

**Dz. U. 2022 poz. 2257**

**OBWIESZCZENIE  
MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

z dnia 16 września 2022 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich**

1. Na podstawie art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 692), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych ustawą z dnia 1 października 2021 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy spójności terminologicznej systemu prawnego (Dz. U. poz. 2052) oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 16 września 2022 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity ustawy nie obejmuje art. 15 ustawy z dnia 1 października 2021 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy spójności terminologicznej systemu prawnego (Dz. U. poz. 2052), który stanowi:

„Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”.

Marszałek Sejmu: *E. Witek*

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej  
Polskiej z dnia 16 września 2022 r. (Dz. U. poz. 2257)

## USTAWA

z dnia 4 września 2008 r.

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

#### Rozdział I

#### 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 morskich, obiektów portowych lub na statkach, 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. poz. 318 i 319, z 2005 r. poz. 1016, z 2016 r. poz. 869 i 2029 oraz z 2017 r. poz. 142), 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. poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. 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. 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 09.04.2004, 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 przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową:
  - a) statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie,
  - b) statków towarowych, włączając jednostki szybkie, o pojemności brutto 500 i powyżej,
  - c) ruchomych platform wiertniczych;
- 2) następujących rodzajów statków morskich o obcej przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową, znajdujących się na polskim morzu terytorialnym lub morskich wodach wewnętrznych:
  - a) statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie,
  - b) statków towarowych, włączając jednostki szybkie, o pojemności brutto 500 i powyżej,
  - c) ruchomych platform wiertniczych;
- 3) morskich statków pasażerskich o polskiej i obcej przynależności uprawiających żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się dalej niż 20 mil morskich od brzegu, a prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 m jest większe niż 10%, zwanych dalej „statkami pasażerskimi klasy A”;
- 4) morskich statków pasażerskich, innych niż statki pasażerskie klasy A, uprawiających żeglugę krajową, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 5) obiektów portowych obsługujących statki, o których mowa w pkt 1–3;
- 6) innych obiektów portowych obsługujących statki, o których mowa w pkt 4;
- 7) portów morskich, na terenie których znajdują się obiekty portowe, o których mowa w pkt 5 i 6.

<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).

2. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Krajowej Administracji Skarbowej;
- 2) innych statków pełniących specjalną służbę państwową;
- 3) portów wojennych, instalacji wojskowych w portach morskich oraz rejonów portów morskich wraz z infrastrukturą portową będących w użytkowaniu Straży Granicznej, o których mowa w ust. 1 pkt 5–7.

2a. Przepisy ustawy w zakresie wymagań odnoszących się do obiektu portowego stosuje się do stałych platform wiertniczych, rozumianych jako jednostki górnicze przeznaczone do wydobywania i przetwarzania węglowodorów, osadzone na dnie morskim na stałe, stanowiące morską budowlę hydrotechniczną, znajdujących się w polskich obszarach morskich.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, listę portów morskich podlegających przepisom ustawy, w których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych objętych postanowieniami Kodeksu ISPS, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 lub ustawy, z uwzględnieniem obszarów portowych mających znaczenie z punktu widzenia ochrony.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej listę portów morskich podlegających przepisom ustawy oraz informuje ją o zmianach w tej liście.

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

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, wykaz:

- 1) rodzajów statków, innych niż statki pasażerskie klasy A, uprawiających żeglugę krajową, do których stosuje się przepisy ustawy,
- 2) obiektów portowych obsługujących te statki

– mając na uwadze art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 oraz konieczność zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich.

**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 morskim – oznacza to akwenu i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, na obszarze których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych, objętych postanowieniami Kodeksu ISPS, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 lub ustawy;
- 3) obiekcie portowym – oznacza to obiekt, o którym mowa w Prawidle 1/9 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 4) planie ochrony portu morskiego – oznacza to plan zastosowania środków ochrony portu morskiego, statków, osób, ładunków, jednostek ładunkowych i zapasów statkowych, znajdujących się w obrębie tego portu – przed powstaniem zdarzeń naruszających ochronę; plan ochrony portu morskiego integruje plany ochrony obiektów portowych, które znajdują się w jego granicach;
- 5) planie ochrony obiektu portowego – oznacza to plan, o którym mowa w sekcji 2.1.5 w części A Kodeksu ISPS;
- 6) planie ochrony statku – oznacza to plan, o którym mowa w sekcji 2.1.4 w części A Kodeksu ISPS;
- 7) oficerze ochrony portu morskiego – oznacza to kapitana portu morskiego;
- 8) PFSO – oznacza to oficera ochrony obiektu portowego;
- 9) SSO – oznacza to oficera ochrony statku;
- 10) CSO – oznacza to oficera ochrony armatora;
- 11) alercie – oznacza to sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku;
- 12) działaniach statek – obiekt portowy – oznacza to działania, o których mowa w Prawidle 1/8 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 13) działaniach statek – statek – oznacza to działania, o których mowa w Prawidle 1/10 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 14) deklaracji ochrony – oznacza to porozumienie, o którym mowa w Prawidle 1/15 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 15) poziomie ochrony – oznacza to poziom, o którym mowa w Prawidle 1/14 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;

- 16) jednostce ochrony portu lub obiektu portowego – oznacza to specjalistyczną uzbrojoną formację ochrony wykonującą zadania w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, działającą na podstawie i zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2021 r. poz. 1995), z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy;
- 17) RSO – oznacza to organizację, o której mowa w Prawidle 1/16 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS.
  2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:
    - 1) statku, rozumie się przez to statek, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1–4;
    - 2) porcie, rozumie się przez to port morski, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

## Rozdział 2

### Organizacja ochrony żeglugi i portów

**Art. 4.** Podmiotami obowiązanyymi do działań w zakresie ochrony żeglugi i portów 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 poziomu ochrony 3 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, o których mowa w art. 20 ust. 4a pkt 1,
  - e) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tego planu 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 i planu ochrony portu oraz poprawek do tych dokumentów,
  - b) wykonywania przez podległe i nadzorowane 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 z jednostką ochrony portu w zakresie kontroli ładunku, o której mowa w art. 39;
- 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;
- 6) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki w zakresie oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego;

- 7) właściwy wojewoda w zakresie:
  - a) uzgadniania oceny stanu ochrony i planu ochrony portu w przypadkach, o których mowa w art. 18 ust. 6,
  - b) uzgadniania oceny stanu ochrony 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, a także organizacji pomocy medycznej oraz ewakuacji, w przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 3;
- 8) dyrektor właściwego urzędu morskiego w zakresie:
  - a) wprowadzania poziomu ochrony 2 dla portu lub obiektu portowego,
  - b) występowania z wnioskiem do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o wprowadzenie poziomu ochrony 3 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 oraz zatwierdzania poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego w przypadku, o którym mowa w art. 20 ust. 4a pkt 2,
  - e) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tego planu w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 4 pkt 2,
  - f) opracowania i sprawowania nadzoru nad wdrożeniem planu ochrony portu,
  - g) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony żeglugi i portów,
  - 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) zarządzający portem w zakresie:
  - a) realizacji ochrony na obszarze portu, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony portu,
  - b) wdrożenia planu ochrony portu,
  - c) współdziałania z organem ochrony portu i z oficerem ochrony portu,
  - d) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony na obszarze portu oraz zapewnienia im warunków do wykonywania obowiązków służbowych;
- 11) 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, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową w celu realizacji ochrony na obszarze obiektu portowego, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony obiektu portowego,
  - e) zapewnienia technicznych i finansowych środków do realizacji zadań związanych z ochroną obiektu portowego, z uwzględnieniem wniosków wynikających z oceny stanu ochrony obiektu portowego;
- 12) armator statku w zakresie:
  - a) opracowania oceny stanu ochrony statku,
  - b) opracowania oraz wdrożenia planu ochrony statku,
  - c) wyznaczania CSO i SSO,
  - d) współdziałania z organami administracji morskiej, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową 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 związanych z ochroną 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 właściwy ze względu na port macierzysty statku 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. W drodze umów międzynarodowych mogą być przewidziane, zgodnie z Prawidłem 11 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, alternatywne rozwiązania w zakresie ochrony statków wykonujących krótkie podróże międzynarodowe na stałych trasach między obiektami portowymi położonymi na terytorium państw-stron tych umów.

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

- 1) przekazywanie informacji 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;
- 4) składanie Komisji Europejskiej i IMO raportów i sprawozdań o naruszeniu ochrony statków.

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;
- 2) informowanie statków o aktualnym poziomie ochrony obiektu portowego lub portu;
- 3) w odniesieniu do statku zmierzającego do polskiego portu:
  - a) przyjmowanie informacji o poziomie ochrony statku i przekazywanie ich 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 potwierdzenia zgodności obiektu portowego,
  - c) informowanie o szczegółach kontaktowania się z właściwym PFSO i oficerem ochrony portu;
- 4) doradztwo w zakresie ochrony na morzu dla statku:
  - a) o polskiej przynależności,
  - b) znajdującego się na polskim morzu terytorialnym lub morskich wodach wewnętrznych lub który zawiadomił o zamiarze wejścia na te akweny.

3. Do zadań punktu odbioru alertu należy:

- 1) zarządzanie informacją o alercie, w tym:
  - a) odbiór alertu,
  - b) informowanie centralnego punktu kontaktowego o odebranych alercie,
  - c) informowanie o odebranych alercie punktu odbioru alertu państwa, na którego obszarze morskim w danej chwili statek przebywa;
- 2) odbiór od właściwych organów innych państw informacji 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 realizuje zadania punktu kontaktowego polegające w szczególności na utrzymywaniu kontaktu z PFSO, CSO i SSO oraz wymianie informacji w zakresie ochrony portu.

2. Organ ochrony portu może powierzyć jednemu oficerowi ochrony portu obowiązki oficera ochrony portu dla kilku obiektów portowych, także nieleżących w granicach portu.

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

2. Kapitan, SSO lub CSO statku znajdującego się na polskim morzu terytorialnym lub morskich wodach wewnętrznych i CSO statku o polskiej przynależności są obowiązani informować regionalny punkt kontaktowy o 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 powinny znajdować 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 mowa w ust. 1 pkt 5, przechowuje się na statku przez okres co najmniej 6 miesięcy.

3. Listę portów zawinięć sporządza kapitan statku. Lista ta powinna zawierać wykaz ostatnich 10 portów zawinięć statku.

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

2. Do przygotowania oceny stanu ochrony statku 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 o polskiej przynależności sporządza się co najmniej w trzech egzemplarzach w języku roboczym lub językach roboczych statku, w tym jedną wersję w językach polskim i angielskim.

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

4. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku zatwierdza plan ochrony statku, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli odpowiada on wymaganiom 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 za kluczowe dla utrzymania ochrony statku

– podlegają zatwierdzeniu przez dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.

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

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

**Art. 12.** 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, 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 właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku, 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 właściwy ze względu na port macierzysty statku.

2. We wniosku o wydanie zapisu historii statku zamieszcza się informacje zgodne z Prawidłem 5.3 w Rozdziale XI-1 Konwencji SOLAS.

3. Zapis historii statku sporządza się w językach polskim i 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 dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.

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

7. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku po otrzymaniu kopii formularza poprawek wydaje zmieniony zapis historii statku, w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania tej kopii.

8. W przypadku zmiany państwa przynależności statku z polskiej na obcą dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje armatorowi 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 urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku 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 urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku, załączając listę dokumentów utraconych lub zniszczonych.

2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje duplikaty zapisu historii statku, o których mowa w ust. 1, z zachowaniem porządku numeracji.

**Art. 16.** Zabrania się używania alertu, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie, bez zaistnienia okoliczności zagrożenia bądź naruszenia ochrony statku lub używania sygnału, który mógłby być wzięty za alert.

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

- 1) wzór zapisu historii statku, wzór formularza poprawek i indeksu poprawek do zapisu historii statku oraz wzór listy portów zawinąć statku, wskazując sposób wypełniania tych dokumentów,
- 2) szczegółowe zadania i sposób działania punktu odbioru alertu oraz wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu

– 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. Elementy 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. Elementy planu ochrony portu określa załącznik nr 2 do ustawy.

6.<sup>2)</sup> Organ ochrony portu uzgadnia ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2022 r. poz. 135, 655 i 1504).

7. W przypadku gdy port graniczy z portem wojennym, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z Dowódcą Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych 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 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.

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

**Art. 19.** 1. Dla każdego obiektu portowego sporządza się ocenę stanu ochrony obiektu portowego i plan ochrony obiektu portowego – na podstawie tej oceny.

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. 57 ust. 1.

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.

4a. Poprawki do oceny stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli wprowadzone poprawki obejmują zmianę:
  - a) nazwy obiektu portowego,
  - b) przedmiotu działalności obiektu portowego,
  - c) własności obiektu portowego,

---

<sup>2)</sup> Ze zmianą wprowadzoną przez art. 12 pkt 1 ustawy z dnia 1 października 2021 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy spójności terminologicznej systemu prawnego (Dz. U. poz. 2052), która weszła w życie z dniem 30 listopada 2021 r.

- d) podmiotu zarządzającego obiektem portowym,
  - e) lokalizacji i granic obiektu portowego;
- 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego – w przypadku poprawek innych niż wymienione w pkt 1.

5.<sup>3)</sup> Ocenę stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza się po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie 2 miesięcy, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w ust. 2.

6. W przypadku gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, ocenę stanu 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 ocena stanu ochrony i plan 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.<sup>3)</sup> Plan ochrony obiektu portowego zatwierdza się po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i 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, na okres 5 lat, 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 jego terytorialnym zakresie działania.

8. Dokument, o którym mowa w ust. 7, wymaga corocznego potwierdzenia, którego dokonuje się nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem kolejnego roku od daty wydania potwierdzenia zgodności obiektu portowego i nie później niż 3 miesiące po upływie tej daty.

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

## Rozdział 5

### Oplaty

**Art. 22.** 1. Za dokonanie czynności, o których mowa w art. 12 ust. 1, art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 1, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 7 pkt 2, 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 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.

3. Opłaty za dokonanie czynności, o której mowa w art. 20 ust. 4, nie pobiera się, jeżeli ocenę stanu ochrony obiektu portowego sporządził dyrektor urzędu morskiego.

---

<sup>3)</sup> Ze zmianą wprowadzoną przez art. 12 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

## Rozdział 6

**Poziomy ochrony żeglugi i portów**

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

- 1) poziom ochrony 1 – poziom, dla którego w każdym czasie będą utrzymywane 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 będą utrzymywane odpowiednie, dodatkowe środki ochrony wynikające z planu ochrony;
- 3) poziom ochrony 3 – poziom, dla którego przez ograniczony czas będą utrzymywane 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 dla 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, 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 23–25 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 261 i 583).

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 za pośrednictwem posłańca lub przy użyciu telefaksu, poczty elektronicznej albo w szczególnych przypadkach – ogłasza się ustnie. W razie doręczenia decyzji przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, dowodem doręczenia jest potwierdzenie transmisji danych.

**Art. 26.** W celu zapobieżenia lub ograniczenia zagrożenia ochrony żeglugi i portów dyrektor właściwego urzędu morskiego, w odniesieniu do każdego statku, 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 działania: statek – obiekt portowy lub statek – statek;
- 6) zakazać statkowi cumowania przy obiekcie portowym nieposiadającym potwierdzenia zgodności obiektu portowego.

**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 lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego, w przypadku, gdy siły i środki Straży Granicznej przewidziane w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1061, 1115 i 1855) są niewystarczające lub mogą okazać się niewystarczające, Minister Obrony Narodowej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków, do zatopienia tego statku lub obiektu pływającego łącznie.

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 sposobu zastosowania tych środków oraz użycia ich 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, wydanych przez organy administracji morskiej.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i obiegu informacji w zakresie ochrony żeglugi i portów, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa teleinformatycznego przetwarzanych i przekazywanych informacji oraz ochronę informacji niejawnych.

## Rozdział 7

### Weryfikacja ochrony żeglugi i portów

**Art. 29.** 1. Statki, obiekty portowe i porty podlegają weryfikacji i próbom efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów.

2. Weryfikacja polega na badaniu systemów, środków, procedur i struktur systemu ochrony żeglugi i portów, w celu określenia ich zgodności z ustawą, Konwencją SOLAS, w szczególności 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.

4. Podczas przeprowadzania próby efektywności jest dopuszczalne stosowanie tylko takich środków, które odpowiadają potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji, aby można było skutecznie oraz bezpiecznie przeprowadzić taką próbę.

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

- 1) inspekcja bandery i inspekcja portu – w odniesieniu do statków;
- 2) zespół, który powołuje, po uzgodnieniu z Komendantem Głównym Policji, i wyznacza jego przewodniczącego:
  - a) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – w odniesieniu do portów,
  - b) dyrektor właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obiektów portowych.

2. W skład zespołu wchodzi:

- 1) inspektorzy bandery i portu;
- 2) funkcjonariusze Policji wyznaczeni przez Komendanta Głównego Policji;
- 3) eksperci posiadający kwalifikacje i doświadczenie w zakresie ochrony żeglugi i portów, w szczególności polegające na:
  - a) wiedzy teoretycznej i doświadczeniu praktycznym w dziedzinie ochrony żeglugi i portów,
  - b) wiedzy praktycznej w zakresie badanych czynności.

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

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

**Art. 31.** 1. Weryfikacje i próby efektywności w portach przeprowadza się co najmniej raz na 5 lat.

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

**Art. 32.** 1. Weryfikacje i próby efektywności w obiektach portowych przeprowadza się 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 upływie tej daty.

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

2. Z przeprowadzonej weryfikacji sporządza się protokół w terminie 14 dni od dnia jej zakończenia.

3. Protokół z weryfikacji powinien zawierać opis stanu faktycznego stwierdzonego w trakcie weryfikacji, w tym ustalone nieprawidłowości, a także wnioski i zalecenia.

4. Do protokołu z weryfikacji mogą zostać dołączone dowody w postaci zdjęć, nagrań obrazu lub dźwięku.

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

6. Odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego odnotowuje się w protokole z weryfikacji.

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

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

3. Do przeprowadzenia weryfikacji statków stosuje się odpowiednio przepisy o bezpieczeństwie morskim.

**Art. 35.** Dyrektor właściwego urzędu morskiego w sprawach określonych w Prawidło 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 żegluga i portów oraz wysokość wynagrodzenia ekspertów, o którym mowa w art. 30 ust. 3, mając na uwadze:

- 1) zapewnienie skuteczności weryfikacji i prób efektywności;
- 2) nakłady pracy i koszty funkcjonowania zespołu;
- 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 żegluga i portów, w szczególności ustalenia, czy posiadają uprawnienia do przebywania na terenie portu, obiektu portowego lub statku, a także wykrycia przedmiotów lub substancji, o których mowa w art. 41 ust. 1.

2. Zadania związane z kontrolą, o której mowa w ust. 1, wykonuje zarządzający portem lub obiektem portowym – we współdziałaniu z Policją, w zakresie określonym w planie ochrony portu lub obiektu portowego. W przypadku gdy osoba jest poddawana kontroli granicznej, zarządzający portem lub obiektem portowym współdziała ze Strażą Graniczną.

**Art. 39.** 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 dokumentami przewozowymi lub wykrycia niezgodnych z tymi dokumentami przedmiotów lub substancji, o których mowa w art. 41 ust. 1.

2. Zadania związane z kontrolą, o której mowa w ust. 1, wykonuje zarządzający portem lub obiektem portowym zgodnie z planem ochrony portu lub obiektu portowego, we współdziałaniu odpowiednio ze Służbą Celno-Skarbową lub Strażą Graniczną, w zakresie określonym w tych planach.

**Art. 40.** 1. Zarządzający portem lub obiektem portowym realizuje zadania, o których mowa w art. 38 i art. 39, przez jednostkę ochrony portu lub obiektu portowego.

2. W przypadku gdy zadania jednostki ochrony portu lub obiektu portowego wykonuje przedsiębiorca, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, pracownicy tego przedsiębiorcy powinni być przeszkoleni w zakresie ochrony żegluga i portów, w tym w zakresie wykonywania dodatkowych uprawnień, wynikających z ust. 4. Przeszkolenie zapewnia zarządzający portem lub obiektem portowym w porozumieniu z przedsiębiorcą.

3. Jednostka 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;
- 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.

4. Pracownik jednostki ochrony portu lub obiektu portowego przy wykonywaniu zadań z zakresu ochrony żeglugi i portów, 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 nieposiadającej wymaganych uprawnień;
- 2) kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
- 3) stosowania urządzeń technicznych do wykrywania przedmiotów lub substancji, o których mowa w art. 41 ust. 1.

5. 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 przedmiotów lub substancji, o których mowa w art. 41 ust. 1.

6. Komendant Główny Policji sprawuje nadzór nad działalnością jednostki ochrony portu lub obiektu portowego w zakresie określonym w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia oraz niniejszej ustawie.

7. Nadzór, o którym mowa w ust. 6, polega na:

- 1) realizacji czynności określonych w art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia;
- 2) kontroli prawidłowości prowadzenia dokumentacji organizacji i przebiegu ochrony oraz zgodności sprawowanej ochrony z prowadzoną dokumentacją ochronną;
- 3) kontroli sposobu zabezpieczenia broni palnej i amunicji oraz środków przymusu bezpośredniego oraz zgodności ewidencji broni palnej, amunicji i środków przymusu bezpośredniego ze stanem faktycznym.

8. Do zarządzającego portem stosuje się odpowiednio przepisy art. 43 ust. 3 i art. 50a ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

9. Funkcjonariuszowi Policji przysługuje prawo do wykonywania czynności, o których mowa w art. 40 ust. 7, po okazaniu legitymacji służbowej i pisemnego upoważnienia, o którym mowa w art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162 i 2105 oraz z 2022 r. poz. 24, 974 i 1570).

10. Przeprowadzenie kontroli przez jednostkę ochrony portu lub obiektu portowego nie wyklucza przeprowadzenia kontroli zgodnie z planem ochrony statku.

**Art. 41.** 1. Zabrania się, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, nieuprawnionego posiadania oraz transportu na teren portu, obiektu portowego lub na statek następujących przedmiotów lub substancji:

- 1) broni;
- 2) materiałów wybuchowych i pirotechnicznych;
- 3) środków drażniących lub ogłuszających;
- 4) substancji chemicznych palnych i żrących;
- 5) innych materiałów chemicznych, biologicznych lub radiacyjnych.

2. Przedmioty lub substancje zabronione, o których mowa w ust. 1, mogą być transportowane na teren portu lub obiektu portowego przez pracowników portu lub obiektu portowego, zarządzającego portem lub obiektem portowym, przedstawicieli innych podmiotów wykonujących czynności służbowe lub prowadzących działalność na terenie portu lub obiektu portowego, o ile jest to niezbędne do zapewnienia funkcjonowania tych podmiotów. Czynności te odbywają się zgodnie z postanowieniami planu ochrony portu lub obiektu portowego.

3. Przedmioty lub substancje, o których mowa w ust. 1, mogą być transportowane na statek przez uprawnionych żołnierzy oraz funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Wywiadu Wojskowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, straży pożarnej, Służby Ochrony Państwa oraz Służby Celno-Skarbowej, podczas wykonywania czynności służbowych.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, listę przedmiotów lub substancji, o których mowa w ust. 1, oraz metody i środki ochrony przewozu broni, mając na uwadze przepisy o broni i amunicji oraz potrzebę zapewnienia ochrony żeglugi i portów.

**Art. 42.** Rada Ministrów, mając na uwadze poziomy ochrony żeglugi i portów, określi, w drodze rozporządzenia, metody i środki kontroli, uwzględniając w szczególności organizację i formy kontroli, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach bezprawnej ingerencji oraz rodzaje urządzeń technicznych stosowanych do kontroli.

## Rozdział 9

**Wejście do portu oraz deklaracja ochrony**

**Art. 43.** 1. Kapitan statku przed wejściem statku do portu, stosownie do postanowień 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, które uzyskały 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 zwolnienie, o którym mowa w ust. 1:

- 1) na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- 2) na wniosek polskiego armatora.

3. We wnioskach, o których mowa w ust. 2, zamieszcza się:

- 1) nazwę statku;
- 2) numer IMO statku;
- 3) sygnał wywoławczy statku;
- 4) państwo bandery statku;
- 5) oznaczenie armatora;
- 6) wykaz statków prowadzących regularne usługi między portami znajdującymi się na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej oraz dane dotyczące 24-godzinnej punktu kontaktowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

**Art. 45.** 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. 46.** W celu ustalenia, czy zachodzi potrzeba sporządzenia deklaracji ochrony, kapitan statku lub SSO oraz PFSO obiektu portowego, do którego zmierza statek, przekazują właściwemu regionalnemu punktowi kontaktowemu i sobie nawzajem informację o aktualnym poziomie ochrony odpowiednio statku lub obiektu portowego.

**Art. 47.** 1. Deklarację ochrony sporządza się, w przypadku gdy:

- 1) statek i obiekt portowy, między którymi będą zachodzić działania statek – obiekt portowy, mają ustalone różne poziomy ochrony;
- 2) statki, między którymi będą zachodzić działania statek – statek, mają ustalone różne poziomy ochrony.

2. Deklarację ochrony sporządza się także w przypadku, gdy statek i obiekt portowy mają ustalony ten sam poziom ochrony 2 lub 3.

3. Deklarację ochrony sporządza się także w przypadku, gdy statek i obiekt portowy, między którymi będą zachodzić działania, znajdują się na poziomie ochrony 1, jeżeli:

- 1) działania są prowadzone 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 są prowadzone 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 obiektu portowego.

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

5. W 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.

**Art. 48.** 1. Deklarację ochrony sporządzają, w formie pisemnej, odpowiednio kapitan statku lub SSO w imieniu statku oraz PFSO w imieniu obiektu portowego.

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

**Art. 49.** 1. Deklaracja ochrony dla statku i obiektu portowego zachowuje ważność przez okres prowadzenia działań 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. 50.** 1. Na statku przechowuje się deklarację ochrony z 10 ostatnich zawinięć do portów, jednakże nie krócej niż przez okres 90 dni.

2. PFSO przechowuje deklarację ochrony przez okres 90 dni.

**Art. 51.** 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

**Art. 52.** 1. Funkcję SSO, CSO oraz PFSO mogą pełnić osoby, które posiadają ważne świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony żeglugi i portów.

2. Świadectwo przeszkolenia, na podstawie zaświadczenia o przeszkoleniu, wydaje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla ośrodka prowadzącego szkolenie.

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, wzór świadectwa przeszkolenia CSO i PFSO oraz programy szkoleń, mając na uwadze zapewnienie odpowiedniej wiedzy.

7. Wysokość opłat za wydanie świadectwa przeszkolenia CSO i PFSO określa załącznik nr 3 do ustawy.

**Art. 53.** 1. Na podstawie świadectwa przeszkolenia zarządzający obiektem portowym wydaje PFSO 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. 54.** Piloti morscy wykonujący usługi pilotowe dla statków, o których mowa w art. 2 ust. 1–4, są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia SSO.

**Art. 55.** 1. Ćwiczenia w zakresie ochrony statku i obiektu portowego organizują oraz zapewniają środki do ich przeprowadzenia odpowiednio:

- 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 i zapewnia środki do ich przeprowadzenia zarządzający portem we współdziałaniu z organem ochrony portu, co najmniej raz w roku kalendarzowym, z tym że przerwa między 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. 56.** 1. Funkcję RSO może sprawować wyłącznie upoważniona organizacja, która spełnia kryteria określone odpowiednio w załącznikach nr 4 i 5 do ustawy.

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

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

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

**Art. 57.** 1. W sprawach ochrony portu lub obiektu portowego RSO może zostać upoważniona do:

- 1) sporządzania oceny stanu ochrony portu, konkretnego obiektu portowego lub więcej niż jednego obiektu portowego oraz wprowadzania poprawek do tych ocen;
- 2) sporządzania, na podstawie ocen stanu ochrony portu lub obiektu portowego, planu ochrony portu lub obiektu portowego oraz wprowadzania poprawek do tych planów;
- 3) doradzania lub udzielania pomocy zarządzającym portami lub obiektami portowymi w sprawach ochrony.

2. Nie upoważnia się RSO, która przygotowała ocenę stanu ochrony portu lub obiektu portowego, do sporządzenia lub wprowadzenia poprawek do planu ochrony tego samego portu lub obiektu portowego.

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

- 1) sporządzania oceny stanu ochrony statku oraz wprowadzania poprawek do tej oceny;
- 2) sporządzania, na podstawie oceny ochrony statku, planu ochrony statku i wprowadzania poprawek do tego planu;
- 3) przeprowadzania weryfikacji wstępnej, odnawiającej, pośredniej i dodatkowej statku w celu stwierdzenia zgodności z wymaganiami Konwencji SOLAS dotyczącymi ochrony statku;
- 4) wydawania międzynarodowego certyfikatu ochrony statku lub tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku;
- 5) doradzania lub udzielania pomocy armatorom w sprawach ochrony.

**Art. 58.** 1. Organizacja ubiegająca się o upoważnienie przedstawia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej pisemny wniosek zawierający proponowany zakres upoważnienia. Do wniosku dołącza się dokumentację 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.

**Art. 59.** 1. Upoważnienie cofa się:

- 1) w przypadku stwierdzenia, że RSO przestała spełniać kryteria będące podstawą udzielenia upoważnienia;
- 2) gdy nie zachodzą przesłanki określone w art. 56 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. 60.** 1. O udzieleniu, zawieszeniu lub cofnięciu upoważnienia 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. 61.** 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza co najmniej raz na 2 lata kontrolę RSO.

2. W celu przeprowadzania kontroli, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza komisję kontrolującą, powołuje jej przewodniczącego i udziela upoważnienia do przeprowadzenia kontroli.

3. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) oznaczenie osób przeprowadzających kontrolę;
- 2) nazwę kontrolowanej RSO;
- 3) określenie zakresu kontroli.

4. Kontroli podlega działalność RSO w zakresie określonym w upoważnieniu, a w szczególności:

- 1) dokumentacja;
- 2) organizacja pracy RSO.

5. Komisja kontrolująca jest uprawniona do:

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

6. Czynności kontrolne przeprowadzane są w obecności przedstawiciela RSO.

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

8. W terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu RSO może ustosunkować się do jego treści.

9. Protokół, o którym mowa w ust. 7, powinien zawierać opis stanu faktycznego stwierdzonego w trakcie kontroli, w tym ustalone nieprawidłowości, a także wnioski i zalecenia.

**Art. 62.** 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

**Art. 63.** Koszty związane z ochroną żeglugi i portów są finansowane ze środków:

- 1) budżetu państwa w częściach, których dysponentami są: minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, minister właściwy do spraw wewnętrznych i 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. 64.** Kto:

- 1) wbrew art. 4 pkt 11 i 12 nie dopełnia obowiązku wyznaczenia PFSO, SSO oraz CSO,
  - 2) nie przekazuje, w sposób określony w art. 8 ust. 1 i 2, posiadanych wiadomości o zagrożeniu ochrony portu, obiektu portowego lub statku,
  - 3) używa alertu wbrew zakazowi wyrażonemu w art. 16,
  - 4) nie realizuje postanowień zawartych w planie ochrony portu, obiektu portowego lub statku, przez co obniża bezpieczeństwo portu, obiektu portowego lub statku,
  - 5) nie stosuje się do poleceń i instrukcji dotyczących ochrony żeglugi i portów wydanych przez organy administracji morskiej, zgodnie z art. 28 ust. 1,
  - 6) nie stosuje się do zakazu posiadania lub transportu na teren portu, obiektu portowego lub na statek urządzeń, substancji lub przedmiotów określonych w art. 41 ust. 1,
  - 7) wbrew obowiązkowi wyrażonemu w art. 48 ust. 1 nie sporządza 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. 65.** 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 64, wymierza dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji administracyjnej, biorąc pod uwagę skalę zagrożenia wywołanego czynami, o których mowa w art. 64.

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

**Art. 66.** Kwoty z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

### Rozdział 14 Zmiany w przepisach obowiązujących

**Art. 67.** (pominięty)

**Art. 68.** (pominięty)

**Art. 69.** (pominięty)

### Rozdział 15 Przepisy przejściowe i końcowe

**Art. 70.** 1. Dokumenty ochrony statku i obiektu portowego, w tym plany ochrony wydane w związku z wejściem w życie Kodeksu ISPS, zachowują ważność na czas w nich określony.

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

3. Osoby pełniące w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy funkcje PFSO i CSO są obowiązane uzyskać świadectwo przeszkolenia w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie tej ustawy.

**Art. 71.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 14 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 69<sup>4)</sup>, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 14 ust. 3 tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 72.** Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na statkach o polskiej przynależności oraz w portach i obiektach portowych obowiązuje poziom ochrony 1.

**Art. 73.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>5)</sup>, z tym że art. 18 i art. 31 ust. 1 wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

<sup>4)</sup> Artykuł 69 zawiera zmiany do ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim.

<sup>5)</sup> Ustawa została ogłoszona w dniu 23 września 2008 r.

**Załącznik nr 1****ELEMENTY OCENY STANU OCHRONY PORTU****I. Ocena stanu ochrony portu będzie obejmować co najmniej:**

1. Określenie i ocenę ważnych składników majątku i infrastruktury, które powinny być chronione.
2. Określenie potencjalnych zagrożeń składników majątku i infrastruktury oraz prawdopodobieństwa ich wystąpienia w celu ustanowienia środków ochrony i ustalenia kolejności ich użycia.
3. Określenie, wybór i ustalenie kolejności użycia środków przeciwdziałania oraz poziomu ich skuteczności w zależności od stopnia zagrożenia.
4. Określenie słabych punktów, z uwzględnieniem czynnika ludzkiego, w infrastrukturze, zasadach postępowania i procedurach.

**II. W tym celu ocena stanu ochrony powinna zawierać:**

1. Określenie wszystkich obszarów istotnych z punktu widzenia ochrony, z uwzględnieniem ich granic.
2. Określenie istotnych zagadnień w zakresie ochrony wynikających z oddziaływania między środkami ochrony obiektów portowych a środkami ochrony portu.
3. Określenie, którzy pracownicy portu ze względu na wykonywane obowiązki zostaną poddani podstawowemu postępowaniu sprawdzającemu lub którzy powinni uzyskać poświadczenia bezpieczeństwa stosownie do przepisów o ochronie informacji niejawnych.
4. Określenie, w razie potrzeby, podziału portu na sektory według prawdopodobieństwa zajścia zdarzeń naruszających ochronę. Poszczególne obszary będą oceniane nie tylko jako potencjalne cele bezpośredniego ataku, ale również jako potencjalne drogi przejścia na wypadek zaatakowania obszarów sąsiednich.
5. Określenie zmienności zagrożeń, np. związanych ze zmianą sezonu.
6. Określenie charakterystycznych właściwości każdego sektora, takich jak: lokalizacja, dostęp, zasilanie, system komunikacyjny, własność i użytkownicy, oraz innych elementów istotnych z punktu widzenia ochrony.
7. Określenie prawdopodobnych scenariuszy zagrożeń portu. Celem zidentyfikowanego zagrożenia może być cały port lub poszczególne części jego infrastruktury, ładunek, bagaż, ludzie lub środki transportu w obrębie portu.
8. Określenie skutków właściwych dla danego scenariusza wystąpienia zagrożenia. Skutki mogą dotyczyć jednego lub większej liczby sektorów, przy czym określa się zarówno skutki bezpośrednie, jak i pośrednie; szczególną uwagę należy zwrócić na ryzyko wystąpienia strat w ludziach.
9. Określenie możliwości wystąpienia eskalacji zdarzeń naruszających ochronę.
10. Określenie podatności na zagrożenia każdego z sektorów.
11. Określenie wszystkich istotnych aspektów organizacyjnych niezbędnych do zapewnienia kompleksowej ochrony portu, w tym określenie zakresów kompetencji organów i podmiotów odpowiedzialnych za ochronę, wskazanie obowiązujących przepisów i istniejących procedur.
12. Określenie słabych punktów związanych z aspektami organizacyjnymi, prawnymi i proceduralnymi, istotnych z punktu widzenia konieczności zapewnienia kompleksowej ochrony portu.
13. Określenie środków, procedur i działań mających na celu wyeliminowanie ryzyka wystąpienia krytycznych słabych punktów. Należy zwrócić uwagę na potrzebę kontroli dostępu oraz środki kontroli dostępu lub ograniczenia dostępu, dotyczące całego portu lub jego sektorów, w szczególności na identyfikację pasażerów, pracowników portu oraz innych pracowników, gości i członków załóg statków, a także na wymogi monitorowania sektorów i prowadzonej działalności oraz kontrolę ładunku i bagażu. Środki, procedury i działania będą współmierne do dostrzeżonego zagrożenia, które może być różne w różnych sektorach.
14. Określenie, w jaki sposób wzmocnić środki, procedury oraz działania w przypadku wprowadzenia wyższego poziomu ochrony.

15. Określenie szczegółowych zasad postępowania w odniesieniu do zidentyfikowanych zagrożeń ochrony, takich jak „podejrzane”: ładunek, bagaż, zapasy paliwa lub żywności, osoby, paczki niewiadomego pochodzenia, oraz realnych zagrożeń (np. bomb). Zasady te powinny określać wymagania w zakresie weryfikacji takiego zagrożenia w miejscu jego wykrycia oraz po przetransportowaniu źródła zagrożenia w bezpieczne miejsce.
16. Określenie środków, procedur i działań mających na celu ograniczenie i złagodzenie skutków zagrożeń ochrony portu.
17. Określenie podziału zadań umożliwiających właściwe i poprawne wdrożenie środków, procedur i działań.
18. Analizę innych istniejących planów ochrony, określenie wzajemnych relacji pomiędzy rozwiązaniami zawartymi w tych planach oraz analizę oddziaływania z innymi środkami ochrony portu. Należy zwrócić uwagę również na środki i procedury przewidziane w innych planach reagowania (np. plan reagowania na wyciek ropy, plan reagowania w razie wypadku w porcie, plan na wypadek interwencji medycznej, plan reagowania w razie katastrofy nuklearnej itd.).
19. Określenie wymagań w zakresie wzajemnej komunikacji niezbędnych do prawidłowego wdrożenia środków i procedur.
20. Określenie środków mających zapewnić ochronę przed ujawnieniem informacji istotnych z punktu widzenia ochrony.
21. Określenie, jakie informacje muszą zostać udostępnione wszystkim stronom bezpośrednio zaangażowanym, a także, w razie potrzeby, opinii publicznej.

## ELEMENTY PLANU OCHRONY PORTU

## I. Ogólne aspekty planu ochrony portu:

1. Definiowanie wszystkich sektorów istotnych z punktu widzenia ochrony portu.  
W zależności od oceny stanu ochrony portu, środki, procedury i działania mogą się różnić w poszczególnych sektorach. W niektórych z nich może być wymagane zastosowanie „mocniejszych” środków zapobiegawczych niż w innych. Należy zwrócić szczególną uwagę na miejsca styku poszczególnych sektorów określone w ocenie stanu ochrony portu.
2. Zapewnienie koordynacji środków ochrony dla sektorów różniących się w zakresie wymaganej ochrony.
3. Określenie różnych środków ochrony w odniesieniu do różnych sektorów, zmieniających się poziomów ochrony oraz pozyskanych informacji o potencjalnym zagrożeniu.
4. Określenie struktury organizacyjnej ochrony portu.

## II. Szczegółowe aspekty planu ochrony portu:

1. Wymagania dotyczące dostępu. Wszystkie wymagania i poziomy ochrony zostaną kompleksowo włączone do planu ochrony portu.
2. Wymagania w zakresie kontroli dokumentów tożsamości, bagażu i ładunku.  
Wymagania mogą mieć zastosowanie do poszczególnych bądź wszystkich sektorów. Osoby wchodzące lub znajdujące się w danym sektorze mogą podlegać kontroli. Plan ochrony portu w odpowiedni sposób uwzględni wyniki oceny stanu ochrony portu, stanowiącej narzędzie, przy użyciu którego zostaną ustalone wymagania w zakresie ochrony dla każdego sektora, na każdym poziomie ochrony. Jeżeli zostaną wprowadzone specjalne karty identyfikacyjne dla celów ochrony portu, to zostaną ustanowione przejrzyste procedury ich wydawania, kontroli, używania i zwrotu. Procedury takie powinny uwzględniać szczególny charakter niektórych grup użytkowników portów, dopuszczając specjalne środki w celu ograniczenia negatywnych skutków wymagań dotyczących kontroli dostępu. Kategoryzacja powinna uwzględniać co najmniej: osoby podróżujące, urzędników oraz funkcjonariuszy służb państwowych, osoby stale pracujące w porcie lub regularnie go odwiedzające, mieszkańców portu oraz osoby okazjonalnie pracujące w porcie lub okazjonalnie go odwiedzające.
3. Łączność z organami współdziałającymi.  
W razie potrzeby plan powinien przewidywać połączenie systemu informacyjnego portu z systemami informacyjnymi organów i służb współdziałających.
4. Procedury i środki dotyczące postępowania z „podejrzanymi”: ładunkiem, bagażem, zapasami paliwa lub żywności, osobami, w tym wyznaczenie obszaru chronionego.  
Procedury i środki powinny obejmować inne zidentyfikowane zagrożenia ochrony.
5. Wymagania dotyczące sektorów lub działalności w obrębie sektorów.  
Zarówno potrzebę zastosowania różnych rozwiązań technicznych, jak i same rozwiązania określa się na podstawie oceny stanu ochrony portu.
6. Oznakowanie.  
Obszary, w których stosuje się wymagania dotyczące dostępu lub kontroli, powinny być odpowiednio oznakowane. Wymagania dotyczące dostępu i kontroli powinny uwzględniać obowiązujące przepisy prawne i przyjętą praktykę.
7. Komunikacja oraz poświadczenia bezpieczeństwa.  
Wszystkie istotne informacje dotyczące ochrony są odpowiednio przekazywane, zgodnie z przepisami w zakresie ochrony informacji niejawnych oraz zapisami zawartymi w planie. Ze względu na wrażliwość niektórych informacji, komunikacja powinna być oparta na zasadzie ścisłej potrzeby.
8. Raporty o naruszeniach ochrony.  
W celu zapewnienia szybkiego reagowania, plan ochrony portu powinien określać jasne wymagania dotyczące przekazywania oficerowi ochrony portu lub organowi ochrony portu raportów o wszystkich naruszeniach ochrony.
9. Integracja z innymi planami w zakresie ochrony.  
Plan uwzględnia rozwiązania przewidziane w innych planach oraz stosowane i obowiązujące w porcie inne działania zapobiegawcze i kontrolne.

10. Integracja z planami reagowania lub włączenie określonych środków reagowania, procedur i działań.

Plan będzie szczegółowo opisywać wzajemne oddziaływanie i koordynację z innymi planami reagowania i planami awaryjnymi.

11. Wymogi dotyczące szkoleń i ćwiczeń.

12. Organizacja eksploatacyjnej ochrony portu i procedury robocze.

Plan ochrony portu powinien szczegółowo określać organizację w zakresie ochrony portu, podział zadań i procedury robocze. Powinien również, w razie potrzeby, szczegółowo określać zasady koordynacji z oficerami ochrony obiektów portowych i statków.

Plan ochrony portu powinien zawierać również:

- 1) dane dotyczące jednostki ochrony portu, w tym:
  - a) stan etatowy,
  - b) rodzaj i ilość uzbrojenia i amunicji,
  - c) sposób zabezpieczenia broni i amunicji;
- 2) dane dotyczące rodzaju zabezpieczeń technicznych;
- 3) zasady organizacji i wykonywania ochrony.

13. Procedury przyjmowania i aktualizacji planu ochrony portu.

## OPŁATY

## I. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY PORTÓW

1. Zatwierdzenie oceny stanu ochrony portu	1200 j.t.*
2. Zatwierdzenie planu ochrony portu	1200 j.t.
3. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony portu z planem ochrony portu	1600 j.t.

## II. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY OBIEKTÓW PORTOWYCH

1. Wydanie potwierdzenia zgodności obiektu portowego	500 j.t.
2. Zatwierdzenie oceny stanu ochrony obiektu portowego	600 j.t.
3. Zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego	600 j.t.
4. Zatwierdzenie poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego	100 j.t.
5. Zatwierdzenie poprawek do planu ochrony obiektu portowego	100 j.t.
6. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony obiektu portowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS	800 j.t.

## III. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY STATKÓW

1. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony statku towarowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS:	
1.1. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2000	800 j.t.
1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 do 10 000	1200 j.t.
1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000	1600 j.t.
2. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony statku pasażerskiego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS:	
2.1. Statki o pojemności brutto do 2000	1000 j.t.
2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 do 10 000	2000 j.t.
2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000	3000 j.t.
3. Za tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub międzynarodowy certyfikat ochrony statku	350 j.t.
4.1. Zatwierdzenie planu ochrony statku	600 j.t.
4.2. Zatwierdzenie poprawek do planu ochrony statku	300 j.t.
5.1. Wydanie zapisu historii statku lub jego duplikatu	300 j.t.
5.2. Wprowadzenie poprawek do zapisu historii statku	50 j.t.

## IV. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM ŚWIADECTW PRZESZKOLENIA CSO I PFSO

1. Wydanie świadectwa przeszkolenia CSO	20 j.t.
2. Wydanie świadectwa przeszkolenia PFSO	20 j.t.

## V. UWAGI DODATKOWE

1. Opłata za potwierdzenie ważności dokumentu ochrony wynosi 50% wartości stawki określonej za wydanie dokumentu ochrony.	
---	--

\* Jednostka taryfowa (j.t.) – 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.

2. W przypadku gdy weryfikacja – z powodów niezależnych od właściwego urzędu morskiego – zostanie w całości lub częściowo przeprowadzona poza godzinami pracy właściwego urzędu morskiego, opłaty za weryfikację i wydanie dokumentu ochrony wynoszą 130% opłaty podstawowej.
3. Koszty przejazdów oraz pobytu członków zespołu poza siedzibą właściwego urzędu morskiego, związane z przeprowadzaniem weryfikacji, ponosi zleceniodawca.

## Załącznik nr 4

## KRYTERIA, KTÓRE POWINNA SPEŁNIAĆ ORGANIZACJA UBIEGAJĄCA SIĘ O UPOWAŻNIENIE

Instytucja lub podmiot gospodarczy powinien udowodnić, że posiada:

- 1) specjalistyczną wiedzę w dziedzinie istotnych aspektów ochrony;
- 2) odpowiednią znajomość zasad eksploatacji statków;
- 3) odpowiednią znajomość portów, zarządzania operacjami przeładunkowymi, znajomość zasad obrotu portowo-morskiego (jeżeli ma świadczyć usługi w odniesieniu do obiektów portowych);
- 4) zdolność do oceny prawdopodobnych zdarzeń i ryzyka w zakresie ochrony, które mogą pojawić się w czasie eksploatacji statków i obiektów portowych, np.: w relacji statek – statek, statek – obiekt portowy itp., oraz sposobów minimalizacji takiego ryzyka;
- 5) zdolność do utrzymywania, doskonalenia i podnoszenia wiedzy specjalistycznej pracowników;
- 6) określone zasady sprawowania funkcji kontrolnych oraz nadzoru nad pracownikami i ponoszenia odpowiedzialności;
- 7) zdolność do utrzymywania odpowiednich środków zapewniających uniknięcie nieuprawnionego dostępu lub ujawnienia do materiałów ważnych dla ochrony;
- 8) znajomość wymagań Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS oraz Kodeksu ISPS, a także prawa krajowego i międzynarodowego w tym zakresie;
- 9) wiedzę o bieżących zagrożeniach i sposobach zapobiegania im;
- 10) wiedzę w zakresie rozpoznawania i wykrywania wszystkich rodzajów broni biologicznej, chemicznej, masowego rażenia, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
- 11) wiedzę na temat rozpoznawania, w sposób wolny od dyskryminacji, cech charakterystycznych i osobowych wzorów zachowań osób, które mogą zagrozić bezpieczeństwu, tak aby nie naruszyć dóbr osobistych i zasad takich, jak: tolerancja, równość oraz wolność sumienia i wyznania itp.;
- 12) znajomość środków ochrony, metod ich zastosowania i zapobiegania im;
- 13) znajomość systemów ochrony i nadzoru oraz ich wyposażenia, a także ograniczeń wynikających z eksploatacji portów, obiektów portowych i statków;
- 14) pracowników z ważnymi poświadczeniami bezpieczeństwa wydanymi w sytuacji wykonywania przez nich zadań wymagających dostępu do informacji niejawnych;
- 15) zdolność do wytwarzania, przetwarzania, przechowywania i przekazywania informacji niejawnych, odpowiednio do ich klauzuli tajności, zgodnie z przepisami o ochronie informacji niejawnych.

DOKUMENTY, KTÓRE POWINNA PRZEDSTAWIĆ ORGANIZACJA  
UBIEGAJĄCA SIĘ O UPOWAŻNIENIE

Instytucja lub podmiot gospodarczy występujące o wyznaczenie do pełnienia funkcji RSO dla statków powinny przedstawić do oceny:

- 1) procedurę certyfikacji statku na zgodność z wymaganiami Kodeksu ISPS w celu wydania międzynarodowego certyfikatu ochrony statku;
- 2) procedurę szkolenia, nadawania kompetencji i rejestracji audytorów ISPS;
- 3) wykaz audytorów ISPS;
- 4) wzór międzynarodowego certyfikatu ochrony statku.