

U S T A W A

z dnia 24 lipca 2015 r.

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym w zakresie przepisów rozdziału 3 oddziału 2 i rozdziału 5 z wyjątkiem art. 86 ust. 3, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną,”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich oraz stałych platform wiertniczych przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.”;

2) w art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:

- 1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;
- 2) statków rybackich o długości do 24 m;
- 3) statków o wartości historycznej o długości do 45 m;
- 4) jachtów morskich o długości do 24 m;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich, ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, ustawę z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich oraz ustawę z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

²⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 78);
- 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 218 z 14.08.2013, str. 1);
- 3) dyrektywy Komisji 2014/111/UE z dnia 17 grudnia 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2009/15/WE w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określonych kodeksów i powiązanych zmian do niektórych konwencji i protokołów (Dz. Urz. UE L 366 z 20.12.2014, str. 83).

5) paliwa na statkach o pojemności brutto (GT) poniżej 1000 jednostek oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach.”;

3) w art. 5:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) jachcie morskim – należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, przeznaczony lub używany do celów sportowych lub rekreacyjnych na wodach morskich;”;

b) po pkt 10 dodaje się pkt 10a–10c w brzmieniu:

„10a) długości statku – należy przez to rozumieć 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy równoległej do płaszczyzny podstawowej na wysokości równej 85% wysokości bocznej lub długość mierzoną od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego w płaszczyźnie tej wodnicy, jeżeli długość ta jest większa;

10b) długości jachtu morskiego – należy przez to rozumieć długość kadłuba mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, w szczególności: steru, bukszprytu i odbojnic; w przypadku gdy tak określona długość jachtu morskiego wynosi 24 m albo powyżej, długość jachtu morskiego określa się jak długość statku;

10c) pasażerze – należy przez to rozumieć każdą osobę, z wyjątkiem:

- a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych na statku lub wykonujących zadania na statku dla jego potrzeb,
- b) dzieci w wieku poniżej jednego roku życia;”;

c) pkt 24 otrzymuje brzmienie:

„24) Memorandum Paryskim – należy przez to rozumieć międzynarodowe porozumienie państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MInR z 2014 r. poz. 61);”;

d) w pkt 33 w lit. f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g w brzmieniu:

„g) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”;”;

e) w pkt 36 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 37 w brzmieniu:
„37) stałej platformie wiertniczej – należy przez to rozumieć jednostkę górnictwą, przeznaczoną do wydobycia i przetwarzania węglowodorów, osadzoną na dnie morskim na stałe, stanowiącą morską budowlę hydrotechniczną.”;

4) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej, liczbę statków o polskiej przynależności oraz liczbę uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, może powierzyć, w drodze umowy, uznanej organizacji wykonywanie określonych zadań administracji morskiej.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, zawierana między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznaną organizacją określa w szczególności:

- 1) zakres zadań powierzonych uznanej organizacji;
- 2) szczegółowe prawa i obowiązki stron umowy;
- 3) warunki współpracy stron umowy.

3. W przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wydaje uznanej organizacji upoważnienie do wykonywania określonych w umowie zadań administracji morskiej.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zawiesić upoważnienie uznanej organizacji w przypadku:

- 1) stwierdzenia, że działanie uznanej organizacji stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego, przy zastosowaniu kryteriów określonych w załączniku nr 1 do decyzji Komisji z dnia 16 czerwca 2009 r. w sprawie kryteriów stosowanych przy ustalaniu, czy poziom skuteczności organizacji działającej w imieniu państwa bandery można uznać za niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego (Dz. Urz. UE L 162 z 25.06.2009, str. 6);
- 2) niespełnienia przez uznaną organizację kryteriów, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 11, z późn. zm.);

- 3) nieusunięcia przez uznaną organizację nieprawidłowości stwierdzonych w ramach nadzoru organów administracji morskiej nad uznaną organizacją;
- 4) braku statków o polskiej przynależności w rejestrze uznanej organizacji w okresie ostatnich 2 lat.

5. Przywrócenie upoważnienia następuje na wniosek uznanej organizacji po ustaniu przyczyn powodujących jego zawieszenie oraz przeprowadzeniu audytu organów administracji morskiej potwierdzającego ustanie tych przyczyn.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie uznanej organizacji w przypadku utraty przez nią uznania Komisji Europejskiej.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, a także IMO, o zawieszeniu albo cofnięciu upoważnienia uznanej organizacji, wraz z uzasadnieniem.

8. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej. W ramach sprawowanego nadzoru organy administracji morskiej:

- 1) przeprowadzają audyty centrali lub oddziału uznanej organizacji nie rzadziej niż co 2 lata;
- 2) przeprowadzają inspekcje doraźne, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 3 ustawy;
- 3) opiniują opracowane przez uznaną organizację projekty przepisów klasyfikacyjnych, procedur nadzoru nad statkami oraz projekty zmian do takich przepisów i procedur.

9. Uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej przekazuje corocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie z realizacji zadań powierzonych umową.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej sprawozdanie z czynności wykonanych w ramach nadzoru, najpóźniej do dnia 31 marca w roku następującym po roku, w którym czynności te przeprowadzono.

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

- 1) minimalny zakres postanowień umowy, o której mowa w ust. 1, zawieranej między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznaną organizacją,

- 2) szczegółowy sposób i tryb sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej,
- 3) szczegółowy zakres informacji zawartych w sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 9

– mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje, a także postanowienia umów międzynarodowych i rezolucji IMO A.739(18)³⁾ w sprawie wytycznych do upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji, rezolucji IMO MSC.349(92) Kodeks dla uznanych organizacji (Kodeks RO)⁴⁾ z wyłączeniem sekcji 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 i 3.9.3.3 części 2 tego Kodeksu oraz rezolucji IMO A.1070(28) Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO⁵⁾ z wyłączeniem sekcji 16.1, 18.1 i 19 części 2 tego Kodeksu.”;

- 5) w art. 9 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej wnioski o przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu audytu państw członkowskich IMO⁶⁾. Po przeprowadzeniu audytu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej publikuje jego wyniki na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra w Biuletynie Informacji Publicznej oraz nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień.

2. Urzędy, służby i inne podmioty realizujące zadania i obowiązki wynikające z rezolucji IMO A.1070(28) Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO⁵⁾ poddaje się audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków.”;

- 6) w art. 11:

- a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom

³⁾ Rezolucja IMO A.739(18) z dnia 4 listopada 1993 r. – Wytyczne do upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. 62).

⁴⁾ Rezolucja IMO MSC.349(92) z dnia 21 czerwca 2013 r. – Kodeks dla uznanych organizacji (Kodeks RO) (Dz. Urz. MliR z 2015 r. poz. 25).

⁵⁾ Rezolucja IMO A.1070(28) – Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO, przyjęty przez Zgromadzenie Ogólne IMO w dniu 4 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. 76).

⁶⁾ Rezolucja IMO A.1067(28) – Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne IMO w dniu 4 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. 76).

bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz warunkom życia i pracy na statku określonym w:”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wymagań określonych w Konwencji MLC, dotyczących warunków zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego, mogą nie spełniać statki zbudowane przed dniem 20 sierpnia 2013 r., które spełniają wymagania określone w:

- 1) Konwencji nr 92 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202);
- 2) Konwencji nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512).”;

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może uznać za obowiązujące przepisy techniczne w zakresie budowy statków podlegających umowom międzynarodowym i stałych platform wiertniczych, ich urządzeń i wyposażenia, wydawane przez organizację, w przypadku gdy zapewniają one bezpieczeństwo tych statków i platform.”;

d) w ust. 3:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków i stałych platform wiertniczych oraz życia i zdrowia osób na tych statkach i platformach, może, w drodze rozporządzenia:”;
- pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
 - „1) uznać za obowiązujące przepisy uznanej organizacji, jeżeli spełnione są szczegółowe warunki określone w przepisach wydanych na podstawie pkt 2;
 - 2) określić szczegółowe warunki i sposób uznawania przepisów technicznych wydanych przez organizację za spełniające wymagania bezpieczeństwa, mając na uwadze posiadane uznanie Komisji Europejskiej przez tę organizację;”;

7) w art. 14:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Statek wyposażony w urządzenie systemu AIS utrzymuje je w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe lub przepisy IMO stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie urządzenia systemu AIS w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa lub ochrony statku.”,

b) po ust. 2 dodaje się w ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, jeżeli statek znajduje się w obszarze obowiązkowego systemu meldunkowego lub rozgraniczenia ruchu, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu urządzenia systemu AIS właściwy organ nadzorujący ruch statków w tym obszarze oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia tego urządzenia.”;

8) w art. 17:

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

„1a. Dla stacji atestacji, o których mowa w ust. 1, mających siedzibę na obszarze województw:

- 1) zachodniopomorskiego lub pomorskiego, w powiatach: kołobrzeskim, świdwińskim, drawskim, wałeckim, koszalińskim, sławieńskim, szczecineckim, białogardzkim, słupskim, bytowskim, człuchowskim, lęborskim oraz chojnickim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku;
- 2) zachodniopomorskiego, w powiatach: świnoujskim, polickim, gryfińskim, kamieńskim, gryfickim, goleniowskim, stargardzkim, pyrzyckim, myśliborskim, choszczeńskim, łobeskim oraz szczecińskim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie;
- 3) pomorskiego, w powiatach: puckim, wejherowskim, kartuskim, kościerskim, gdańskim, starogardzkim, tczewskim, kwidzyńskim, malborskim, sztumskim, nowodworskim, gdyńskim oraz sopockim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

1b. Dla stacji atestacji, o których mowa w ust. 1, mających siedzibę na obszarze województw:

- 1) warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, podlaskiego, lubelskiego oraz podkarpackiego – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni;
- 2) kujawsko-pomorskiego, łódzkiego, śląskiego, świętokrzyskiego oraz małopolskiego – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku;
- 3) lubuskiego, wielkopolskiego, opolskiego, dolnośląskiego – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu kontroli polegającej na sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie bazy technicznej stacji atestacji, o której mowa w ust. 1, oraz kwalifikacji jej personelu. Potwierdzeniem uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania jest świadectwo uznania.

3. Świadectwo uznania wydaje się na okres 5 lat na podstawie pozytywnych wyników kontroli. Świadectwo podlega potwierdzeniu corocznie w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej świadectwa do trzech miesięcy po upływie tej daty.”,

c) w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe warunki i tryb uznawania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania usług stacji atestacji, o których mowa w ust. 1.”;

9) po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Art. 18a. Organ inspekcyjny wykonuje zadania organu administracji w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”;

10) w art. 20:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, w okresie trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po drugiej lub trzeciej dacie rocznicowej certyfikatu, i zastępującej

odpowiednio drugą lub trzecią inspekcję roczną, a w przypadku statków niepodlegających inspekcjom rocznym przeprowadzanej między drugą a trzecią datą rocznicową;”;

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

„1a. Typy i rodzaje statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, niepodlegających poszczególnym rodzajom inspekcji, określonym w ust. 1, określają, w zależności od ich pojemności brutto (GT), długości, przeznaczenia i sposobu eksploatacji, przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 4 i 5.

1b. W ramach inspekcji państwa bandery organ inspekcyjny weryfikuje i zatwierdza plany, instrukcje, poradniki i inne dokumenty wymagane dla statku przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 3 lub umowami międzynarodowymi.”;

11) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. 1. W ramach inspekcji państwa bandery:

- 1) statek pasażerski oraz statek inny niż pasażerski o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek, uprawiający żeglugę międzynarodową, podlegają audytowi:
 - a) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu tymczasowego,
 - b) pośredniemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem,
 - c) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem okresu jego ważności,
 - d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach między audytami;
- 2) armator statku, o którym mowa w pkt 1, podlega audytowi:
 - a) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego,
 - b) rocznemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności dokumentu zgodności, corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po upływie tej daty,

- c) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności w związku z upływem okresu jego ważności,
- d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach między audytami.

2. Audyt dodatkowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d oraz ust. 1 pkt 2 lit. d, może być przeprowadzony również po zatrzymaniu statku, w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania.

3. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do stałych platform wiertniczych znajdujących się w polskich obszarach morskich oraz przedsiębiorców odpowiedzialnych za ich eksploatację.”;

12) po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:

„Art. 22a. 1. W ramach inspekcji państwa bandery, w przypadku gdy jacht morski jest używany do żeglugi morskiej zgodnie z opracowaną przez armatora instrukcją bezpieczeństwa jachtu morskiego, organ inspekcyjny podczas inspekcji weryfikuje prawidłowość opracowania tej instrukcji.

2. Instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego zawiera informacje dotyczące armatora jachtu morskiego, rodzajów prowadzonej działalności i uprawianej żeglugi oraz związanego z nimi ryzyka, systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, kwalifikacji załogi i procedur postępowania, pozwalające na wdrożenie i utrzymywanie tego systemu.

3. Szczegółowe elementy, jakie zawiera instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego oraz wytyczne dotyczące jej sporządzania oraz stosowania, określają przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 5.

4. Organ inspekcyjny sprawdza, czy używanie jachtu morskiego zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa jachtu morskiego zapobiega lub zmniejsza do akceptowalnego poziomu ryzyko wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną działalnością lub uprawianą żeglugą.”;

13) w art. 23:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organ inspekcyjny wydaje, na podstawie pozytywnych wyników przeprowadzanych inspekcji państwa bandery, odpowiednie certyfikaty lub karty bezpieczeństwa, określone na podstawie ust. 4 i 5. W certyfikatach i kartach bezpieczeństwa ustala się okres ich ważności.”,

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

„1a. W przypadku niezgłoszenia statku do inspekcji zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 1–4 lub negatywnego wyniku inspekcji, certyfikat traci ważność.”,

c) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wydanie lub potwierdzenie ważności certyfikatu, karty bezpieczeństwa, dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego”,

d) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

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

- 1) rodzaje, tryb i zakres przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz używania jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa,
- 2) elementy, jakie zawiera instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego, oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania,
- 3) sposób weryfikowania przez organ inspekcyjny prawidłowości opracowania i sprawdzenia wpływu stosowania instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego na poziom ryzyka wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną działalnością lub uprawianą żegluga,
- 4) wzór karty bezpieczeństwa jachtu morskiego – kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa jachtów morskich, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery.”;

14) w art. 26:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów komercyjnych jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z prowadzeniem działalności w zakresie przeglądów technicznych.

2b. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia

obowiązkowego, o którym mowa w ust. 2a, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc w szczególności pod uwagę zakres realizowanych zadań przez podmiot przeprowadzający przeglądy techniczne jachtów komercyjnych.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie, jeżeli podmiot nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2 i 2a.”;

15) w art. 28:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „W przypadku zmiany przynależności statku o długości co najmniej 24 m, z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego:”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Izba morską, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności o długości co najmniej 24 m, przed wpisem do polskiego rejestru okrętowego informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu morskiego dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 i 2. Wpisu statku do rejestru dokonuje się na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskiego stwierdzającej spełnienie przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisania statku do rejestru.”;

16) w art. 36 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Do obliczania udziału Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego bierze się pod uwagę wyłącznie zawinięcia statków do polskich portów z wyłączeniem statków, które zawijały jedynie na kotwiczowiska.”;

17) po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu:

„Art. 41a. 1. Organ inspekcyjny z powodu:

- 1) zakresu lub charakteru prac remontowych prowadzonych na statku lub
- 2) braków w obsadzie załogi spowodowanych czasowym wyłączeniem statku z eksploatacji

– może stwierdzić brak możliwości przeprowadzenia inspekcji statku. Organ inspekcyjny informuje o tym armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana

statku podlegającego inspekcji wskazując przyczynę braku możliwości przeprowadzenia inspekcji.

2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku, o którym mowa w ust. 1:

- 1) zapewnia, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został czas wystarczający na przeprowadzenie inspekcji;
- 2) powiadamia organ inspekcyjny o gotowości statku do inspekcji co najmniej na 24 godziny przed planowanym wyjściem statku z portu.”;

18) w art. 43 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 6, podejmowana jest z powodu niespełniania przez statek przepisów IMO⁷⁾ w sprawie programu rozszerzonych inspekcji w odniesieniu do przeglądów masowców i zbiornikowców albo w zakresie dokumentacji statku, albo z powodu wad konstrukcyjnych lub uchybień w tym zakresie, organ inspekcyjny może wymagać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości poszycia kadłuba statku, zanim statek opuści port, w którym został zatrzymany.”;

19) art. 60 otrzymuje brzmienie:

„Art. 60. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej szczegółowe informacje dotyczące liczby inspektorów inspekcji państwa portu, wymagane przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi funkcjonowania inspekcji państwa portu, w okresach określonych tymi przepisami.”;

20) po art. 61 dodaje się art. 61a w brzmieniu:

„Art. 61a. Ilekroć w przepisach niniejszego rozdziału jest mowa o żegludze przybrzeżnej, należy przez to rozumieć podróże po akwenu Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej.”;

21) w art. 62 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich muszą odpowiadać wymaganiom określonym w:

- 1) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39,

⁷⁾ Rezolucja IMO A.1049(27) – Międzynarodowy kodeks rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych, 2011 (Kodeks ESP, 2011), przyjęta przez Zgromadzenie IMO w dniu 30 października 2011 r. (Dz. Urz. MiiR z 2014 r. poz. 76).

poz. 201 i 202, z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092), zwanej dalej „Konwencją STCW”;

- 2) Konwencji SOLAS;
- 3) Konwencji MLC;
- 4) przepisach ustawy.

2. Kwalifikacje członków załóg statków morskich w zakresie ochrony żeglugi nieobjęte Konwencją STCW regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.”;

22) w art. 64:

- a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Obowiązek posiadania co najmniej wykształcenia średniego nie dotyczy osób ubiegających się o najniższe dyplomy w żegludze krajowej i w rybołówstwie morskim.

3. Obowiązek zdania egzaminu kwalifikacyjnego na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną nie dotyczy osób posiadających dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający uzyskanie zakładanych efektów kształcenia, jeżeli egzamin dyplomowy spełnia warunki do uznania go za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym.”,

- b) dodaje się ust. 4–9 w brzmieniu:

„4. Egzamin dyplomowy uznaje się za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym, jeżeli:

- 1) uczelnia zapewniła możliwość udziału przedstawiciela Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w składzie komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin;
- 2) egzamin składa się z co najmniej 1 pytania z każdej funkcji wskazanej w wymaganiach egzaminacyjnych na poziomie operacyjnym odpowiednim do kierunku i specjalności studiów, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4;
- 3) przewodniczącemu Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej przekazano informacje dotyczące egzaminu dyplomowego.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb uznania egzaminu

dypłomowego w uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym oraz sposób rejestracji wyników tych egzaminów, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone na podstawie art. 74 ust. 4 oraz zapewnienie właściwego poziomu wyszkolenia osób ubiegających się o dyplomy.

6. Obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.

7. Osoba, o której mowa w ust. 6, ubiegająca się o dyplom kapitana lub starszego mechanika, musi ukończyć szkolenie na poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdać egzamin kwalifikacyjny na poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

8. Obywatel państwa trzeciego innego niż państwo, o którym mowa w ust. 6, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1, oraz jeżeli:

- 1) w przypadku ubiegania się o świadectwo na poziomie pomocniczym – ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie pomocniczym i zdał egzamin na poziomie pomocniczym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;
- 2) w przypadku ubiegania się o dyplom na poziomie zarządzania – ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;
- 3) w przypadku ubiegania się o dyplom kapitana lub starszego mechanika – ukończył szkolenie na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym, poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

9. W przypadku ubiegania się o dyplom lub świadectwo przez osobę, o której mowa w ust. 6 albo 8, weryfikacji posiadania i autentyczności dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, dokonuje morska jednostka edukacyjna, w której osoba ta odbyła szkolenie.”;

23) w art. 68 w pkt 2 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3, wzory zaświadczeń potwierdzających odbycie lub zaliczenie praktyki pływania,

4) rodzaje uprawnień zawodowych wynikających z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych”;

24) po art. 68 dodaje się art. 68a w brzmieniu:

„Art. 68a. 1. Dyplomy w żegludze przybrzeżnej wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego będącego stroną Konwencji STCW, zgodnie z przyjętą przez te państwa definicją żeglugi przybrzeżnej, uznaje się za równoważne z dokumentami, o których mowa w art. 63 pkt 1, jeżeli zawarte zostało porozumienie między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a państwami członkowskimi Unii Europejskiej oraz państwami trzecimi będącymi stronami Konwencji STCW określające szczegółowy obszar uprawiania takiej żeglugi oraz inne warunki dotyczące tej żeglugi.

2. W przypadku potwierdzania posiadania kwalifikacji wynikających z dyplomów w żegludze przybrzeżnej, o których mowa w art. 67 ust. 1, w potwierdzeniu uznania dyplomu wskazuje się obszary morskie, na których uprawiana jest żegluga przybrzeżna, zgodnie z porozumieniem, o którym mowa w ust. 1.”;

25) art. 69 otrzymuje brzmienie:

„Art. 69. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są:

1) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo

2) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5.

2. Oprócz dokumentów, o których mowa w ust. 1, członkowie załóg jachtów komercyjnych muszą posiadać świadectwa przeszkolenia uzyskane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 70 ust. 4.”;

26) w art. 70:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. W celu uzyskania dyplomu lub świadectwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, niezbędne jest ukończenie szkolenia lub przeszkolenia, a w przypadku dyplomu dodatkowo odbycie praktyki pływania i zdanie egzaminu kwalifikacyjnego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

3. Szkolenia i przeszkolenia, o których mowa w ust. 2, są prowadzone przez ośrodki uznane i nadzorowane w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW oraz ustawy przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, posiadające odpowiednią bazę szkoleniową i wykwalifikowaną kadrę oraz certyfikat systemu zarządzania jakością.”,

b) w ust. 5:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń,”

– w pkt 5 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) wzory dokumentów stosowanych podczas prowadzenia audytów ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych”;

27) w art. 71:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dokumenty, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 oraz art. 78 ust. 1, wydaje dyrektor urzędu morskiego po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:

- 1) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu albo dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku gdy egzamin będący warunkiem uzyskania tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z art. 64 ust. 4;
- 2) zaświadczeń o ukończeniu szkoleń i odbyciu praktyk pływania, jeżeli są wymagane;
- 3) świadectwa przeszkolenia;

4) potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2.”,

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

„1a. Dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z przewodniczącym Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej może wyrazić zgodę na uzyskanie dokumentu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 lub 2, przez osobę, której rodzaj praktyki pływania w danej specjalności nie odpowiada ściśle określonym wymaganiom dotyczącym tej praktyki, których spełnienie jest niezbędne do uzyskania tego dokumentu, jeżeli okres posiadanej praktyki pływania jest nie krótszy od wymaganego i zachowany zostanie poziom bezpiecznego uprawiania żeglugi.

1b. Przepisu ust. 1a nie stosuje się przy ubieganiu się o dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia jest ważne przez okres 5 lat od dnia ukończenia szkolenia.

2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, w przypadku gdy zdany egzamin będący warunkiem uzyskania tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z art. 64 ust. 4, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia tych studiów.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Dyrektor urzędu morskiego przed wydaniem dokumentów, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 i art. 78 ust. 2, sprawdza autentyczność i ważność dokumentów określonych w ust. 1.”;

28) w art. 74:

a) w ust. 2 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Morską jednostkę edukacyjną uznaje się, jeżeli jej programy szkoleń, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry odpowiadają wymaganiom określonym w Konwencji STCW, a także jeżeli posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością oraz rejestruje szkolenia i przeszkolenia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).”

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Morska jednostka edukacyjna może zostać uznana w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, jeżeli jej baza szkoleniowa odpowiada wymaganiom określonym w przepisach ustawy lub Konwencji STCW.”

d) dodaje się ust. 5–7 w brzmieniu:

„5. W przypadku prowadzenia szkoleń na poziomie operacyjnym z wykorzystaniem książki praktyk, zawierającej informacje i zadania dotyczące praktyki pływania stanowiącej integralną część szkolenia, morska jednostka edukacyjna jest obowiązana do nadzorowania praktyki pływania realizowanej zgodnie z tą książką i dokonania zaliczenia tej książki.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory książek praktyk w dziale pokładowym i dziale maszynowym, mając na uwadze potrzebę zapewnienia integralności szkolenia teoretycznego i praktycznego na poziomie operacyjnym.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowe warunki przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych, mając na uwadze konieczność zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.”;

29) w art. 75:

a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.”

b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu:

„8a. Potwierdzenie uznania, o którym mowa w ust. 8, wymaga formy pisemnej.

8b. Za wydanie certyfikatów, o których mowa w ust. 8, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”;

30) w art. 76:

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

„1a. W audytach, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, mogą uczestniczyć obserwatorzy i eksperci wskazani przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją STCW, kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów, podając ich imię i nazwisko.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów ponoszone w związku z audytami, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, są pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

2b. W przypadku audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, morska jednostka edukacyjna zwraca ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów w terminie 30 dni od dnia otrzymania sprawozdania z audytu.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Audytorom za przeprowadzenie audytu i ekspertom za uczestniczenie w audycie przysługuje wynagrodzenie.”,

e) w ust. 4:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu uznania, potwierdzania uznania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych,”,

– po pkt 3 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

- „4) wysokość wynagrodzenia i warunki wynagradzania członków zespołu audytującego oraz ekspertów, w zależności od zakresu przeprowadzanego audytu,
- 5) wzory dokumentów stosowanych przy przeprowadzaniu audytów morskich jednostek edukacyjnych”;

31) w art. 77:

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

„1a. W skład Komisji wchodzi przewodniczący Komisji, dwóch zastępców przewodniczącego Komisji, przewodniczący zespołów egzaminacyjnych, wiceprzewodniczący zespołów egzaminacyjnych oraz egzaminatorzy – członkowie zespołów egzaminacyjnych.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, z późn. zm.⁸⁾). Z dniem powołania z przewodniczącym oraz zastępcą przewodniczącego Komisji zawiera się umowę o pracę.

2b. Do przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji stosuje się przepisy art. 21–24, art. 26, art. 28 i art. 42¹ ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 269, z 2014 r. poz. 1199 oraz z 2015 r. poz. 1220).”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Egzaminy mogą być przeprowadzane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW z określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Egzaminatora skreśla się z listy egzaminatorów w przypadku:

- 1) wniosku egzaminatora o skreślenie z listy;

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1662 oraz z 2015 r. poz. 1066, 1220, 1224, 1240 i 1268.

- 2) śmierci egzaminatora;
 - 3) niespełniania przez egzaminatora co najmniej jednego z wymagań, o których mowa w ust. 3;
 - 4) dopuszczenia się przez egzaminatora rażącego naruszenia przepisów dotyczących Komisji.”,
- e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Egzaminy przeprowadza zespół egzaminacyjny, wskazywany przez przewodniczącego Komisji lub jego zastępcę. Członków zespołu egzaminacyjnego, w tym przewodniczącego zespołu egzaminacyjnego i wiceprzewodniczącego zespołu egzaminacyjnego, wskazuje się spośród osób wpisanych na listę egzaminatorów. Członkom zespołu egzaminacyjnego oraz obsłudze administracyjnej egzaminu za udział w przeprowadzeniu egzaminu przysługuje wynagrodzenie.”,
- f) po ust. 4 dodaje się ust. 4a–4d w brzmieniu:
- „4a. Egzaminy dla cudzoziemców Komisja może przeprowadzać w języku angielskim.
- 4b. Egzaminy praktyczne Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4.
- 4c. Na egzaminie mogą być wykorzystywane pytania egzaminacyjne pochodzące z banku pytań egzaminacyjnych zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Pytania egzaminacyjne pochodzące z banku pytań egzaminacyjnych stanowią informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782 i 1662 oraz z 2015 r. poz. 1240).
- 4d. Komisja przygotowuje lub weryfikuje pytania egzaminacyjne wykorzystywane na egzaminach oraz rekomenduje je do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.”,

- g) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej finansuje z budżetu państwa, z części, której jest dysponentem, działalność Komisji, w szczególności wynagrodzenia przewodniczącego i zastępców

przewodniczącego Komisji, tworzenie i utrzymywanie banku pytań egzaminacyjnych oraz wyposażenie techniczne Komisji.”,

h) po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

„9a. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce przeprowadzania egzaminu zapewnia obsługę administracyjną i finansowo-księgową, w tym obsadę osobową sekretariatów Komisji w urzędach morskich, oraz środki na korzystanie z infrastruktury egzaminacyjnej.”,

i) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) szczegółowe warunki, którym odpowiadają kandydaci na przewodniczącego Komisji i jego zastępców oraz egzaminatorów,
- 2) sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, w tym skreślenia egzaminatorów z tej listy,
- 3) sposób funkcjonowania banku pytań egzaminacyjnych,
- 4) sposób, tryb i terminy przeprowadzania weryfikacji pytań egzaminacyjnych przez Komisję,
- 5) sposób i tryb przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych,
- 6) wysokość i szczegółowe warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego i obsługi administracyjnej egzaminu

– mając na uwadze konieczność zapewnienia właściwego poziomu wykształcenia i sprawnego przeprowadzania egzaminów oraz zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, w szczególności zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW, a także liczbę osób przystępujących do egzaminu lub czas jego przeprowadzania.”;

32) art. 78 otrzymuje brzmienie:

„Art. 78. 1. Wymagane przepisami międzynarodowymi w zakresie gospodarki morskiej dodatkowe szkolenia odbywają się w morskich jednostkach edukacyjnych. Potwierdzeniem ukończenia szkolenia jest świadectwo przeszkolenia.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy dodatkowych szkoleń, o których mowa w ust. 1, szczegółowe warunki wstępne oraz warunki zaliczeń tych szkoleń, a także wzory dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia, mając na

uwadze przepisy międzynarodowe w zakresie dodatkowych szkoleń oraz potrzeby właściwego przygotowania do pracy.”;

33) w art. 82 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dyrektorzy urzędów morskich, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, do dnia 31 marca każdego roku przekazują Komisji Europejskiej w postaci elektronicznej zanonimizowane dane statystyczne dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez administrację morską, zarejestrowanych do dnia 31 grudnia poprzedniego roku, w zakresie:

- 1) dyplomów, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer dyplomu, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status dyplomu i ograniczenia;
- 2) świadectw, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer świadectwa, uprawnienia wynikające ze świadectwa, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności i status świadectwa;
- 3) potwierżeń uznania, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, administrację wydającą potwierdzany dyplom, numer oryginalnego dyplomu, numer potwierdzenia uznania, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status potwierdzenia uznania i ograniczenia.”;

34) w art. 86 po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3c w brzmieniu:

„3a. W przypadku gdy cechy konstrukcyjne statku nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub gdy jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi możliwe jest, na wniosek armatora, zwolnienie statku z obowiązku spełniania tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, pod warunkiem że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony.

3b. Zwolnienie statku z obowiązku spełniania wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku lub

odmowa wydania zwolnienia lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku następuje, w drodze decyzji, właściwego dyrektora urzędu morskiego.

3c. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb zwolnienia statku z obowiązku spełniania wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne, których spełnianie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.”;

35) w art. 87 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kapitan statku, w tym także statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statku rybackiego o długości do 24 m, statku o wartości historycznej o długości do 45 m, jachtu morskiego oraz statku żeglugi śródlądowej, jest obowiązany zgłosić kapitanowi portu wejście lub wyjście z portu wraz z informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84 ust. 2.”;

36) w art. 88 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) mają wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak: kolizja, pożar, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;”;

37) art. 100 otrzymuje brzmienie:

„Art. 100. 1. Przed rozpoczęciem załadunku oleju luzem, w rozumieniu załącznika 1 do Konwencji MARPOL, a także przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa na statek, załadowca jest obowiązany dostarczyć kapitanowi kartę danych bezpieczeństwa, zwaną dalej „kartą MSDS”, zawierającą istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa danego produktu olejowego.

2. Karta MSDS zawiera informacje określone w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniającego dyrektywę 1999/45/WE oraz

uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz. Urz. UE L 396 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.).

3. Przy wypełnianiu karty MSDS mają zastosowanie zalecenia IMO zawarte w rezolucji MSC.286(86) z dnia 5 czerwca 2009 r.⁹⁾;

38) w art. 107:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Usługi pilotowe w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonie pilotowym oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych obszarach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie pilotowania statków morskich potwierdzone odpowiednim dokumentem kwalifikacyjnym.”,

b) ust. 6–9 otrzymują brzmienie:

„6. Szkolenie pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich, uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

7. Naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu ze stacją pilotową i organizacją społeczno-zawodową pilotów, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.

8. Stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich uznaje się w zakresie szkolenia pilotów morskich, jeżeli ich program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich.

9. Uznania, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się na okres 4 lat, po przeprowadzeniu audytu. Uznanie potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania.”;

39) w art. 107a:

a) uchyla się ust. 2,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

⁹⁾ Rezolucja IMO MSC.286(86) z dnia 5 czerwca 2009 r. – Zalecenia IMO dotyczące Karty Danych Bezpieczeństwa (MSDS) (Dz. Urz. MTBiGM z 2011 r. Nr 2, poz. 9).

„6. Za przeprowadzenie audytów, z wyjątkiem audytów dodatkowych, pobiera się opłaty w wysokości 50% kwoty określonej w pkt 11.1 i 11.4 części III „Opłaty za egzaminy i audyty” załącznika do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”,

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 107 ust. 9, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.”;

40) art. 107b otrzymuje brzmienie:

„Art. 107b. 1. Kwalifikacje pilotów morskich w zakresie ochrony żeglugi regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.

2. Nadzór nad pilotażem w rejonie pilotowym w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego sprawuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla tego rejonu, prowadząc w szczególności listę pilotów.

3. Nadzór nad pilotażem pełnomorskim w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego sprawuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie właściwy ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego.

4. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza na obszarze portów morskich lub morskich wód wewnętrznych, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.

5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi.

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

- 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego,
- 2) warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych,

- 3) warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów,
- 4) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego,
- 5) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego,
- 6) programy szkoleń pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktyk pilotowych,
- 7) warunki i tryb naboru na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe,
- 8) warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz przeprowadzania audytów stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów morskich oraz wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,
- 9) sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego, w tym zakres danych umieszczanych na liście pilotów – mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.”;

41) w art. 110:

- a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy jacht komercyjny odpłatnie udostępniony bez załogi jest używany do działalności określonej w art. 5 pkt 9 lit. a–e, stosuje się do niego przepisy odnoszące się do jachtu komercyjnego odpłatnie udostępnianego wraz z załogą.”,

- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Armator lub kapitan jachtu komercyjnego innego niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków obejmujące wszystkie osoby znajdujące się na jachcie.”,

- c) dodaje się ust. 5–7:

„5. W przypadku gdy cechy konstrukcyjne jachtu morskiego nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na

podstawie ust. 4 lub gdy jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi możliwe jest, na wniosek armatora, zwolnienie jachtu z obowiązku spełniania tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu, pod warunkiem że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony.

6. Zwolnienie jachtu morskiego z obowiązku spełniania wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4 lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego lub odmowę wydawania zwolnienia lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego następuje, w drodze decyzji, właściwego dyrektora urzędu morskiego.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb zwolnienia jachtu morskiego z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4 lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne, których spełnianie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.”;

42) art. 114 otrzymuje brzmienie:

„Art. 114. Kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, ma obowiązek niezwłocznego poinformowania o tym Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej lub Policji.”;

43) w art. 121:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa rada, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu oraz zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zwana dalej „Radą SAR”.

2. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 118 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przedstawiciel ministra właściwego do spraw administracji publicznej, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz dyrektor Służby SAR.”,

b) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR oraz krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego;”;

44) w art. 127 w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) armator lub kapitan jachtu komercyjnego innego niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi, który nie posiada ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht ani ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków obejmującego wszystkie osoby znajdujące się na jachcie, zgodnie z art. 110 ust. 3;”;

45) art. 130 otrzymuje brzmienie:

„Art. 130. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 126–128, wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej.

2. Od decyzji, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

46) po art. 130 dodaje się art. 130a w brzmieniu:

„Art. 130a. 1. Nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.

2. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.

3. W celu zabezpieczenia ściągalności kary pieniężnej dyrektor urzędu morskiego może zażądać od sprawcy zabezpieczenia należności, a w razie odmowy występuje do organu egzekucyjnego o zajęcie statku lub innych przedmiotów, za pomocą których dokonano naruszenia przepisów.

4. Do czasu wydania postanowienia o zajęciu statku dyrektor urzędu morskiego zarządza zatrzymanie statku, nie dłużej jednak niż na 48 godzin.

5. Zabezpieczenie ściągłości kary pieniężnej polega na wpłaceniu określonej, przez organ prowadzący postępowanie, kwoty pieniężnej do jego depozytu lub złożeniu gwarancji bankowej przez bank albo gwarancji ubezpieczeniowej przez zakład ubezpieczeń mający siedzibę w Polsce.

6. Kary pieniężne nieuiszczone w wyznaczonym terminie podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściąganiu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

7. Ściągnięte kwoty z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.”;

47) załącznik do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2015 r. poz. 735) w art. 21 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) przekazać izbie morskiej, na jej żądanie, materiał dotyczący wypadku oraz”.

Art. 3. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 oraz z 2014 r. poz. 1554) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23 § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. Statek, o którym mowa w art. 73, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, a w przypadku statków zmieniających przynależność z obcej na polską, o długości 24 m lub powyżej, dodatkowo po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru.”;

2) art. 227 otrzymuje brzmienie:

„Art. 227. Usługa pilotowa może być świadczona tylko przez pilota wpisanego na listę pilotów prowadzoną przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Na liście pilotów mogą znajdować się osoby posiadające ważne dokumenty potwierdzające kwalifikacje i uprawnienia pilotowe.”;

3) w art. 229:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonach pilotowych oraz w pilotażu dobrowolnym na

morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) organizują i koordynują stacje pilotowe.”,

b) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Stacja pilotowa jest zorganizowanym zespołem składników niematerialnych i materialnych przeznaczonym do świadczenia usług pilotowych przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego, w określonej części polskich morskich wód wewnętrznych oraz na redach portów morskich (rejonie pilotowym) lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego.”,

c) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Stację pilotową tworzy i likwiduje, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w przypadku:

- 1) pilotażu w rejonie pilotowym – na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego,
- 2) pilotażu pełnomorskiego – na wniosek Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie właściwego ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego

– określając wymagania, jakie musi spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055 oraz z 2013 r. poz. 852) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

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

2) w art. 4:

a) w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) zatwierdzania oceny stanu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tej oceny, o których mowa w art. 20 ust. 4a pkt 1,”,

b) w pkt 8 lit. d otrzymuje brzmienie:

„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,”;

3) w art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

4) w art. 20 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„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,
- 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) w art. 26 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) zakazać statkowi cumowania przy obiekcie portowym nieposiadającym potwierdzenia zgodności obiektu portowego.”;

6) w art. 27 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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 2014 r. poz. 1402, z późn.

zm.¹⁰⁾ 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 włącznie.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 15 w ust. 2 w pkt 2 po lit. c dodaje się przecinek i dodaje się lit. d w brzmieniu:
„d) statki i obiekty pływające wchodzące w skład zespołu holowniczego, inne niż statek holujący”;
- 2) w art. 49 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego”;
- 3) w art. 51 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) nie udostępnia Komisji, na jej żądanie, środków, materiałów lub informacji, o których mowa w art. 49 i art. 50.”.

Art. 6. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 8 ust. 3, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2 i art. 107b ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 8 ust. 11, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2 i art. 107b ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 27 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 4 zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 27 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 4.

Art. 7. 1. Dokumenty wydane na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Zaświadczenia, o których mowa w art. 71 ust. 2a i 2b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, wydane przed dniem 1 stycznia 2017 r. zachowują ważność odpowiednio do dnia 1 stycznia 2022 r. w przypadku

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1822 oraz z 2015 r. poz. 529, 1045, 1066, 1217 i 1268.

zaświadczeń, o których mowa w art. 71 ust. 2a, oraz do dnia 1 stycznia 2024 r. w przypadku zaświadczeń, o których mowa w art. 71 ust. 2b.

3. Do dnia 1 stycznia 2024 r. wydawanie dyplomów, o których mowa w art. 63 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, na podstawie dyplomów ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, uzyskanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, następuje na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 8. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9. Upoważnienia do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 10. 1. W latach 2016–2025 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 2,84 mln zł, z tym że w:

- 1) 2016 r. – 0,255 mln zł;
- 2) 2017 r. – 0,26 mln zł;
- 3) 2018 r. – 0,267 mln zł;
- 4) 2019 r. – 0,274 mln zł;
- 5) 2020 r. – 0,28 mln zł;
- 6) 2021 r. – 0,287 mln zł;
- 7) 2022 r. – 0,294 mln zł;
- 8) 2023 r. – 0,30 mln zł;
- 9) 2024 r. – 0,308 mln zł;
- 10) 2025 r. – 0,315 mln zł.

2. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na obniżeniu kosztów funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej i przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu szkolenia kadr morskich oraz bezpieczeństwa żeglugi.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1:

- 1) pkt 27 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.;
- 2) pkt 28 lit. b w zakresie rejestrowania szkoleń przez morską jednostkę edukacyjną w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) oraz art. 1 pkt 31 lit. g w zakresie zapewnienia środków na wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji i zastępców przewodniczącego Komisji, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 3) pkt 33, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Załącznik do ustawy
z dnia 24 lipca 2015 r.
(poz. 1320)

I. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE CERTYFIKATÓW

1. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego:

- 1.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 1200 PLN
- 1.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 1600 PLN
- 1.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2400 PLN
- 1.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3200 PLN
- 1.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 800 PLN

2. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego:

- 2.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2000 PLN
- 2.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3000 PLN
- 2.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 4000 PLN
- 2.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 5000 PLN
- 2.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN

3. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej:

- 3.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2000 PLN
- 3.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2700 PLN
- 3.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 4000 PLN
- 3.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 5300 PLN
- 3.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1300 PLN
- 3.6. Za wystawienie pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej – 1000 PLN

4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej:

- 4.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 1200 PLN
- 4.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek – 1600 PLN
- 4.3. Za pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej – 1000 PLN

5. Za przeprowadzenie inspekcji statku towarowego w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa radiowego dla statków o pojemności brutto (GT) pomiędzy 300 jednostek a 500 jednostek – 600 PLN
6. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego – 500 PLN
7. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem:
 - 7.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 1500 PLN
 - 7.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2000 PLN
 - 7.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2500 PLN
 - 7.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3500 PLN
 - 7.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN
8. Za przeprowadzenie audytu w celu wydania dokumentu zgodności, tymczasowego dokumentu zgodności lub przedłużenia ważności tymczasowego dokumentu zgodności – 1200 PLN
9. Za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania świadectwa wolnej burty – 350 PLN
10. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zwolnienia lub zwolnienia od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50% stawki opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji, której zwolnienie dotyczy.
11. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpiecznej obsługi – 500 PLN
12. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności do przewozu stałych ładunków masowych – 1000 PLN
13. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne – 1200 PLN
14. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa, karty bezpieczeństwa statku rybackiego i karty bezpieczeństwa typu „L”:

- 14.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 20 jednostek lub długości do 15 m – 100 PLN
 - 14.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 20 jednostek do 100 jednostek lub powyżej 15 m do 25 m długości 200 PLN
 - 14.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek do 300 jednostek – 400 PLN
 - 14.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 300 jednostek do 500 jednostek – 600 PLN
 - 14.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 1000 PLN
 - 14.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2000 PLN
 - 14.7. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3000 PLN
 - 14.8. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN
 - 14.9. Jeżeli parametry statku określone w pkt 14.1 i 14.2 wskazują na możliwość zastosowania dwóch stawek, stosuje się stawkę według pojemności brutto.
15. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa dla jachtu morskiego:
- 15.1. Statki o długości do 6 m – 100 PLN
 - 15.2. Statki o długości powyżej 6 m do 9 m – 150 PLN
 - 15.3. Statki o długości powyżej 9 m do 12 m – 200 PLN
 - 15.4. Statki o długości powyżej 12 m do 15 m – 300 PLN
 - 15.5. Statki o długości powyżej 15 m do 24 m – 600 PLN
 - 15.6. Statki o długości powyżej 24 m – 1000 PLN
16. Za wykazy wyposażenia do certyfikatu lub karty bezpieczeństwa – 150 PLN, ale nie więcej niż 50% opłaty z tytułu inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa.
17. Zniżki opłat:
- 17.1. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub karty bezpieczeństwa na jednorazową podróż pobiera się opłaty w wysokości 50% opłat wymienionych w pkt 14.1–14.8 oraz 15.1–15.6.
 - 17.2. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w celu potwierdzenia ważności certyfikatu lub karty bezpieczeństwa wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu lub karty bezpieczeństwa, na której dokonano potwierdzenia ważności.
 - 17.3. Jeżeli właścicielem jachtu rekreacyjnego jest: emeryt, rencista, uczeń lub student, opłatę za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu obniża się o 50%.
 - 17.4. Opłaty określone w pkt 14.1–14.8 ulegają obniżeniu o:
 - 50% dla statku bez własnego napędu mechanicznego,
 - 20% dla statku bez własnego napędu mechanicznego wyposażonego w mechanizmy pomocnicze.
18. Inne opłaty:
- 18.1. Za ponowną inspekcję statku o obcej przynależności zatrzymanego przez organ inspekcyjny – 4000 PLN
 - 18.2. Za wydanie lub wymianę certyfikatu – 50 PLN
 - 18.3. Za wydanie duplikatu lub odpisu certyfikatu – 50 PLN

- 18.4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu przywrócenia ważności certyfikatu (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej pobieranej za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.
- 18.5. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 1 miesiąca bez inspekcji pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości 10% opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, jednakże nie mniej niż 10 PLN.
- 18.6. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 3 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 30% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, lecz nie mniej niż 50 PLN.
- 18.7. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres powyżej 3 miesięcy do 5 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.
- 18.8. Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych:
 - 18.8.1. Wydanie świadectwa uznania – 1350 PLN
 - 18.8.2. Potwierdzenie świadectwa uznania – 650 PLN
 - 18.8.3. Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji – 550 PLN
- 18.9. Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich:
 - 18.9.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 200 PLN
 - 18.9.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 400 PLN
 - 18.9.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 800 PLN
 - 18.9.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1200 PLN
 - 18.9.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – opłata jak w pkt 18.9.4 i dodatkowo za każde następne 20 000 jednostek – 400 PLN
- 18.10. Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50% opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt 18.9.1–18.9.5.
- 18.11. Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na liczbę środków ratunkowych) – 300 PLN
- 18.12. Za wydanie lub zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nieujętego w niniejszym załączniku – 300 PLN
- 18.13. Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku materiałów niebezpiecznych – 400 PLN
- 18.14. Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej – dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie) – 250 PLN
- 18.15. Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną liczbą holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy) – 4000 PLN
- 18.16. Za wydanie zezwolenia jednorazowego na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną liczbą holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) – w czasie jednej wizyty w porcie – 600 PLN
- 18.17. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie – 250 PLN
- 18.18. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota – 150 PLN
- 18.19. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota – 400 PLN

- 18.20. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na manewrowanie statkiem bez pilota na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie – 150 PLN
- 18.21. Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 18.13 – 100 PLN
- 18.22. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych, dla których każdorazowo są one wymagane – 200 PLN
- 18.23. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, wraki, dźwigi pływające, jednostki bez napędu z nietypowym ponadgabarytowym ładunkiem, oraz zestawy holownicze, w których skład wchodzi obiekty holowane o długości powyżej 50 m, tj. pontony, kadłuby statków, barki i statki bez własnego napędu – 150 PLN
- 18.24. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie – 50 PLN
- 18.25. Za zalegalizowanie dziennika pokładowego lub innego dokumentu podlegającego legalizacji – 20 PLN
- 18.26. Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne – 500 PLN
- 18.27. Za upoważnienie podmiotu do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m – 2000 PLN
- 18.28. Za przeprowadzenie kontroli okresowej podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m – 300 PLN
- 18.29. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru:
- 4000 PLN – dla statków starszych niż 15 lat,
 - 500 PLN – dla statków do 15 lat
- 18.30. Za przedłużenie ważności karty bezpieczeństwa na okres nie dłuższy niż 5 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa.

19. Objasnienia uzupełniające:

- 19.1. Dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto opłaty nalicza się według wzoru:

$$V = 0,25 \times L \times B \times H,$$

gdzie:

B – szerokość maksymalna,

H – wysokość boczna,

L – długość całkowita.

Uwaga: dla doków pływających H oznacza wysokość boczną łącznie z basztami.

- 19.2. Koszty przejazdów oraz pobytu audytorów/inspektorów poza siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem audytu lub inspekcji, w tym audytów dodatkowych lub inspekcji doraźnych, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1 i 5, z przeprowadzeniem oceny stanu technicznego, o której mowa w art. 28 ust. 1 pkt 2, oraz wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 18a, ponosi armator statku. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 PLN, odstępuje się od jej pobrania.
- 19.3. Opłaty za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania, potwierdzenia, przedłużenia lub przywrócenia ważności wszystkich certyfikatów statku ponosi armator lub właściciel statku.
- 19.4. Za przeprowadzenie inspekcji lub audytu w dni ustawowo wolne od pracy lub poza godzinami pracy urzędu morskiego opłata zostaje podwyższona o 50% podstawowej opłaty za przeprowadzenie inspekcji.
- 19.5. Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.

19.6. Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.

II. OPŁATY ZA WYSTAWIANIE DOKUMENTÓW KWALIFIKACYJNYCH

1. Opłaty za dyplomy oficerskie i świadectwa marynarskie oraz ich duplikaty:

- 1.1. Dyplom oficera statków morskich w żegludze międzynarodowej – 50 PLN
- 1.2. Dyplom oficera statków morskich w żegludze krajowej – 30 PLN
- 1.3. Dyplom pilota morskiego – 50 PLN
- 1.4. Świadectwo marynarza – 30 PLN
- 1.5. Potwierdzenie uznania – 50 PLN
- 1.6. Świadectwo przeszkolenia – 20 PLN
- 1.7. Przy wydaniu pierwszego duplikatu dokumentu kwalifikacyjnego opłatę podwyższa się o 50% opłaty podstawowej za ten dokument. Przy wydawaniu kolejnego duplikatu opłatę podwyższa się o 100%.

2. Opłaty za zezwolenie na zajmowanie stanowiska:

- 2.1. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska oficerskiego (art. VIII Konwencji STCW) – 40 PLN
- 2.2. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska marynarskiego – 20 PLN
- 2.3. Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych w pilotażu pełnomorskim – 30 PLN
- 2.4. Karta identyfikacyjna pilota pełnomorskiego – 40 PLN
- 2.5. Szczególne uprawnienia pilotowe – 50 PLN
- 2.6. Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych dla kapitana żeglugi śródlądowej na statkach żeglugi śródlądowej obcych bander na wodach administrowanych przez urząd morski – 200 PLN

3. Opłaty za dyplomy oficerskie i świadectwa członków załóg jachtów komercyjnych oraz ich duplikaty:

- 3.1. Świadectwo dla członka załogi jachtu komercyjnego – 30 PLN
- 3.2. Dyplom oficera jachtu komercyjnego o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 30 PLN
- 3.3. Dyplom oficera jachtu komercyjnego o pojemności brutto (GT) od 500 jednostek do 3000 jednostek – 50 PLN
- 3.4. Przy wydaniu pierwszego duplikatu dokumentu kwalifikacyjnego opłatę podwyższa się o 50% opłaty podstawowej za ten dokument. Przy wydawaniu kolejnego duplikatu opłatę podwyższa się o 100%.

4. Inne dokumenty:

- 4.1. Za potwierdzenie autentyczności dokumentu – 5 PLN
- 4.2. Za wydanie wyciągu pływania, sporządzonego dla innych celów niż potrzeby urzędu – 10 PLN
- 4.3. Za wydanie zaświadczenia lub innego dokumentu niż wymienione wyżej – 10 PLN

III. OPŁATY ZA EGZAMINY I AUDYTY

1. Opłata za egzamin teoretyczny w żegludze międzynarodowej:

- 1.1. Na poziomie pomocniczym – 200 PLN.
- 1.2. Na poziomie operacyjnym – 600 PLN.
- 1.3. Na poziomie zarządzania – 800 PLN.
- 1.4. Na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej – 400 PLN.
- 1.5. Na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej – 500 PLN.

2. Opłata za egzamin teoretyczny w żegludze krajowej:

- 2.1. Na świadectwo – 200 PLN.
- 2.2. Na dyplom – 400 PLN.

3. Opłata za egzamin teoretyczny w rybołówstwie morskim:

- 3.1. Na świadectwo – 200 PLN.
- 3.2. Na dyplom – 400 PLN.

4. Opłata za egzamin teoretyczny na jachty komercyjne:

- 4.1. Na świadectwo – 200 PLN.
- 4.2. Na dyplom na jacht komercyjny o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 400 PLN.
- 4.3. Na dyplom na jacht komercyjny o pojemności brutto (GT) od 500 jednostek do 3000 jednostek – 500 PLN.

5. Opłata za egzamin teoretyczny dodatkowy:

- 5.1. Na dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej – 800 PLN.
- 5.2. Na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej – 800 PLN.
- 5.3. Na świadectwo kucharza okrętowego – 200 PLN.
- 5.4. Z zakresu obsługi siłowni z napędem innym niż tłokowy silnik spalinowy (turbiny) – 200 PLN.
- 5.5. Z zakresu obsługi silników spalinowych do 200 kW – 200 PLN.
- 5.6. Z zakresu obsługi narzędzi połowowych – 200 PLN.
- 5.7. Z zakresu wiedzy rybackiej oraz stateczności statku rybackiego – 200 PLN.
- 5.8. Z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej – 200 PLN.
- 5.9. Z polskiego prawa morskiego – 450 PLN.
- 5.10. Na odnowienie dyplomu – 500 PLN.

6. Opłata za egzamin teoretyczny w pilotażu:

- 6.1. Na dyplom pilota morskiego – 800 PLN.
- 6.2. Na odnowienie dyplomu pilota morskiego – 800 PLN.
- 6.3. Dla kapitana statku:
 - 6.3.1. Uprawniający do manewrowania określonym statkiem lub statkami bez pilota na określonym w zezwoleniu obszarze portu morskiego lub w jego rejonie – 450 PLN.

6.3.2. Sprawdzający kwalifikacje do samodzielnego pilotowania określonego statku lub statków na określonym w zezwoleniu obszarze portu morskiego lub w jego rejonie – 450 PLN.

6.3.3. Odnowiający uprawnienia, o których mowa w pkt 6.3.1, przeprowadzany co 5 lat od daty otrzymania pierwszego zezwolenia – 450 PLN.

7.1. Za egzamin poprawkowy pobiera się opłatę w wysokości 100% opłat określonych niniejszą taryfą.

7.2. Za egzamin przeprowadzany w języku angielskim pobiera się opłatę w wysokości 200% opłat określonych niniejszą taryfą.

8. Za wydanie duplikatu zaświadczenia o zdaniu egzaminu – 20 PLN.

9. Opłata za egzamin praktyczny:

9.1. Na symulatorze – 600 PLN (za 1 godz. od osoby egzaminowanej).

9.2. Na innych obiektach – 300 PLN (za 1 godz. od osoby egzaminowanej).

9.3. Na świadectwo kucharza okrętowego – 300 PLN.

10. Opłaty za wynajęcie symulatora lub innego obiektu do celów egzaminowania (za 1 godz. egzaminowania osoby egzaminowanej):

10.1. Wynajęcie symulatora operacyjnego – 400 PLN/godz.

10.2. Wynajęcie symulatora programowego lub innego obiektu – 200 PLN/godz.

11. Opłaty za czynności związane z uznaniem morskich jednostek edukacyjnych (MJE):

11.1. Opłata za audyt na uznanie MJE – 1500 PLN.

11.2. Opłata za audyt na rozszerzenie uznania – 1000 PLN.

11.3. Opłata za audyt na potwierdzenie uznania – 1000 PLN.

11.4. Opłata za odnowienie ważności uznania – 1500 PLN.

11.5. Za wydanie certyfikatu uznania MJE – 300 PLN.