
**Системы менеджмента безопасности
цепи поставок. Руководящие
указания по внедрению ISO 28000**

Часть 2:

**Руководящие указания по принятию
ISO 28000 для использования в
работе средних и малых морских
портов**

*Security management systems for the supply chain — Guidelines for
the implementation of ISO 28000 —*

*Part 2: Guidelines for adopting ISO 28000 for use in medium and small
seaport operations*



iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 28004-2:2014

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/138bf82c-6bdc-4d75-9bbb-13eb1cd984a8/iso-28004-2-2014>



ДОКУМЕНТ ЗАЩИЩЕН АВТОРСКИМ ПРАВОМ

© ISO 2014

Все права сохраняются. Если не указано иное, никакую часть настоящей публикации нельзя копировать или использовать в какой-либо форме или каким-либо электронным или механическим способом, включая фотокопии и микрофильмы, без предварительного письменного согласия ISO по соответствующему адресу, указанному ниже, или комитета-члена ISO в стране заявителя.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.org
Web www.iso.org

Опубликовано в Швейцарии

Содержание

Страница

Предисловие	iv
Введение	v
1 Область применения	1
2 Общее представление	1
2.1 Цель	1
2.2 Предпосылки	1
2.3 Требования ISO 28000, 4.3.1 по оценке рисков безопасности	2
2.4 Требования по оценке рисков	3
3 Зоны риска морского порта для цепи поставок	7
3.1 Общие положения	7
3.2 Несчастные случаи — Функционирование порта	7
3.3 Риски криминальных действий	8
3.4 Риски пожаров	10
3.5 Финансовые риски заинтересованных сторон	11
3.6 Риски, связанные с трудовыми ресурсами	13
3.7 Риски поломки механизмов/оборудования	14
3.8 Риски, связанные с политикой и деятельностью правительства	15
3.9 Риски от террористической деятельности	17
3.10 Риски, связанные с погодой	19
4 Критерии оценки плана по безопасности порта и процесс определения рейтинга	20
4.1 Общие положения	20
4.2 Процесс и процедуры оценки плана по безопасности	21
4.3 Критерии оценки соответствия	21
4.4 Использование процедур ISO 20858 оценки безопасности	22
4.5 Рейтинговая система оценки плана по безопасности	23
Библиография	25

Предисловие

Международная организация по стандартизации (ISO) является всемирной федерацией национальных организаций по стандартизации (комитетов-членов ISO). Разработка международных стандартов обычно осуществляется техническими комитетами ISO. Каждый комитет-член, заинтересованный в деятельности, для которой был создан технический комитет, имеет право быть представленным в этом комитете. Международные правительственные и неправительственные организации, имеющие связи с ISO, также принимают участие в работах. Что касается стандартизации в области электротехники, ISO работает в тесном сотрудничестве с Международной электротехнической комиссией (IEC).

Процедуры, используемые для разработки настоящего документа и предназначенные для его дальнейшего поддержания, указаны Части 1 Директив ISO/IEC. В особенности следует отметить, что для различных типов документов ISO необходимы разные критерии для утверждения. Настоящий документ был разработан в соответствии с редакционными правилами Части 2 Директив ISO/IEC. (см. www.iso.org/directives).

Обращается внимание на возможность патентования некоторых элементов данного международного стандарта. ISO не несет ответственности за идентификацию какого-либо или всех таких патентных прав. Детали любых патентных прав, идентифицированных при разработке документа, должны содержаться в Введении и/или в перечне полученных патентов ISO. (см. www.iso.org/patents).

Любое фирменное наименование в настоящем документе является информацией, предоставляемой для удобства пользователей, и не носит рекомендательный характер.

Для объяснения смысла специальных терминов и выражений ISO, связанных с оценкой соответствия, а также для информации о приверженности ISO принципам WTO Соглашения по техническим барьерам в торговле (ТВТ) следует использовать следующий указатель URL: Foreword - Supplementary information

За настоящий документ несет ответственность Технический комитет ISO/TC 8, *Суда и морские технологии*.

Настоящее первое издание ISO 28004-2 отменяет и замещает ISO/PAS 28004-2:2012. Оно также включает Поправку ISO 28004-1:2007/DAmD1.

ISO 28004 состоит из следующих частей под общим названием *Системы менеджмента безопасности цепи поставок. Руководящие указания по внедрению ISO 28000*:

- *Часть 1: Общие принципы*
- *Часть 2: Руководящие указания по принятию ISO 28000 для использования в средних и мелких операциях в морских портах*
- *Часть 3: Дополнительное специальное руководство по принятию ISO 28000 для использования в операциях среднего и малого бизнеса (кроме морских портов)*
- *Часть 4: Дополнительное специальное руководство по внедрению ISO 28000, когда соответствие ISO 28001 является предметом менеджмента*

Введение

Настоящая часть ISO 28004 разработана для предоставления руководства и расширенной информации средним и малым морским портам, имеющим намерение принять ISO 28000. Расширенная информация предназначена для повышения качества, а не для изменения, общих руководящих указаний, на данный момент определенных в ISO 28004. Не было разработано никаких изменений к ISO 28004, кроме добавления приложений.

Связь с соответствующими техническими стандартами ISO

Существует несколько учрежденных и находящихся на рассмотрении связанных технических стандартов ISO, которые в паре с настоящей частью ISO 28004 предоставляют дополнительные руководящие указания и инструкции для операторов морских портов при создании своих планов менеджмента безопасности и оценке возможности этих планов защитить целостность цепи поставок груза, осуществляемых в прямом соответствии с этими планами. В настоящей части ISO 28004 имеются ссылки на эти международные стандарты ISO 220858, ISO 28001, ISO 28002, ISO 28003, включая серию ISO 28004, чтобы обеспечить конкретные руководящие указания операторам. Взаимосвязь этих международных стандартов с ISO 28000 представлена в Таблице 1.

Таблица 1 — Соответствующие технические стандарты ISO

Технический стандарт ISO	Техническое описание
ISO 28004-1	Содержит руководство для органов сертификации по оценке соответствия организации требованиям ISO 28000.
ISO 20858	Содержит профессиональную интерпретацию кодекса ИМО по охране судов и портовых средств (IMO ISPS) для безопасности портовых сооружений и руководства по оценке портовых планов менеджмента безопасности и принятых рабочих процедур.
ISO 28001	Содержит требования по безопасности в соответствии с основными положениями программы уполномоченного экономического оператора, разработанной Всемирной таможенной организацией (WCO)
ISO 28002	Содержит руководство для разработки политики, предусматривающей увеличения устойчивости цепи поставок организации
ISO 28003	Содержит руководство для органов сертификации по оценке соответствия организации требованиям ISO 28000

Системы менеджмента безопасности цепи поставок. Руководящие указания по внедрению ISO 28000

Часть 2.

Руководящие указания по принятию ISO 28000 для использования в работе средних и малых морских портов

1 Область применения

Настоящая часть ISO 28004 определяет риски и сценарии угроз для цепи поставок, процедуры выполнения оценки рисков/угроз и определения критериев соответствия и эффективности разработанных планов по безопасности в соответствии с руководящими указаниями по внедрению ISO 28000 и серии ISO 28004. Результатом этого будет уровень достоверной рейтинговой системы, основанной на качестве планов менеджмента безопасности и процедурах, внедренных морским портом с целью гарантии безопасности и обеспечения непрерывности операций в цепи поставок грузов, подлежащих обработке в порту. Рейтинговая система будет использоваться в качестве способа определения измеряемого уровня достоверности (от 1 до 5), показывающего насколько операции обеспечения безопасности морского порта соответствуют ISO 28000 в плане защиты целостности цепи поставок.

2 Общее представление

2.1 Цель

Целью настоящей части ISO 28004 является предоставление руководства средним и малым портам, желающим внедрить ISO 28000. Эти руководящие указания предусматривают критерии самооценки, которые эти порты могут использовать при внедрении ISO 28000. Хотя критерии самооценки не будут иметь результата при сторонней сертификации, они могут использоваться для определения возможности планов менеджмента безопасности заинтересованных сторон в морских портах защищать целостность цепи поставок в соответствии с положениями и руководящими указаниями, определенными в ISO 28000 и серии ISO 28004. Задача состоит в разработке рейтинг-шкалы показателей оценок рисков, которая может быть использована при определении возможности портовых планов менеджмента безопасности обеспечить непрерывную защиту безопасности и постоянные операции в цепи поставок грузов, подлежащих приему, хранению и перемещению морским портом. Применение таких критериев самооценки позволит пользователям определить адекватность внедрения морским портом каждого требования ISO 28000.

2.2 Предпосылки

Международный Кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS) требует, чтобы администрация морского порта разработала свой комплексный план обеспечения безопасности, который включает грузы, находящиеся под ее прямым контролем. План порта по обеспечению безопасности должен рассматривать приложения, системы безопасности и рабочие мероприятия, предназначенные для защиты персонала, портовых сооружений, судов у причала, грузов и грузовых транспортных единиц, включая железнодорожные пути и участки местности внутри физических границ организации порта, от рисков акта незаконного вмешательства (ISO 20858 содержит четкое руководство по удовлетворению этих требований). ISO 28000 и серия ISO 28004 предоставляют руководящие указания для защиты глобальной цепи поставок на высоком уровне, но не предусматривают достаточно специальных деталей, которые обеспечивают совместимую степень внедрения, чтобы охватить все положения и приложения по безопасности для больших, средних и малых морских портов, которые являются составными частями инфраструктуры безопасности глобальной цепи поставок. Чтобы обеспечить

долговременную и последовательную безопасность цепи поставок необходимо, чтобы каждая заинтересованная сторона в этой интегрированной глобальной цепи осмыслила свою ответственность за содействие безопасности и постоянству доставки грузов.

Средние и малые морские порты являются составной частью инфраструктуры цепи поставок, особо принимая во внимание, что такие порты обычно являются первой входной точкой для большинства грузов, отправляемых и доставляемых в местные и международные пункты назначения. Эти малые порты для грузов, отправляемых в большие мега порты, являются фидерными портами, в которых эти грузы собираются и распределяются для отправки по всему миру. Поэтому критически важно, чтобы эти средние и малые морские порты внедряли и поддерживали проверенные положения по безопасности, которые обеспечат защиту и непрерывное безопасное прохождение обрабатываемых грузов.

Хотя ISO 28000 и серия ISO 28004 дают общее представление о предполагаемых требованиях безопасности цепи поставок, существует ограниченное число инструкций, требований и критериев приемки, которые предоставляют возможность разработать и внедрить план менеджмента безопасности, который должен обеспечить соответствие установленным в ISO 28000 стандартам. Поэтому настоящая часть ISO 28004 разработана для предоставления методов, процедур, руководящих указаний и критериев приемки, которые будут использоваться для оценки уровня соответствия положениям по безопасности, данным в ISO 28004.

2.3 Требования ISO 28000, 4.3.1 по оценке рисков безопасности

В ISO 28000, 4.3.3. утверждается “При установлении и пересмотре своих целей организация должна принимать во внимание: а) правовые, законодательные и другие регулирующие требования”. Кодекс ISPS, принятый каждой страной-участницей устанавливает такие требования по оценке рисков безопасности. Раздел 4.3.1 ISO 28000 требует, чтобы заинтересованные стороны порта и регулирующие организации установили и поддерживали процедуры для непрерывной идентификации и оценки угроз безопасности, угроз, связанных с менеджментом безопасности, и рисков, а также для определения и внедрения необходимых мер контроля менеджмента с целью защиты цепи поставок. Способы идентификации, оценки и контроля угроз и рисков для безопасности должны, как минимум, соответствовать характеру и масштабу деятельности морского порта. Такая оценка учитывать вероятность события и все его последствия для заинтересованных сторон, угрозы для непрерывности операций, защиту цепи поставок и восстановление в аварийных ситуациях. Конкретно при оценке рисков должно быть рассмотрено минимум следующее:

- a) Угрозы и риски для функционирования, включая контроль безопасности, человеческий фактор и другие виды деятельности, влияющие на работу организации, ее состояние или безопасность.
- b) Естественные природные явления (штормы, наводнения, сильные ветры и т.д.), которые могут сделать меры безопасности и работу оборудования неэффективными.
- c) Факторы, находящиеся вне контроля организации такие, как отказы поставляемого оборудования и сервиса, изменения национальной и международной политики и нормативных документов в сфере безопасности и политические перемены, влияющие на права собственности и функционирование морского порта.
- d) Угрозы и риски для заинтересованных сторон такие, как недостаточность соответствия нормативным требованиям, финансовые ограничения или смены собственников, которые влияют на функционирование порта и безопасность цепи поставок.
- e) Разработка, установка, валидация и обслуживание оборудования безопасности, включая установку новых систем и обучение персонала эксплуатации, ремонту и техническому обслуживанию.
- f) Ошибки в предоставлении критической информации, в менеджменте данных и системах коммуникации, используемых для управления и защиты в цепи поставок.

Заинтересованные организации морского порта, ответственные за защиту безопасности цепи поставок грузов должны гарантировать, что эти оценки и соответствующие меры управления по безопасности

готовы к использованию для защиты целостности цепи поставок. Портовый план менеджмента безопасности должен содержать положения и процедуры рассмотрения целей системы безопасности, требований по функционированию, оценок и уменьшения вероятности рисков, непрерывности функционирования и шагов по восстановлению в аварийных ситуациях. В частности, план должен рассматривать следующее:

- Установление требований к проектированию, рабочим характеристикам, установке, сертификации и эксплуатации систем и оборудования по безопасности;
- Определение штата персонала, уровня квалификации и потребности в обучении, необходимых для эксплуатации и обслуживания систем и оборудования по безопасности (ISO 28000, 4.4.2);
- Определение общей угрозы организации и оценка рисков, а также схемы менеджмента по уменьшению вероятности определенных рисков;
- Непрерывность обеспечения работы и шаги по восстановлению в аварийных ситуациях, которые должны быть внедрены, чтобы восстановить системы безопасности цепи поставок и приведения морского порта в полное рабочее состояние.

Организация должна документировать упомянутую выше информацию, поддерживать ее на современном уровне и иметь персонал, обученный для понимания и применения планов по эксплуатации и безопасности и процедур, определенных в плане. Методология организации по определению угроз и рисков, их оценке и ограничению последствий должна, как минимум:

- Быть четко определенной по отношению к ее области применения, ролей и обязанностей заинтересованных сторон, ожидаемой природе и сроках рисков и угроз, чтобы обеспечить ее более упреждающий, нежели реагирующий характер;
- Определять и отслеживать источники информации, чтобы документировать существующие и определять будущие угрозы и риски безопасности цепи поставок;
- Предоставлять классификацию угроз и рисков и определение шагов по ограничению тех из них, которые следует отклонить, устранить или контролировать;
- Предусматривать мониторинг действий, чтобы гарантировать эффективность и своевременность их внедрения (ISO 28000, 4.5.1), что обеспечит непрерывную защиту цепи поставок.

План менеджмента безопасности морского порта должен быть плановой частью процедур постоянного улучшения для поддержания персонала и систем морского порта на уровне, соответствующем угрозам, рискам и потребностям эксплуатационной безопасности для защиты цепи поставок.

Процессы определения угроз безопасности, оценки и менеджмента рисков, а также их результаты должны являться основой для разработки и внедрения комплексной системы безопасности цепи поставок. Важно, чтобы связи между процессами определения угроз безопасности, оценки рисков, менеджмента рисков и другими элементами системы менеджмента безопасности были четко установлены, постоянно отслеживались и обновлялись, чтобы отражать любые изменения в оценке угроз и рисков для операций порта по защите цепи поставок.

2.4 Требования по оценке рисков

2.4.1 Общие положения

Процессы определения угроз безопасности, оценки и уменьшению вероятности рисков являются ключевыми в менеджменте, контроле и устранении рисков для безопасности и непрерывной работы цепи поставок. План менеджмента безопасности порта должен отражать каждую из этих сфер и предусматривать конкретные роли и обязанности для каждой заинтересованной стороны, вовлеченной в деятельность по защите цепи поставок.

2.4.2 Соображения по оценке рисков для средних и малых морских портов

Целью документа является разработка процесса для оценки рисков цепи поставок и готовых к использованию шагов для минимизации и предотвращения большинства срывов в цепи поставок грузов, транспортируемых через средние и малые морские порты. Эти порты обычно являются внутренними входными точками для большого сегмента грузов, которые отправляются в международные морские порты крупных и очень крупных размеров. Грузы, поступающие на железнодорожном, автомобильном или морском транспорте с мест предварительного контроля в порты, где они или перемещаются, или собираются на определенных площадях. Поэтому необходимо определить и оценить возможность порта хранить груз и поддерживать ожидаемый темп поставок при обработке грузов в порту.

Требования по сбору ввезенных грузов, обработке, складированию, погрузке/разгрузке и окончательной отправке, план операций порта и планы по обеспечению безопасности дают в результате функциональную непрерывность оперативных планов (СООП) для определенных рисков, связанных с количеством, потоками и типом обрабатываемых в порту грузов. Для каждого определенного риска и/или угрозы для потока грузов порт должен иметь готовый к использованию план с целью избежать, предотвратить или минимизировать воздействие рисков при работе, а также официальный план восстановления в аварийных ситуациях, чтобы обеспечить преемственность СООП для порта и грузовых потоков. Этим планам, разработанным и поддерживаемым операторами порта и ассоциированными заинтересованными сторонами, после оценки должен быть присвоен сертификационный номер/уровень достоверности, который может использоваться для определения степени соответствия ISO 28000 и серии ISO 28004 по защите цепи поставок.

Основным результатом документа будет набор руководящих указаний по оценке соответствия планов менеджмента безопасности морского порта серии ISO 28004. Руководящие указания должны включать определение рисков и угроз для функционирования порта, а также документированные процедуры и методы, внедренные заинтересованными сторонами морского порта по предотвращению, обнаружению, реагированию и возвращению порта к нормальной работе, чтобы защитить и обеспечить непрерывность операций цепи поставок.

2.4.3 Цель

Целью является разработка и документирование ряда процедур для определения возможности средних и малых морских портов соответствовать требованиям по безопасности цепи поставок, определенным в ISO 28000 и ISO 28004, по выявлению угроз и рисков для их функционирования. Процессы определения угроз безопасности, оценки и менеджмента рисков являются ключевыми при менеджменте и уменьшении рисков безопасности работы цепи поставок. Угрозы и риски безопасности могут значительно меняться в инфраструктуре цепи поставок от небольших инцидентов до полномасштабных провалов в безопасности грузов. Необходимо: (а) определить, охарактеризовать угрозы и риски, которые являются специфическими для небольших портов, и выявить возможные воздействия на безопасность работы порта; (б) оценить действия порта по их ограничению и шаги по предотвращению, разработанные в ответ на выявленные угрозы/риски; (с) и затем оценить возможность морского порта поддерживать целостность цепи поставок обрабатываемых в порту грузов. План менеджмента безопасности порта далее должен быть рассмотрен с целью определения возможности порта защитить цепь поставок от выявленных угроз и рисков для его функционирования.

2.4.4 Процесс

Процессы определения угроз безопасности, оценки и менеджмента рисков являются ключевыми при менеджменте рисков. Процессы определения угроз безопасности, оценки и менеджмента рисков значительно меняются в различных отраслях промышленности, от элементарной оценки до комплексного количественного анализа обширной документации. Поэтому заинтересованные стороны и агенты морского порта должны поддерживать комплексный план менеджмента безопасности, который рассматривает угрозы и риски для их деятельности.

Заинтересованные стороны и агентства, ответственные за безопасность цепи поставок, а также операторы порта должны разработать и поддерживать план менеджмента безопасности, который определяет все вероятные угрозы и риски для порта и безопасности операций и включает стратегию

уменьшения вероятности, процедуры восстановления для защиты целостности цепи поставок. Для каждого оператора морского порта должна быть выполнена оценка качества и потенциальной возможности внедренного им плана безопасности полностью защитить цепь поставок от выявленных угроз и рисков, которые он контролирует, или на которые влияет. В качестве индикаторов для определения возможности обеспечения безопасности морского порта, определяется, как минимум, следующее:

- Достигаются ли политика и цели ISO в области безопасности;
- Все ли выявленные угрозы и риски безопасности цепи поставок контролируются и/или смягчаются надлежащим образом, предприняты ли были меры противодействия и эффективны ли они;
- Является ли персонал по безопасности осведомленным и обученным процедурам защиты, обнаружения, ограничения последствий и восстановления, необходимым для защиты безопасности цепи поставок;
- Установлены ли планы восстановления в случае инцидента и непрерывность рабочих планов (СООП) с адекватными мерами для быстрого восстановления портовых систем и оборудования по безопасности для защиты цепи поставок;
- Готовы ли к использованию процессы постоянного улучшения для изучения сбоев в системах менеджмента безопасности, включая инциденты и случаи, близкие к ним;
- Проводятся ли регулярно обучение и занятия для обеспечения того, что персонал заинтересованных сторон соответствующе подготовлен и знает свои предписанные роли и обязанности по защите от инцидентов для безопасности и реагированию на них.

Критерии функционирования для менеджмента угроз и рисков цепи поставок должна учитывать вероятность возникновения, уязвимость систем безопасности, предполагаемое воздействие на безопасность операций и шаги по восстановлению для обеспечения непрерывной защиты безопасности. Критерии оценки функционирования будут отражать возможности плана по устранению или снижению до возможного минимума риска безопасности посредством уменьшения вероятности возникновения или потенциальной тяжести воздействия от инцидентов, связанных с безопасностью.

13eb1cd984a8/iso-28004-2-2014

2.4.5 Предполагаемые исходные данные

Для операций портов, имеющих размеры от среднего до малого, существует, по крайней мере, девять категорий зон потенциальных рисков и угроз многочисленных сбоев в цепи поставок грузов, которые принимаются, обрабатываются, хранятся или отгружаются организациями заинтересованных сторон порта, ответственными за обеспечение безопасности целостности грузов, находящихся в порту. Эти категории включают следующее:

- Несчастные случаи на объектах порта с персоналом, оборудованием, грузом и случаи разливов жидкостей;
- Криминальные действия такие, как хищения, вандализм и контрабанда;
- Пожары в зданиях, на оборудовании, на борту судов и на прилегающих к порту территориях;
- Финансовые проблемы портовых и транспортных организаций;
- Трудовые конфликты, включая забастовки, недостаток персонала и проблемы профессиональной подготовки;
- Поломки механизмов/оборудования, которые выводят из эксплуатации большинство обеспечивающих единиц (краны, коммуникационное оборудование, погрузчики для перемещения грузов) на продолжительный период времени;
- Политические конфликты, которые включают правительственные ограничения, новые стратегии и нормативные документы, которые влияют на портовые операции;

- Террористическая деятельность, которая физически разрушает/наносит ущерб функционированию порта и/или нарушает движение грузов из-за обнаружения контрабанды, что вынуждает порт закрываться до ликвидации контрабанды и очистки порта для возобновления нормальной работы;
- Проблемы, связанные с погодой такие, как естественные природные явления (сильные бури, ветер, жара, холод, лед, снегопады и наводнения), которые могут нарушить работу и сделать неэффективными меры безопасности и оборудование на период от нескольких часов до нескольких дней/недель.

Каждая из этих девяти категорий представляет уровень риска для непрерывного функционирования морского порта, что может повлиять на безопасность цепи поставок. Как только определены исходные параметры, которые описывают характер и уровень риска для портовых операций в каждой из этих категорий угроз и рисков, далее эти исходные данные становятся основой для разработки стратегий предотвращения и ограничения последствий, чтобы минимизировать воздействие и сформулировать планы восстановления в случае осуществления рисков и угроз. В следующих разделах рассматриваются оценки рисков, стратегии их ограничения и руководящие указания по восстановлению для каждой из определенных категорий.

2.4.6 Предполагаемые результаты

Целью настоящих руководящих указаний является установление принципов, по которым организация может определить, пригодны и достаточны ли данные процессы идентификации угроз безопасности, оценки и менеджмента рисков для защиты целостности цепи поставок. Процесс сертификации позволит операторам морских портов и заинтересованным сторонам цепи поставок оценить вероятность того, что обработка их грузов и их операции будут защищены и выполнены вовремя в соответствии с требуемой политикой и процедурами обеспечения безопасности и графики доставки согласованы транспортными компаниями с их конечными покупателями. После оценки портового плана менеджмента безопасности, документирующего внедренные положения по безопасности, ему должен быть присвоен численный уровень, показывающий оцененное качество и возможности плана менеджмента по защите целостности цепи поставок.

2.4.7 Процесс сертификации

Чтобы обеспечить согласованность и завершенность заслуживающей доверия оценки независимая квалифицированная организация должна осуществить процесс сертификации. Этот процесс будет состоять из перечня пунктов и критериев оценки, охватывающих зоны угроз и рисков безопасности цепи поставок, определенных в плане морского порта менеджмента безопасности. Необходимо иметь хорошо обученный персонал и/или опытные независимые организации, чтобы оценивать разработанные планы по безопасности. ISO 20858 содержит специальное руководство по установлению компетенций и технической квалификации персонала для проведения оценки безопасности объекта морского порта в соответствии с требованиями ISO 28000. Дополнительно ISO 20858 определяет руководство по специальной документации и требования по оценке и регистрации качества портовых планов менеджмента безопасности. Оценка и сертификация независимой квалифицированной третьей стороной предусматривает выполнение следующего:

- Подтвердить коллективу пользователей, что морской порт соответствует намечаемым целям и стандартам, определенным в ISO 28000 и серии ISO 28004 по защите целостности цепи поставок;
- Установить повторяемый процесс, который может быть использован в качестве стандартной основы для оценки и сравнения портовых планов по безопасности с промышленными стандартами.

Оценка будет основана на их способности отвечать критериям сертификации в соответствии с определенными рисками, процедурами уменьшению их вероятности и планами по восстановлению, связанными с уровнем операций в морском порту, транспортным потоком, типом груза, географическим положением и имеющимися у заинтересованных сторон порта системами и рабочей структурой для защиты цепи поставок. Результатом процесса оценки будет присвоение показателя оценки качества, который определяет, уровень достоверности (от 1 до 5, где 5 является наивысшим)