



Opinia
do ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich
(druk nr 197)

I. Cel i przedmiot ustawy

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 na wypadek zagrożeń, które wymagają podjęcia szczególnych działań ze strony organów administracji rządowej i organów samorządu terytorialnego.

W związku z rosnącym zagrożeniem atakami terrorystycznymi, Międzynarodowa Organizacja Morska przyjęła Międzynarodowy kodeks ochrony dla statków i obiektów portowych (Kodeks ISPS) z obowiązkiem wdrożenia go do dnia 1 lipca 2004 r.

W ślad za Międzynarodową Organizacją Morską, Unia Europejska podjęła własne inicjatywy legislacyjne: rozporządzenie nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych oraz dyrektywę 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów.

Ustawa transponuje do krajowego porządku prawnego dyrektywę 2005/65/WE oraz reguluje sprawy nieobjęte rozporządzeniem nr 725/2004, a ponadto ma zapewnić zgodność prawa polskiego z wymogami Kodeksu ISPS.

Przepisy ustawy znajdują zastosowanie do statków odbywających podróże międzynarodowe (statków pasażerskich, statków towarowych oraz ruchomych platform wiertniczych), statków pasażerskich klasy A odbywających podróże krajowe oraz portów morskich i obiektów portowych.

Ustawa nie będzie jednak dotyczyła jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej i innych statków pełniących specjalną służbę państwową oraz portów wojennych i instalacji wojskowych w portach morskich.

W ustawie przyjęto system ochrony żeglugi i portów, działający w oparciu o organy administracji morskiej. Podmiotem koordynującym i nadzorującym na szczeblu centralnym będzie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (centralny punkt kontaktowy), a na szczeblach regionalnych za sprawy ochrony odpowiedzialni będą przede wszystkim dyrektorzy urzędów morskich.

Poza organami administracji rządowej, obowiązani do podejmowania działań w zakresie ochrony będą zarządzający portami i obiektami portowymi, armatorzy statków oraz oficerowie ochrony portu, obiektu portowego, statku i armatora.

Dla każdego obiektu chronionego w trybie ustawy będzie sporządzany plan ochrony, a dla każdego statku morskiego, do którego stosuje się jej przepisy - dodatkowo zapis historii statku i lista portów zawinięć.

Statki, obiekty portowe i porty podlegać będą weryfikacji i próbom efektywności w zakresie ochrony, polegającym na symulacji ataku na obiekt.

W ślad za obowiązującym prawodawstwem międzynarodowym i europejskim, w ustawie przyjmuje się koncepcję trzech poziomów ochrony w odniesieniu do statków, obiektów portowych i portów.

Poziom ochrony 1 oznacza poziom, dla którego w każdym czasie będą utrzymywane minimalne odpowiednie środki ochrony.

Poziom ochrony 2 to poziom, dla którego w wyniku zwiększonego ryzyka zajścia zdarzenia naruszającego ochronę przez pewien czas będą utrzymywane odpowiednie dodatkowe środki ochrony.

Na poziomie 3 przez ograniczony czas będą utrzymywane konkretne środki ochrony, związane z prawdopodobieństwem lub groźbą zajścia zdarzenia naruszającego ochronę, choć identyfikacja konkretnego celu ataku może nie być możliwa.

Na podstawie art. 27 ustawy, po wyczerpaniu innych środków w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, portom lub obiektom infrastruktury, Minister Obrony narodowej będzie mógł wydać decyzję o zatopieniu statku lub obiektu będącego źródłem zagrożenia.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Ustawa uchwalona przez Sejm na 18 posiedzeniu w dniu 27 czerwca br. pochodziła z przedłożenia rządowego. W Sejmie zajmowała się nią Komisja Infrastruktury. Ustawa nie była przedmiotem kontrowersji, w toku prac nad projektem wprowadzono do niego poprawki redakcyjne i legislacyjne.

III. Uwagi

1) Zgodnie z art. 30 ust. 4, **inspektorzy bandery i portu oraz eksperci, w ramach działań przeprowadzanych podczas weryfikacji lub prób efektywności systemów ochrony żeglugi i portów, nie podlegają karze za dokonanie czynności zabronionych przepisami prawa, które mają na celu skuteczne przeprowadzenie weryfikacji lub prób efektywności.** Przepis ten w sposób niedopuszczalny i bez precedensu w polskim systemie prawnym wyłącza karalność wszystkich czynów zabronionych, w tym również przestępstw bez względu na ich wagę, pod warunkiem, że zostały dokonane w ramach weryfikacji lub próby efektywności ochrony.

Propozycja poprawki:

- w art. 30 skreśla się ust. 4

2) Ze względu na przyjętą w ustawie metodę polegającą na każdorazowym wskazywaniu formy prawnej czynności dokonywanych przez organy administracji morskiej, rozważyć należy, czy taka sama technika nie powinna zostać zastosowana w art. 13, stanowiącym podstawę do wydawania przez dyrektora urzędu morskiego tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statków.

Propozycja poprawki:

- w art. 13 w ust. 1 po wyrazie "wydaje" dodaje się wyrazy ", w drodze decyzji administracyjnej,"

3) Na podstawie art. 25 ust. 3 decyzje administracyjne o wprowadzeniu określonego poziomu ochrony na statku, w porcie lub obiekcie portowym mogą zostać doręczone przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej. W związku z wprowadzeniem takiej możliwości należy wskazać dowód potwierdzający doręczenie decyzji adresatowi.

Propozycja poprawki.

- w art. 25 w ust. 3 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: "W razie doręczenia decyzji przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, dowodem doręczenia jest potwierdzenie transmisji danych."

4) Art. 52 ust. 6 pkt 2 upoważnia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, aby ten określił w drodze rozporządzenia wysokość opłat za wydanie świadectw przeszkolenia oficerów ochrony obiektu portowego i armatora. Ponieważ wysokość opłat i innych ciężarów finansowych nakładanych przez ustawę na jej adresatów określa się w samej ustawie, opłaty za świadectwa przeszkolenia, o których mowa w art. 52 ust. 6 pkt 2, powinny zostać ujęte w załączniku nr 3 do ustawy.

IV. Propozycje poprawek o charakterze legislacyjnym

- 1) w art. 25 w ust. 1 wyrazy "w art. 24 ust. 1-3" zastępuje się wyrazami "w art. 24 ust. 1-4";
- 2) w art. 29 w ust. 4 wyrazy "Podczas przeprowadzania próby efektywności" zastępuje się wyrazami "Podczas przeprowadzania weryfikacji lub próby efektywności";
- 3) w art. 41 w ust. 3 wyrazy "straży pożarnej" zastępuje się wyrazami "Państwowej Straży Pożarnej";
- 4) w załączniku nr 3 w części II:
 - a) w ust. 1 wyrazy "zgodności obiektu portowego" zastępuje się wyrazami "zgodności stanu ochrony obiektu portowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS",
 - b) w ust. 6 wyrazy "zgodności obiektu portowego" zastępuje się wyrazami "zgodności stanu ochrony obiektu portowego";
- 5) w załączniku nr 3 w części III:
 - a) w ust. 1 w zdaniu wstępnym wyrazy "zgodności statku towarowego" zastępuje się wyrazami "zgodności stanu ochrony statku towarowego",
 - b) w ust. 2 w zdaniu wstępnym wyrazy "zgodności statku pasażerskiego" zastępuje się wyrazami "zgodności stanu ochrony statku pasażerskiego".