призначено відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004. Координаційний центр з питань безпеки (охорони) порту повинен надавати Комісії список портів, яких стосується ця Директива, та інформувати її про будь-які зміни в зазначеному списку.

#### *Стаття 13*

##### **Контроль виконання та відповідності**

1. Держави-члени повинні створити систему забезпечення адекватного і регулярного нагляду за планами охорони портів і їх виконанням.
2. Комісія повинна, у співпраці з координаційними центрами, передбаченими статтею 12, здійснювати моніторинг імплементації цієї Директиви державами-членами.
3. Такий моніторинг необхідно проводити спільно з перевітками, передбаченими статтею 9(4) Регламенту (ЄС) № 725/2004.

#### **▼ M1**

#### *Стаття 14*

##### **Адаптації**

Комісія може адаптувати додатки I – IV без розширення сфери застосування цієї Директиви. Заходи, спрямовані на внесення змін до несуттєвих елементів цієї Директиви, повинні бути ухвалені відповідно до нормативної процедури з перевіркою, передбаченої статтею 15(2).

За невідкладної терміновості, Комісія може застосувати термінову процедуру, передбачену статтею 15(3).

#### *Стаття 15*

##### **Процедура комітету**

1. Комісії повинен надавати допомогу комітет, створений відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004.

#### **▼ M1**



2. У разі покликання на цей параграф, застосовуються стаття 5a(1) – (4) та стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення статті 8 зазначеного документу.

3. У разі покликання на цей параграф, застосовуються стаття 5a(1), (2), (4) і (6) та стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення статті 8 зазначеного документу.

## ▼В

### *Стаття 16*

#### **Конфіденційність і розповсюдження інформації**

1. Відповідно до Рішення 2001/844/ЄС, ЄСВС, Євратом <sup>(1)</sup>, під час застосування цієї Директиви Комісія повинна вживати доцільних заходів для захисту конфіденційної інформації, до якої вона має доступ або яку їй надали держави-члени.

(b) Держави-члени повинні вживати еквівалентні заходи згідно з відповідним національним законодавством.

2. Будь-який персонал, що проводить перевірку безпеки або працює з конфіденційною інформацією, пов'язаною з цією Директивою, повинен пройти перевірку благонадійності належного рівня, що проводить держава-член, громадянином якої є відповідна особа.

### *Стаття 17*

#### **Санкції**

Держави-члени повинні забезпечити запровадження дієвих, пропорційних та стримувальних санкцій за порушення національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви.

### *Стаття 18*

#### **Імплементация**

1. Держави-члени ухвалюють закони, підзаконні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви, до 15 червня 2007 року. Вони негайно інформують про це Комісію.

Якщо держави-члени ухвалюють ці інструменти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційного опублікування. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.

2. Держави-члени передають Комісії текст основних положень національного законодавства, ухваленого у сфері регулювання цієї Директиви.

### *Стаття 19*

#### **Звіт про оцінку**

До 15 грудня 2008 року та кожні наступні п'ять років Комісія надає Європейському Парламенту і Раді звіт про оцінку, що ґрунтується, серед іншого, на інформації, отриманій відповідно до статті 13. У зазначеному звіті Комісія аналізує дотримання цієї Директиви державами-членами та результативність вжитих заходів. За необхідності, вона повинна надати пропозиції щодо додаткових заходів.

### *Стаття 20*

#### **Набуття чинності**

Ця Директива набуває чинності на 20-ий день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

## ▼В

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 317, 03.12.2001, с. 1. Рішення з останніми змінами і доповненнями, внесеними Рішенням 2005/94/ЄС, Євратом (ОВ L 31, 04.02.2005, с. 66).

*Стаття 21*

**Адресати**

Цю Директиву адресовано державам-членам, які мають порти, як це передбачено статтею 2(2).

## ▼ В

### ДОДАТОК І

#### ОЦІНКА ЗАХИЩЕНОСТІ ПОРТУ

Оцінка захищеності порту є основою для розроблення та виконання плану охорони порту.

Оцінка захищеності порту повинна включати, принаймні:

- ідентифікацію й оцінку важливих об'єктів та інфраструктури, які необхідно захищати;
- ідентифікацію можливих загроз для об'єктів та інфраструктури, а також ймовірність їх виникнення для встановлення заходів з охорони та визначення черговості їх виконання;
- ідентифікацію, вибір і визначення черговості контрзаходів і процедурних змін, а також рівня їх результативності у зниженні вразливості; та
- ідентифікацію недоліків, у тому числі людських чинників в інфраструктурі, політиках і процедурах.

З цією метою оцінка повинна забезпечувати, принаймні:

- ідентифікацію всіх зон, важливих з огляду на забезпечення безпеки порту, і, таким чином, визначення меж порту. До таких зон входять портові засоби, на які поширюється дія Регламенту (ЄС) № 725/2004, та оцінка ризиків яких слугуватиме основою;
- ідентифікацію проблем безпеки, що виникають із взаємодії між портовим засобом та іншими заходами з охорони порту;
- ідентифікацію персоналу порту, що підлягатиме перевірці біографії та/або перевірці благонадійності у зв'язку з роботою в зонах високого ризику;
- за доцільності, поділ порту відповідно до ймовірності порушень безпеки. Зони визначатимуться не лише за їхнім безпосереднім профілем потенційної цілі, але також залежно від їхнього потенційного використання як підходів, коли ціллю є сусідні зони;
- ідентифікацію змін ризиків, наприклад, тих, що залежать від сезону;
- ідентифікацію особливих характеристик кожної підзони, таких як розташування, під'їзди, джерела живлення, системи зв'язку, власність і користувачі, а також інші елементи, що стосуються забезпечення безпеки;
- ідентифікацію можливих сценаріїв загрози для порту. Безпосередньою ціллю ідентифікованої загрози можуть бути весь порт або окремі частини його інфраструктури, вантаж, багаж, люди або транспортне обладнання в межах порту;
- ідентифікацію конкретних наслідків сценарію загрози. Наслідки можуть впливати на одну або декілька підзон. Необхідно ідентифікувати як прямі, так і непрямі наслідки. Особливу увагу необхідно звернути на ризик нещасних випадків з людьми;
- ідентифікацію можливості групових наслідків порушень безпеки;
- ідентифікацію вразливостей кожної підзони;
- ідентифікацію всіх організаційних аспектів, що стосуються загальної безпеки порту, у тому числі розподілу пов'язаних з безпекою органів, чинних правил і процедур;
- ідентифікацію вразливостей загальної безпеки порту в організаційних, законодавчих і процедурних аспектах;
- ідентифікацію заходів, процедур та дій, спрямованих на зменшення критичних уразливостей. Особливу увагу необхідно звернути на необхідність та засоби контролю доступу або обмежень доступу до всього порту або конкретних частин порту, у тому числі ідентифікацію пасажирів, працівників порту або інших робітників, відвідувачів і екіпажів суден, вимоги до моніторингу зон і діяльності, контроль вантажу і багажу. Заходи, процедури і

## ▼В

дії повинні відповідати передбачуваному ризику, який може змінюватися залежно від зон порту;

- ідентифікацію способів посилення заходів, процедур і дій у разі підвищення рівня охорони;
- ідентифікацію особливих вимог до поведження зі встановленими проблемами безпеки, такими як «підозрілий» вантаж, багаж, бункер, продовольчі запаси або особи, невідомі пакунки, реальна небезпека (наприклад, бомба). Ці вимоги дають можливість аналізувати умови доцільності усунення ризику на місці виявлення або після його переміщення в безпечну зону;
- ідентифікацію заходів, процедур та дій, спрямованих на обмеження та пом'якшення наслідків;
- ідентифікацію розподілу задач для відповідного і правильного виконання ідентифікованих заходів, процедур і дій;
- за необхідності, зосередження особливої уваги на узгодженні з іншими планами охорони (наприклад, планами охорони портового засобу) та іншими чинними заходами з охорони. Необхідно також звернути увагу на узгодження з іншими планами реагування (наприклад, планом ліквідації розливання нафти, планом екстрених заходів у порту, планом надання медичної допомоги, планом дій у разі ядерної катастрофи, тощо);
- ідентифікацію вимог до зв'язку для виконання заходів і процедур;
- зосередження особливої уваги на заходах захисту чутливої інформації, що стосується безпеки, від її розголошення;
- ідентифікацію вимог доступу до спеціальної інформації всіх безпосередньо залучених осіб, а також, в окремих випадках, громадськості.

## ▼В

### ДОДАТОК II

#### ПЛАН ОХОРОНИ ПОРТУ

План охорони порту визначає умови і порядок забезпечення безпеки порту. Він ґрунтується на результатах оцінювання захищеності порту. Він визначає детальні заходи охорони. План охорони порту визначає механізм контролю, який надає можливість, за необхідності, вживати необхідних коригувальних заходів.

План охорони порту ґрунтується на таких загальних аспектах:

- визначення всіх зон, що є важливими з огляду на безпеку порту. Залежно від результатів оцінювання захищеності порту, заходи, процедури і дії можуть відрізнятися для різних підзон. Фактично, деякі підзони можуть вимагати жорсткіших попереджувальних заходів, ніж інші підзони. Особливу увагу необхідно звернути на взаємодію між підзонами, ідентифіковану в оцінці захищеності порту.
- забезпечення узгодження між заходами з охорони для зон з різними характеристиками захищеності;
- забезпечення, в разі необхідності, різних заходів відносно різних частин порту, зміни рівнів охорони, спеціальної інформації;
- ідентифікація організаційної структури, що сприяє підвищенню захищеності порту.
- На основі зазначених загальних аспектів, план охорони порту визначає завдання та встановлює робочі плани у таких сферах:
  - вимоги до доступу. Для деяких зон вимоги набудуть чинності лише у тому випадку, коли рівні охорони перевищуватимуть мінімальні пороги. Усі вимоги і пороги в повному обсязі включають до плану охорони порту;
  - вимоги до контролю посвідчень, багажу і вантажу. Вимоги можуть застосовуватися або не застосовуватися до підзон; вимоги можуть застосовуватися або не застосовуватися повністю до різних підзон. Особи, що входять у підзону або знаходяться в ній, можуть підлягати контролю. План охорони порту належним чином враховує результати оцінювання захищеності порту, що є інструментом для ідентифікації вимог безпеки для кожної підзони і для кожного рівня охорони. Під час розроблення окремих ідентифікаційних карток з метою забезпечення безпеки порту встановлюють чіткі процедури видачі, контролю використання і повернення таких документів. Зазначені процедури враховують особливості певних груп користувачів порту, що надає можливість вживати визначені заходи для обмеження негативного впливу вимог до контролю доступу. Категорії включатимуть щонайменше моряків, посадовців портових органів, людей, що постійно працюють у порту або регулярно відвідують його, людей, що проживають у порту, і людей, що періодично працюють у порту або відвідують його;
  - взаємодія з органами, що здійснюють контроль вантажу, багажу і пасажирів. За потреби, план повинен передбачати зв'язок інформаційної системи та системи митного оформлення цих органів, у тому числі можливі системи попереднього митного оформлення;
  - процедури і заходи для поводження з підозрілим вантажем, багажем, бункерним паливом, продовольчими запасами або особами, у тому числі ідентифікація безпечної зони; а також для вирішення інших проблем безпеки і порушень безпеки порту;
  - вимоги до здійснення моніторингу підзон або діяльності в межах підзон. Необхідність технічних рішень та самі технічні рішення визначаються на основі оцінки захищеності порту;
  - встановлення вказівників. Зони з вимогами до доступу та/або контролю мають належні вказівники. Вимоги до доступу і контролю належним чином враховують всі відповідні чинні закони і правила. Необхідно належним чином інформувати про моніторинг діяльності, якщо цього вимагає національне законодавство;

## ▼В

- зв'язок та допуск до інформації з обмеженим доступом. Усю відповідну інформацію щодо безпеки належним чином передають відповідно до стандартів допуску до інформації з обмеженим доступом, включених до плану. З огляду на чутливість деякої інформації, зв'язок здійснюють на підставі принципу доступу до спеціальної інформації, але передбачають, в окремих випадках, процедури зв'язку з громадськістю. Стандарти допуску до інформації з обмеженим доступом формують частину плану і спрямовані на захист чутливої інформації, що стосується безпеки, від несанкціонованого розголошення;
- звітування про порушення безпеки. З метою забезпечення швидкого реагування, план охорони порту встановлює чіткі вимоги до звітів про всі порушення безпеки, що надаються відповідальному за охорону порту, та/або органу охорони порту;
- інтеграція з іншими попереджувальними планами або діями. План безпосередньо передбачає інтеграцію з іншими попереджувальними і контрольними діями, що здійснюються в порту;
- інтеграція з іншими планами реагування та/або включення окремих заходів, процедур і дій реагування. План детально описує взаємодію та узгодження з іншими планами реагування і планами дій в надзвичайних ситуаціях. В окремих випадках необхідно усунути всі суперечності й недоліки;
- вимоги до навчання і тренувань;
- робоча організація безпеки порту і робочі процедури. У плані охорони порту детально описано організацію охорони порту, розподіл завдань і робочих процедур. В окремих випадках він також містить детальний опис координації з відповідальними за охорону портових засобів та за охорону судна. У плані окреслюють завдання комітету безпеки порту, якщо такий існує;
- процедури адаптації і оновлення плану охорони порту.

*ДОДАТОК III*

**ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО НАВЧАНЬ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ**

Різні види навчань, в яких можуть брати участь відповідальні за охорону портових засобів, спільно з відповідними органами держав-членів, відповідальними за охорону компаній, або відповідальними за охорону суден, необхідно проводити щонайменше один раз кожного календарного року з максимальним інтервалом між навчальними тренуваннями 18 місяців. Заявки відповідальних за охорону компаній, або відповідальних за охорону суден, на участь у спільних навчаннях подають з урахуванням безпекових і робочих наслідків для судна. Під час навчань перевіряють зв'язок, координацію, доступність ресурсів і реагування. Такі навчання можуть бути:

- (1) повномасштабними або таким, що проводять у реальних умовах роботи;
- (2) кабінетним навчанням чи семінаром; або
- (3) комбінованими з іншими тренуваннями, що проводяться у форматі реагування на надзвичайні ситуації, або з іншими тренуваннями відповідного органу держави порту.

**▼В**

*ДОДАТОК IV*

**УМОВИ, ОBOB'ЯЗКОВІ ДЛЯ ВИКОНАННЯ ВИЗНАНОЮ ОРГАНІЗАЦІЄЮ З БЕЗПЕКИ**

Визнана організація з безпеки повинна продемонструвати:

- (1) професійну компетентність у відповідних аспектах безпеки порту;
- (2) відповідне знання портових операцій, у тому числі знання конструкції та структури порту;
- (3) відповідне знання інших операцій, що потенційно впливають на безпеку порту;
- (4) спроможність оцінити можливі ризики для безпеки порту;
- (5) здатність підтримувати і підвищувати рівень професійної компетентності свого персоналу у сфері безпеки порту;
- (6) здатність здійснювати постійний моніторинг благонадійності свого персоналу;
- (7) здатність підтримувати відповідні заходи для запобігання несанкціонованому розголошенню або доступу до чутливих матеріалів, що стосуються безпеки;
- (8) знання відповідного національного і міжнародного законодавства та вимог у сфері безпеки;
- (9) знання наявних загроз безпеці та її структур;
- (10) здатність розпізнати і виявити зброю, небезпечні речовини і пристрої;
- (11) здатність розпізнати, на недискримінаційній основі, характеристики і моделі поведінки осіб, які можуть становити загрозу безпеці порту;
- (12) знання технік, використовуваних для обходу заходів з охорони;
- (13) знання обладнання і систем безпеки та спостереження, а також їх робочих обмежень.

Визнана організація з безпеки, яка провела оцінювання захищеності порту або здійснила перегляд такої оцінки для порту, не допускається до розроблення або перегляду плану охорони цього самого порту.