

**ROZPORZĄDZENIE
RADY MINISTRÓW**

z dnia

**w sprawie metod i środków kontroli w celu zapewnienia ochrony żeglugi
i portów morskich**

Na podstawie art. 42 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:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa metody i środki kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich.

§ 2. 1. Bezprawna ingerencja – oznacza zagrożenie lub naruszenie ochrony w porcie morskim, obiekcie portowym lub na statku morskim polegające w szczególności na:

- 1) użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku lub w obiekcie portowym;
- 2) porwaniu statku morskiego;
- 3) bezprawnym i celowym użyciu urządzeń, materiałów niebezpiecznych lub broni na pokładzie statku morskiego lub w obiekcie portowym;
- 4) umieszczeniu na pokładzie statku morskiego lub w obiekcie portowym urządzenia lub substancji, które mogą zniszczyć lub spowodować uszkodzenie statku morskiego lub obiektu portowego;
- 5) świadomym przekazaniu fałszywej informacji, które powoduje narażenie bezpieczeństwa statku morskiego lub znajdujących się na nim osób;
- 6) zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń nawigacyjnych, zakłóceniu ich działania, w przypadku gdy stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa statku morskiego lub obiektu portowego;

7) innym zdarzeniu mogącym mieć wpływ na poziom ochrony statku, obiektu portowego lub portu.

2. Jednostka ochrony – oznacza jednostkę ochrony portu lub obiektu portowego, o której mowa w art. 3 ust. 1 pkt 16 ustawy.

Rozdział 2

Metody i środki ochrony w porcie, obiekcie portowym i na statku

§ 3. 1. W granicach obiektu portowego zarządzający portem lub obiektem portowym wyznacza obszary ogólnodostępne oraz obszary o ograniczonym dostępie lub tymczasowo ograniczonym dostępie, jeżeli wymagają tego względy ochrony.

2. Obszarami o ograniczonym dostępie są w szczególności:

- 1) obszary, z których jest bezpośredni dostęp do statku;
- 2) miejsca odpraw pasażerów;
- 3) miejsca wyładunku/załadunku, operacji na zapasach statkowych;
- 4) miejsca składowania materiałów niebezpiecznych;
- 5) centra i punkty koordynacji ruchu statków;
- 6) infrastruktura nawigacyjna;
- 7) miejsca przechowywania i składowania wyposażenia sprzętu ochrony i monitoringu;
- 8) miejsca dystrybucji mediów technicznych i teletechnicznych.

3. Obszary o ograniczonym dostępie w zależności od poziomu ochrony, z uwzględnieniem granic tych obszarów, są określone w planie ochrony portu lub obiektu portowego.

4. Obszary o ograniczonym dostępie powinny mieć wyraźnie oznakowane granice przy pomocy tablic ostrzegawczych.

§ 4. 1. Port, obiekt portowy i statek są chronione przed dostępem osób nieupoważnionych przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony ustalonych w planie ochrony portu lub obiektu portowego, które stanowią w szczególności:

- 1) systemy i urządzenia alarmowe obejmujące:
 - a) systemy sygnalizacji włamania i napadu – zewnętrzne i wewnętrzne,
 - b) systemy telewizji przemysłowej – zewnętrzne i wewnętrzne,
 - c) systemy kontroli dostępu;

2) łączność wartownicza i służb dyżurnych:

- a) przewodowa,
- b) radiowa lub radiotelefoniczna;

3) oświetlenie obiektów:

- a) zewnętrzne, w tym oświetlenie granic obszarów obiektów portowych i portu,
- b) wewnętrzne,
- c) awaryjne magazynów, pomieszczeń ważnych z punktu widzenia ochrony oraz miejsc dostępu do statku przy nabrzeżu;

4) ogrodzenia:

- a) z siatki i drutu kolczastego lub ostrzowego,
- b) z paneli metalowych,
- c) z typowych prefabrykowanych pełnych lub ażurowych elementów betonowych;

5) zabezpieczenia mechaniczne.

2. Port oraz obiekt portowy wydziela się przy użyciu barier technicznych, które są kontrolowane przez jednostki ochrony.

3. Dostęp do portu i obiektu portowego jest kontrolowany przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych i zastosowaniu systemu kart identyfikacyjnych uprawniających do wstępu do portu lub obiektu, a dostęp do statku kontrolowany jest co najmniej przy zastosowaniu systemu kart identyfikacyjnych uprawniających do wstępu na statek, zwanego dalej "systemem przepustkowym".

4. Karty identyfikacyjne, zwane dalej "przepustkami", wydaje się w sposób określony w planie ochrony obiektu portowego oraz w planie ochrony statku.

5. Zarządzający portem lub obiektem portowym wydaje przepustki i nadzoruje, we współdziałaniu ze Strażą Graniczną i Policją, prawidłowość funkcjonowania systemu przepustkowego.

§ 5. Prawo dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie, przeznaczonych do dokonywania czynności związanych z odprawą przed wejściem na pokład statku, mają:

- 1) osoby posiadające ważne dokumenty podróży oraz dokumenty potwierdzające ich tożsamość wydane przez państwo, z którego te osoby pochodzą, wraz z wizami, o ile są wymagane;
- 2) osoby posiadające przepustki, o których mowa w § 4 ust. 3;

- 3) osoby upoważnione przez dyrektora urzędu morskiego, w ramach weryfikacji planu ochrony obiektu portowego w zakresie określonym w upoważnieniu, posiadające odpowiednie przepustki;
- 4) osoby upoważnione przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w ramach weryfikacji planu ochrony portu lub obiektu portowego w zakresie określonym w upoważnieniu, posiadające odpowiednie przepustki.

§ 6. Zarządzający portem lub obiektem portowym:

- 1) zapewnia utrzymanie w dobrym stanie technicznym barier otaczających port lub obiekt portowy;
- 2) zapewnia ochronę miejsc dojścia na teren portu lub obiektu portowego przed dostępem osób innych niż te, o których mowa w § 5, oraz przedostaniem się przedmiotów mogących stanowić zagrożenie ochrony.

§ 7. 1. Zarządzający portem, w porozumieniu z oficerem ochrony portu, wyznacza osobę odpowiedzialną za wydawanie przepustek na teren portu oraz nadzoruje prawidłowe funkcjonowanie systemu przepustkowego.

2. Zarządzający obiektem portowym, w porozumieniu z oficerem ochrony obiektu portowego, wyznacza osobę odpowiedzialną za wydawanie przepustek na teren obiektu portowego oraz nadzoruje prawidłowe funkcjonowanie systemu przepustkowego.

3. Organizację systemu przepustkowego na statku i nadzór nad tym systemem określa plan ochrony statku.

§ 8. 1. Przepustki wydaje się dla osób i pojazdów jako przepustki:

- 1) stałe;
- 2) okresowe;
- 3) jednorazowe.

2. Osoba poruszająca się po terenie portu, obiektu portowego i statku powinna posiadać przy sobie w widocznym miejscu ważną przepustkę, a w przypadkach o których mowa w §5 pkt 3 i 4, posiadać przy sobie także odpowiednie upoważnienie.

3. W przypadku osoby ubiegającej się o przepustkę jednorazową, osoba, o której mowa w § 7, sprawdza dokument tożsamości osoby ubiegającej się o tę przepustkę i potwierdza cel wizyty.

4. Przepustka dla osoby zawiera co najmniej:

- 1) imię i nazwisko posiadacza;
- 2) numer dowodu tożsamości;
- 3) numer przepustki;
- 4) datę ważności przepustki;
- 5) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów obiektu portowego, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 6) zabezpieczenie utrudniające podrobienie przepustki;
- 7) oznaczenie napisem „GOŚĆ”, „VISITOR”, w przypadku przepustek jednorazowych.

§ 9. 1. Pojazd poruszający się po terenie portu lub obiektu portowego powinien posiadać ważną przepustkę.

2. Wymóg, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdów:

- 1) biorących udział w akcji ratowniczej na terenie portu lub obiektu portowego;
- 2) Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Wywiadu Wojskowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, straży pożarnej, Biura Ochrony Rządu, Służby Celnej oraz Sił Zbrojnych RP w trakcie realizacji czynności służbowych, pod warunkiem powiadomienia jednostki ochrony.

3. Przepustka, o której mowa w ust. 1, zawiera co najmniej następujące dane:

- 1) numer rejestracyjny pojazdu;
- 2) imię i nazwisko kierującego pojazdem;
- 3) imię i nazwisko lub nazwę właściciela pojazdu;
- 4) datę jej ważności;
- 5) oznaczenie obszarów portu lub obiektu portowego do wjazdu na teren których uprawnia przepustka;
- 6) oznaczenie bram wjazdu i wyjazdu;
- 7) zabezpieczenie utrudniające jej podrobienie.

4. Przepustkę, o której mowa w ust. 1, w czasie przebywania na terenie portu lub obiektu portowego umieszcza się w pojeździe na widocznym miejscu.

5. Możliwe jest stosowanie rozwiązań alternatywnych do systemu przepustowego dla pojazdów, zapewniających równoważny poziom ochrony, stanowiących w szczególności systemy rejestracji i śledzenia pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z terenu portu lub obiektu portowego.

6. Rozwiązania dotyczące kontroli dostępu osób i pojazdów, systemu przepustowego oraz o których mowa w ust. 5, są określone w zatwierdzonym planie ochrony obiektu portowego lub portu.

§ 10. 1. Ochronę statku zapewniają:

- 1) kapitan statku, oficer ochrony statku oraz wyznaczeni członkowie załogi – w zakresie określonym w planie ochrony statku;
- 2) jednostka ochrony portu lub obiektu portowego we współdziałaniu z Policją i Strażą Graniczną - w zakresie wynikającym z planu ochrony obiektu portowego lub portu, lub planów postępowania w sytuacjach kryzysowych, w odniesieniu do działań statek - obiekt portowy.

2. Przed odpłynięciem statku z obiektu portowego kapitan statku przeprowadza kontrolę mającą na celu sprawdzenie, czy na pokładzie tego statku nie znajdują się przedmioty lub substancje zabronione, określone zgodnie z art. 41 ustawy lub osoby nieupoważnione.

3. Nabrzeże, przy którym cumuje statek, oświetla się w sposób zapewniający jednostce ochrony obiektu portowego na jego monitorowanie.

§ 11. Zastosowanie środków ochrony, o których mowa w § 3-10 rozporządzenia, ich zróżnicowanie lub zastosowanie dodatkowych środków, w związku ze zmianą poziomu ochrony statku, obiektu portowego lub portu, jest określone w zatwierdzonym planie ochrony obiektu portowego lub portu.

Rozdział 3

Metody i środki kontroli osób udających się do portu, obiektu portowego lub na statek oraz ich bagażu

§ 12. 1. Kontrolę w celu zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich powinno się prowadzić przy wykonywaniu czynności sprawdzających przez wyznaczony personel oraz przy użyciu urządzeń służących do prześwietlania, detektorów metali lub innego sprzętu specjalistycznego oraz przy zastosowaniu technicznych środków ochrony, a także w uzasadnionych przypadkach po przez stosowanie kontroli manualnej.

2. Zakres stosowania, sposób wykorzystania oraz dane techniczne urządzeń i środków technicznych oraz częstotliwość ich kontroli, wymienionych w ust. 1 określa plan ochrony statku oraz plan ochrony obiektu portowego lub portu.

§ 13. Kontrolę prowadzi się zwłaszcza poprzez:

- 1) sprawdzenie tożsamości osoby kontrolowanej oraz jej uprawnień do wstępu lub przebywania na terenie portu, obiektu portowego lub na statku;
- 2) kontrolę manualną zawartości bagażu, lub
- 3) kontrolę przy zastosowaniu detektora metali w połączeniu z kontrolą manualną zawartości bagażu wybranych osób, których przejściu przez tę bramkę nie towarzyszy sygnał dźwiękowy, lub
- 4) kontrolę przy zastosowaniu innych technicznych środków ochrony w połączeniu z kontrolą manualną zawartości bagażu, lub
- 5) kontrolę przy zastosowaniu detektorów promieniowania jonizującego lub radioaktywnego.

§ 14. W przypadku portów lub obiektów portowych o małym ruchu osobowym, jeśli z oceny stanu ochrony portu lub obiektu portowego wynika mały stopień ryzyka naruszenia ochrony oraz niski stopień zagrożenia, i jest to uzasadnione pod względem ekonomicznym, przeprowadzenie kontroli może ograniczać się do:

- 1) sprawdzenia tożsamości osoby kontrolowanej oraz jej uprawnień do wstępu lub przebywania na terenie portu, obiektu portowego lub na statku;
- 2) kontroli manualnej zawartości bagażu, lub
- 3) kontroli przy zastosowaniu ręcznego detektora metali w połączeniu z kontrolą manualną zawartości bagażu.

§ 15. 1. W przypadku zastosowania kontroli, o której mowa w § 13 pkt 3, gdy detektor metali wskazuje posiadanie przez osobę kontrolowaną nieokreślonego przedmiotu, osobę tę poddaje się:

- 1) ponownej kontroli przy zastosowaniu tego samego detektora metali lub
- 2) kontroli z wykorzystaniem detektora metalu innego rodzaju.

2. W przypadku gdy na podstawie kontroli, o której mowa w ust. 1 oraz w § 14 pkt 3, nie można stwierdzić, czy osoba posiada materiały i przedmioty niebezpieczne, poddaje się ją kontroli manualnej w wyznaczonym do tego celu miejscu, wykonywanej przez osobę tej samej płci.

3. Osoby odmawiającej poddania się kontroli, o której mowa w ust. 2, nie wpuszcza się odpowiednio, na pokład statku, na teren portu lub obiektu portowego.

§ 16. 1. Osoba niepełnosprawna jest poddawana kontroli ochrony w sposób określony w § 13-15.

2. Kontrolę wykonuje osoba przeszkolona w tym zakresie.

3. Wózek, kule inwalidzkie lub nosze osoby niepełnosprawnej poddaje się kontroli manualnej lub przy użyciu środków technicznych.

4. Osobę niepełnosprawną informuje się o sposobie przeprowadzenia kontroli. Informację tę przekazuje się osobie niepełnosprawnej, uwzględniając czas niezbędny do przygotowania się do podróży.

§ 17.1. Zarządzający portem lub obiektem portowym zapewnia, aby wszelkie czynności kontrolne przeprowadzali pracownicy jednostki ochrony portu lub obiektu portowego odpowiednio przeszkoleni w zakresie:

a) dokonywanej kontroli (manualna, osobista),

b) użycia urządzeń rentgenowskich, detektorów metali lub innego sprzętu specjalistycznego,

c) działania technicznych środków ochrony.

2. Udział w szkoleniu oraz jego pozytywne zakończenie odnotowuje się w aktach osobowych pracownika.

§ 18. W przypadku bezprawnej ingerencji pracownik jednostki ochrony ma prawo podjąć działania na podstawie i zgodnie z przepisami, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 16 ustawy.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 19.1. W przypadku, gdy wdrożenie metod i środków ochrony, o których mowa w rozporządzeniu spowoduje duże skutki finansowe i ekonomiczne dla zarządzającego portem, zarządzający portem może złożyć wniosek o przesunięcie terminu wdrożenia systemu do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. Zgodę na przesunięcie terminu wdrożenia metod i środków ochrony, o której mowa w ust. 1 wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez zarządzającego portem, w terminie 2 miesięcy od daty wpłynięcia wniosku.

3. Zgoda na przesunięcie terminu wdrożenia metod i środków ochrony może zostać wydana na okres niezbędny do wdrożenia metod i środków ochrony, nie dłuższy jednak niż 2 lata od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 powinien zawierać:

- a) szczegółowe informacje na temat obecnego stanu faktycznego ochrony portu lub obiektu portowego,
- b) plan oraz harmonogram wdrożenia metod i środków ochrony, o którym mowa w ust. 1,
- c) przewidywane koszty wdrożenia metod i środków ochrony,
- d) uzasadnienie przesunięcia terminu wdrożenia metod i środków ochrony.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 2 należy złożyć w terminie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia rozporządzenia.

§ 20. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 42 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), zgodnie z którą Rada Ministrów, określi, w drodze rozporządzenia, metody i środki kontroli w celu zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich.

Projektowane rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego (Kodeksu ISPS), rozporządzenia WE 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych, dyrektywy 2005/65/WE z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów.

Rozdział pierwszy projektowanego rozporządzenia zawiera przepisy ogólne oraz definicję pojęcia aktu bezprawnej ingerencji. W rozdziale drugim opisane zostały środki i metody ochrony w porcie, obiekcie portowym i na statku. Dokonany został w tym rozdziale podstawowy podział odpowiedzialności za ochronę w porcie, obiekcie portowym i na statku oraz określone zostały m.in. wymagania dotyczące systemu przepustkowego. Rozdział trzeci określa metody i środki kontroli osób udających się na statek i do obiektu portowego oraz ich bagażu. Przepis przejściowy § 19 rozporządzenia mają na celu rozłożenie, maksymalnie na okres 2 lat, wydatków na wdrożenie systemu ochrony portów wymaganego przepisami rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie 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.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej 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 rozporządzenie weszło w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Cel wprowadzenia rozporządzenia:

Projekt rozporządzenia ma na celu wykonanie delegacji ustawowej (art. 42) w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich.

II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie:

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na:

- 1) zarządzających portami oraz obiektami portowymi;
- 2) podmioty prowadzące działalność na terenie portów i obiektów portowych;
- 3) jednostki ochrony portów i obiektów portowych;
- 4) armatorów i właścicieli statków morskich;
- 5) organy administracji morskiej.

III. Wyniki konsultacji społecznych:

Projekt rozporządzenia był przedmiotem konsultacji społecznych z następującymi partnerami:

1. Związek Armatorów Polskich,
2. Polska Żegluga Bałtycka,
3. Polska Żegluga Morska,
4. Unity Line Sp. z o.o.,
5. Unibaltic Sp. z o.o.,
6. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.,
7. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa,
8. Polski Rejestr Statków S.A.;
9. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
10. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
11. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
12. Zarząd Morskiego Portu Police S.A.;
13. Zarząd Morskiego Portu Darłowo Sp. z o.o.;
14. Zarząd Morskiego Portu Elbląg Sp. z o.o.;
15. Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg Sp. z o.o.;

Ww. partnerzy zgłosili uwagi głównie redakcyjne, które zostały uwzględnione w projekcie rozporządzenia.
www.inforlex.pl

IV. Skutki wprowadzenia regulacji:

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych. Spowoduje natomiast koszty dla przedsiębiorcy wykonującego zadania jednostki ochrony portu lub obiektu portowego oraz zarządzającego portem lub obiektem portowym w związku z zakupem nowych urządzeń technicznych do przeprowadzania kontroli oraz z obowiązkiem zapewnienia przeszkolenia pracowników jednostki ochrony portu lub obiektu portowego w zakresie dokonywanej kontroli oraz obsługi używanych w tym celu urządzeń specjalistycznych i technicznych.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Wejście w życie projektowanych zmian rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Wejście w życie projektu rozporządzenia wpłynie pozytywnie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, ponieważ wzmocnione zostanie bezpieczeństwo na terenie portów i obiektów portowych, co zapewni płynność obrotu gospodarczego. Wejście w życie projektu rozporządzenia spowoduje konieczność poniesienia przez zarządzających portami i obiektami portowymi kosztów związanych z zakupem urządzeń technicznych i sprzętu specjalistycznego a także jego utrzymania, jak i odpowiedniego przeszkolenia pracowników. Zgodnie z informacjami uzyskanymi z Zarządu Morskiego Portu Gdańsk (ZMP Gdańsk) oraz Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (ZMP Szczecin i Świnoujście) koszty te prezentują się następująco:

Rodzaj kosztów	ZMP Gdańsk	ZMP Szczecin i Świnoujście
Zakupy sprzętu	2,453 tyś. zł	4,670 tyś. zł
Konserwacja urządzeń	246 tyś. zł / rocznie	230 tyś. zł / rocznie
Szkolenia pracowników	125 tyś. zł	200 tyś. zł
SUMA	ok. 2,837 tyś. zł	ok. 5,000 tyś. zł.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.