ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2006
Seria: TRANSPORT z. 62 Nr kol. 1721

Ryszard WAWRUCH[1]

ZASTOSOWANIE KODEKSU ISPS W ŁAŃCUCHU DOSTAW TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Streszczenie. W referacie przedstawiono skrótowo zakres stosowania i wymagania Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego oraz wskazano na konieczność rozszerzenia jego postanowień na wszystkie elementy łańcucha dostaw towarów do transportu morskiego.

IMPLEMENTATION OF THE ISPS CODE IN THE SUPPLY CHAIN OF THE INTERMODAL TRANSPORT

Summary. Paper presents in short scope and requirements of the International Ship and Port Facility Security Code and points out at necessity of extension of the ISPS requirements on all elements of the supply chain for sea transport.

1. WPROWADZENIE

Odpowiedzią międzynarodowej społeczności związanej z transportem morskim na akty terroryzmu międzynarodowego, w szczególności na napady w dniu 11 września 2001 roku, było przyjęcie w dniu 12 grudnia 2002 roku Uchwałą Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, 1974 z poprawkami wprowadzonymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego, zwanego dalej w skrócie kodeksem ISPS (International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code) [1]. Na statkach kodeks ten jest wprowadzany w ramach Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczaniu (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention – ISM Code) [4]. Unia Europejska inkorporowała do swego systemu prawnego postanowienia kodeksu ISPS, nie wprowadzając do niego żadnych zmian merytorycznych [3].

Wprowadzenie omawianego kodeksu nie eliminuje w pełni możliwości użycia statków morskich do przeprowadzenia aktu terrorystycznego bądź do przewozu zakazanych towarów, gdyż jego postanowienia nie dotyczą wszystkich usługodawców zaangażowanych w obsługę ładunków w transporcie morskim i nie wymagają pełnej kontroli zawartości jednostek (opakowań) ładunkowych dostarczanych na statki morskie, głównie kontenerów. Autorzy kodeksu założyli, że wystarczającym zabezpieczeniem w tym zakresie są kontrole przeprowadzane przez urzędy celne. Praktyka wykazała niesłuszność takiego poglądu. Ze względu na czasochłonność procesu kontroli w żadnym porcie, a w szczególności w żadnym terminalu kontenerowym, urzędnicy celni nie sprawdzają zawartości wszystkich opakowań ładunkowych

[1] Wydział Nawigacyjny, Akademia Morska w Gdyni, ul. Morska 81-87, 81-225 Gdynia, +586901112, +586201025, wawruch@am.gdynia.pl

(kontenerów). Przykładowo, w USA, czyli w państwie, na wniosek którego wprowadzono kodeks i podjęto na forum międzynarodowym cały szereg innych działań zmierzających do zmniejszenia stopnia zagrożenia terrorystycznego w transporcie, kontrolowana jest zawartość tylko 10-40% kontenerów importowanych drogą morską.

Opisane powyżej skrótowo fakty wskazują, że celem skutecznego egzekwowania postanowień kodeksu ISPS należy podjąć działania zmierzające do wprowadzenia wymaganych nim środków technicznych i procedur zabezpieczających przewożone towary w innych działach transportu i usług związanych z transportem morskim, czyli w tak zwanym łańcuchu dostaw.

2. STRONY KODEKSU ISPS I JEGO WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONTROLI TOWARÓW

Zgodnie z wymaganiami punktu 1.2.1 części A kodeksu ISPS, jego postanowienia dotyczą właścicieli, armatorów, operatorów i załóg morskich statków handlowych zatrudnionych w żegludze międzynarodowej, właścicieli i pracowników obiektów portowych obsługujących te statki oraz działań w relacji statek - obiekt portowy i statek - statek. Przez pojęcie działań należy rozumieć wzajemne oddziaływania, które zachodzą, gdy statek znajduje się pod bezpośrednim, bliskim wpływem działań związanych z ruchem osób i towarów lub świadczeniem usług portowych na i ze statku bądź oddziaływania nie związane z obiektem portowym, obejmujące przemieszczenie towarów lub osób z jednego statku na drugi [1].

Dokładniej: kodeks dotyczy następujących statków odbywających podróże międzynarodowe [1]:

- statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie (High Speed Craft - HSC),
- statków towarowych, włączając jednostki szybkie (HSC), o pojemności brutto nie mniejszej niż 500,
- ruchomych platform wiertniczych (MODU).

Wprowadza on dość rygorystyczne wymagania, dotyczące zabezpieczenia tych środków transportowych i obsługujących je portów przed szeroko rozumianymi zagrożeniami typu terrorystycznego. Ustanawia trzy poziomy ochrony w zależności od stopnia ryzyka powstania zdarzenia naruszającego bezpieczeństwo lub próby jego wywołania. Poszczególne poziomy ochrony oznaczają i są wprowadzane:

- poziom ochrony 1 (normalny) - poziom, dla którego w każdym czasie utrzymywane są minimalne środki ochrony,
- poziom ochrony 2 (podwyższony) - poziom, dla którego w wyniku zwiększonego ryzyka zajścia zdarzenia naruszającego ochronę przez pewien okres czasu utrzymywane będą odpowiednie, dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa,
- poziom ochrony 3 (najwyższy) - 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.

Właściciel obiektu portowego (statku) lub osoba zarządzająca tym obiektem (statkiem) powinna:

- określić najbardziej prawdopodobne rodzaje wypadków, które mogą zagrozić bezpieczeństwu posiadanego (zarządzanego) obiektu (statku) na każdym poziomie zagrożenia i scenariusze ich wystąpienia,
- ocenić prawdopodobieństwo ich zajścia na poszczególnych poziomach zagrożenia i prawdopodobne konsekwencje, jakie mogą one wywołać w odniesieniu do życia, zdrowia ludzkiego i środowiska, a także szkody ekonomiczne.

Działania w tym zakresie powinny być dokumentowane przez przeprowadzenie tak zwanej oceny ochrony obiektu portowego (statku) i sporządzenie na podstawie tej oceny planu ochrony obiektu portowego (statku).

Przykładowo; zgodnie z wytycznymi zawartymi w [5], ocena stanu ochrony obiektu portowego obejmuje między innymi udzielenie odpowiedzi na następujące pytania, dotyczące zarówno ochrony samego obiektu, jak i sposobu przeprowadzania operacji przeładunkowych:

- ochrona obiektu:
  - czy teren obiektu jest ogrodzony?
  - czy teren obiektu i ogrodzenie są chronione dodatkowymi systemami, np. telewizji przemysłowej, systemami wykrywania ruchu itp.?
  - czy wszystkie bramy posiadają zabezpieczenia zgodne z zabezpieczeniami połączonych z nimi ogrodzeń?
  - czy na wszystkich punktach wejściowych do obiektu zatrudniony jest personel ochrony?
  - czy cały personel stale zatrudniony posiada numerowane przepustki ze zdjęciem?
  - czy są identyfikowalni pracownicy zatrudnieni w obszarach o ograniczonym dostępie?
  - czy cały personel niezatrudniony na stałe oraz osoby wizytujące otrzymują numerowane przepustki o treści "gość"?
  - czy istnieją systemy automatycznej kontroli dostępu?
  - czy pojazdy należące do personelu są wybiórczo sprawdzane podczas wjeżdżania na teren obiektu?
  - czy są wyznaczone obszary o stale lub czasowo ograniczonym dostępie?
  - czy każda nowo zatrudniana osoba jest sprawdzana pod względem możliwości stworzenia przez nią 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, to jakie informacje są wymagane i w jakim zakresie są sprawdzane?
  - czy personel odpowiedzialny za ochronę dokonuje regularnych patroli obiektu i jego infrastruktury? Jeżeli tak, to czy są dokonywane zapisy z patroli?
  - czy w systemie ochrony uwzględniono dodatkową służbę ochrony, która będzie reagować w sytuacjach kryzysowych?
  - czy istnieje system wykrywania intruzów? Jeżeli tak, to czy jest on centralnie monitorowany?
  - czy istnieją procedury dotyczące czynności naprawczych po wykryciu braków we wprowadzonym systemie ochrony bezpieczeństwa?
- przeprowadzanie operacji przeładunkowych:
  - czy istnieją procedury dotyczące inspekcji towarów wwożonych przez pojazdy na teren obiektu?
  - czy istnieją procedury dotyczące inspekcji wagonów kolejowych wjeżdżających na teren obiektu?
  - czy istnieją procedury przeciwdziałania fałszowaniu ładunku?
  - czy od kierowców wjeżdżających na teren obiektu wymaga się dokumentu potwierdzającego uprawnienia do odbioru lub dostawy ładunku, zaopatrzenia lub zapasów?
  - czy numery pieczęci na kontenerach są sprawdzane na zgodność z dokumentacją?
  - czy pieczęcie są sprawdzane pod względem integralności przed przyjazdem, wyjazdem lub transferem kontenera?
  - czy istnieją procedury dotyczące wizualnej i fizycznej inspekcji ładunku, zaopatrzenia i zapasów statkowych oraz przeciwdziałania ich fałszowaniu?

Ocenę ochrony i opisany poniżej plan ochrony można wykonać samodzielnie lub zlecić ich realizację organizacji uznanej w tym zakresie przez administrację rządową.

Pojęcie planu ochrony oznacza odpowiednio [5]:

- plan ochrony statku – 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,
- plan ochrony obiektu portowego – 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.

Zgodnie z przepisami, każda jednostka objęta wymaganiami kodeksu powinna posiadać wyżej zdefiniowany plan, zatwierdzony przez kompetentne władze, podlegający okresowej ocenie i kontroli. Plan ten powinien między innymi zawierać [1]:

- opis polityki przedsiębiorstwa w zakresie ochrony,
- zadania personelu obiektu portowego lub załogi statku w zakresie ochrony,
- opis środków, podjętych dla zapobieżenia wniesieniu na teren obiektu portowego lub na statek broni lub wszelkich niebezpiecznych substancji i urządzeń, których przewóz nie jest usankcjonowany, a przeznaczonych do użycia przeciwko osobom, statkom lub obiektowi portowemu,
- opis środków zapobiegających dostępowi do obiektu portowego lub statku oraz wyznaczonych w nim obszarów zakazanych dla osób nieupoważnionych,
- procedury reagowania na zagrożenia ochrony lub naruszenia ochrony, włączając postanowienia dotyczące realizacji działań kryzysowych,
- procedury ewakuacyjne na wypadek zagrożenia bezpieczeństwa lub naruszenia ochrony,
- procedury powiadamiania o zdarzeniach naruszających bezpieczeństwo,
- opis środków podjętych dla zapewnienia skutecznej ochrony ładunku oraz sprzętu przeładunkowego w porcie lub na statku,
- procedury kontroli ładunku, zaopatrzenia statkowego, zapasów i osób,
- 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,
- procedury okresowego przeglądu i aktualizacji planu,
- procedury auditowania planu.

Wymagania dotyczące zawartości poszczególnych wyżej wymienionych punktów planu są dość szczegółowe. Przykładowo, należy w nim opisać:

- wszystkie aktualne i potencjalne miejsca dostępu do obiektu portowego lub statku i sposób ich zabezpieczenia zarówno biernego (ogrodzenie), jak i czynnego (zdalne monitorowanie, stałe lub okresowe służby wartownicze itp.) na poszczególnych poziomach ochrony,
- wymagania dotyczące identyfikacji osób wchodzących do obiektu portowego (na statek) i liczby osób sprawdzanych,
- zakresy obowiązków wszystkich pracowników (członków załogi), mających przypisane obowiązki w zakresie ochrony oraz procedury ich szkolenia,
- zasady postępowania z jednostkami ładunkowymi wzbudzającymi zastrzeżenia lub bez zidentyfikowanego właściciela.

Przykładowe, zgodne z wymaganiami kodeksu, środki nadzoru możliwe do stosowania przez załogę statku przy przeładunku towarów, zaopatrzenia i zapasów przedstawiono w tablicy 1.

Tablica 1

Przykładowe środki nadzoru przez załogę statku przeładunku towarów, zaopatrzenia i zapasów

Środki ochrony	Poziom ochrony		
	1	2	3
Kontrola, czy dostarczone towary (ładunek, zapasy statkowe i zaopatrzenie) były zamówione	TAK	TAK	TAK
Sprawdzenie, czy opakowania nie są uszkodzone i nie mają śladów otwierania	TAK	TAK	TAK
Sprawdzanie zawartości losowo wybranych opakowań	NIE	TAK	TAK[A]
Umieszczanie ładunku, zaopatrzenia i zapasów przez pracowników obiektu portowego (załogę statku) w pomieszczeniach do tego przeznaczonych, które są zamykane na klucz natychmiast po załadunku	TAK	TAK	TAK
Ewentualna odmowa przyjęcia wcześniej zafrachtowanego ładunku oraz zamówionego zaopatrzenia i zapasów, dostarczonych do obiektu portowego (na statek)	NIE	NIE	TAK
Weryfikacja listy i miejsca przechowywania wszystkich materiałów niebezpiecznych znajdujących się w obiekcie portowym (na statku)	NIE	NIE	TAK
[A] – Sprawdza się każde opakowanie			

Źródło: opracowanie własne

Z powyższej informacji wynika, że działania wymagane kodeksem ISPS są ukierunkowane na ochronę terenu obiektu portowego (statku) i dostępu do niego oraz formalną kontrolę przeładowywanych: ładunku, zaopatrzenia i zapasów. Na pierwszych dwóch poziomach ochrony kontrola ta polega na sprawdzeniu zgodności dokumentacji dostarczanego ładunku, zapasów i zaopatrzenia z listą przewozową lub zamówieniem oraz całości opakowań i stanu plomb. Nie obejmuje ona sprawdzenia zawartości poszczególnych jednostek ładunkowych. Uwaga ta dotyczy również działań związanych z ochroną statku, mimo że zgodnie z prawem międzynarodowym i polskim przewoźnik odpowiada za zgodność przewożonego w opakowaniu ładunku, jego ilości, wagi, stanu i sposobu zamocowania z informacją deklarowaną w dokumentach przewozowych przygotowanych przez dostawcę. W praktyce przyjęło się, że przewoźnik zawierza w tym zakresie dostawcy i załadowcy, nie zawsze sprawdzając nawet oznaczenia opakowań i stan plomb. Kontroli wewnątrz opakowania dokonuje się tylko w szczególnie uzasadnionych przypadkach, np. wykrycia śladów wycieku z kontenera lub stwierdzeniu naruszenia jego plomby. Możliwości jej przeprowadzenia ogranicza dodatkowo konieczność jej realizacji w towarzystwie funkcjonariusza służby celnej.

Jak już zaznaczono we wstępie, pełnej takiej kontroli nie dokonują też ze względów czasowych funkcjonariusze urzędów celnych. Jedyną realną możliwością zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony obiektom portowym i statkom morskim oraz odbiorcom przeładowywanych w nich i przewożonych morzem towarów jest objęcie wymaganiami, podobnymi do zawartych w kodeksie ISPS, wszystkich uczestników łańcucha dostaw, począwszy od wytwórcy towaru do końcowego jego odbiorcy, niezależnie od tego, iloma i jakimi środkami transportu towar jest transportowany i przez ilu przewoźników. Bez wprowadzenia tego typu wymagań przestrzeganie postanowień kodeksu ISPS przez same tylko obiekty portowe i statki morskie nie gwarantuje pełnego osiągnięcia jego celów.

3. ZASADY OBJĘCIA POSTANOWIENIAMI KODEKSU ISPS ŁAŃCUCHA DOSTAW

Jak zaznaczono w rozdziale poprzednim, celem pełnego i skutecznego wdrożenia postanowień kodeksu ISPS należy objąć przepisami dotyczącymi ochrony bezpieczeństwa każdy element łańcucha dostaw, począwszy od producenta towaru, a na jego końcowym odbiorcy kończąc. Przepisy te powinny mieć zastosowanie do każdego przedsiębiorstwa, niezależnie

od jego wielkości, zajmującego się wytwarzaniem, magazynowaniem, przewozem lub innego typu usługami na każdym etapie produkcji i dystrybucji towarów. Należy w nich uwzględnić wszystkie czynniki, mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo, z ekonomicznymi włącznie. Przedsiębiorstwo może wprowadzić omawiane przepisy w ramach już wdrożonego systemu zarządzania jakością. Pomocne mogą być przy tym przepisy Międzynarodowej Organizacji ds. Normalizacji (ISO – International Organization for Standardization)

Celem poprawienia poziomu ochrony łańcucha dostaw oraz ułatwienia i ujednolicenia zasad dokonywania oceny ochrony i sporządzenia planów ochrony ISO opracowuje serię norm międzynarodowych poświęconych temu zagadnieniu. Należą do niej następujące normy:

- ISO 28000: Systemy zarządzania ochroną w łańcuchu dostaw (Security management systems for the supply chain),
- ISO 20858: Ocena ochrony i plan ochrony morskiego obiektu portowego (Maritime port facility security assessments and security plan),
- ISO 28001: Zbiór dobrych praktyk w ochronie łańcucha dostaw (Best practices custody in supply chain security).

Aktualnie została opublikowana norma ISO 20858 i podlega zatwierdzeniu norma ISO 28000. Przepisy dotyczące dobrych praktyk w ochronie łańcucha dostaw są obecnie przygotowywane.

Norma 28000 bazuje na metodologii oznaczonej skrótem PDCA, która pochodzi od pierwszych liter czasowników oznaczających czynności, jakie należy kolejno wykonać przy wprowadzaniu i przestrzeganiu normy (Plan-Do-Check-Act) [2]:

- planowanie – określenie procesów niezbędnych do przeprowadzenia dla osiągnięcia celów określonych w polityce przedsiębiorstwa w zakresie ochrony bezpieczeństwa,
- wykonanie – realizacja wprowadzonych procesów,
- sprawdzenie – kontrola skutków przeprowadzonych działań i ich zgodności z planowanymi rezultatami,
- działanie – wszelkie przedsięwzięcia podejmowane celem ciągłego doskonalenia systemu zarządzania ochroną.

Wprowadzając omawianą normę, można wykorzystać zasady postępowania określone w normach ISO 14001:2004 stosując określone w nich podejście do systemów zarządzania bazujące na analizie ryzyka lub ISO serii 9000, np. ISO 9001:2004 poświęconych systemom zarządzania jakością.

Analizowana norma podaje podstawowe definicje związane z ochroną bezpieczeństwa, cele jej wprowadzania, wymagane cechy charakterystyczne polityki w zakresie ochrony oraz elementy systemu zarządzania ochroną i jego oceny. Zgodnie z jej postanowieniami, niżej wymienione pojęcia należy rozumieć w następujący sposób [2]:

- ochrona - odporność na zamierzone, nieautoryzowane działanie ukierunkowane na spowodowanie szkody lub zniszczenia w łańcuchu dostaw lub przez łańcuch dostaw,
- zarządzanie ochroną - systematyczne i skoordynowane działanie i praktyka, poprzez które dana organizacja (producent, przewoźnik itp.) optymalizuje zarządzanie ryzykiem i potencjalnym zagrożeniem związanym z nim i z niego wynikającym,
- łańcuch dostaw - powiązany ze sobą zestaw zasobów i procesów, poczynając od surowca, poprzez produkcję, magazynowanie, dystrybucję i dostawę produktu lub usługi wszystkimi środkami transportu do końcowego odbiorcy.

Celem wprowadzenia postanowień normy jest:

- ustanowienie, wdrożenie, utrzymanie i ciągłe doskonalenie systemu zarządzania ochroną,
- zapewnienie zgodności wprowadzonego systemu zarządzania ochroną z deklarowaną polityką w zakresie ochrony,

- uzyskanie świadectwa jakości dla systemu ochrony wydanego przez akredytowaną w tym zakresie instytucję lub samodzielne stwierdzenie zgodności wprowadzonego systemu z wymaganiami normy.

Polityka w zakresie ochrony powinna:
- być spójna z ogólną polityką przedsiębiorstwa,
- jasno określać cele polityki przedsiębiorstwa w zakresie ochrony,
- zapewniać możliwość realizacji wyznaczonych celów ochrony,
- być adekwatna do potencjalnych zagrożeń oraz charakteru i zakresu działalności przedsiębiorstwa,
- umożliwiać aktualizację celów polityki i ciągłe jej doskonalenie,
- być wdrożona, utrzymywana i udokumentowana,
- być zaprezentowana wszystkim osobom zatrudnionym i współpracującym (kontrahentom i wizytującym), które powinny być poinformowane o skutkach, jakie pociąga za sobą wprowadzenie polityki ochrony.

Elementami systemu zarządzania ochroną bezpieczeństwa są:
- polityka przedsiębiorstwa w zakresie ochrony bezpieczeństwa,
- ocena poziomu ryzyka i plan ochrony,
- planowanie działania,
- wdrożenie procedur ochrony i ich przestrzeganie w działalności przedsiębiorstwa,
- sprawdzania skutków działania i realizacja ewentualnych działań korekcyjnych,
- przegląd systemu zarządzania.

Organizacja lub przedsiębiorstwo wprowadzające postanowienia normy powinny określić zakres wprowadzanego systemu zarządzania ochroną oraz ustanowić, udokumentować, wprowadzić, utrzymywać i ciągle doskonalić efektywny system zarządzania, umożliwiający identyfikację i ocenę ryzyka zagrożenia ochrony, a także kontrolowania i ograniczania skutków jego wystąpienia. Ocena taka powinna obejmować określenie:
- poziomu ryzyka wystąpienia działań terrorystycznych lub kryminalnych oraz przypadkowych uszkodzeń,
- możliwych zagrożeń naturalnych, które mogą wpływać na bezpieczeństwo i ciągłość produkcji i transportu,
- zagrożeń, które mogą spowodować dostawcy i kooperanci,
- stopnia spełnienia wymagań formalnych w zakresie bezpieczeństwa i jego ochrony,
- stopnia przygotowania efektywnych działań ochronnych i zapobiegawczych.

Wszelkie działania realizowane w ramach omawianego systemu powinny być dokumentowane i okresowo auditowane.

4. PODSUMOWANIE

Wprowadzenie Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego na statkach w żegludze międzynarodowej i w obiektach portowych obsługujących te statki nie zabezpiecza przed groźbą zniszczenia jednostek pływających przez materiały umieszczone w transportowanym ładunku oraz użycia tych jednostek do przewozu zakazanych towarów. Przyczyną tego jest brak realnych możliwości kontroli w obiekcie portowym wszystkich przeładowywanych jednostek ładunkowych, szczególnie kontenerów. W celu poprawy sytuacji należy rozszerzyć wymagania kodeksu na cały łańcuch dostaw towarów do transportu morskiego. Pomocne mogą być w tym zakresie normy Międzynarodowej Organizacji ds. Normalizacji, a w szczególności norma ISO 28000: Systemy zarządzania ochroną w łańcuchu dostaw. Określa ona podstawowe definicje związane z ochroną bezpieczeństwa, cel wprowadzania normy, wymagane cechy charakterystyczne polityki w zakresie ochrony oraz elementy systemu zarządzania ochroną i jego oceny. Jej ogólny charakter sprawia, że można ją stoso-

wać przy wprowadzaniu systemu ochrony w każdym przedsiębiorstwie, stanowiącym element analizowanego łańcucha dostaw.

Literatura

1. International Ship and Port Facility Security Code, IMO, London 2002.
2. ISO/CD/PAS Ships and marine technology - Security management systems for the supply chain, ISO, 2005.
3. Regulation of the European Parliament and of the Council on enhancing ship and port facility security, Commission for the European Communities, Brussels 2003.
4. Resolution A.741 (18), International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, IMO, London 1993.
5. Zarządzenie porządkowe Nr 13 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 31 maja 2004 r. w sprawie wytycznych do sporządzenia oceny stanu oraz planów ochrony statku i obiektu portowego. Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2004.