

## U S T A W A

z dnia

o ochronie żeglugi i portów morskich<sup>1) 2)</sup>

### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa określa zasady ochrony żeglugi morskiej i portów morskich, w tym ochrony życia i zdrowia osób, znajdujących się na terenie portów, obiektów portowych lub na statkach morskich, oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków morskich, zgodnie z wymaganiami określonymi w:

- 1) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz.177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”;
- 2) Międzynarodowym kodeksie dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjętym w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016), zwanym dalej „Kodeksem ISPS”;

- 3) rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.Urz. UE L 129 z 29.04.2004, str. 6; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 74), zwanym dalej „rozporządzeniem (WE) nr 725/2004”.

2. Ustawa reguluje sprawy ochrony statków i obiektów portowych w zakresie nieobjętym przepisami rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Art. 2. 1. Przepisy ustawy stosuje się do:

- 1) następujących rodzajów statków morskich o polskiej oraz o obcej przynależności znajdujących się na polskim morzu terytorialnym, odbywających podróże międzynarodowe:
  - a) statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie,
  - b) statków towarowych, włączając jednostki szybkie, o pojemności brutto 500 i powyżej,
  - c) ruchomych platform wiertniczych;
- 2) statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się dalej niż 20 mil morskich od brzegu i jednocześnie w okresie ich eksploatacji prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 m jest większe niż 10%, zwanych dalej „statkami pasażerskimi klasy A”;
- 3) statków innych niż statki pasażerskie klasy A, uprawiających żeglugę krajową, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 4) obiektów portowych obsługujących statki, o których mowa w pkt 1 i 2;

- 5) innych obiektów portowych obsługujących statki, o których mowa w pkt 3, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 6) portów morskich, na terenie których znajdują się obiekty portowe, o których mowa w pkt 4 i 5.

2. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej;
- 2) innych statków pełniących specjalną służbę państwową;
- 3) instalacji wojskowych w portach.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, listę portów podlegających przepisom ustawy oraz ich granice, biorąc pod uwagę porty, w których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych objętych postanowieniami Kodeksu ISPS oraz rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz portów podlegających przepisom ustawy oraz informuje ją o wszelkich zmianach w tym wykazie.

5. Dyrektor Urzędu Morskiego ogłasza, w drodze obwieszczenia, listę obiektów portowych, o których mowa w ust. 1 pkt 4, znajdujących się w jego terytorialnym zakresie działania.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 oraz konieczność zapewnienia ochrony żeglugi i portów, może określić, w drodze rozporządzenia, wykaz poszczególnych:

- 1) rodzajów statków, innych niż statki pasażerskie klasy A, uprawiających żeglugę krajową;
- 2) obiektów portowych obsługujących te statki.

Art. 3. 1. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) zdarzeniu naruszającym ochronę – oznacza to zdarzenie, o którym mowa w Prawidle 1/13 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 2) porcie – oznacza to akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, na obszarze których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych, objętych postanowieniami Kodeksu ISPS;
- 3) obiekcie portowym – oznacza to obiekt, o którym mowa w Prawidle 1/9 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 4) obiekcie portowym niebezpiecznym – oznacza to obiekt portowy objęty zakresem stosowania Kodeksu ISPS, lecz nie spełniający jego wymogów;
- 5) statku niebezpiecznym – oznacza to statek objęty zakresem stosowania Kodeksu ISPS, lecz nie spełniający jego wymogów;
- 6) planie ochrony portu – oznacza to plan zastosowania środków ochrony portu, statków, osób, ładunków, jednostek ładunkowych i zapasów statkowych, znajdujących się w obrębie tego portu – przed powstaniem zdarzeń naruszających ochronę; plan ochrony portu integruje plany ochrony obiektów portowych, które znajdują się w jego granicach;
- 7) planie ochrony obiektu portowego – oznacza to plan, o którym mowa w sekcji 2.1.5 w części A Kodeksu ISPS;
- 8) planie ochrony statku – oznacza to plan, o którym mowa w sekcji 2.1.4 w części A Kodeksu ISPS;
- 9) oficerze ochrony portu – oznacza to kapitana portu;
- 10) PFSO – oznacza to oficera ochrony obiektu portowego;

- 11) SSO – oznacza to oficera ochrony statku;
- 12) CSO – oznacza to oficera ochrony armatora;
- 13) alercie – oznacza to sygnał o zagrożeniu ochrony statku bądź naruszeniu ochrony statku;
- 14) działaniach statek/obiekt portowy – oznacza to działania, o których mowa w Prawidle 1/8 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 15) działaniach statek/statek – oznacza to działania, o których mowa w Prawidle 1/10 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 16) deklaracji ochrony – oznacza to porozumienie, o którym mowa w Prawidle 1/15 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 17) poziomie ochrony – oznacza to poziom, o którym mowa w Prawidle 1/14 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 18) służbie ochrony portu lub obiektu portowego – oznacza to specjalistyczną uzbrojoną formację ochrony powoływaną na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 i Nr 90, poz. 757 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708) i działającą zgodnie z jej przepisami, z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy;
- 19) RSO – oznacza to organizację, o której mowa w Prawidle 1/16 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS.

2. Ilekroć mowa jest w ustawie o statku, rozumie się przez to statek, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1.

## Rozdział 2

### Organizacja ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 4. Podmiotami obowiązanyymi do działań w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich są:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w zakresie:
  - a) ustalania odpowiedniego poziomu ochrony dla statków o polskiej przynależności, z uwzględnieniem rejonów ich pływania,
  - b) wprowadzania trzeciego poziomu ochrony dla portów i obiektów portowych,
  - c) zatwierdzania, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, oceny stanu ochrony i planu ochrony portu oraz poprawek do tych dokumentów,
  - d) zatwierdzania oceny stanu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tej oceny,
  - e) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do niego, w przypadku o którym mowa w art. 21 ust. 4 pkt 1,
  - f) wydawania potwierdzenia zgodności obiektu portowego w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 7 pkt 1,
  - g) realizacji zadań centralnego punktu kontaktowego;
- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie:
  - a) zatwierdzania, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, oceny stanu ochrony portu i planu ochrony portu oraz poprawek do tych dokumentów,
  - b) wykonywania przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby obowiązków polegających na:
    - uzgadnianiu planu ochrony portu, w przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 8,

- uzgadnianiu oceny stanu ochrony i planu ochrony obiektu portowego w przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 6 i art. 21 ust. 6,
  - c) występowania z wnioskiem do Ministra Obrony Narodowej o podjęcie działań, o których mowa w art. 27 ust. 1;
- 3) Minister Obrony Narodowej w zakresie:
- a) podejmowania decyzji, o której mowa w art. 27 ust.1,
  - b) wykonywania przez podległe i nadzorowane służby obowiązków polegających na uzgadnianiu planów ochrony portu w przypadku, o którym mowa w art. 18 ust.7;
- 4) minister właściwy do spraw finansów publicznych w zakresie wykonywania przez podległe i nadzorowane służby obowiązków polegających na współdziałaniu ze służbą ochrony portu w zakresie kontroli ładunku, o której mowa w art. 40;
- 5) minister właściwy do spraw zagranicznych w zakresie kontaktowania się z właściwymi organami państw oraz utrzymywania kontaktu z ich przedstawicielami dyplomatycznymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadkach zagrożenia ochrony statków o polskiej przynależności lub statków obcych znajdujących się na polskim morzu terytorialnym;
- 6) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki w zakresie dokonywania oceny stopnia zagrożenia związanego z zagrożeniem radiacyjnym;
- 7) właściwy wojewoda w zakresie:
- a) uzgadniania oceny stanu ochrony portu i planu ochrony portu, w przypadkach, o których mowa w art. 18 ust. 6,

- b) uzgadniania oceny stanu ochrony obiektu portowego i planu ochrony obiektu portowego w przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 5 i art. 21 ust. 5,
  - c) zapewnienia współdziałania i pomocy ze strony innych instytucji i organów administracji, organizacji pomocy medycznej oraz ewakuacji w przypadku wprowadzenia trzeciego poziomu ochrony;
- 8) dyrektor właściwego urzędu morskiego w zakresie:
- a) wprowadzania drugiego poziomu ochrony dla portu lub obiektu portowego,
  - b) występowania z wnioskiem do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o wprowadzenie trzeciego poziomu ochrony dla portu lub obiektu portowego oraz o ustalenie odpowiedniego poziomu ochrony dla statków o polskiej przynależności, z uwzględnieniem rejonów ich pływania,
  - c) realizacji zadań organu ochrony portu,
  - d) opracowania oceny stanu ochrony portu lub obiektu portowego,
  - e) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do niego, w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 4 pkt 2,
  - f) przygotowania i wdrożenia planu ochrony portu opartego na wynikach oceny stanu ochrony portu,
  - g) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony na morzu i w porcie, oraz zapewnienia im warunków do wykonywania obowiązków służbowych,
  - h) realizacji zadań regionalnego punktu kontaktowego;



- 9) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wchodzące w skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w zakresie realizacji zadań punktu odbioru alertu;
- 10) podmiot zarządzający portem w zakresie:
  - a) realizacji ochrony w porcie w sposób określony w ustawie i w planie ochrony portu,
  - b) współdziałania z organem ochrony portu i z oficerem ochrony portu;
- 11) podmiot zarządzający obiektem portowym w zakresie:
  - a) opracowania i wdrożenia planu ochrony obiektu portowego,
  - b) wyznaczania PFSO i zapewnienia mu ścisłej współpracy z oficerem ochrony portu,
  - c) wydania PFSO dokumentu identyfikacyjnego,
  - d) współdziałania z organami administracji morskiej, Strażą Graniczną, Policją i Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną w celu realizacji ochrony na obszarze obiektu portowego, w sposób określony w ustawie oraz w planie ochrony obiektu portowego,
  - e) zapewnienia technicznych i finansowych środków do realizacji zadań ochrony obiektu portowego, z uwzględnieniem wniosków wynikających z oceny ochrony obiektu portowego;
- 12) armator statku w zakresie:
  - a) opracowywania oceny stanu ochrony statku,
  - b) sporządzania na podstawie oceny stanu ochrony oraz wdrożenia planu ochrony statku,
  - c) wyznaczania CSO i SSO,

- d) współdziałania z organami administracji morskiej, Strażą Graniczną, Policją i Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną w celu realizacji ochrony na statku, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony statku oraz zapewnienie im warunków do wykonywania obowiązków służbowych,
  - e) zapewniania technicznych i finansowych środków do realizacji zadań ochrony statku z uwzględnieniem wniosków wynikających z oceny stanu ochrony statku;
- 13) PFSO, CSO oraz SSO w zakresie realizacji zadań określonych odpowiednio dla tych oficerów w Kodeksie ISPS.

Art. 5. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, na wniosek zarządzającego obiektem portowym, zezwolić, w drodze decyzji administracyjnej, na wprowadzenie innych niż przewidziane w Kodeksie ISPS środków ochrony, w stosunku do obiektu portowego lub grupy obiektów portowych, z wyjątkiem obiektów objętych umowami międzynarodowymi, o których mowa w ust. 3, jeżeli środki te są równoważne pod względem skuteczności ze środkami przewidzianymi w Kodeksie ISPS.

2. Dyrektor urzędu morskiego może, na wniosek armatora, zezwolić, w drodze decyzji administracyjnej, na wprowadzenie na jego statkach środków ochrony, innych niż przewidziane w Kodeksie ISPS, jeżeli środki te są równoważne pod względem skuteczności, ze środkami przewidzianymi w Kodeksie ISPS.

3. Alternatywne rozwiązania w zakresie ochrony statków, zgodne z Prawidłem 11 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, obejmujące krótkie podróże międzynarodowe na stałych trasach pomiędzy obiektami portowymi, położonymi na terytorium państw – stron umów mogą być określane w drodze umów międzynarodowych.

Art. 6. 1. Do zadań centralnego punktu kontaktowego, o którym mowa w sekcji 4.14 w części B Kodeksu ISPS, należy:

- 1) przekazywanie informacji dla CSO statków o polskiej przynależności;
- 2) przekazywanie Komisji Europejskiej i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej informacji o wprowadzonych środkach ochrony na morzu;
- 3) przyjmowanie od punktu odbioru alertu informacji o odbiorze alertu o zagrożeniu ochrony statku;
- 4) składanie Komisji Europejskiej i IMO raportów i sprawozdań o naruszeniu ochrony statku.

2. Do zadań regionalnego punktu kontaktowego, o którym mowa w sekcji 4.14 w części B Kodeksu ISPS, należy:

- 1) przekazywanie do centralnego punktu kontaktowego informacji w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich;
- 2) informowanie statków o aktualnym poziomie ochrony obiektu portowego lub portu;
- 3) dla statku zmierzającego do polskiego portu:
  - a) przyjmowanie informacji o poziomie ochrony statku i przekazanie jej do właściwego oficera ochrony portu i PFSO,
  - b) informowanie statku o posiadaniu przez właściwy obiekt portowy znajdujący się w terytorialnym zakresie działania punktu kontaktowego ważnego poświadczenia zgodności obiektu portowego,
  - c) informowanie o szczegółach kontaktowania się z właściwym PFSO i oficerem ochrony portu;

- 4) doradztwo w zakresie ochrony na morzu dla każdego statku:
  - a) o polskiej przynależności,
  - b) znajdującego się na polskim morzu terytorialnym lub który zawiadomił o zamiarze wejścia na to morze.
3. Do zadań punktu odbioru alertu należy:
  - 1) zarządzanie informacją o alercie, w tym :
    - a) odbiór alertu o zagrożeniu ochrony statku,
    - b) informowanie centralnego punktu kontaktowego o odebranych alercie,
    - c) informowanie o odebranych alercie punktu odbioru alertu państwa, na którego obszarze morskim w danej chwili przebywa statek;
  - 2) odbiór informacji od właściwych organów innych państw o zagrożeniu ochrony statku znajdującego się na polskich obszarach morskich i zarządzanie tą informacją;
  - 3) utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania alertów i ich natychmiastowego przekazywania do centralnego punktu kontaktowego;
  - 4) alarmowanie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa;
  - 5) prowadzenie szkoleń i ćwiczeń oraz testowanie procedur, systemów łączności i systemów uzyskiwania informacji w zakresie zarządzania informacją o alercie.

Art. 7. 1 Oficer ochrony portu pełni rolę punktu kontaktowego, polegającą w szczególności na utrzymywaniu kontaktu z PFSO, CSO i SSO oraz wymianie informacji w zakresie ochrony portu.

2. Organ ochrony portu może powierzyć obowiązki oficera ochrony portu dla kilku obiektów portowych jednemu oficerowi ochrony portu.

3. Organ ochrony portu może powierzyć wykonywanie zadań oficera ochrony portu jednemu oficerowi ochrony portu także dla obiektów portowych nie leżących w granicach portu.

Art. 8. 1. PFSO informuje regionalny punkt kontaktowy o wszelkich zdarzeniach i przesłankach mogących wpłynąć na ochronę obiektu portowego i portu, w tym w szczególności o wystąpieniu sytuacji zagrożenia lub o prawdopodobieństwie wystąpienia sytuacji zagrożenia, które mogą wpływać na zmianę poziomu ochrony w obiekcie portowym i porcie.

2. Kapitan, SSO statku znajdującego się na polskim morzu terytorialnym lub CSO, informują regionalny punkt kontaktowy o wszelkich zdarzeniach i przesłankach, mogących wpłynąć na ochronę statku, w szczególności takich, które mogą wpływać na zmianę poziomu ochrony statku.

3. Na podstawie uzyskanych informacji dyrektor właściwego urzędu morskiego informuje o sytuacji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

### Rozdział 3

#### Ochrona statku

Art. 9. 1. Na każdym statku, o którym mowa w art. 2 ust. 1, znajdują się:

- 1) plan ochrony statku, zgodny z Kodeksem ISPS, zatwierdzony przez administrację państwa bandery statku;
- 2) międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku;
- 3) zapis historii statku;
- 4) lista portów zawinięć statku;

5) zapisy czynności, o których mowa w sekcji 10.1 w części A Kodeksu ISPS.

2. Zapisy czynności, o których w ust. 1 pkt 5, przechowuje się na statku przez okres co najmniej 6 miesięcy.

Art. 10. 1. Plan ochrony statku sporządza armator na podstawie oceny stanu ochrony statku.

2. Do przygotowania oceny stanu ochrony stosuje się postanowienia sekcji 8 w części A Kodeksu ISPS oraz sekcji 8 w części B Kodeksu ISPS.

Art. 11. 1. Do planu ochrony statku stosuje się postanowienia sekcji 9 w części A Kodeksu ISPS.

2. Plan ochrony statku sporządza się co najmniej w trzech egzemplarzach w języku roboczym lub językach roboczych statku, w tym jedną wersję w języku polskim i języku angielskim.

3. Armator przedstawia projekt planu ochrony statku dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu ze względu na port macierzysty statku w celu zatwierdzenia.

4. Dyrektor właściwego urzędu morskiego zatwierdza plan ochrony statku, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli odpowiada on wymogom oraz uwzględnia przesłanki wynikające z oceny stanu ochrony statku.

5. Poprawki do zatwierdzonego planu ochrony statku, które:

1) zmieniają zasadniczo dotychczasowe podejście do utrzymywania ochrony statku,

2) wynikają z usunięcia lub wymiany urządzeń lub systemów ochrony uznanych w planie ochrony statku za kluczowe dla utrzymania ochrony statku

– podlegają zatwierdzeniu przez dyrektora właściwego urzędu morskiego.

6. Do zatwierdzenia poprawek do planu ochrony portu stosuje się przepis ust. 4.

7. Armator zabezpiecza plan ochrony statku przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

Art. 12. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku wydaje międzynarodowy certyfikat ochrony statku, zgodnie z postanowieniami sekcji 19.2 w części A Kodeksu ISPS, na okres 5 lat.

2. Wzór międzynarodowego certyfikatu ochrony statku określa załącznik nr 1 do części A Kodeksu ISPS.

Art. 13. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku wydaje tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony, zgodnie z postanowieniami sekcji 19.4 w części A Kodeksu ISPS, z tym że informacje, o których mowa w sekcji 19.4.2, powinny być sporządzone w języku polskim.

2. Wzór tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku określa załącznik nr 2 do części A Kodeksu ISPS.

Art. 14. 1. Zapis historii statku wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek armatora, dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

2. Wniosek o wydanie zapisu historii statku zawiera informacje zgodne z Prawidłem 5.3 w Rozdziale XI-I Konwencji SOLAS.

3. Zapis historii statku sporządza się w języku polskim i w języku angielskim.

4. W przypadku potrzeby wprowadzenia zmian w zapisie historii statku armator lub kapitan statku wypełnia:

1) formularz poprawek,

2) indeks poprawek,

oraz załącza je do aktualnego zapisu.

5. Kopię wypełnionego formularza, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, przesyła się do właściwego urzędu morskiego.

6. Wszelkie uprzednie zmiany w zapisie historii statku nie mogą być modyfikowane, wykreślane, usuwane lub zamazywane.

7. Po otrzymaniu kopii formularza poprawek dyrektor właściwego urzędu morskiego wydaje zmieniony zapis historii statku, w terminie 3 miesięcy licząc od daty poprawki.

8. W przypadku zmiany państwa przynależności statku z polskiej na obcą, dyrektor właściwego urzędu morskiego wydaje zapis historii statku, wskazujący datę wykreślenia z rejestru państwa przynależności oraz przesyła jego kopię właściwej administracji państwa nowej przynależności statku.

9. W przypadku zmiany państwa przynależności statku z obcej na polską, dyrektor właściwego urzędu morskiego wydaje zapis historii statku o kolejnym numerze, w terminie 3 miesięcy licząc od daty zmiany państwa przynależności statku.

Art. 15. 1. W przypadku utraty lub zniszczenia zapisu historii statku armator lub kapitan statku powiadamia, w formie pisemnej, dyrektora właściwego urzędu morskiego, załączając listę dokumentów utraconych lub zniszczonych.

2. Dyrektor właściwego urzędu morskiego wydaje duplikaty zapisu historii statku, o których mowa w ust.1, z zachowaniem porządku numeracji.

Art. 16. Zabrania się używania, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie, alertu o zagrożeniu ochrony statku bez zaistnienia okoliczności zagrożenia ochrony lub używania sygnału, który mógłby być wzięty za taki sygnał.



Art. 17. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór zapisu historii statku, wzór formularza poprawek do zapisu historii statku, wzór indeksu do zapisu historii statku oraz wzór listy portów zawinięć,
  - 2) szczegółowe zadania i sposób działania punktu odbioru alertu oraz wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku
- mając na uwadze postanowienia Konwencji SOLAS, Kodeksu ISPS oraz rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

## Rozdział 4

### Ochrona portu i obiektu portowego

Art. 18. 1. Dla każdego portu organ ochrony portu sporządza:

- 1) ocenę stanu ochrony portu;
  - 2) plan ochrony portu – na podstawie tej oceny.
2. Dokonując oceny stanu ochrony portu uwzględnia się:
- 1) specyfikę różnych części portu, a także obszarów przyległych do nich oraz
  - 2) ocenę stanu ochrony obiektów portowych znajdujących się w jego granicach.
3. Zawartość oceny stanu ochrony portu określa załącznik nr 1 do ustawy.
4. Plan ochrony portu określa dla każdego z trzech poziomów ochrony:
- 1) procedury, których należy przestrzegać;
  - 2) środki ochrony, które należy wprowadzić;
  - 3) działania, jakie należy podjąć.

5. Zawartość planu ochrony portu określa załącznik nr 2 do ustawy.

6. Organ ochrony portu uzgadnia ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 15 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2001 r. Nr 80, poz. 872, z późn. zm.<sup>3)</sup>).

7. W przypadku gdy port graniczy z portem wojennym, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z Dowódcą Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie wzajemnego funkcjonowania planów ochrony.

8. W przypadku gdy na obszarze portu został określony terytorialny zasięg morskiego przejścia granicznego, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.

9. Ocenę stanu ochrony portu i plan ochrony portu zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, jeżeli zostały uwzględnione wymagania określone odpowiednio w załączniku nr 1 i 2 do ustawy i zapewniony został prawidłowy poziom ochrony.

10. Ocena stanu ochrony portu i plan ochrony portu podlegają ochronie przed nieuprawnionym dostępem i ujawnieniem.

Art. 19. 1. Dla każdego obiektu portowego sporządza się ocenę stanu ochrony obiektu portowego i plan ochrony obiektu portowego.

2. Zarządzający obiektem portowym powinien uzyskać potwierdzenie zgodności obiektu portowego, przed oddaniem tego obiektu do użytku.

Art. 20. 1. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego sporządza dyrektor właściwego urzędu morskiego lub RSO w przypadku, o którym mowa w art. 58 ust. 3.

2. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego sporządza się zgodnie z postanowieniami sekcji 15 w części A oraz sekcji 15.3 i 15.4 w części B Kodeksu ISPS.

3. Raport, o którym mowa w sekcji 15.7 w części A Kodeksu ISPS sporządza podmiot, o którym mowa w ust. 1.

4. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

5. Projekt oceny stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza się po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą w zakresie zadań wynikających z art. 15 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie dwóch miesięcy, jeżeli spełnione zostały wymagania z ust. 2.

6. W przypadku, gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, ocenę ochrony obiektu portowego uzgadnia się w terminie 14 dni z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.

Art. 21. 1. Zarządzający obiektem portowym sporządza plan ochrony obiektu portowego stosownie do działań statek/obiekt portowy.

2. Do planu ochrony obiektu portowego stosuje się postanowienia sekcji 16 w części A, Kodeksu ISPS oraz w sekcjach 16.3 i 16.8 w części B Kodeksu ISPS.

3. Zarządzający obiektem portowym zapewnia, aby plan ochrony obiektu portowego i ocena stanu ochrony obiektu portowego były chronione przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

4. Plan ochrony obiektu portowego zatwierdza w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli plan ochrony obiektu portowego został sporządzony przez dyrektora urzędu morskiego;

- 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego – dla pozostałych obiektów portowych usytuowanych w jego terytorialnym zakresie działania.

5. Plan ochrony obiektu portowego zatwierdza się po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą w zakresie zadań wynikających

z art. 15 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie 2 miesięcy, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w Kodeksie ISPS.

6. W przypadku gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, plan ochrony obiektu portowego uzgadnia się w terminie 14 dni z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.

7. Zatwierdzając plan ochrony obiektu portowego, potwierdzenie zgodności obiektu portowego wydaje:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli plan ochrony obiektu portowego został sporządzony przez dyrektora urzędu morskiego;
- 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego – dla pozostałych obiektów portowych znajdujących się w terytorialnym zakresie jego działania.

8. Wzór potwierdzenia zgodności obiektu portowego określa załącznik nr 2 do części B Kodeksu ISPS.

## Rozdział 5

### Opłaty

Art. 22. 1. Za dokonanie czynności, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 2 i 3, art. 20 ust. 1 i art. 21 ust.7, oraz za zatwierdzenie dokumentów, o których mowa w art. 9 ust.1 pkt 1 i art. 21 ust. 4 pkt 2, oraz poprawek do tych

dokumentów, a także w przypadku gdy oceny stanu ochrony portu i plany ochrony portu były przygotowane przez RSO, pobiera się opłaty, które stanowią dochód budżetu państwa.

2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 3 do ustawy.

## Rozdział 6

### Poziomy ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 23. 1. Ustala się trzy poziomy ochrony żeglugi i portów morskich:

- 1) poziom ochrony 1 – poziom, dla którego w każdym czasie utrzymywane będą minimalne środki ochrony wynikające z planu ochrony;
- 2) poziom ochrony 2 – poziom, dla którego w wyniku zwiększonego ryzyka zajścia zdarzenia naruszającego ochronę przez określony czas utrzymywane będą odpowiednie, dodatkowe środki ochrony wynikające z planu ochrony;
- 3) poziom ochrony 3 – poziom, dla którego przez pewien czas utrzymywane będą dodatkowe środki ochrony wynikające z planu ochrony, związane z prawdopodobieństwem lub bezpośrednią groźbą zajścia zdarzenia naruszającego ochronę, przy czym identyfikacja konkretnego celu ataku może nie być możliwa.

2. W zależności od stopnia prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę, w różnych obiektach portowych na terenie tego samego portu mogą być wprowadzane różne poziomy ochrony oraz różne środki ochrony na każdym z poziomów.

Art. 24. 1. Dyrektor właściwego urzędu morskiego wprowadza poziom ochrony 2 obiektu portowego lub portu, jeżeli istnieje zwiększone ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego, wprowadza poziom ochrony 3, jeżeli istnieją wiarygodne informacje o prawdopodobieństwie zajścia zdarzenia naruszającego ochronę albo o bezpośrednim zagrożeniu. O wprowadzeniu poziomu ochrony 3 niezwłocznie informuje się Prezesa Rady Ministrów oraz właściwego terytorialnie wojewodę.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego, wprowadza poziomy ochrony na statkach o polskiej przynależności.

4. Podejmując decyzję o zmianie poziomu ochrony portu lub obiektu portowego, bierze się pod uwagę stopień wiarygodności informacji o zagrożeniu oraz potencjalne konsekwencje wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę.

5. W przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 3 stosuje się odpowiednio art. 21 i art. 23-25 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. Nr 89, poz. 590).

6. Poziomy ochrony obniżają organy upoważnione do ich wprowadzania.

Art. 25. 1. W sprawach, o których mowa w art. 24 ust. 1-3, wydaje się decyzje administracyjne.

2. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. Decyzję doręcza się przy użyciu telefaksu, poczty elektronicznej, albo w szczególnych przypadkach – ogłasza się ustnie.

Art. 26. 1. W celu zapobieżenia lub ograniczenia zagrożenia ochrony żeglugi i statków morskich dyrektor właściwego urzędu morskiego może:

- 1) nakazać, aby statek udał się na określoną pozycję na morzu;
- 2) nakazać statkowi wyjście z portu;
- 3) zakazać statkowi wejścia do portu;
- 4) zakazać statkowi wyjścia z portu;
- 5) wstrzymać relację między statkiem a obiektem portowym lub pomiędzy statkami.

Art. 27. 1. W celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego, po wyczerpaniu przez Straż Graniczną środków przewidzianych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.<sup>4)</sup>), Minister Obrony Narodowej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków, włącznie z zatopieniem lub zniszczeniem statku.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania przy stosowaniu środków, o których mowa w ust. 1, i sposób współdziałania organów, mając na względzie:

- 1) zapewnienie prawidłowego zastosowania tych środków wyłącznie w przypadku braku możliwości zapewnienia przestrzegania prawa polskiego w inny sposób;
- 2) sprawność i skuteczność współdziałania organów chroniących obszary morskie Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 28. 1. Każdy, a w szczególności SSO, CSO i PFSO, ma obowiązek zastosowania się do poleceń i instrukcji dotyczących ochrony żeglugi i portów morskich, wydanych przez organy administracji morskiej.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i obiegu informacji w zakresie ochrony portów i żeglugi.

## Rozdział 7

### Weryfikacja ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 29. 1. Statki, obiekty portowe i porty podlegają weryfikacji i próbom efektywności w zakresie spełnienia wymagań ustawy oraz Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, w szczególności Kodeksu ISPS.

2. Weryfikacja polega na badaniu systemów, środków, procedur i struktur systemu ochrony żeglugi i portów w celu określenia ich zgodności z ustawą, Kodeksem ISPS oraz rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

3. Próba efektywności polega na sprawdzeniu środków ochrony żeglugi i portów, polegającym na symulacji zamiaru popełnienia aktu bezprawnego w celu zbadania skuteczności wdrożonych procedur, wynikających z planów ochrony.

Art. 30. 1. Weryfikacje i próby efektywności przeprowadza:

- 1) inspekcja bandery, inspekcja portu – w odniesieniu do statków;
- 2) zespół, który powołuje, wyznaczając jego przewodniczącego:
  - a) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – w odniesieniu do portów,
  - b) dyrektor właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obiektów portowych.

2. Eksperti powołani do zespołu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, za przeprowadzenie weryfikacji lub prób efektywności otrzymują wynagrodzenie.

3. W skład zespołu wchodzi inspektorzy oraz eksperci, posiadający kwalifikacje i doświadczenie w zakresie ochrony żeglugi i portów, w szczególności polegające na:



- 1) wiedzy teoretycznej i doświadczeniu praktycznym w dziedzinie ochrony żeglugi i portów,
- 2) wiedzy praktycznej w zakresie badanych czynności.

4. Dyrektor właściwego urzędu morskiego jest uprawniony do prowadzenia doraźnych kontroli przestrzegania przez statki oraz obiekty portowe wymagań Kodeksu ISPS.

Art. 31. 1. Weryfikacje i próby efektywności w portach przeprowadza się co najmniej raz na pięć lat.

2. Weryfikacje i próby efektywności w obiektach portowych przeprowadza się co roku, nie wcześniej niż 3 miesiące przed datą wydania potwierdzenia zgodności obiektu portowego i nie później niż 3 miesiące po tej dacie.

Art. 32. 1. O terminie planowanej weryfikacji informuje się zarządzającego portem lub obiektem portowym, określając jej zakres oraz nazwiska członków zespołu, który będzie jej dokonywał.

2. Weryfikacja portu obejmuje zagadnienia zawarte w planie ochrony portu, określone w załączniku nr 2 do ustawy.

3. Weryfikacja obiektu portowego obejmuje zagadnienia zawarte w planie ochrony obiektu portowego, zgodnie z postanowieniami sekcji 16 w części A Kodeksu ISPS oraz sekcji 16 w części B Kodeksu ISPS.

Art. 33. 1. Z przeprowadzonej weryfikacji sporządza się protokół w terminie 14 dni od dnia jej zakończenia.

2. Protokół, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać opis stanu faktycznego stwierdzonego w trakcie weryfikacji, w tym ustalone nieprawidłowości, a także wnioski i zalecenia.

3. Do protokołu mogą zostać dołączone dowody w postaci zdjęć, nagrań obrazu lub dźwięku.

4. Protokół z kontroli podpisują przewodniczący zespołu oraz odpowiednio oficer ochrony portu, PFSO lub kapitan statku, a w razie ich nieobecności osoba przez nich upoważniona.

5. Odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego odnotowuje się w protokole.

Art. 34. 1. Statki o polskiej przynależności podlegają weryfikacji, zgodnie z postanowieniami sekcji 19 w części A kodeksu ISPS, w ramach inspekcji bandery.

2. Do prowadzenia weryfikacji statków o polskiej przynależności stosuje się odpowiednio przepisy o bezpieczeństwie morskim.

3. Statki o obcej przynależności podlegają inspekcji zgodnie z Prawidłem 9/2 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, w ramach inspekcji portu.

Art. 35. Dyrektor właściwego urzędu morskiego w sprawach określonych w Prawidle 9/2.5 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS wydaje decyzje administracyjne.

Art. 36. 1. Za przeprowadzenie weryfikacji pobiera się opłatę określoną w załączniku nr 3 do ustawy.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi dochód budżetu państwa.

3. Opłaty nie pobiera się, jeżeli zarządzającym portem lub obiektem portowym jest dyrektor urzędu morskiego.

Art. 37. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich oraz skład i wysokość wynagrodzenia zespołu, o którym mowa w art. 30, mając na uwadze:

- 1) zapewnienie skuteczności weryfikacji i prób efektywności,
- 2) nakłady pracy i koszty funkcjonowania zespołu, a także

- 3) postanowienia Kodeksu ISPS.

## Rozdział 8

### Kontrola osób, bagażu i ładunku

Art. 38. 1. Osoby udające się na teren portu, obiektu portowego lub na statek oraz ich bagaż poddaje się kontroli w celu zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich, w szczególności ustalenia posiadanych uprawnień do przebywania na terenie portu, obiektu portowego lub statku, wykrycia urządzeń, przedmiotów lub substancji, których transport na teren portu, obiektu portowego lub na statek, a także posiadanie jest zabronione, bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.

2. Zadania związane z kontrolą, o której mowa w ust.1, wykonuje zarządzający portem lub obiektem portowym, a w razie istnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary, we współdziałaniu z Policją, w zakresie określonym w planie ochrony portu lub obiektu portowego.

3. Zarządzający portem lub obiektem portowym dla realizacji zadań, o których mowa w ust. 2, jest obowiązany do powołania służby ochrony portu lub obiektu portowego.

Art. 39. 1. Służba ochrony portu lub obiektu portowego wykonuje zadania, wynikające odpowiednio z planu ochrony portu lub obiektu portowego, w szczególności w zakresie:

- 1) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzających portem lub obiektem portowym;
- 2) prowadzenia kontroli dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie;
- 3) ujęcia i przekazania Policji osoby naruszającej ochronę portu lub obiektu portowego;
- 4) ochrony obszarów o ograniczonym dostępie;

5) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

2. Pracownik służby ochrony portu lub obiektu portowego przy wykonywaniu zadań z zakresu ochrony żeglugi i portów morskich, niezależnie od uprawnień określonych w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do:

- 1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie osoby nie posiadającej wymaganych uprawnień;
- 2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
- 3) stosowania urządzeń technicznych do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione, bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.

3. Kontrola manualna jest zespołem czynności wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych osoby kontrolowanej zabronionych przedmiotów, urządzeń i substancji.

4. Nadzór nad działalnością służb ochrony portu lub obiektu portowego w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich wykonuje Komendant Główny Policji.

5. Przeprowadzenie kontroli zgodnie z ust. 2 nie wyklucza przeprowadzenia kontroli przez służby ochrony statku, zgodnie z planem ochrony statku.

Art. 40. 1. Ładunek statkowy oraz inne przedmioty, wyłączając bagaż, o którym mowa w art. 38 ust. 1, przeznaczone do transportu na teren portu, obiektu portowego lub na statek poddaje się kontroli w celu ochrony statków, obiektów portowych i portów, w szczególności ustalenia zgodności z posia-

danymi lub dołączonymi dokumentami przewozowymi lub wykrycia, niezgodnych z tymi dokumentami urzędzeń, przedmiotów lub substancji, których transport na teren portu, obiektu portowego lub na statek jest zabroniony, bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.

2. Zadania związane z kontrolą, o której mowa w ust. 1, wykonuje zarządzający portem lub obiektem portowym zgodnie z planem ochrony portu lub planem ochrony obiektu portowego, we współdziałaniu odpowiednio ze Służbą Celną lub Strażą Graniczną, w zakresie określonym w planie ochrony portu lub obiektu portowego, w szczególności informowania o wykryciu ładunku podejrzanego lub niezgodnego z dokumentami przewozowymi.

Art. 41. Urządzenia, przedmioty lub substancje, o których mowa w art. 38 ust. 1 oraz art. 40 ust. 1, których posiadanie lub transport na teren portu, obiektu portowego lub na statek jest zabroniony, o ile nie są one ładunkiem statkowym zgodnym z dokumentem przewozowym, stanowią w szczególności:

- 1) urządzenia wybuchowe wojskowe i samodiałowe, urządzenia detonujące i ich elementy, materiały i substancje wybuchowe i detonujące oraz łatwopalne;
- 2) materiały pirotechniczne;
- 3) środki drażniące lub ogłuszające;
- 4) substancje chemiczne palne i żrące;
- 5) inne materiały chemiczne, biologiczne lub radiacyjne.

Art. 42. Rada Ministrów, określi, w drodze rozporządzenia, metody i środki kontroli, uwzględniając w szczególności:

- 1) organizację i formy kontroli, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach bezprawnej ingerencji;
- 2) wymagania bezpieczeństwa wobec urządzeń technicznych stosowanych do kontroli;

3) poziomy ochrony żeglugi i portów morskich.

## Rozdział 9

### Wejście do portu oraz deklaracja ochrony

Art. 43. 1. Kapitan statku, o którym mowa w art. 2 ust.1, przed wejściem statku do portu, zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zgłasza statek do regionalnego punktu kontaktowego, na formularzu zgłoszenia wstępnego.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza zgłoszenia wstępnego, mając na uwadze zakres informacji niezbędnych do zgłoszenia statku.

Art. 44. 1. Zgłoszenia nie wymaga się w stosunku do statków, których armator uzyskał zwolnienie z obowiązku zgłoszenia wstępnego, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zwolnienie, o którym mowa w ust. 1.

3. We wniosku o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się:

- 1) nazwę statku;
- 2) numer IMO statku;
- 3) sygnał wywoławczy statku;
- 4) państwo bandery statku;
- 5) dane, o których mowa w art. 7 ust 1 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Art. 45. Armator statku o polskiej przynależności celem uzyskania zwolnienia, o którym mowa w art. 44 ust. 1, składa wniosek, o którym mowa w art. 44 ust. 3, do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Art. 46. Do wydawania zezwoleń stosuje się art. 7 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Art. 47. Kapitan statku jest obowiązany do okazania dyrektorowi właściwego urzędu morskiego:

- 1) międzynarodowego certyfikatu ochrony statku lub tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku;
- 2) zapisu historii statku;
- 3) listy portów zawinięć statku.

Art. 48. W celu ustalenia czy zachodzi potrzeba sporządzenia deklaracji ochrony kapitan statku lub SSO oraz PFSO obiektu, do którego zmierza statek, przekazują właściwemu regionalnemu punktowi kontaktowemu i sobie nawzajem informację o poziomie ochrony, do którego został zakwalifikowany statek lub obiekt portowy.

Art. 49. 1. Deklarację ochrony sporządza się:

- 1) w każdym przypadku, gdy statek i obiekt portowy, między którymi zachodzić będą działania statek/obiekt portowy, mają ustalone różne poziomy ochrony;
- 2) w każdym przypadku, gdy statki, między którymi zachodzić będą działania statek/statek, mają ustalone różne poziomy ochrony.

2. Deklaracje ochrony sporządza się, gdy statki i obiekty portowe mają ustalony ten sam poziom ochrony 2 lub 3.

3. Deklarację ochrony sporządza się także, gdy statek i obiekt portowy, pomiędzy którymi zachodzi działanie, znajdują się na poziomie ochrony 1, gdy:

- 1) działania prowadzone są ze statkiem, który w ciągu ostatnich 10 zawinięć do portów znajdował się w porcie

lub w obiekcie portowym, który nie posiadał zatwierdzonego planu ochrony lub

- 2) działania prowadzone są ze statkiem, który nie posiada zatwierdzonego planu ochrony, lub
- 3) statek prowadzi działania w porcie lub w obiekcie portowym, który nie posiada zatwierdzonego planu ochrony, lub
- 4) obowiązek posiadania deklaracji ochrony wynika z planu ochrony statku lub planu ochrony obiektu portowego.

4. Statek może żądać wypełnienia deklaracji ochrony, w przypadkach określonych w sekcji 5.2 w części A Kodeksu ISPS.

5. W każdym przypadku, gdy poziom ochrony zostaje podwyższony w stosunku do poziomu określonego w deklaracji ochrony, sporządza się nową deklarację, a następnie wdraża jej postanowienia.

6. Dyrektor właściwego urzędu morskiego może wprowadzić, w drodze decyzji administracyjnej, obowiązek sporządzenia deklaracji ochrony i wdrożenia jej postanowień, jeżeli jest to niezbędne ze względu na ochronę żeglugi i portów morskich.

Art 50. 1. Deklarację ochrony sporządza się w formie pisemnej.

2. Deklarację ochrony sporządza się i wdraża jej postanowienia przed podjęciem jakichkolwiek działań statek/statek lub statek/obiekt portowy.

3. Deklarację ochrony sporządzają odpowiednio kapitan statku lub SSO w imieniu statku, oraz PFSO w imieniu obiektu portowego.

Art. 51. 1. Deklaracja ochrony dla statku i obiektu portowego zachowuje ważność przez okres prowadzenia działania statek/statek lub statek/obiekt portowy.



2. W odniesieniu do statków odbywających krótkie podróże międzynarodowe na stałych trasach, deklaracja ochrony zachowuje ważność przez okres:

- 1) 90 dni – w odniesieniu do poziomu ochrony 1;
- 2) 30 dni – w odniesieniu do poziomu ochrony 2.

3. Termin ważności deklaracji ochrony sporządzonej na poziomie ochrony 3 jest równy okresowi wskazanemu w ust. 1 lub okresowi trwania tego poziomu.

Art. 52. 1. Na statku przechowuje się deklarację ochrony z 10 ostatnich zawinięć do portów, jednakże nie krócej niż przez okres 90 dni.

2. PFSO przechowuje deklaracje ochrony przez okres 90 dni.

Art. 53. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór deklaracji ochrony, mając na uwadze postanowienia Kodeksu ISPS.

## Rozdział 10

### Szkolenia w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 54. 1. Funkcję SSO, CSO oraz PFSO mogą pełnić osoby, które posiadają ważne świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich.

2. Świadectwo, na podstawie zaświadczenia o przeszkoleniu, wydaje dyrektor właściwego urzędu morskiego na okres 5 lat.

3. Za wydanie świadectwa pobiera się opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa.

4. Szkolenia prowadzi się zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie morskim.

5. Programy szkoleń oraz wzór świadectwa przeszkolenia SSO określają przepisy dotyczące wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) programy przeszkolenia oraz wzór świadectwa przeszkolenia CSO i PFSO, mając na uwadze zapewnienie odpowiedniej wiedzy oraz zakres niezbędnych informacji;
- 2) wysokość opłat za wydanie świadectw, o których mowa w ust. 2, biorąc pod uwagę koszty ich wydania.

Art. 55. Piloci morscy wykonujący usługi pilotowe dla statków, o których mowa w art. 2 ust. 1, są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia SSO.

Art. 56. 1. Na podstawie świadectwa przeszkolenia PFSO zarządzający obiektem portowym wydaje dokument identyfikacyjny.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia, wzór dokumentu identyfikacyjnego, biorąc pod uwagę zakres danych umożliwiających identyfikację PFSO.

Art. 57. 1. Ćwiczenia w zakresie ochrony statku i obiektu portowego organizują oraz odpowiednio zapewniają środki do ich przeprowadzenia:

- 1) armator – w odniesieniu do statków, zgodnie z postanowieniami sekcji 13 w części A Kodeksu ISPS i sekcji 13.5-13.8 w części B Kodeksu ISPS;
- 2) zarządzający obiektem portowym – w odniesieniu do obiektów portowych, zgodnie z postanowieniami sekcji 18 w części A Kodeksu ISPS i sekcji 18 w części B Kodeksu ISPS.

2. Ćwiczenia w zakresie ochrony portu organizuje organ ochrony portu we współdziałaniu z zarządzającym portem, co najmniej raz w roku kalendarzowym, z tym że przerwa pomiędzy ćwiczeniami nie może wynosić więcej niż 18 miesięcy.

3. Ćwiczenia, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą być organizowane łącznie z ćwiczeniami w zakresie reagowania kryzysowego organizowanymi przez inne organy.

## Rozdział 11

### Uznana organizacja ochrony

Art. 58. 1. Funkcję RSO może sprawować wyłącznie upoważniony podmiot, który spełnia kryteria określone w załączniku nr 4 do ustawy.

2. W przypadku RSO dla statków, upoważnić można tylko instytucję klasyfikacyjną, która została uznana przez Unię Europejską.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, po przeprowadzeniu oceny spełniania kryteriów, udziela upoważnienia, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, w drodze decyzji administracyjnej, określającej zakres tego upoważnienia, jeżeli jest to niezbędne dla zapewnienia właściwej ochrony żeglugi i portów morskich lub uzasadnione potrzebami polskiej administracji morskiej.

4. Decyzję wydaje się w terminie nie przekraczającym 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

Art. 59. 1. W sprawach ochrony portu lub obiektu portowego, RSO może być upoważnione do:

- 1) opracowywania oceny stanu ochrony portu, konkretnego obiektu portowego lub więcej niż jednego obiektu portowego oraz dokonywania poprawek do oceny stanu ochrony;

- 2) sporządzania, na podstawie ocen stanu ochrony portu lub obiektu portowego, planu ochrony portu lub obiektu portowego, z uwzględnieniem postanowień dla trzech poziomów ochrony oraz dokonywania poprawek do planu ochrony;
- 3) doradztwa lub pomocy portom lub obiektom portowym w sprawach ochrony.

2. Nie upoważnia się RSO, która przygotowała ocenę stanu ochrony portu lub obiektu portowego lub dokonała przeglądu takiej oceny do wykonywania lub weryfikacji planu ochrony tego samego portu lub obiektu portowego.

3. W sprawach ochrony statku RSO może być upoważniona do:

- 1) opracowywania oceny stanu ochrony statku oraz dokonywania poprawek do tej oceny;
- 2) sporządzania, na podstawie oceny ochrony statku, planu ochrony statku i dokonywania poprawek do zatwierdzonego planu;
- 3) przeprowadzania weryfikacji wstępnej, odnawiającej, pośredniej i dodatkowej statku w celu stwierdzenia zgodności z wymaganiami Konwencji SOLAS dotyczącymi ochrony statku;
- 4) wydawania w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej międzynarodowego certyfikatu ochrony statku lub tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku;
- 5) doradztwa lub pomocy armatorom w sprawach ochrony.

4. Nie upoważnia się RSO do wydawania certyfikatów ochrony statku, dla którego RSO opracowywała ocenę stanu ochrony lub sporządziła plan ochrony.

Art. 60. 1. Podmiot ubiegający się o upoważnienie przedstawia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej pisemny wniosek, zawierający proponowany zakres upoważnienia, wraz z dokumentacją potwierdzającą spełnienie kryteriów, o których mowa w załączniku nr 4 do ustawy, a w przypadku RSO dla statków dodatkowo wymienioną w załączniku nr 5 do ustawy.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku o udzielenie upoważnienia RSO, mając na uwadze zakres wymaganych informacji.

3. Upoważnienia udziela, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, w terminie nie przekraczającym 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

Art. 61. 1. Upoważnienie cofa się:

- 1) w przypadku stwierdzenia, że RSO przestała spełniać kryteria, będące podstawą upoważnienia;
- 2) gdy nie zachodzą przesłanki określone w art. 58 ust.3;
- 3) na wniosek RSO.

2. Upoważnienie można zawiesić w przypadku stwierdzenia, że RSO nie realizuje w należyty sposób zadań określonych w upoważnieniu.

3. Zawieszenia oraz cofnięcia upoważnienia dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

Art. 62. 1. O udzieleniu, zawieszeniu i cofnięciu upoważnienia RSO zawiadamia się:

- 1) IMO;
- 2) Komisję Europejską;

3) właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej.

2. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, przesyła się informacje dotyczące oceny działalności prowadzonej przez RSO.

Art. 63. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, co najmniej raz na dwa lata, przeprowadza kontrolę RSO, której udzielił upoważnienia.

2. Czynności kontrolne przeprowadza się na podstawie upoważnienia wydanego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, które zawiera:

- 1) dane osób przeprowadzających kontrolę;
- 2) nazwę kontrolowanej RSO;
- 3) zakres kontroli.

3. Osoby upoważnione przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej są uprawnione do:

- 1) wstępu na teren siedziby RSO;
- 2) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień oraz okazania dokumentów związanych z działalnością objętą upoważnieniem;
- 3) żądania udzielenia, w wyznaczonym terminie, pisemnych i ustnych wyjaśnień w sprawach objętych zakresem kontroli.

4. Czynności kontrolne przeprowadza się w obecności upoważnionego przedstawiciela RSO.

5. Z przeprowadzonej kontroli, w terminie 14 dni od jej zakończenia, sporządza się protokół, który przedstawia się do wiadomości RSO.

6. Protokół, o którym mowa w ust. 5, powinien zawierać opis stanu faktycznego stwierdzonego w trakcie weryfikacji, w tym ustalone nieprawidłowości, a także wnioski i zalecenia.

Art. 64. 1. Za wykonywanie czynności określonych w upoważnieniu RSO pobiera opłaty zgodnie z załącznikiem nr 3 do ustawy.

2. RSO przekazuje 10% opłaty, o której mowa w ust.1, do budżetu państwa.

## Rozdział 12

### Finansowanie ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 65. Koszty związane z ochroną żeglugi i portów morskich są finansowane ze środków:

- 1) budżetu państwa, w części której dysponentami są: minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, minister właściwy do spraw wewnętrznych, Minister Obrony Narodowej;
- 2) pochodzących z budżetu Unii Europejskiej;
- 3) podmiotów zarządzających portami;
- 4) podmiotów zarządzających obiektami portowymi;
- 5) armatorów;
- 6) finansowych i rzeczowych, przekazanych na ten cel przez zagraniczne i krajowe osoby fizyczne i prawne;
- 7) wojewodów.

## Rozdział 13

### Kary pieniężne

Art. 66. Kto:

- 1) wbrew art. 4 pkt 11 i 12 nie dopełnia obowiązku wyznaczenia PFSO, SSO oraz CSO,
- 2) używa alertu o zagrożeniu ochrony statku wbrew zakazowi wyrażonemu w art. 16,
- 3) nie przekazuje, w sposób określony w art. 8 ust. 1 i 2 posiadanych wiadomości o zagrożeniu ochrony statku lub obiektu portowego,
- 4) nie realizuje postanowień zawartych w planie ochrony portu, planie ochrony statku lub planie ochrony obiektu portowego, przez co obniża bezpieczeństwo portu, statku lub obiektu portowego,
- 5) nie stosuje się do zakazu wnoszenia lub transportu na teren portu, obiektu portowego lub na statek urządzeń, substancji lub przedmiotów określonych w art. 41 ust. 1,
- 6) wbrew obowiązkowi wyrażonemu w art. 50 ust. 3 nie wypełnia deklaracji ochrony
  - podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.

Art. 67. 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 66, wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej, biorąc pod uwagę skalę zagrożenia wywołanego czynami, o których mowa w art. 66.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 68. Kwoty z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.



## Rozdział 14

## Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 69. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.<sup>5)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 48 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W zakresie nieunormowanym w przepisach, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie, przystani oraz w pasie technicznym albo ochrony żeglugi i portów morskich – dyrektor urzędu morskiego może ustanawiać w zakresie określonym w art. 42 ust. 2 przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania się.”;

2) w art. 50 w ust. 1:

a) w pkt 1 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) kontrolowania ochrony żeglugi morskiej;”,

b) w pkt 2 dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) ochrony żeglugi morskiej;”,

c) w pkt 3 dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) ochrony żeglugi morskiej.”;

3) w art. 52 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Kontrolę w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich reguluje odrębna ustawa.”;

4) w art. 56 pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) wykracza przeciwko obowiązkowi umieszczania na statku oznaczenia nazwy, portu macierzystego i numeru identyfikacyjnego statku,”.

Art. 70. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693 oraz z 2007 r. Nr 107, poz. 732) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 14:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Opłaty za przeprowadzenie weryfikacji systemu ochrony statku, wydanie i potwierdzenie ważności dokumentu ochrony regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb przeprowadzania i zakres inspekcji związanych bezpieczeństwem i ochroną statku, oraz rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku.”;

2) w art. 18 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Kwalifikacje członków załóg statków morskich dotyczące ochrony regulują odrębne przepisy.”;

3) w art. 36 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Kwalifikacje pilotów morskich, wykonujących usługi pilotowe dla statków, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia ... .. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. ...., poz.....), objętych systemem

ochrony, zgodnym z Rozdziałem XI–2 Konwencji SOLAS, regulują przepisy tej ustawy.”;

4) art. 54 otrzymuje brzmienie:

„Art. 54. Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 51- 53, regulują przepisy ustawy, o której mowa w art. 26 ust. 1.”.

## Rozdział 15

### Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 71. 1. Dokumenty ochrony statku i obiektu portowego, w tym plany ochrony wydane w związku z wejściem w życie Kodeksu ISPS, zachowują ważność na okres w nich określony.

2. Świadectwa przeszkolenia SSO wydane w związku z wejściem w życie Kodeksu ISPS zachowują ważność na okres w nich określony.

3. Osoby wykonujące w dniu wejścia w życie ustawy funkcje PFSO i CSO obowiązane są uzyskać świadectwo przeszkolenia w terminie sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 72. Dotychczasowe przepisy rozporządzenia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy obowiązują do czasu wydania nowego rozporządzenia.

Art. 73. Z dniem wejścia w życie ustawy na statkach o polskiej przynależności oraz w portach i obiektach portowych obowiązuje poziom ochrony 1.

Art. 74. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z tym, że art. 18 i art. 31 ust. 1 wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

- <sup>1</sup> ) Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów (Dz. Urz. UE L 310 z 25.11.2005, str. 28).
- <sup>2</sup> ) Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim.
- <sup>3</sup> ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 128, poz. 1407, z 2002 r. Nr 37, poz. 329, Nr 41, poz. 365, Nr 62, poz. 558, Nr 89, poz. 804 i Nr 200, poz. 1688, z 2003 r. Nr 52, poz. 450, Nr 137, poz. 1302 i Nr 149, poz. 1452, z 2004 r. Nr 33, poz. 287 oraz z 2005 r. Nr 33, poz. 288, Nr 90, poz. 757 i Nr 175, poz. 1462.
- <sup>4</sup> ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 oraz Nr 170, poz. 1218 oraz z 2007 r. Dz. U. Nr 57, poz. 390 i Nr 82 poz. 558.
- <sup>5</sup> ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834 oraz z 2007 r. Nr 21, poz. 125.