



KLINIKA TRANSFORMACJI
ENERGETYCZNEJ
REGIONU BAŁTYCKIEGO



Optymalizacja procesu przygotowania, realizacji i budowy bezpieczeństwa inwestycji infrastrukturalnych na polskich obszarach morskich

Maciej Stryjecki
Warszawa, luty 2025 r.

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
1. Streszczenie niespecjalistyczne	3
2. Ocena obecnego procesu wydawania pozwoleń i zarządzania bezpieczeństwem inwestycji morskich	4
3. Założenia optymalizacji procesu uzyskiwania pozwoleń dla inwestycji morskich	6
4. Propozycja nowej struktury procesu uzyskiwania pozwoleń dla inwestycji morskich	8
5. Rekomendacje dotyczące organizacji procesu uzyskiwania pozwoleń dla inwestycji morskich	9
6. Propozycja narzędzi budowy bezpieczeństwa infrastruktury morskiej	10
7. kompetencje Urzędu Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza w zakresie koordynacji bezpieczeństwa infrastruktury morskiej	11

Materiał opracowany przez Fundację na rzecz Energetyki Zrównoważonej (FNEZ) oraz Bałtycki Instytut Transformacji Energetycznej (BETI) w ramach działalności statutowej. Dokument ma charakter poufny. Bez zgody pisemnej FNEZ i BETI powielanie, rozpowszechnianie, publikowanie całego lub fragmentów dokumentu jest zabronione.



1. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

- ✓ Jednym z kluczowych elementów budowy bezpieczeństwa energetycznego Polski, ale też transformacji polskiej gospodarki, jest rozwój energetyki morskiej i morskich połączeń energetycznych. W kolejnych 15 latach czeka nas budowa ok 20 morskich farmach wiatrowych, którym będzie towarzyszyć tysiące kabli morskich, a po roku 2030 także instalacje wodorowe, sieci i rurociągi morskie, może także wyspy energetyczne.
- ✓ Energetyka na polskim morzu będzie dostarczać nawet 30% krajowej energii, napędzając nowoczesny przemysł morski, rozbudowując strategiczną infrastrukturę portową, zapewniając dziesiątki tysięcy nowych miejsc pracy.
- ✓ Ten ogromny wysiłek inwestycyjny nie będzie możliwy bez reformy obecnego systemu wydawania pozwoleń, który jest bardzo skomplikowany, niewydajny, nieadekwatny i zarządzany przez rozproszoną i niedofinansowaną administrację.
- ✓ Powstająca infrastruktura musi być właściwie zabezpieczona, monitorowana i ochroniana przez cały okres jej istnienia. Wymaga to ścisłej współpracy wielu służb, inwestorów, operatorów, zarówno na szczeblu regionalnym, jak i krajowym i międzynarodowym. Taka współpraca nie będzie możliwa bez stworzenia sprawnej organizacji koordynującej.
- ✓ Proponowane zmiany zakładają skrócenie procesu uzyskiwania wszystkich pozwoleń dla inwestycji morskich z dzisiejszych 10 lat do maksymalnie 3 lat. Zastępuje dzisiejsze 23 postępowania administracyjne, wymagające 40 uzgodnień pomiędzy organami 5 postępowaniami, zakończonymi wydaniem kluczowych decyzji kształtujących w sposób stopniowy i elastyczny zakres i parametry przedsięwzięcia, tak aby nie powodowało ono znaczących oddziaływań na środowisko, społeczeństwo, gospodarkę, bezpieczeństwo.
- ✓ Przedstawione rozwiązania implementują wymagania Dyrektywy RED III, które powinny być wdrożone do polskiego prawa do 21 maja 2025 roku, w tym utworzenie „pojedynczego punktu kontaktowego” dla inwestorów po stronie administracji.
- ✓ Podstawą reformy, obok stworzenia nowych regulacji dedykowanych dla inwestycji morskich, będzie utworzenie Urzędu Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza, jako jednego z trzech terenowych organów administracji morskiej, obok Urzędu Morskiego w Gdyni i Urzędu Morskiego w Szczecinie, który pełniłby funkcję „punktu kontaktowego”.
- ✓ Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza powinien przejąć odpowiedzialność za prowadzenie postępowań w sprawie uzyskania pozwoleń i decyzji dla inwestycji morskich na kolejnych etapach, w tym prowadzenie procesów niezbędnych uzgodnień i opiniowania z innymi wyspecjalizowanymi urzędami i instytucjami, wydawanie kluczowych decyzji oraz nadzór nad ich realizacją. Powinien pełnić również rolę Centrum Koordynacji Bezpieczeństwa na polskich obszarach morskich.

2. OCENA OBECNEGO PROCESU WYDAWANIA POZWOLEŃ I ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM INWESTYCJI MORSKICH

- Polska przyjęła bardzo ambitne cele w zakresie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. Do roku 2030 powinno zostać oddanych do użytku 5.9 GW nowych mocy (tzw. I faza), a do roku 2040 kolejne 12 GW. Tym samym na obszarach morskich zlokalizowanych zostałoby 18 GW w morskich farmach wiatrowych.
- Zainstalowanie tak dużej części polskich zasobów wytwórczych energii elektrycznej na obszarach morskich będzie wymagało rozwoju i budowy nie tylko około 20 projektów MFW, ale też kilku tysięcy kilometrów kabli eksportowych. W tym horyzoncie czasowym należy spodziewać się ponadto budowy instalacji do wytwarzania wodoru na morskich farmach wiatrowych, a także rurociągów do jego eksportu. Nie można także wykluczyć zasadności budowy sieci morskich, w tym połączeń transgranicznych, pozwalających na realizację wspólnych, międzynarodowych projektów MFW oraz przesył energii wytworzonej na morzu pomiędzy krajami basenu Morza Bałtyckiego. Rozwijana będzie także infrastruktura systemu chłodzenia elektrowni jądrowej, budowa FSRU, a także liczne inwestycje w porty morskie, zapewniające obsługę budowy i eksploatacji tych wszystkich inwestycji.
- Jedną z kluczowych przeszkód, które utrudniają przygotowanie i realizację inwestycji morskich w Polsce, są jednak nadmiernie złożone i przewlekłe procedury administracyjne. Przygotowanie inwestycji morskiej trwa ok 10 lat. Bez zmiany tego stanu nie będzie możliwe zrealizowanie tak ambitnego planu inwestycyjnego, a tym samym zapewnienia Polsce bezpieczeństwa energetycznego. Dlatego też konieczne jest znaczące usprawnianie procedur administracyjnych i wydawania pozwoleń.
- W ocenie Najwyższej Izby Kontroli (NIK), pomimo identyfikowania barier rozwoju MEW, poprzedni rząd nie uwzględnił w ustawie o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych faktycznego zmniejszenia ustawowych obciążeń administracyjnych wnioskodawców, ani integracji procesu wydawania pozwoleń. Długotrwałość prowadzonych postępowań administracyjnych dotyczących MFW wskazywała na zasadność przeprowadzenia analiz w zakresie wprowadzenia rozwiązań mających na celu ich uproszczenie. Wskazano na nadmierne rozproszenie procedur administracyjnych, wyliczając, iż przynajmniej 11 organów (9 ministrów i Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz właściwy wójt, burmistrz lub prezydent) przeprowadza aż 23 postępowania wymagające co najmniej 40 uzgodnień pomiędzy organami. W opinii NIK nie skorzystano z doświadczeń państw z rozwiniętą morską energetyką wiatrową (np. Danii i Niemiec)¹.

¹ Informacja o wynikach kontroli, „Rozwój morskiej energetyki wiatrowej”, Najwyższa Izba Kontroli, LGD.430.001.2022, Nr ewid. 13/2022/P/21/065/LGD.

- Podstawą dokonania zmian w procesie wydawania pozwoleń dla inwestycji morskich, w tym zwłaszcza MFW, powinna być konieczność transpozycji Dyrektywy UE RED III do prawa krajowego, która powinna nastąpić do 21 maja 2025 r. Niektóre przepisy, w szczególności te mające na celu przyspieszenie procedur wydawania zezwoleń, należy transponować do prawa krajowego do dnia 1 lipca 2024 r. RED III wdraża nowe zasady dotyczące procedur wydawania zezwoleń w odniesieniu do wielu projektów dotyczących energii odnawialnej, które będą miały zastosowanie w odniesieniu do „wszystkich odpowiednich pozwoleń administracyjnych na budowę, modernizację i eksploatację” tych projektów, w tym:
 - Pod warunkiem udostępnienia wszystkich informacji właściwe organy muszą potwierdzić kompletność wniosku o pozwolenie w ciągu 30 dni w przypadku obiektów wytwarzających energię ze źródeł odnawialnych zlokalizowanych na obszarach, w których przyspieszona jest produkcja energii ze źródeł odnawialnych, oraz w ciągu 45 dni w przypadku obiektów wytwarzających energię odnawialną poza tymi obszarami.
 - Na obszarach akceleracji odnawialnych źródeł energii procedura wydawania kompletu zezwoleń nie może przekraczać 12 miesięcy w przypadku projektów dotyczących energii odnawialnej, a w przypadku projektów w zakresie morskiej energii odnawialnej nie może przekraczać dwóch lat. Poza obszarami akceleracji odnawialnych źródeł energii procedura wydawania zezwoleń nie może przekraczać dwóch lat w przypadku projektów dotyczących energii odnawialnej i trzech lat w przypadku projektów związanych z morską energią odnawialną.
 - Każde państwo członkowskie ma obowiązek utworzyć lub wyznaczyć jeden lub więcej punktów kontaktowych, w celu przeprowadzenia i ułatwienia całego procesu ubiegania się o pozwolenie administracyjne i jego wydawania. „Pojedynczy punkt kontaktowy” oznacza, że proces zatwierdzania powinien obejmować wszystkie niezbędne zezwolenia na budowę, modernizację i eksploatację projektów dotyczących energii odnawialnej. Jednocześnie w całym procesie powinien istnieć tylko jeden punkt kontaktowy dla wnioskodawców. Prawodawca unijny przewiduje koncentrację procedur i decyzji w odniesieniu do wszystkich pozwoleń, zgód i zezwoleń wymaganych na mocy prawa materialnego.
- W obecnym porządku prawnym brak jest kompleksowych rozwiązań prawnych, instytucjonalnych i organizacyjnych, które zapewniłyby odpowiedni poziom ochrony morskiej infrastruktury krytycznej. Przepisy regulujące te kwestie są niespójne i rozproszone w wielu aktach prawnych, co utrudnia efektywną koordynację działań między instytucjami państwowymi, wojskiem, strażą graniczną oraz operatorami inwestycji.
- Istniejące regulacje nie zapewniają także skutecznych narzędzi operacyjnych. Straż Graniczna, formalnie odpowiedzialna za kontrolę na obszarach morskich, nie dysponuje odpowiednimi zasobami sprzętowymi ani kadrowymi. Operatorzy infrastruktury, mimo prawnego zobowiązania do zapewnienia bezpieczeństwa swoich instalacji, nie posiadają uprawnień do użycia środków przymusu na obszarach morskich, takich jak wyłączna strefa ekonomiczna (EEZ). Brakuje także

procedur reagowania, zasad współpracy między podmiotami państwowymi i prywatnymi, a także efektywnej wymiany informacji.

3. ZAŁOŻENIA OPTIMALIZACJI PROCESU UZYSKIWANIA POZWOLEŃ DLA INWESTYCJI MORSKICH

- Obecne, wyjątkowo niekorzystne otoczenie regulacyjne projektów morskich, w obszarze pozwoleń niezbędnych dla realizacji inwestycji, jest wypadkową następujących czynników:
 - Dla inwestycji morskich nie stworzono dotychczas odrębnego, spójnego otoczenia regulacyjnego uwzględniającego komplet niezbędnych pozwoleń, zezwoleń i decyzji, które uwzględniałyby specyfikę tych inwestycji, w tym prowadzenia działań na obszarze polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej;
 - Brak jest historycznych doświadczeń z przygotowania i realizacji tego typu inwestycji w porządku prawnym UE. Kluczowe regulacje (Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskich – „UOM”) powstały przed wejściem Polski do UE i przed realizacją jakichkolwiek złożonych morskich inwestycji infrastrukturalnych wykraczających poza inwestycje portowe;
 - Obecne regulacje, które obejmują swoim oddziaływaniem przygotowanie i realizację energetycznych inwestycji morskich, są zbiorem przepisów dla obszarów morskich i powszechnych przepisów dotyczących jakichkolwiek innych inwestycji lądowych oraz przepisów specjalnych, dotyczących realizacji inwestycji np. w sieci;
 - Częściowe przepisy odnoszące się do MFW, tworzone w ostatnich 10 latach, nie wyłączały stosowania przepisów powszechnych, nakładały więc dodatkowe obowiązki, nie zdejmując innych, na ogół zupełnie nieadekwatnych do tego typu przedsięwzięć;
 - Kluczowe przepisy UOM dotyczące wydawania pozwoleń lokalizacyjnych dla inwestycji morskich (sztucznych wysp, kabli i rurociągów) były tworzone przed uchwaleniem planu zagospodarowania obszarów morskich RP i ich konstrukcja zakładała pełną weryfikację na etapie pierwszych pozwoleń zasadności realizacji danego przedsięwzięcia oraz potencjalnych jego oddziaływań w danej lokalizacji na środowisko, gospodarkę, interes społeczny, innych użytkowników morza, bezpieczeństwo, systemy komunikacji, itp. Przepisy te nie zostały zmienione po wejściu w życie planu zagospodarowania, poprzedzone wieloletnimi konsultacjami i uzgodnieniami ze wszystkimi interesariuszami, pomimo że to właśnie plan wyznaczył obszary na których mogą być realizowane dane inwestycje, a także określił kluczowe warunki ich realizacji i eksploatacji;
 - Regulacje dotyczące pozwoleń dla inwestycji morskich były tworzone bez uwzględniania realnych doświadczeń z przygotowania takich przedsięwzięć, ani bardzo dynamicznego rozwoju technologicznego. Zakres wymagań dla dokumentacji jest nieadekwatny do możliwości

i sensowności ich przedstawiania na danym etapie, a zakres pozwoleń nie uwzględnia koniecznej elastyczności i zmienności projektu w trakcie jego przygotowania. Skutkuje to koniecznością zmiany lub uzyskania nowych pozwoleń, nawet kilkakrotnie w trakcie przygotowania projektu, co w sposób nieuzasadniony podwyższa koszty inwestycji i jej ryzyka.

- Uproszczenie procedury uzyskiwania pozwoleń dla inwestycji morskich powinno opierać się na następujących założeniach:
 - Dostosowanie zakresu poszczególnych pozwoleń i decyzji do etapu rozwoju projektu oraz roli, jaką dane pozwolenie pełni w procesie kształtowania inwestycji i warunków jej realizacji;
 - Wyeliminowane powinny zostać te elementy procedury, które nie wnoszą dodatkowej wartości do procesu przygotowania projektu na danym etapie, lub powodują nieuzasadnione ograniczenie elastyczności niezbędnej dla optymalnego kształtowania projektu na kolejnych etapach;
 - Wyeliminowane powinny być opinie i uzgodnienia decyzji lokalizacyjnych i zezwalających na zajęcie obszarów morskich z instytucjami, które brały udział w procesie uzgodnienia planu zagospodarowania obszarów morskich, jeżeli dotyczą lokalizacji inwestycji na obszarach przeznaczonych do jej realizacji w planie zagospodarowania;
 - Wyeliminowany powinien być udział w procedurach administracyjnych organów niemających kompetencji dla oceny i kształtowania warunków realizacji inwestycji morskich;
 - Wyeliminowane powinny być procedury wyjęte spod KPA lub których przebieg nie jest właściwie i precyzyjnie dookreślony w ustawie;
 - Cały proces uzyskiwania pozwoleń dla inwestycji morskich, od pomysłu, poprzez przygotowanie, realizację, odbiory, eksploatację i likwidację powinien być określony w jednym akcie prawnym, w sposób spójny, zapewniający spójność i kontynuację procesu rozwoju projektu i nadzoru nad nim;
 - Procedury administracyjne dla inwestycji morskich powinny być maksymalnie zdigitalizowane, transparentne i zarządzane przez jeden organ administracji morskiej, kompetentny przynajmniej na podstawowym poziomie we wszystkich obszarach potencjalnych interakcji inwestycji morskich z otoczeniem;
 - Pozwolenia uzyskiwane dla inwestycji morskich na kolejnych etapach powinny zawężać i uszczegóławiać te parametry przedsięwzięcia, które mają istotne znaczenie dla jego oddziaływań na otoczenie, oraz uszczegóławiać warunki jego realizacji – od najbardziej generalnych i ogólnych, do najbardziej szczegółowych;
 - Pozwolenia powinny pozwalać na elastyczność rozwiązań i zmienność parametrów wszędzie tam, gdzie wprowadzane zmiany nie powodują istotnych zmian w określonych warunkach realizacji inwestycji, a optymalizują przedsięwzięcie pod względem bezpieczeństwa i ekonomiki.

- Wprowadzane zmiany nie powinny wpływać negatywnie na rozwijane obecnie projekty inwestycyjne, dlatego też nowe przepisy powinny dotyczyć procedur wszczętych po wejściu ich w życie. Należy jednak zabezpieczyć możliwość zmian zakresu pozwoleń wg nowych zasad dla projektów obecnie rozwijanych, jeżeli takie zmiany byłyby dla tych projektów korzystne.
- Łączenie umiejętności i potencjału regulacyjnego w jednym punkcie kontaktowym do spraw MEW może również umożliwić państwu/administracji publicznej i przedsiębiorcom strategiczne opracowywanie rozwiązań w zakresie ochrony i zarządzania środowiskiem i zasobami naturalnymi. Takie podejście pomoże uczynić proces wydawania pozwoleń bardziej sprawiedliwym, przejrzystym i skutecznym.

4. PROPOZYCJA NOWEJ STRUKTURY PROCESU UZYSKIWANIA POZWOLEŃ DLA INWESTYCJI MORSKICH

- Nowa struktura procesu uzyskiwania pozwoleń dla inwestycji morskich powinna składać się z następujących etapów:
 - 1) **Pozwolenie na zajęcie obszaru morskiego** (dziś pozwolenie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, urządzeń i konstrukcji na obszarach morskich oraz pozwolenie na układanie i utrzymanie rurociągów i kabli na dnie morza) – celem pozwolenia powinno być określenie granic obszaru, na którym przedsięwzięcie może być realizowane oraz kluczowe jego parametry, mające wpływ na efektywność i bezpieczeństwo wykorzystania danego obszaru morskiego;
 - 2) **Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach** – powinna definiować graniczne parametry mające istotny wpływ na rodzaje i skalę znaczących oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko;
 - 3) **Decyzja lokalizacyjna** – powinna zawęzić granice szczegółowej lokalizacji przedsięwzięcia na obszarze wskazanym do jego realizacji, wraz z możliwym buforem zmian na dalszych etapach rozwoju projektu;
 - 4) **Decyzja o pozwoleniu na budowę** – powinna określać sposób zagospodarowania obszaru przedsięwzięcia oraz definiować szczegółowe parametry techniczne konstrukcji, urządzeń i procesu budowy, mające potencjalny wpływ na bezpieczeństwo i oddziaływania zewnętrzne przedsięwzięcia;
 - 5) **Pozwolenie na użytkowanie** – powinno potwierdzać zgodność zrealizowanego przedsięwzięcia z warunkami określonymi w pozwoleniu na budowę oraz określać szczegółowe warunki eksploatacji.
- Pozwolenia powinny być definiowane w sposób umożliwiający jednoznaczną interpretację ich intencji, mieć prostą konstrukcję i definiować tylko te parametry, wymagania i warunki, które mają faktyczny wpływ na skalę istotnych oddziaływań przedsięwzięcia na interes państwa, środowisko, społeczeństwo.

- Szczegółowe informacje dotyczące zakresu zmian w procesie uzyskiwania pozwoleń i decyzji dla inwestycji morskich przedstawia **Tabela 1**, stanowiąca załącznik do opinii.

5. REKOMENDACJE DOTYCZĄCE ORGANIZACJI PROCESU UZYSKIWANIA POZWOLEŃ DLA INWESTYCJI MORSKICH

- Zmiany w procesie uzyskiwania pozwoleń i decyzji dla inwestycji morskich powinny mieć charakter zmian istotnych i zasadniczo zmieniających warunki przygotowania inwestycji morskich.
- Aby to było możliwe niezbędne jest ścisłe powiązanie zmian otoczenia regulacyjnego rozwoju projektów inwestycji morskich ze zmianami w strukturze administracji obsługującej te inwestycje.
- Wypełnienie wymogu Dyrektywy RED III w zakresie utworzenia „punktu kontaktowego” nie może ograniczać się wyłącznie do stworzenia komórki koordynacyjno-informacyjnej, czy punktu podawczego dla inwestorów. „Punkt kontaktowy” powinien wypełniać rolę dedykowanego organu administracji morskiej, wyspecjalizowanego w kompleksowej obsłudze procesu uzyskiwania pozwoleń i decyzji dla inwestycji morskich, a także głównego organu koordynacji nadzoru nad tymi inwestycjami, zarówno na etapie przygotowania projektu, jak i realizacji, eksploatacji i likwidacji.
- Rekomenduje się utworzenie Urzędu Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza jako jednego z trzech terenowych organów administracji morskiej, obok Urzędu Morskiego w Gdyni i Urzędu Morskiego w Szczecinie, który pełniłby funkcję „punktu kontaktowego”.
- Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza powinien przejąć odpowiedzialność za prowadzenie postępowań w sprawie uzyskania pozwoleń i decyzji dla inwestycji morskich na kolejnych etapach, w tym prowadzenie procesów niezbędnych uzgodnień i opiniowania z innymi wyspecjalizowanymi urzędami i instytucjami, wydawanie kluczowych decyzji oraz nadzór nad ich realizacją.
- Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza powinien pełnić również rolę głównego ośrodka informacji, promocji i podnoszenia kompetencji w zakresie rozwoju inwestycji morskich.
- Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza powinien przejąć część kompetencji ministra ds. gospodarki morskiej, urzędów morskich, wojewody, Urzędu Dozoru Technicznego w zakresie prowadzenia procedur administracyjnych i wydawania poszczególnych decyzji. Szczegółowa propozycja w tym zakresie została zaprezentowana w Tabeli 1 stanowiącej załącznik do opinii.
- Realizacja funkcji punktu kontaktowego będzie wymagać zapewnienia odpowiedniej liczby kompetentnych osób zatrudnionych do wykonywania zadań oraz dodatkowych środków budżetowych, a także zapewnienia koordynacji i komunikacji oraz elektronizacji usług publicznych, które mógłby świadczyć. Dodatkowo należy szczególnie zadbać o odpowiednie kompetencje osób

świadczących usługi w punkcie kontaktowym do spraw MEW, m.in. w ramach szkoleń, wymiany doświadczeń i współpracy międzynarodowej.

- Wraz z decyzją o utworzeniu UIBM powinien zostać przyjęty kilkuletni plan budowy i kształcenia zasobów kadrowych, sprzętowych Urzędu, wraz z niezbędnym budżetem, tak aby na przestrzeni ok dwóch lat powstała wyspecjalizowana instytucja, o najwyższych kompetencyjnych w zakresie zarządzania i nadzoru nad inwestycjami morskimi.
- Zmiany organizacyjne w zakresie budowy nowego urzędu, jaki i zmiany procesu uzyskiwania pozwoleń i decyzji dla inwestycji morskich powinny być powiązane z wdrożeniem nowoczesnych rozwiązań digitalizujących procedury administracyjne, zapewniających ich transparentność, ułatwiających konsultacje społeczne, skracających czas opiniowania, uzgadniania i wydawania decyzji.

6. PROPOZYCJA NARZĘDZI BUDOWY BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY MORSKIEJ

Ochrona morskiej infrastruktury energetycznej wymaga niezwłocznych i całościowych działań, które będą integrować bezpieczeństwo fizyczne z cyberbezpieczeństwem. Działania te powinny być koordynowane zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym, a także w ramach Rady Państw Morza Bałtyckiego.

Powinna zostać opracowana i wdrożona **państwowa strategia bezpieczeństwa infrastruktury energetycznej na polskich obszarach morskich**. Taka strategia powinna obejmować:

- **Jasne ramy prawne i instytucjonalne**, które umożliwią skuteczną koordynację działań między marynarką wojenną, strażą graniczną, operatorami infrastruktury i partnerami międzynarodowymi.
- **Powołanie centralnej jednostki odpowiedzialnej za ochronę infrastruktury morskiej**, która będzie monitorować zagrożenia i zarządzać systemami ochrony.
- **Skoordynowanie procedur administracyjnych**, które obecnie są rozproszone między kilkanaście instytucji, aby usprawnić procesy pozwoleńowe dla inwestycji morskich.

Strategia ochrony infrastruktury morskiej powinna uwzględniać następujące elementy:

- **Analizy bezpieczeństwa** – obowiązkowe przeprowadzanie ekspertyz dotyczących zagrożeń fizycznych i cybernetycznych jako warunku uzyskania pozwoleń na budowę.
- **Certyfikacja infrastruktury** – wdrożenie międzynarodowych norm ochrony, takich jak ISO/IEC 62443, oraz wymogów certyfikacyjnych dla systemów ochrony.
- **Kryteria bezpieczeństwa w aukcjach** – wprowadzenie kryteriów pozaekonomicznych w aukcjach dla morskich farm wiatrowych, uwzględniających plany ochrony fizycznej i cybernetycznej.
- **Nowoczesne systemy monitoringu** – wdrożenie zintegrowanych systemów Security Operations Center (SOC), dronów podwodnych i technologii detekcji anomalii.
- **Współpraca międzynarodowa** – ścisła koordynacja z UE, NATO oraz Radą Państw Morza Bałtyckiego w celu ochrony transgranicznej infrastruktury.

- **Finansowanie** – utworzenie dedykowanego funduszu wspierającego modernizację zabezpieczeń oraz rozwój innowacyjnych technologii ochrony.

7. KOMPETENCJE URZĘDU INWESTYCJI I BEZPIECZEŃSTWA MORZA W ZAKRESIE KOORDYNACJI BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY MORSKIEJ

Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza (UIBM) powinien pełnić kluczową rolę w zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury morskiej poprzez pełnienie funkcji centrum koordynacyjnego. Jego zadaniem będzie zbieranie, analizowanie i przekazywanie informacji o zagrożeniach oraz uruchamianie odpowiednich procedur interwencyjnych, we współpracy z operatorami infrastruktury, administracją publiczną oraz wyspecjalizowanymi służbami.

Funkcje i zadania UIBM w zakresie bezpieczeństwa infrastruktury morskiej

- **Ustalanie wymagań i regulacji**
 - Opracowanie standardów bezpieczeństwa dla infrastruktury krytycznej na morzu, obejmujących zarówno ochronę fizyczną, jak i cyberbezpieczeństwo.
 - Weryfikacja zgodności inwestycji morskich z obowiązującymi regulacjami bezpieczeństwa.
 - Certyfikacja planów ochrony i systemów zabezpieczeń operatorów.
- **Pełnienie roli punktu kontaktowego i centrum operacyjnego**
 - Przyjmowanie zgłoszeń o incydentach na morzu od operatorów infrastruktury i służb.
 - Uruchamianie procedur reagowania i przekazywanie zgłoszeń do odpowiednich instytucji (Straży Granicznej, Marynarki Wojennej, ABW, Policji itp.).
 - Monitorowanie i raportowanie przebiegu działań interwencyjnych.
 - Gromadzenie danych o incydentach i opracowywanie rekomendacji dla służb oraz operatorów.
- **Koordinacja działań między służbami i operatorami**
 - Tworzenie i wdrażanie jednolitych procedur reagowania na różne typy zagrożeń.
 - Organizacja regularnych ćwiczeń operacyjnych i symulacji incydentów z udziałem operatorów infrastruktury i służb państwowych.
 - Współpraca z NATO, UE i Radą Państw Morza Bałtyckiego w zakresie ochrony transgranicznej infrastruktury morskiej.
- **Zarządzanie systemami cyfrowymi i analizami zagrożeń**

- Budowa i utrzymanie zintegrowanej platformy cyfrowej do zgłaszania i śledzenia incydentów na morzu.
- Analiza danych o zagrożeniach i opracowywanie scenariuszy przewencyjnych.
- Implementacja nowoczesnych technologii monitorowania, takich jak drony, satelity i sonarowe systemy detekcji.

Dla skutecznej realizacji funkcji koordynacyjnej, UIBM powinien obejmować następujące jednostki organizacyjne:

- **Centrum Monitorowania i Reagowania** – odpowiedzialne za odbieranie zgłoszeń, aktywację procedur i koordynację działań służb.
- **Departament Analiz i Standardów Bezpieczeństwa** – zajmujący się tworzeniem regulacji, certyfikacją i audytami bezpieczeństwa.
- **Zespół ds. Współpracy Międzynarodowej** – odpowiedzialny za integrację działań z partnerami zagranicznymi i organizacjami międzynarodowymi.
- **Sekcja Cyberbezpieczeństwa** – zapewniająca ochronę systemów IT infrastruktury krytycznej.

UIBM nie zastąpi istniejących służb operacyjnych, lecz będzie koordynować ich działania. Współpracować będzie z:

- Strażą Graniczną (ochrona fizyczna i kontrola ruchu na morzu),
- Marynarką Wojenną (obrona infrastruktury w sytuacjach kryzysowych),
- ABW (monitorowanie zagrożeń terrorystycznych i cyberbezpieczeństwo),
- Policję (śledztwa i działania przewencyjne),
- Operatorami infrastruktury (zgłaszanie incydentów, wdrażanie procedur bezpieczeństwa).

Tabela 1.

Obecone pozwolenie/decyzja	Organ właściwy dziś	Organ właściwy docelowy	Pozwolenie docelowe
Pozwolenie na wznoszenie sztucznych wysp (PSZW)	Minister ds. gospodarki morskiej	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	Pozwolenie na zajęcie obszaru morskiego
Pozwolenie na układanie kabli (PUUK) w EEZ	Minister ds. gospodarki morskiej	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	Pozwolenie na zajęcie obszaru morskiego
Pozwolenie na układanie kabli (PUUK) w strefie buforowej PSZW	Minister ds. gospodarki morskiej	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Pozwolenie na układanie kabli (PUUK) w Morzu Terytorialnym	Urząd Morski	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla MFW (DUŚ)	RDOŚ	RDOŚ	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przyłączy (MIP)	RDOŚ	RDOŚ	
Opinie do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej dla EEZ	UM, minister właściwy do spraw: aktywów państwowych, energii, gospodarki, klimatu, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, rybołówstwa, środowiska, geologii, gospodarki wodnej, wewnętrznych, MON, ABW	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	Decyzja lokalizacyjna
Opinie do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej dla MT	UM, minister właściwy do spraw: aktywów państwowych, energii, gospodarki, klimatu, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, rybołówstwa, środowiska, geologii, gospodarki wodnej,	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	

	wewnętrznych, MON, ABW		
Decyzja zezwalająca na wykorzystanie pasa technicznego	Urząd Morski	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Decyzja lokalizacyjna dla kabla eksportowego	Wojewoda	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń	Urząd Morski	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	Decyzja o pozwoleniu na budowę
Ekspertyza nawigacyjna w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na bezpieczeństwo i efektywność żeglugi statków w polskich obszarach morskich	Urząd Morski	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Ekspertyza techniczna w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na polskie obszary morza A1 i A2 Morskiego Systemu Łączności w Niebezpieczeństwie i dla Zapewnienia Bezpieczeństwa (GMDSS) oraz Systemu Łączności Operacyjnej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa	Urząd Morski	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Ekspertyza techniczna w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego	Urząd Morski	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Zatwierdzenie dokumentacji geologicznej i geotechnicznej	Minister ds. środowiska	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	

Opinia specjalistyczna dotycząca projektów budowlanych zawierających niesprawdzone rozwiązania	UDT	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Uzgodnienie przebiegu trasy światłowodu (w przypadku wymogu poprowadzenia w odrębnym korytarzu niż kabel eksportowy)	Minister Obrony Narodowej	właściwa jednostka wojskowa	
Ponowna ocena oddziaływania na środowisko	RDOŚ	RDOŚ	
Pozwolenie na budowę dla turbin i fundamentów (PnB)	Wojewoda	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Pozwolenie na budowę dla kabli wewnętrznych	Wojewoda	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Pozwolenie na budowę dla morskiej stacji transformatorowej	Wojewoda	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Pozwolenie na budowę dla kabla eksportowego	Wojewoda	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	Pozwolenie na użytkowanie
Decyzja zezwalająca na eksploatację urządzenia technicznego	UDT	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	
Pozwolenie na użytkowanie	Wojewoda	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	Pozwolenie na likwidację
Pozwolenie na likwidację	Minister ds. gospodarki morskiej	Urząd Inwestycji i Bezpieczeństwa Morza	