

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia2010 r.

**w sprawie sposobu przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi
i portów morskich oraz wysokości wynagrodzenia ekspertów**

Na podstawie art. 37 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), zwanej dalej „ustawą”, zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, zwanych dalej „weryfikacją i próbami efektywności”;
- 2) wysokość wynagrodzenia ekspertów, o którym mowa w art. 30 ust. 3 ustawy.

§ 2. Weryfikacje lub próby efektywności przeprowadza się w następujący sposób:

- 1) podjęcie symulacji popełnienia aktu bezprawnego, polegające w szczególności na:
 - a) niepostrzeżonym wejściu na obszar o ograniczonym dostępie,
 - b) pozostawieniu niestrzeżonego bagażu lub pakunku,
 - c) usiłowaniu wniesienia podejrzonej substancji lub atrapy broni,
 - d) podłożeniu atrapy materiału wybuchowego lub bomby,
 - e) ukryciu pozoranta lub manekina;
- 2) sprawdzenie stanu zabezpieczenia, sprawności sprzętu oraz wiedzy załogi statku i personelu obiektu portowego lub portu w zakresie ochrony;
- 3) sprawdzenie zgodności stanu ochrony z oceną i planem ochrony statku, obiektu portowego lub portu;
- 4) omówienie wykazanych nieprawidłowości;
- 5) sporządzenie protokołu z przebiegu weryfikacji;
- 6) w przypadku pozytywnej oceny weryfikacji statku i obiektu portowego wystawienie lub aktualizacja właściwego dokumentu.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

§ 3.1. Wynagrodzenie, o którym mowa w art. 30 ust. 3 ustawy, przysługuje ekspertom, innym niż pracownicy urzędów morskich i przedstawiciele ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, dokonującym weryfikacji i prób efektywności w ramach obowiązków służbowych.

2. Wysokość wynagrodzenia ekspertów określa załącznik nr 1.

3. Członkowie zespołu otrzymują od organu powołującego, o którym mowa w art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy, imienne dokumenty upoważniające do przeprowadzenia weryfikacji lub prób efektywności.

§ 4.1. Szczegółowe zagadnienia z zakresu ochrony, które należy wziąć pod uwagę, przeprowadzając weryfikację statków, określa załącznik nr 2.

2. Szczegółowe zagadnienia z zakresu ochrony, które należy wziąć pod uwagę, przeprowadzając weryfikację obiektów portowych i portów, określa załącznik nr 3.

3. Na podstawie zagadnień, o których mowa w ust. 2, odpowiedni zespół, przed przeprowadzeniem weryfikacji, opracowuje scenariusz działań.

4. Scenariusz działań obejmuje swoją tematyką zakres potencjalnych zagrożeń obiektu portowego lub portu, mając na uwadze role potencjalnych intruzów, takich jak: terroryści, przestępcy, nielegalni pasażerowie i inne osoby nieuprawnione do przebywania w danym miejscu i czasie, uwzględniając możliwe zachowania z ich strony oraz uwarunkowania zewnętrzne.

5. Scenariusz działań określa cel weryfikacji, skład i zadania zespołu, kolejność i harmonogram działań oraz sposób ich dokumentowania.

6. Scenariusz działań odnosi się do zagrożeń i zdarzeń naruszających ochronę przedstawionych w ocenie stanu ochrony i planie ochrony obiektu portowego lub portu.

7. Scenariusz działań dotyczy jednego lub kilku zagrożeń zawartych w sekcji 15.11 Kodeksu ISPS, część B dla obiektu portowego.

8. Scenariusz działań uwzględnia nowe zagrożenia, które pojawiają się wraz z rozwojem techniki i gospodarki światowej.

§ 5. Weryfikacja powinna być zapowiedziana, nie później niż 7 dni przed jej przeprowadzeniem, a przygotowany przez zespół scenariusz działań uzgodniony z organem powołującym.

§ 6.1. Próba efektywności może być przeprowadzona w sposób niezapowiedziany.

2. Podczas próby efektywności w odniesieniu do statku, obiektu portowego lub portu, a szczególnie do obszarów o ograniczonym dostępie, członkowie zespołu nie muszą okazywać dokumentu upoważniającego lub dokumentu tożsamości ujawniającego rzeczywiste miejsce pracy, przed próbą niepostrzeżonego wejścia. Dokumenty takie powinni okazać dopiero po powstrzymaniu takiej próby, przez załogę statku, bądź jednostki ochrony portu lub obiektu portowego, lub po skutecznym wejściu do ww. obszarów.

3. Podczas próby efektywności ubiór i wyposażenie członków zespołu mogą być podobne lub identyczne, jak ubiór i wyposażenie załogi statku, pracowników portowych, stoczniowych lub dostawców, stosownie do przeprowadzanej próby efektywności.

4. Po negatywnym wyniku próby efektywności statku, obiektu portowego lub portu, odpowiednio, inspekcja bandery i inspekcja portu, dyrektor właściwego urzędu morskiego lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej podejmuje decyzję o przeprowadzeniu weryfikacji.

§ 7. Przy wyborze statków do weryfikacji lub prób efektywności inspektorzy bandery i inspektorzy portu, o których mowa w art. 30 ust. 1 pkt 1 ustawy, powinni brać pod uwagę następujące kryteria:

- 1) wytyczne mające zastosowanie jedynie do statków, o których mowa w Prawidle 2.1, Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 2) poziom ochrony, na jakim znajduje się obiekt portowy lub port, w którym znajduje się statek.

§ 8. 1. Raporty lub skargi związane z ochroną statku składa się inspekcji portu, inspekcji bandery lub kapitanowi portu.

2. Otrzymane raporty i skargi związane z ochroną statku przekazuje się dyrektorowi właściwego urzędu morskiego, który decyduje o przeprowadzeniu weryfikacji lub próby efektywności.

3. Kopie dokumentacji przekazuje się armatorowi statku.

§ 9. Raporty lub skargi związane z ochroną obiektu portowego składa się dyrektorowi właściwego urzędu morskiego, który decyduje o przeprowadzeniu weryfikacji lub próby efektywności.

§ 10.1. Raporty lub skargi związane z ochroną portu składa się dyrektorowi właściwego urzędu morskiego.

2. Otrzymane raporty lub skargi związane z ochroną portu, dyrektor właściwego urzędu morskiego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, który decyduje o przeprowadzeniu weryfikacji lub próby efektywności.

§ 11. Weryfikacje i próby efektywności nie powinny zakłócać normalnej eksploatacji statku, obiektu portowego i portu.

§ 12. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

**WYNAGRODZENIE EKSPERTA ZA PRZEPROWADZENIE WERYFIKACJI OBIEKTÓW
PORTOWYCH I PORTÓW**

Załącznik określa wysokość wynagrodzenia ekspertów, o którym mowa w art. 30 ust. 3 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055)

- | | |
|--|----------|
| 1. Za przeprowadzenie weryfikacji obiektu portowego: | 200 j.t. |
| 2. Za przeprowadzenie weryfikacji portu: | 400 j.t. |

Jednostka taryfowa - wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR - Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

ZAGADNIENIA Z ZAKRESU OCHRONY, KTÓRE NALEŻY WZIĄĆ POD UWAGĘ PRZEPROWADZAJĄC WERYFIKACJE STATKÓW

Podczas weryfikacji statków zespół powinien wziąć pod uwagę niżej wymienione zagadnienia z zakresu ochrony, w dowolnej konfiguracji:

- 1) sekcja 7.2 części A Kodeksu ISPS – kontrola punktów dostępu;
- 2) sekcja 7.6 części A Kodeksu ISPS – podniesienie poziomu bezpieczeństwa w porcie;
- 3) sekcja 8.4 części A Kodeksu ISPS – ocena stanu ochrony statku;
- 4) sekcja 9.4 części A Kodeksu ISPS – plan ochrony statku;
- 5) sekcja 9.7 części A Kodeksu ISPS – zabezpieczenie planu ochrony statku;
- 6) sekcja 10 części A Kodeksu ISPS – zapisy, dokumentacja i archiwizacja;
- 7) sekcja 13.2 części A Kodeksu ISPS – kompetencje oficera ochrony statku;
- 8) sekcja 13.3 części A Kodeksu ISPS – kompetencje załogi statku;
- 9) sekcja 13.4 części A Kodeksu ISPS – ćwiczenia załogi statku;
- 10) sekcja 8.5 części B Kodeksu ISPS – informacje dotyczące bezpieczeństwa;
- 11) sekcja 9.9 części B Kodeksu ISPS – ochrona środków dostępu na statek;
- 12) sekcja 9.11 części B Kodeksu ISPS – środki identyfikacji osób;
- 13) sekcja 9.14 części B Kodeksu ISPS – ochrona punktów dostępu;
- 14) sekcja 9.15 części B Kodeksu ISPS – kontrola osób wchodzących na statek;
- 15) sekcja 9.16 części B Kodeksu ISPS – wzmocnienie ochrony na poziomie 2;
- 16) sekcja 9.17 części B Kodeksu ISPS – wzmocnienie ochrony na poziomie 3;
- 17) sekcja 9.20 części B Kodeksu ISPS – oznakowanie obszarów o ograniczonym dostępie;
- 18) sekcja 9.21 części B Kodeksu ISPS – określenie obszarów o ograniczonym dostępie;
- 19) sekcja 9.22 części B Kodeksu ISPS – obszary o ograniczonym dostępie na poziomie 1;
- 20) sekcja 9.23 części B Kodeksu ISPS – obszary o ograniczonym dostępie na poziomie 2;
- 21) sekcja 9.24 części B Kodeksu ISPS – obszary o ograniczonym dostępie na poziomie 3;
- 22) sekcja 9.33 części B Kodeksu ISPS – środki ochrony podczas dostaw zapasów statkowych;
- 23) sekcja 9.35 części B Kodeksu ISPS – przyjmowanie zapasów przez statek na poziomie 1;
- 24) sekcja 9.42 części B Kodeksu ISPS – ogólne zasady monitorowania statku;
- 25) sekcja 9.45 części B Kodeksu ISPS – monitorowanie statku na poziomie 1;
- 26) sekcja 9.46 części B Kodeksu ISPS – oświetlenie statku;
- 27) sekcja 13.1 części B Kodeksu ISPS – kompetencje oficera ochrony armatora;
- 28) sekcja 13.2 części B Kodeksu ISPS – kompetencje oficera ochrony statku;
- 29) sekcja 13.3 części B Kodeksu ISPS – kompetencje załogi pokładowej;
- 30) sekcja 13.4 części B Kodeksu ISPS – kompetencje pozostałych członków załogi;
- 31) sekcja 13.5 części B Kodeksu ISPS – ćwiczenia załogi statku;
- 32) sekcja 13.6 części B Kodeksu ISPS – alarmy próbne;
- 33) sekcja 13.7 części B Kodeksu ISPS – wspólne ćwiczenia administracji morskiej, oficerów ochrony armatora, oficerów ochrony statku SSO – CSO – PFSO;

34) inne zagadnienia z zakresu ochrony uznane przez zespół za stosowne i uwarunkowane panującymi okolicznościami.

ZAGADNIENIA Z ZAKRESU OCHRONY, KTÓRE NALEŻY WZIĄĆ POD UWAGĘ PRZEPROWADZAJĄC WERYFIKACJE OBIEKTÓW PORTOWYCH I PORTÓW

Podczas weryfikacji obiektów portowych i portów zespół powinien wziąć pod uwagę niżej wymienione zagadnienia z zakresu ochrony, w dowolnej konfiguracji, zgodnej z opracowanym scenariuszem działań:

- 1) sekcja 14.2 części A Kodeksu ISPS – kontrola punktów dostępu;
- 2) sekcja 14.6 części A Kodeksu ISPS – podniesienie poziomu bezpieczeństwa na statku;
- 3) sekcja 15.5 części A Kodeksu ISPS – ocena stanu ochrony obiektu portowego;
- 4) sekcja 16.3 części A Kodeksu ISPS – plan ochrony obiektu portowego;
- 5) sekcja 16.8 części A Kodeksu ISPS – zabezpieczenie planu ochrony obiektu portowego;
- 6) sekcja 18.2 części A Kodeksu ISPS – kompetencje personelu ochrony obiektu portowego;
- 7) sekcja 18.3 części A Kodeksu ISPS – ćwiczenia personelu ochrony obiektu portowego;
- 8) sekcja 15.7 części B Kodeksu ISPS – infrastruktura obiektu portowego;
- 9) sekcja 15.12 części B Kodeksu ISPS – obiekty przyległe do obiektu portowego;
- 10) sekcja 16.12 części B Kodeksu ISPS – środki identyfikacji osób;
- 11) sekcja 16.17 części B Kodeksu ISPS – ochrona punktów dostępu;
- 12) sekcja 16.18 części B Kodeksu ISPS – kontrola osób wchodzących na teren obiektu portowego;
- 13) sekcja 16.19 części B Kodeksu ISPS – wzmocnienie ochrony na poziomie 2;
- 14) sekcja 16.20 części B Kodeksu ISPS – wzmocnienie ochrony na poziomie 3;
- 15) sekcja 16.23 części B Kodeksu ISPS – oznakowanie obszarów o ograniczonym dostępie;
- 16) sekcja 16.24 części B Kodeksu ISPS – systemy alarmowe wykrywające wtargnięcie;
- 17) sekcja 16.25 części B Kodeksu ISPS – określenie obszarów o ograniczonym dostępie;
- 18) sekcja 16.27 części B Kodeksu ISPS – obszary o ograniczonym dostępie na poziomie 1;
- 19) sekcja 16.28 części B Kodeksu ISPS – obszary o ograniczonym dostępie na poziomie 2;
- 20) sekcja 16.29 części B Kodeksu ISPS – obszary o ograniczonym dostępie na poziomie 3;
- 21) sekcja 16.30 części B Kodeksu ISPS – środki ochrony podczas przeładunku towarów;
- 22) sekcja 16.32 części B Kodeksu ISPS – kontrola przeładowywanych towarów;
- 23) sekcja 16.38 części B Kodeksu ISPS – środki ochrony podczas dostaw zapasów statkowych;
- 24) sekcja 16.40 części B Kodeksu ISPS – kontrola dostaw zapasów statkowych;
- 25) sekcja 16.49 części B Kodeksu ISPS – ogólne zasady monitorowania obiektu portowego;
- 26) sekcja 16.52 części B Kodeksu ISPS – monitorowanie obiektu portowego na poziomie 1;
- 27) sekcja 18.1 części B Kodeksu ISPS – kompetencje oficera ochrony obiektu portowego;
- 28) sekcja 18.2 części B Kodeksu ISPS – kompetencje personelu obiektu portowego posiadającego konkretne zadania w zakresie ochrony;
- 29) sekcja 18.3 części B Kodeksu ISPS – kompetencje pozostałego personelu obiektu portowego;
- 30) sekcja 18.4 części B Kodeksu ISPS – ćwiczenia personelu obiektu portowego;
- 31) sekcja 18.6 części B Kodeksu ISPS – wspólne ćwiczenia administracji morskiej, oficerów ochrony armatora, oficerów ochrony statku SSO – CSO – PFSO;

32) inne zagadnienia z zakresu ochrony uznane przez zespół za stosowne i uwarunkowane panującymi okolicznościami.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich oraz wysokości wynagrodzenia ekspertów, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), zwanej dalej „ustawą”.

Zgodnie z art. 37 ustawy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich oraz wysokość wynagrodzenia ekspertów, biorąc pod uwagę zapewnienie skuteczności weryfikacji i prób efektywności, nakłady pracy i koszty funkcjonowania zespołu, a także postanowienia Kodeksu ISPS.

Projekt rozporządzenia określa sposób przeprowadzania weryfikacji statków, portów i obiektów portowych, jak również próby efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich oraz wysokość wynagrodzenia ekspertów.

Weryfikacje na statkach przeprowadza się w celu wydania, potwierdzenia lub odnowienia Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku zgodnie z sekcją 19.1 oraz załącznikiem nr 1 do części A Kodeksu ISPS.

Weryfikacje w obiektach portowych przeprowadza się w celu wydania, potwierdzenia lub odnowienia Potwierdzenia Zgodności Obiektu Portowego zgodnie z sekcją 16.62 oraz załącznikiem nr 2 do części B Kodeksu ISPS.

Weryfikacje w portach przeprowadza się w celu sprawdzenia zgodności wprowadzonych sił i środków z zakresu ochrony z oceną stanu ochrony portu i planem ochrony portu.

Zasady przygotowania i elementy oceny stanu ochrony i planu ochrony statku, obiektu portowego i portu określają przepisy ustawy.

Próby efektywności statku, obiektu portowego i portu przeprowadza się w celu sprawdzenia przestrzegania procedur ochrony obowiązujących na podstawie planów ochrony.

Stosownie do art. 30 ustawy weryfikacje i próby efektywności przeprowadza:

1) zespół powołany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – w odniesieniu do portów;

2) zespół powołany przez dyrektora właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obiektów portowych;

3) inspekcja bandery i inspekcja portu – w odniesieniu do statków.

Weryfikacje na statkach przeprowadza się w okresie między drugą, a trzecią rocznicą poprzedniej weryfikacji, zgodnie z sekcją 19.1.3 części A Kodeksu ISPS.

Weryfikacje w portach przeprowadza się co najmniej raz na pięć lat, zgodnie z art. 31 ust. 1 ustawy.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy weryfikacje w obiektach portowych są przeprowadzane co roku, nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem kolejnego roku od daty wydania potwierdzenia zgodności obiektu portowego i nie później niż 3 miesiące po tej dacie.

Weryfikacja obejmuje zagadnienia zawarte, odpowiednio, w planie ochrony statku, obiektu portowego i portu, zgodnie z sekcją 19.1 Kodeksu ISPS oraz z art. 31 ust. 2 i art. 32 ust. 2 ustawy.

Przed przeprowadzeniem weryfikacji należy opracować szczegółowy scenariusz działań, mając na uwadze role terrorystów, przestępców, nielegalnych pasażerów, innych osób nieuprawnionych do przebywania w danym czasie i miejscu lub osób zachowujących się podejrzanie, zakładając najbardziej prawdopodobne zachowania z ich strony i uwzględniając uwarunkowania zewnętrzne.

Scenariusz działania powinien określać cel weryfikacji, skład i zadania zespołu, kolejność i harmonogram działań oraz sposób ich dokumentowania.

Cel weryfikacji polega, zgodnie z art. 29 ust. 2, na badaniu systemów, środków, procedur i struktur systemu ochrony żeglugi i portów, w celu sprawdzenia ich zgodności z ustawą, Konwencją SOLAS, Kodeksem ISPS i rozporządzeniem (WE) Nr 725/2004. W scenariuszu działań podaje się szczegółowy cel weryfikacji np.: sprawdzenie ochrony obszarów o ograniczonym dostępie, ochrona dostępu na statek od strony lądu i morza, postępowanie po odkryciu niestrzeżonego bagażu itp.

Sposób dokumentacji podany w scenariuszu określa formę dokumentacji i rodzaj nośników informacji, które zostaną dołączone do protokołu po przeprowadzonej weryfikacji. Można tu określić np. czy protokół można archiwizować jedynie w wersji elektronicznej, czy zdjęcia dokumentujące mają być robione metodą tradycyjną, czy też mogą być robione techniką cyfrową (stanowią łatwiejszy materiał do późniejszej obróbki), czy podczas weryfikacji ma być nagrywany film itp.

Scenariusz działania powinien odnosić się do zagrożeń i zdarzeń naruszających ochronę zgodnie z zapisami sekcji 15.11 części B Kodeksu ISPS w odniesieniu do obiektów portowych oraz przedstawionych w ocenach stanu ochrony statku, obiektu portowego lub portu.

Scenariusz działań odnosi się wyłącznie do zagrożeń ochrony w zakresie potencjalnego dokonania aktu bezprawnego zgodnie z pkt (1) i (2) wstępu do rozporządzenia (WE) 725/2004 oraz preambułą do kodeksu ISPS, o których mowa w art. 1 ust 1 pkt 2 i 3 ustawy.

Weryfikacja powinna być zapowiedziana, nie później niż 7 dni przed jej przeprowadzeniem, a przygotowany przez zespół scenariusz działań uzgodniony z organem powołującym.

Próba efektywności może być przeprowadzona w sposób niezapowiedziany.

Wprowadzony w § 6 ust. 2 w projekcie rozporządzenia zapis o nieokazywaniu dokumentu tożsamości ma na celu, zgodnie z art. 29 ust. 3, symulację dokonania aktu bezprawnego. Nie narusza

to ograniczenia wolności zagwarantowanego w art. 31 Konstytucji RP, gdyż ww. dokument zostaje okazany na każde żądanie.

Użyty w projekcie rozporządzenia termin „niepostrzeżone wejście” należy rozumieć jako niezapowiedziane i niezgodne z procedurami ochrony, wejście na teren chroniony.

Wysokość wynagrodzenia ekspertów powołanych do przeprowadzenia weryfikacji portów i obiektów portowych, o którym mowa w art. 30 ust. 3 ustawy, określa załącznik nr 1 do projektu rozporządzenia.

Wysokość wynagrodzenia ekspertów określono w jednostkach taryfowych (0,2 SDR), zgodnie z zasadą przyjętą w ustawie (załącznik nr 3 do ustawy).

Wynagrodzenia nie otrzymują inspektorzy bandery, inspektorzy portu i eksperci, o których mowa w art. 30 pkt 2, którzy są pracownikami urzędów morskich, przedstawicielami ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej i funkcjonariuszami Policji, do których obowiązków służbowych należy przeprowadzanie weryfikacji statków, obiektów portowych lub portów.

W uzasadnionych przypadkach istnieje możliwość powołania ekspertów spoza pracowników administracji morskiej i w stosunku do nich ma zastosowanie art. 30 ust. 3 ustawy.

Ekspertami, w rozumieniu art. 30 ust. 3 ustawy, uprawnionymi do otrzymywania dodatkowego wynagrodzenia, są osoby powołane spoza pracowników administracji morskiej, do których obowiązków służbowych należy przeprowadzanie weryfikacji i prób efektywności, zgodnie z zasadą, że nie można otrzymywać wynagrodzenia dwa razy za tę samą pracę.

Powołanie ww. ekspertów przewiduje się jedynie w sytuacjach, gdy nie będzie można powołać ekspertów spośród pracowników administracji morskiej.

Obecnie nie przewiduje się powoływania ww. ekspertów, a zapis ten umieszczono w celu stworzenia takiej możliwości w sytuacjach wyjątkowych.

Z przeprowadzonej weryfikacji sporządza się protokół, do którego mogą zostać dołączone dowody w postaci zdjęć, nagrań obrazu lub dźwięku, zgodnie z art. 33 ustawy.

Weryfikacje i próby efektywności nie powinny zakłócać normalnej eksploatacji statku, obiektu portowego i portu.

Przewidywana liczba weryfikacji w okresie 1 roku wynosi dla obiektów portowych – ok. 70 i w okresie 5 lat dla statków – ok. 50 i dla portów – ok. 10.

Zapisy § 8 – 10 nie odnoszą się bezpośrednio do delegacji ustawowej w rozumieniu art. 115 Zasad techniki prawodawczej, lecz ze względu na fakt, że raporty i wnioski mogą się przyczynić do podniesienia bezpieczeństwa i ochrony na statkach w obiektach portowych i w portach, uznano za niezbędne wprowadzenie tych przepisów do aktu wykonawczego.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie stanowi przedmiotu do uzgadniania i opiniowania organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r.- Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na:

- organy administracji morskiej,
- armatorów,
- zarządzających obiektami portowymi i portami,
- jednostki ochrony obiektu portowego i portu,
- załogi statków,
- personel obiektów portowych i portów.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia może wpłynąć na budżet państwa, tylko w wyjątkowych przypadkach, gdy do przeprowadzenia weryfikacji nie będzie można powołać zespołu spośród pracowników administracji morskiej i zaistnieje potrzeba powołania zewnętrznych ekspertów. Obecnie nie przewiduje się powoływania ekspertów spoza pracowników administracji morskiej, do których obowiązków służbowych należy przeprowadzanie weryfikacji.

W chwili obecnej kadra pracowników administracji państwowej przewidziana do przeprowadzania weryfikacji obiektów portowych i portów, w ramach swoich obowiązków służbowych jest wystarczająca. Nie istnieje potrzeba zabezpieczenia środków budżetowych państwa, w tym zakresie, na lata 2010 - 2011. Stan kadry administracji morskiej przewidzianej do przeprowadzania weryfikacji zostanie poddany ocenie przy projektowaniu budżetu państwa w części 21 - gospodarka morska, na rok 2012.

Ze względu na przeprowadzanie weryfikacji obiektów portowych oraz portów jedynie przez organy administracji państwowej, tj. urzędy morskie lub ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie na rynek pracy, jedynie w sytuacjach jak wyżej.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny poprzez wzrost bezpieczeństwa i ochrony statków, obiektów portowych i portów, zapewniając ciągłość działania, nienaruszalność łańcucha dostaw i odbioru towarów oraz zwiększenie wiarygodności inwestycyjnej kraju i regionu. Armatorzy, podmioty zarządzające portami itp. nie ponoszą kosztów z tytułu poddawania statków, obiektów portowych i portów procedurom oraz działaniom realizowanym w ramach przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności, innych niż opłaty wynikające z art. 36 ustawy. Ponadto, w projektowanym rozporządzeniu w § 14 zaleca się, aby weryfikacje i próby efektywności zakłócały normalnej eksploatacji statku, obiektu portowego i portu, co ma uchronić przed kosztami z tytułu przestoju.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie:

- 1) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 2) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- 3) Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.;
- 4) Zarząd Morskiego Portu Darłowo Sp. z o.o.;
- 5) Zarząd Morskiego Portu Elbląg Sp. z o.o.;
- 6) Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg Sp. z o.o.;
- 7) Zarząd Morskiego Portu Hel Sp. z o.o.;
- 8) Zarząd Morskiego Portu Ustka Sp. z o.o.;
- 9) Zarząd Morskiego Portu Łeba Sp. z o.o.;
- 10) Zarząd Morskiego Portu Władysławowo Sp. z o.o.;
- 11) Związek Armatorów Polskich.

Projekt rozporządzenia został poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

W wyniku konsultacji wprowadzono poprawki uwzględniające stanowisko środowiska dotyczące ujednoczenia zapisów oraz zgodności rozporządzenia z innymi regulacjami legislacyjnymi:

- 1) doprecyzowano określenia części Kodeksu ISPS w załącznikach;
- 2) w § 5 w ust. 2 w projekcie rozporządzenia zmieniono zapis: „*intruzów, takich jak: terroryści...*” zamiast: „*terrorystów...*”;
- 3) doprecyzowano termin zapowiadania weryfikacji;

- 4) dodano § 2, § 3, § 9 ust. 3, § 14 w projekcie rozporządzenia;
- 5) przeredagowano § 9 w projekcie rozporządzenia dzieląc go na trzy nowe paragrafy;
- 6) zamieniono określenie: „*przeszukanie*” na: „*kontrola*”, ze względu na niezgodność z art. 15 ustawy o Policji oraz art. 219, art. 247, art. 277, art. 278, art. 295, art. 308 kpk; art. 44, art. 48, art. 54 kpw; art. 20, art. 35 upn.;
- 7) poprawiono drobne błędy redakcyjne.