DZIENNIK USTAW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 23 stycznia 2018 r.

Poz. 181

OBWIESZCZENIE
MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 8 grudnia 2017 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o bezpieczeństwie morskim

1. Na podstawie art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych:

1) ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1948 oraz z 2017 r. poz. 379 i 1926),

2) ustawą z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 32),

3) ustawą z dnia 14 grudnia 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 60 i 949),

4) ustawą z dnia 24 lutego 2017 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 785),

5) ustawą z dnia 25 maja 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1215)

oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 8 grudnia 2017 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity ustawy nie obejmuje:

1) art. 260 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1948 oraz z 2017 r. poz. 379 i 1926), który stanowi:

„Art. 260. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r., z wyjątkiem:

1) art. 1, art. 4 pkt 1 i pkt 11 lit. c i d, lit. e w zakresie § 12 i 13 oraz lit. f, art. 11, art. 13, art. 27, art. 38 pkt 39 lit. a tiret drugie, pkt 65 lit. a, pkt 68 lit. a w zakresie pkt 1, pkt 76 lit. b tiret drugie, art. 119, art. 148, art. 160 ust. 2 i 3, art. 162 ust. 1 pkt 1, art. 164, art. 165 ust. 1, 2 i 6, art. 178, art. 190 ust. 1, art. 201 ust. 1 i art. 259 ust. 1, które wchodzą w życie z dniem ogłoszenia;

2) art. 150, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.;

2a) art. 112 pkt 2–4, które wchodzą w życie z dniem 27 lutego 2017 r.;

3) art. 4 pkt 12, art. 163 pkt 3, art. 168, art. 172 pkt 6 oraz art. 192 ust. 1–4, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.;

4) art. 149a:

a) pkt 1, który wchodzi w życie z dniem 13 listopada 2017 r.,

b) pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 4 czerwca 2018 r.”;

2) odnośnika nr 1 oraz art. 35, art. 36 i art. 39 ustawy z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 32), które stanowią:

„[1)] Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającą dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 146).”

„Art. 35. 1. Do postępowania dotyczącego oceny zgodności wyposażenia morskiego, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji oraz postępowania w zakresie wyposażenia morskiego niezgodnego z wymaganiami, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do kontroli wyposażenia morskiego oraz do postępowań wszczętych w wyniku kontroli wyposażenia morskiego, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 36. Do dnia wejścia w życie aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 35 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 146), do spraw dotyczących rodzaju wyposażenia morskiego podlegającego procedurom oceny zgodności, wykazu przepisów międzynarodowych zawierających wymagania oraz metod badań wyposażenia morskiego stosuje się przepisy dotychczasowe.”

„Art. 39. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.”;

3) art. 354 i art. 369 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 60 i 949), które stanowią:

„Art. 354. Przepisy:

1) art. 39 ust. 1 pkt 6, art. 46 ust. 3 pkt 1, art. 50 ust. 2, art. 54 ust. 1d pkt 8, art. 166 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2,

2) art. 197 § 2 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 3,

3) art. 4 ust. 3 i 4 ustawy zmienianej w art. 6,

4) art. 116a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 9,

5) art. 4 ust. 4 pkt 2 i ust. 7 pkt 1, art. 5 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 17,

6) art. 8 ust. 1 pkt 6 lit. a ustawy zmienianej w art. 19,

7) art. 130 § 1 i 3 ustawy zmienianej w art. 23,

8) art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 26,

9) art. 6 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 31,

10) art. 107a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 37,

11) art. 144 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 41,

12) art. 134a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 44,

13) art. 71 ust. 1 pkt 1 lit. g, ust. 3 pkt 1 oraz ust. 4 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 53,

14) art. 24 ust. 5 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 55,

15) art. 3 pkt 18 oraz art. 15 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 57,

16) art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 58,

17) art. 43 ust. 1 pkt 27 ustawy zmienianej w art. 59,

18) art. 89 ust. 2 i ust. 8 pkt 1, art. 107 ust. 5b pkt 12 ustawy zmienianej w art. 60,

19) art. 2 ust. 1 pkt 35, art. 12 ust. 2 pkt 2, art. 55 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 63,

20) art. 27 ust. 3 i art. 67 ust. 5 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 64,

21) art. 9 ust. 5 pkt 2 lit. f ustawy zmienianej w art. 65,

22) art. 130 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 66,

23) art. 2 pkt 13 ustawy zmienianej w art. 76,

24) art. 7 ust. 1 pkt 20, art. 14 pkt 5 i 6, art. 57 ust. 1 i 2, art. 62 ust. 1, art. 107 ust. 6 pkt 1 i art. 127 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 90,

25) art. 19 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy zmienianej w art. 93,

26) art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 94,

27) art. 26 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 95,

28) art. 64 ust. 4 pkt 1 i ust. 6 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 98,

29) art. 237 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 104,

30) art. 84 ust. 2 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 106,

31) art. 2 pkt 6, art. 9 pkt 2, art. 11 ust. 5, art. 14 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 110,

32) art. 2 pkt 17 ustawy zmienianej w art. 113

– w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się również do szkół ponadgimnazjalnych i klas dotychczasowych szkół ponadgimnazjalnych w szkołach ponadpodstawowych do czasu zakończenia kształcenia w tych szkołach i klasach.”

„Art. 369. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 września 2017 r., z wyjątkiem:

1) art. 1, art. 116–219, art. 314, art. 326–336, art. 347, art. 348, art. 358 i art. 359, które wchodzą w życie po upływie 3 dni od dnia ogłoszenia;

2) art. 4 pkt 9, 12, 14 lit. a, art. 15 pkt 26, pkt 29 lit. a w zakresie art. 22 ust. 1 pkt 3a, pkt 48, 49, pkt 54 w zakresie art. 36a ust. 14 i pkt 114 w zakresie art. 71d, art. 66 pkt 1, art. 80, art. 111 pkt 2, art. 113 pkt 2, art. 115, art. 220–223, art. 225–313, art. 315–325, art. 349–357 i art. 360–368, które wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;

3) art. 15 pkt 118 lit. f i h oraz pkt 123 lit. m, które wchodzą w życie z dniem 1 lutego 2017 r.;

4) art. 15 pkt 31, pkt 32 w zakresie art. 22ac ust. 1, art. 22ae ust. 2, art. 22ak ust. 1 i art. 85b ust. 2 i 5, pkt 33–43, pkt 44 w zakresie art. 22ar i art. 22at ust. 1 pkt 1, pkt 46, 47 i 120, art. 105 i art. 337–346, które wchodzą w życie z dniem 15 lutego 2017 r.;

5) art. 4 pkt 5, 10 i 11, które wchodzą w życie z dniem 1 marca 2017 r.;

6) art. 224, który wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2017 r.;

7) art. 66 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.”;

4) odnośnika nr 1 oraz art. 9, art. 12 i art. 13 ustawy z dnia 24 lutego 2017 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 785), które stanowią:

„[1)] Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135).

Niniejsza ustawa służy stosowaniu:

1) 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);

2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55 oraz Dz. Urz. UE L 320 z 26.11.2016, str. 1).

Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55).”

„Art. 9. Do spraw wszczętych na podstawie przepisów ustaw zmienianych w art. 1, art. 2 oraz art. 5 i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.”

„Art. 12. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 5 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 13. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2 pkt 8, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.”;

5) odnośnika nr 1 oraz art. 16 ustawy z dnia 25 maja 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1215), które stanowią:

„[1)] Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/30/UE z dnia 12 czerwca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz zmiany dyrektywy 2004/35/WE (Dz. Urz. UE L 178 z 28.06.2013, str. 66).”

„Art. 16. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 12, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”.

Marszałek Sejmu: *M. Kuchciński*

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 grudnia 2017 r. (poz. 181)

USTAWA

z dnia 18 sierpnia 2011 r.

o bezpieczeństwie morskim[1)]

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcji statku, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu.

Art. 2. Ustawę stosuje się z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 5 pkt 33, art. 62 ust. 1 pkt 1, 3 i 4, art. 101 ust. 1 i art. 115, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami.

Art. 3. 1. Przepisy ustawy stosuje się do:

1) statków morskich o polskiej przynależności;

---

1) Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:
1) dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE L 113 z 30.04.1992, str. 19–36, z późn. zm.);
2) dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 46 z 17.02.1997, str. 25, z późn. zm.);
3) dyrektywy 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.);
4) dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.);
5) dyrektywy 99/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 1, z późn. zm.);
6) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10);
7) dyrektywy 2003/25/WE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności owych dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. UE L 123/22 z 17.05.2003, str. 286);
8) dyrektywy 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33);
9) dyrektywy 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47);
10) dyrektywy 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57);
11) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101);
12) dyrektywy 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132);
13) dyrektywy 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 29, z późn. zm.);
14) dyrektywy 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1);
15) dyrektywy 2010/36/UE z dnia 1 czerwca 2010 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 162 z 29.06.2010, str. 1);
16) dyrektywy 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283/1 z 29.10.2010, str. 1);
17) dyrektywy 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 49 z 24.02.2011, str. 33).

2) statków morskich o obcej przynależności znajdujących się na:

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) polskich obszarach morskich, w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków.

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

Art. 4. 1. Przepisów ustawy, z zastrzeżeniem przypadków w niej określonych, nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

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;

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

3. Przepisy ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków stosuje się do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 15 m w zakresie obowiązku wyposażenia tych statków w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS).

4. Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może, w drodze rozporządzenia, poddać odpowiednim przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

Art. 5. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

1) statku – należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;

2) statku o wartości historycznej – należy przez to rozumieć statki zabytkowe i ich repliki, w tym również statki przeznaczone do wspierania i promocji rzemiosł tradycyjnych i umiejętności żeglarskich używane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;

3) statku rybackim – należy przez to rozumieć statek rybacki w rozumieniu art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 222, z 2016 r. poz. 1948 oraz z 2017 r. poz. 60 i 1273);

4) statku pasażerskim – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;

5) promie pasażerskim typu ro-ro – należy przez to rozumieć statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych;

6) statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia – należy przez to rozumieć statki używane wyłącznie do:

a) inspekcji i pomiarów hydrograficznych,

b) ratowania życia na morzu,

c) zwalczania rozlewów olejów i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko naturalne,

d) obsługi oznakowania nawigacyjnego,

e)[2] wykonywania ustawowych zadań Krajowej Administracji Skarbowej,

f) zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów,

g) łamania lodów;

---

[2] W brzmieniu ustalonym przez art. 130 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1948), która weszła w życie z dniem 1 marca 2017 r.

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

8) jachcie rekreacyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny;

9) jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzenia działalności polegającej na:

   a) odpłatnym przewozie osób,

   b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,

   c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,

   d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,

   e) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku;

10) jachcie śródlądowym – należy przez to rozumieć statek żeglugi śródlądowej o napędzie żaglowym lub mechanicznym przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128);

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) dziecka w wieku poniżej jednego roku życia;

11) działaniach statek-port – należy przez to rozumieć działania wywołujące bezpośredni wpływ na statek związane z przemieszczaniem osób, ładunku lub zaopatrzenia;

12) żegludze na linii regularnej – należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich zapewniającą połączenie pomiędzy co najmniej dwoma portami, zgodnie z opublikowanym rozkładem lub odbywającą się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać jej cykliczny charakter;

13) pasażerskiej żegludze krajowej – należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich uprawianą przez statki pasażerskie pomiędzy portami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej;

14) międzynarodowej żegludze pasażerskiej – należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich statkiem pasażerskim inną niż pasażerska żegluga krajowa;

15) informacji dotyczącej identyfikacji statku – należy przez to rozumieć podstawowe informacje o statku, takie jak nazwa oraz, o ile statek posiada, sygnał rozpoznawczy oraz numer IMO statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) lub morski radiowy numer identyfikacyjny MMSI;

16) organizacji – należy przez to rozumieć instytucję klasyfikacyjną wykonującą zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkami;

17) uznanej organizacji – należy przez to rozumieć organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków;

18) przepisach klasyfikacyjnych – należy przez to rozumieć wymagania uznanej organizacji w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń oraz wyposażenia, a także utrzymania statku oraz procedur przeprowadzania przeglądów statku;

19) przeglądzie statku – należy przez to rozumieć kontrolę przeprowadzaną przez organizację w celu potwierdzenia zgodności z przepisami klasyfikacyjnymi dla wydania świadectwa klasy;

20) świadectwie klasy – należy przez to rozumieć dokument wydany przez uznaną organizację potwierdzający zdolność lub przystosowanie statku do określonego używania zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi tej uznanej organizacji;

21) certyfikacie – należy przez to rozumieć dokument bezpieczeństwa wydany dla statku zgodnie z przepisami ustawy oraz umów międzynarodowych;

22) dacie rocznicowej – należy przez to rozumieć dzień i miesiąc każdego roku, taki sam jak w dacie upływu ważności danego certyfikatu;

23) inspekcji – należy przez to rozumieć kontrolę przeprowadzaną przez:

a) państwo bandery, inne państwo na zlecenie państwa bandery lub uznaną organizację w imieniu państwa bandery, w celu potwierdzenia, że statek i jego załoga spełniają wymagania określone w przepisach krajowych i międzynarodowych,

b) państwo portu – zgodnie z postanowieniami porozumień międzynarodowych w sprawie inspekcji państwa portu;

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. MIiR z 2014 r. poz. 61);

25) regionie Memorandum Paryskiego – należy przez to rozumieć obszar geograficzny, w którym państwa-strony Memorandum Paryskiego przeprowadzają inspekcje na podstawie postanowień tego Memorandum;

26) systemie THETIS – należy przez to rozumieć system informacyjny wspomagający realizację zadań inspekcji państwa portu, zawierający dane dotyczące inspekcji państwa portu przeprowadzanych w regionie Memorandum Paryskiego;

27) priorytecie I lub priorytecie II – należy przez to rozumieć element opisujący status statku w systemie THETIS, określający obowiązek przeprowadzenia inspekcji statku, zależny od profilu ryzyka statku, a także czasu jaki upłynął od ostatniej inspekcji oraz zaistnienia czynników nadrzędnych lub nieoczekiwanych okoliczności;

28) profilu wysokiego, profilu średniego lub profilu niskiego ryzyka – należy przez to rozumieć element systemu THETIS opisujący statek w zależności od parametrów określonych w przepisach Unii Europejskiej w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, decydujący o priorytecie inspekcji statku, zakresie i częstotliwości jej przeprowadzania;

29) zatrzymaniu statku – należy przez to rozumieć decyzję zakazującą wyjścia statku w morze z powodu wykrytych uchybień, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatny do żeglugi morskiej;

30) wstrzymaniu operacji – należy przez to rozumieć decyzję zakazującą kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane uchybienia, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną;

31) zakazie wejścia do portu – należy przez to rozumieć decyzję wydaną kapitanowi lub armatorowi statku skutkującą, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi inspekcji państwa portu, zakazem wejścia do wszystkich portów i kotwicowisk państw członkowskich Unii Europejskiej;

32) zakazie używania statku – należy przez to rozumieć decyzję zabraniającą uprawiania regularnej żeglugi promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego wydaną zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich;

33) umowach międzynarodowych – należy przez to rozumieć:

a) Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319, z 1986 r. poz. 177 oraz z 2017 r. poz. 142) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 1173), zwaną dalej „Konwencją SOLAS”,

b) Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. poz. 372), zwaną dalej „Konwencją o liniach ładunkowych”,

c) Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. poz. 106), zwaną dalej „Konwencją o zapobieganiu zderzeniom”,

d) Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, sporządzony w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101, z 2016 r. poz. 1979 oraz z 2017 r. poz. 1449) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokółem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679), zwaną dalej „Konwencją MARPOL",

e) Międzynarodową konwencję o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzoną w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. poz. 247), zwaną dalej „Konwencją TONNAGE",

f) Międzynarodową konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisaną w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 851),

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 oraz z 2017 r. poz. 512), zwaną dalej „Konwencją MLC",

h)[3)] Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092), zwaną dalej „Konwencją STCW",

i)[3)] Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655), zwaną dalej „Konwencją STCW-F";

34) Kodeksie ISM – należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu, określony w rozdziale IX Konwencji SOLAS;

34a) Kodeksie ISPS – należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych, określony w rozdziale XI-2 Konwencji SOLAS;

35) państwie członkowskim Unii Europejskiej – należy przez to rozumieć również państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

36) państwie trzecim – należy przez to rozumieć państwo niebędące państwem członkowskim Unii Europejskiej;

37) stałej platformie wiertniczej – należy przez to rozumieć jednostkę górniczą, przeznaczoną do wydobycia i przetwarzania węglowodorów, osadzoną na dnie morskim na stałe, stanowiącą morską budowlę hydrotechniczną.

Art. 6. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania, wytyczne lub zalecenia międzynarodowe o charakterze specjalistycznym dotyczące bezpieczeństwa morskiego, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, ustanawiane w szczególności przez:

1) Międzynarodową Organizację Morską (IMO);

2) Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA);

3) Międzynarodową Organizację Hydrograficzną (IHO).

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej mając na uwadze upowszechnianie zasad dobrej praktyki morskiej może wydać, w drodze obwieszczenia, informacje o zaleceniach i wytycznych wydawanych przez organizacje międzynarodowe w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji.

Art. 7. 1. Na potrzeby administracji morskiej terenowe organy administracji morskiej tworzą elektroniczną bazę danych o statkach o polskiej przynależności.

2. Baza danych, o której mowa w ust. 1, zawiera informacje dotyczące:

1) identyfikacji statku;

2) przeprowadzanych przeglądów i inspekcji państwa bandery;

3) uznanych organizacji uczestniczących w klasyfikacji i certyfikacji statku;

4) organu, który przeprowadził inspekcję statku w ramach kontroli państwa portu, oraz daty inspekcji;

[3)] Dodana przez art. 5 pkt 1 ustawy z dnia 24 lutego 2017 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 785), która weszła w życie z dniem 29 kwietnia 2017 r.

5) wyników inspekcji przeprowadzonych w ramach inspekcji państwa portu, w szczególności dotyczących uchybień i zatrzymań statku;

6) wypadków i incydentów morskich;

7) identyfikacji statków, które zmieniły banderę z polskiej na obcą w ciągu ostatnich 12 miesięcy;

8) innych danych o statkach o polskiej przynależności uznanych za istotne przez organy administracji morskiej.

3. Informacje, o których mowa w ust. 2:

1) pkt 4 i 5 – przekazuje armator statku o polskiej przynależności;

2) pkt 6 – przekazują podmioty właściwe do prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich;

3) pkt 7 – przekazują podmioty prowadzące rejestr statków o polskiej przynależności.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia bazy danych o statkach o polskiej przynależności, w tym wprowadzania i aktualizacji informacji o tych statkach, warunki dostępu właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Komisji Europejskiej do informacji zamieszczonych w bazie oraz zakres ich wykorzystania, mając na uwadze potrzebę zapewnienia dostępności informacji zamieszczonych w bazie oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery.

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)[4] w sprawie wytycznych do upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji, rezolucji IMO MSC.349(92) Kodeks dla uznanych organizacji (Kodeks RO)[5] 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 IMO[6] z wyłączeniem sekcji 16.1, 18.1 i 19 części 2 tego Kodeksu.

Art. 9. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz urzędy, służby i inne podmioty, o których mowa w ust. 2, są poddawane audytowi IMO zgodnie z przepisami z rozdziału XIII Konwencji SOLAS.[7] 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 IMO[6] poddaje się audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków.

3. Audyt, o którym mowa w ust. 1, poprzedza się przeprowadzaniem audytów wewnętrznych w urzędach, służbach i innych podmiotach realizujących zadania, o których mowa w ust. 2. Przeprowadzanie audytów wewnętrznych koordynuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, sposób przygotowania administracji morskiej do audytu IMO, a w szczególności tryb organizacji i przeprowadzania audytów wewnętrznych, jednostki nimi objęte oraz tryb usuwania stwierdzonych uchybień, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego i sprawnego przygotowania i przebiegu audytu IMO.

Art. 10. Dyrektorzy urzędów morskich utrzymują system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z realizacją zadań państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego.

Rozdział 2
Budowa statku, jego stałych urządzeń i wyposażenie

Art. 11. 1. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz warunkom życia i pracy na statku określonym w:

1) umowach międzynarodowych;

2)[8] przepisach ustawy z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 32);

3) przepisach ustawy.

---

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

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

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

7) Zdanie pierwsze w brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

8) W brzmieniu ustalonym przez art. 33 pkt 1 ustawy z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 32), która weszła w życie z dniem 6 stycznia 2017 r.

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. 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. poz. 512).

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.

3. 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:

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;

3) zwiększyć wymagania wobec statków podlegających umowom międzynarodowym, w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia w stosunku do wymagań określonych tymi umowami, zgodnie z ich przepisami;

4) wyłączyć statki podlegające umowom międzynarodowym spod działania niektórych postanowień tych umów, zgodnie z ich przepisami.

4. W przypadku uznania przepisów klasyfikacyjnych organizacji innej niż uznana organizacja, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje informację w tej sprawie Komisji Europejskiej oraz pozostałym państwom członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 12. 1. Statek niepodlegający umowom międzynarodowym może być używany w żegludze morskiej, jeżeli jego budowa, stałe urządzenia i wyposażenie zapewniają bezpieczne uprawianie żeglugi, ochronę środowiska morskiego oraz bezpieczeństwo życia i zdrowia osób na nim przebywających, z uwzględnieniem wymagań umów międzynarodowych, w zakresie określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi bądź uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych uznanej organizacji lub podmiotu, o którym mowa w art. 26 ust. 1, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia i zdrowia osób przebywających na statkach, z uwzględnieniem, dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m, przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.

Art. 13. 1. Statek powinien mieć wyznaczoną wolną burtę zgodnie z postanowieniami Konwencji o liniach ładunkowych.

2. Organem właściwym do wyznaczenia wolnej burty jest dyrektor urzędu morskiego.

3. Statek, dla którego wyznaczono wolną burtę, otrzymuje świadectwo wolnej burty oraz znak wolnej burty, który należy umieścić na obu burtach statku.

4. Za czynności związane z wydaniem świadectwa wolnej burty pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

5. Opłata, o której mowa w ust. 4, stanowi dochód budżetu państwa.

6. W przypadku gdy świadectwo wolnej burty wydaje uznana organizacja, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty oraz wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty, uwzględniając postanowienia Konwencji o liniach ładunkowych.

Art. 14. 1. Statek powinien być wyposażony w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS), spełniające wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS.

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.

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.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kategorie statków zwolnionych z wymogu wyposażenia w urządzenia systemu AIS, biorąc pod uwagę pojemność brutto, rodzaj, rok budowy oraz rejon żeglugi statków, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 15. 1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR) albo uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR), spełniający wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kategorie statków, które mogą być wyposażone w S-VDR, oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR albo S-VDR, biorąc pod uwagę pojemność brutto, rodzaj, rok budowy oraz rejon żeglugi statków, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 16. 1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w urządzenie Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), spełniające wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS.

2. Statek wyposażony w urządzenie systemu LRIT powinien utrzymywać 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 LRIT w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa lub ochrony statku.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu urządzenia systemu LRIT dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia tego urządzenia.

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

1) kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w urządzenia systemu LRIT, mając na uwadze pojemność brutto, rodzaj, rok budowy, rejon żeglugi statków oraz używane przez te statki systemy identyfikacji,

2) warunki przekazywania danych z urządzeń systemu LRIT do Centrum Danych LRIT

– z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 17. 1. Stacje atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych, podlegają, zgodnie z przepisami Konwencji SOLAS, uznawaniu oraz nadzorowi dyrektora urzędu morskiego.

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.

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.

4. Dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić kontrole sprawdzające w celu stwierdzenia, czy stacja atestacji w okresie ważności świadectwa uznania spełnia wymagania, o których mowa w ust. 2.

5. Na podstawie negatywnych wyników kontroli dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, cofa uznanie lub odmawia wydania świadectwa uznania.

6. Za przeprowadzenie kontroli i wydanie świadectwa uznania pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

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

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

2) szczegółowy sposób sprawowania nadzoru nad stacjami atestacji,

3) wzór świadectwa uznania dla stacji atestacji

– kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego przeprowadzania atestacji urządzeń i wyposażenia statku, z uwzględnieniem wymagań Konwencji SOLAS.

Rozdział 3
Inspekcje statku

Oddział 1
Inspekcja państwa bandery

Art. 18. 1. W celu zapewnienia spełniania przez statek o polskiej przynależności wymagań, o których mowa w art. 11, oraz wymagań Kodeksu ISM, statek podlega inspekcji państwa bandery przeprowadzanej przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205).

2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie.

3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Straży Granicznej i Policji, rodzaje przeglądów i inspekcji oraz tryb ich dokonywania, a także rodzaje i wzory dokumentów jednostek pływających, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.

4. Minister Obrony Narodowej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Marynarki Wojennej, rodzaje przeglądów i inspekcji, oraz tryb ich dokonywania, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.

5. Organy inspekcyjne mogą powierzyć przeprowadzenie określonych inspekcji wyznaczonym w tym celu osobom lub uznanej organizacji.

6. Organy inspekcyjne, o których mowa w ust. 2, mogą zwrócić się do organu inspekcyjnego innego państwa o przeprowadzenie inspekcji państwa bandery i wydanie odpowiedniego certyfikatu w ich imieniu, jeżeli państwo to jest stroną umowy międzynarodowej, na podstawie której dany certyfikat został wydany.

7. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje państwa bandery przy pomocy inspektora inspekcji państwa bandery.

8. Inspektorem inspekcji państwa bandery może być osoba, która posiada kwalifikacje, doświadczenie i wiedzę w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków oraz zagadnień objętych Konwencją MLC.

9. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.

10. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 9, przysługuje również osobie wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery.

11. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery, kierując się koniecznością określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację inspektora oraz tej osoby, a także potrzebą określenia jednolitego wzoru tego dokumentu.

Art. 18a. (uchylony)[9)]

Art. 19. 1. Armator albo kapitan statku są obowiązani:

1) zgłosić statek do inspekcji państwa bandery;

2) niezwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny o każdym przypadku wymagającym przeprowadzenia inspekcji doraźnej;

3) na wezwanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji państwa bandery, przedłożyć żądane dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku;

4) na żądanie organu inspekcyjnego, dokonać czynności niezbędnych do przeprowadzenia inspekcji państwa bandery.

2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 4, zalicza się do kosztów eksploatacji statku.

3. Inspekcję państwa bandery przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 20. 1. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega inspekcji:

1) wstępnej – przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 4;

2) rocznej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, corocznie w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po tej dacie;

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;

4) odnowieniowej – przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu, nie wcześniej niż 3 miesiące przed utratą jego ważności i nie później niż w dniu utraty ważności tego certyfikatu;

5) doraźnej – przeprowadzanej w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub że nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie wolnej burty.

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.

2. Inspekcja doraźna może być przeprowadzona również:

1) po zatrzymaniu statku – w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania;

2) przed wyjściem statku z polskiego portu, dla statku:

   a) okazjonalnie wychodzącego w podróże międzynarodowe, lub który będzie poddany inspekcji państwa portu w następnym porcie zgodnie ze wskazaniem w systemie THETIS,

   b) o profilu wysokiego ryzyka;

3) w celu nadzorowania prawidłowości działań uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej;

4) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty;

5) z innych przyczyn uznanych przez organ inspekcyjny za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

---

9) Przez art. 5 pkt 3 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

Art. 21. 1. W przypadku statku zbudowanego po dniu 17 lutego 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa trzeciego, inspekcja wstępna ma na celu dodatkowo sprawdzenie, czy wyposażenie statku:

1)[10] odpowiada dokumentom w zakresie wymagań w rozumieniu ustawy z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim;

2) posiada znak zgodności lub

3)[11] może być uznane za równoważne z wyposażeniem spełniającym wymagania w rozumieniu ustawy z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim.

2. Organ inspekcyjny, po przedstawieniu przez armatora dokumentów potwierdzających, że wyposażenie statku spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 3, na jego wniosek, wydaje certyfikat uznania wyposażenia za równoważne. Certyfikat ten powinien określać warunki i ograniczenia stosowania tego wyposażenia i powinien być przechowywany na statku.

3.[12] Dla potwierdzenia, że wyposażenie statku może zostać uznane za równoważne, dyrektor urzędu morskiego może podjąć działania określone w art. 69 i art. 70 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2017 r. poz. 1398).

4. Koszty uzyskania dokumentów i certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, ponosi armator.

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.

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.

---

[10] W brzmieniu ustalonym przez art. 33 pkt 2 lit. a tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 8.

[11] W brzmieniu ustalonym przez art. 33 pkt 2 lit. a tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 8.

[12] W brzmieniu ustalonym przez art. 33 pkt 2 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 8.

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.

Art. 23. 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.

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

2. Organ inspekcyjny pobiera opłatę za:

1) przeprowadzenie inspekcji lub audytu,

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

– w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

3. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m – przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.

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 żeglugą,

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.

Art. 24. Jeżeli po przeprowadzeniu jednej z inspekcji, o których mowa w art. 20, zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku objętego inspekcją, statek ten nie może być użyty w żegludze bez poddania go ponownie odpowiedniej inspekcji.

Art. 25. 1. Inspekcje, o których mowa w art. 20 ust. 1 i art. 24, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.

2. Nadzór techniczny organizacji sprawowany jest podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas eksploatacji statku.

3. Potwierdzeniem dokonania przeglądu, o którym mowa w ust. 1, jest ważne świadectwo klasy statku.

4. Inspekcje, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 i art. 24, powinny być poprzedzone kontrolą Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej pod względem spełnienia wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych i zdrowotnych, zgodnie z przepisami prawa pracy i przepisami o Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Art. 26. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może upoważnić, w drodze decyzji, podmiot do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i osób znajdujących się na tych jachtach.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, powinien spełniać warunki techniczne i organizacyjne oraz posiadać przepisy techniczne w zakresie budowy i stałego wyposażenia jachtów morskich, a także zapewnić, aby osoby dokonujące przeglądów technicznych jachtów morskich posiadały wiedzę techniczną oraz znajomość przepisów technicznych w zakresie budowy i stałego wyposażenia takich jachtów.

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.

3. Kontrolę nad podmiotami upoważnionymi sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

4. Za upoważnienie pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

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

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, tryb upoważniania i cofania upoważnienia, a także sposób przeprowadzania kontroli, kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa osób znajdujących się na jachtach oraz mając na uwadze rodzaj działalności prowadzonej przez te podmioty.

Art. 27. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, albo warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w Konwencji MLC, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek, zabrania użycia statku lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

2. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku nie czyni go niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie go do żeglugi w sposób zamierzony przez armatora, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zabrania użycia statku w sposób zamierzony, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, aby statek mógł być w ten sposób użyty. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 28. 1. W przypadku zmiany przynależności statku o długości co najmniej 24 m, z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego:

1) uzyskuje informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa statku od jego armatora oraz poprzedniej administracji, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych przez tę administrację uchybień, które nie zostały usunięte;

2) zapewnia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych, w szczególności przeprowadza ocenę stanu technicznego statku, weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację.

1a. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem go do polskiego rejestru pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

2. Na żądanie dyrektora urzędu morskiego armator statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany dostarczyć posiadane informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

3. Izba morska, 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.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz uwzględniając wiek i stan techniczny statków, których przynależność zmieniana jest z obcej na polską, określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania oceny stanu technicznego statku oraz wymagane warunki, jakie statek powinien spełniać, aby został wpisany do rejestru.

Art. 29. W przypadku zmiany przynależności statku z polskiej na obcą, jeżeli państwo, którego banderę będzie statek podnosił wystąpi o informacje dotyczące tego statku, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku przekaże temu państwu szczegółowe informacje na temat stanu bezpieczeństwa statku, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych uchybień, które nie zostały usunięte.

Art. 30. 1. W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu:

1) kapitan statku jest obowiązany niezwłocznie przekazać informację o tym fakcie dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku;

2) armator statku jest obowiązany dostosować statek do wymagań umów międzynarodowych, w szczególności w zakresie stwierdzonych uchybień;

3) właściwy dyrektor urzędu morskiego nadzoruje dostosowanie statku do wymagań umów międzynarodowych.

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

1) postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu,

2) dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków,

3) sprawowania nadzoru przez właściwego dyrektora urzędu morskiego nad dostosowaniem statku do wymagań umów międzynarodowych

– kierując się koniecznością przeprowadzenia niezbędnych działań, jakie muszą zostać podjęte w celu usunięcia stwierdzonych uchybień oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi statków o polskiej przynależności i bezpieczeństwa osób przebywających na tych statkach.

Art. 31. Do statków o polskiej przynależności stosuje się odpowiednio przepisy art. 55 i art. 56.

Art. 32. 1. W przypadku gdy Rzeczpospolita Polska zostanie wpisana na czarną listę lub przez dwa kolejne lata na szarą listę Memorandum Paryskiego, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w terminie 4 miesięcy od dnia opublikowania tych list, sporządzi i przekaże Komisji Europejskiej sprawozdanie zawierające analizę głównych przyczyn zaistniałej sytuacji i informację o podjętych działaniach.

2. Listy, o których mowa w ust. 1, oraz lista biała publikowane są co roku w ramach sprawozdania Memorandum Paryskiego, które zawiera klasyfikację państw bandery na podstawie wyników wszystkich inspekcji oraz wskaźników zatrzymań i uchybień statków w okresie ostatnich trzech lat.

Oddział 2

Inspekcja państwa portu

Art. 33. 1. Przepisów niniejszego oddziału nie stosuje się do:

1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;

2) statków rybackich;

3) statków drewnianych o prostej konstrukcji;

4) jachtów rekreacyjnych;

5) jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi.

2. Inspekcje statków rybackich o długości co najmniej 24 m przeprowadza się w zakresie wymagań bezpieczeństwa określonych w rozdziale V Konwencji SOLAS oraz przepisach wydanych na podstawie art. 12 ust. 2 i art. 23 ust. 4.

Art. 34. Ilekroć w przepisach niniejszego oddziału jest mowa o porcie, należy przez to rozumieć również kotwicowiska wchodzące w skład jego infrastruktury portowej.

Art. 35. 1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.

2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich.

3. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję państwa portu przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu.

4. Inspektorem inspekcji państwa portu może być osoba, która posiada kwalifikacje i doświadczenie z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków określonych przez umowy międzynarodowe oraz wiedzę dotyczącą procedur przeprowadzania inspekcji państwa portu.

5. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.

Art. 36. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza w okresie roku kalendarzowego inspekcje:

1) wszystkich statków o priorytecie I;

2) statków o priorytecie I oraz statków o priorytecie II, o łącznej liczbie odpowiadającej co najmniej udziałowi Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego określonemu przez Komisję Europejską.

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 kotwicowiska.

2. W przypadku gdy łączna liczba zawinięć do polskich portów statków o priorytecie I przekracza udział Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, organ inspekcyjny przeprowadza taką liczbę inspekcji statków o priorytecie I, która odpowiada co najmniej udziałowi Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, przy czym liczba nieprzeprowadzonych inspekcji statków o priorytecie I nie może być większa niż 30% liczby takich statków zawijających do polskich portów.

3. W przypadku gdy łączna liczba zawinięć do polskich portów statków o priorytecie I i II jest mniejsza niż udział Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje wszystkich statków o priorytecie I oraz co najmniej 85% liczby statków o priorytecie II, zawijających do polskich portów.

4. W przypadku gdy organ inspekcyjny nie może przeprowadzić inspekcji wszystkich statków o priorytecie I, liczba statków, których nie poddano inspekcji, nie może być większa niż:

1) 5% liczby statków o priorytecie I i profilu wysokiego ryzyka;

2) 10% liczby statków o priorytecie I i profilu innym niż wysokiego ryzyka.

5. Niezależnie od wartości procentowych, o których mowa w ust. 4, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcje statków, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z systemu THETIS okazjonalnie zawijają do portów państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 37. 1. Organ inspekcyjny może odroczyć inspekcję statku o priorytecie I w przypadku gdy:

1) inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu polskiego, o ile w tym okresie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w regionie Memorandum Paryskiego, a czas odroczenia nie przekracza 15 dni, albo

2) inspekcja może zostać przeprowadzona w ciągu 15 dni w innym porcie zawinięcia w regionie Memorandum Paryskiego, pod warunkiem że właściwe władze państwa portu zawinięcia statku wyraziły zgodę na przeprowadzenie tej inspekcji.

2. W przypadku, gdy inne państwo-strona Memorandum Paryskiego nie przeprowadziło inspekcji statku o priorytecie I, a następnym portem zawinięcia tego statku jest port polski, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję tego statku.

3. Organ inspekcyjny może nie przeprowadzić inspekcji statku o priorytecie I, jeżeli:

1) w opinii organu inspekcyjnego przeprowadzenie inspekcji mogłoby powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi, portu lub środowiska morskiego,

2) postój na kotwicowisku statku prowadzącego działania statek-port jest zbyt krótki do właściwego przeprowadzenia inspekcji lub

3) postój statku w porcie ma miejsce jedynie w porze nocnej, rozumianej jako okres między godzinami 22^{00} a 5^{00}, z tym że w przypadku statków regularnie zawijających tylko w porze nocnej inspekcja powinna zostać przeprowadzona w tej porze.

Art. 38. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje:

1) okresowe – w odstępach czasu zależnych od profilu ryzyka statku wynikających z systemu THETIS;

2) dodatkowe – niezależnie od czasu, jaki upłynął od ostatniej inspekcji okresowej, w przypadku statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 58 pkt 5;

3) ponowne – po usunięciu przez statek uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku lub zakazu wejścia do portu;

4) specjalne – dla promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę regularną.

2. Inspekcję dodatkową przeprowadza się również w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 58 pkt 5, jeżeli konieczność jej przeprowadzenia wynika z wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora.

Art. 39. 1. Z uwagi na zakres inspekcji organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje:

1) wstępne;

2) bardziej szczegółowe;

3) rozszerzone.

2. Kwalifikowania statków do inspekcji, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny dokonuje zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 58.

Art. 40. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję wstępną w celu sprawdzenia czy statek posiada wymagane w umowach międzynarodowych dokumenty dotyczące bezpieczeństwa i ochrony statku, ochrony środowiska morskiego, kontroli ogólnego stanu statku, w tym warunków życia i pracy na statku oraz czy uchybienia wykazane podczas poprzedniej inspekcji państwa portu zostały usunięte.

2. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję bardziej szczegółową w przypadku, gdy w wyniku inspekcji wstępnej występują wyraźne powody, aby stwierdzić, że stan statku, jego wyposażenia lub skład i kwalifikacje załogi statku oraz warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymagań określonych w umowach międzynarodowych.

3. Zakres inspekcji, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wyraźne powody do przeprowadzenia inspekcji bardziej szczegółowej, określają przepisy wydane na podstawie art. 58.

Art. 40a. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku bardziej szczegółowej inspekcji, że warunki życia i pracy na statku nie są zgodne z wymaganiami określonymi w Konwencji MLC, organ inspekcyjny informuje kapitana statku o stwierdzonych uchybieniach oraz o terminach, w których należy je usunąć.

2. W przypadku gdy uchybienia, o których mowa w ust. 1, są znaczące lub dotyczą informacji, o której mowa w art. 56a ust. 1, organ inspekcyjny informuje właściwe organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów.

Art. 41. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza rozszerzoną inspekcję statku należącego do kategorii:

1) statków o profilu wysokiego ryzyka – w przypadku inspekcji okresowych;

2) statków pasażerskich, zbiornikowców olejowych, gazowców, chemikaliowców lub masowców, starszych niż 12 lat – w przypadku inspekcji okresowych;

3) statków, o których mowa w pkt 1 i 2 – w przypadku inspekcji dodatkowych, jeżeli konieczność przeprowadzenia inspekcji rozszerzonej wynika z wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora;

4) statków podlegających inspekcji ponownej, którym wydano zakaz wejścia do portu.

2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku podlegającego inspekcji rozszerzonej, przynajmniej na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed wyjściem z ostatniego portu, jeżeli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu informacje dotyczące:

1) identyfikacji statku;

2) planowanego czasu postoju statku w porcie;

3) planowanych operacji, w tym operacji przeładunkowych i bunkrowania;

4) planowanych inspekcji państwa bandery, przeglądów oraz prac remontowych;

5) daty ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego;

6) rodzaju konstrukcji kadłuba, stanu zapełnienia zbiorników ładunkowych i balastowych oraz ilości i rodzaju ładunku – w przypadku zbiornikowców.

3. Po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 2, w przypadku gdy inspekcja rozszerzona nie zostanie przeprowadzona, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje statek o tym fakcie.

4. Armator lub kapitan statku podlegającego inspekcji rozszerzonej zapewnia, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został czas wystarczający na przeprowadzenie tej inspekcji.

5. Statek pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji rozszerzonej, z zachowaniem środków kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów.

6. Przepisy ust. 2–5 stosuje się odpowiednio w przypadku inspekcji specjalnych przeprowadzanych dla promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich.

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.

Art. 42. Po zakończeniu inspekcji, o której mowa w art. 39 ust. 1, inspektor inspekcji państwa portu sporządza raport i doręcza go kapitanowi statku.

Art. 43. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że:

1) stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska morskiego albo gdy warunki życia i pracy marynarzy na statku stwarzają wyraźne zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony lub występują uchybienia stanowiące poważne lub powtarzające się naruszenie wymagań określonych w Konwencji MLC, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, biorąc pod uwagę stopień stworzonego zagrożenia, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć;

2) statek nie jest wyposażony w sprawny rejestrator danych z podróży (VDR) lub uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR), gdy statek podlega takiemu obowiązkowi, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek.

2. Decyzjom, o których mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. W przypadku gdy ogólny stan statku znacząco odbiega od wymagań w zakresie bezpieczeństwa, inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe może wstrzymać inspekcję do czasu, gdy zostaną podjęte niezbędne działania dla zapewnienia, aby statek spełniał odpowiednie wymagania określone w umowach międzynarodowych.

4. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny, niezwłocznie po zakończeniu inspekcji, doręcza decyzję kapitanowi statku, informując o jej wydaniu administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także, jeżeli ma to zastosowanie, podmioty, które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty. Do decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny załącza raport z przeprowadzonej inspekcji.

4a. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku ze względu na poważne lub powtarzające się naruszenia wymagań określonych w Konwencji MLC, lub z uwagi na to, że warunki życia i pracy marynarzy na statku stwarzają wyraźne zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym administrację państwa bandery, zwracając się z prośbą o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień oraz informując o możliwości udziału w inspekcji jej przedstawiciela. Organ inspekcyjny niezwłocznie informuje również armatora oraz reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów w państwie portu.

5. W celu zmniejszenia zatłoczenia statków w porcie, organ inspekcyjny może wydać zgodę, o ile nie stwarza to zagrożenia, na przemieszczenie zatrzymanego statku do innej części portu. Przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu statku lub o zwolnieniu statku z zatrzymania organ inspekcyjny nie uwzględnia istniejącego lub mogącego powstać zatłoczenia.

6. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji nie mogą zostać naprawione w porcie zatrzymania, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w najbliższej stoczni remontowej, w której może być dokonana naprawa, uzgodnionej z kapitanem lub armatorem statku, po spełnieniu uzgodnionych

z właściwymi władzami państwa bandery statku warunków gwarantujących, że statek w czasie przejścia morzem nie będzie stanowił zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i osób na nim przebywających oraz dla innych statków, oraz zagrożenia dla środowiska morskiego.

7. O warunkach, o których mowa w ust. 6, organ inspekcyjny informuje właściwe władze państwa portu, w którym znajduje się stocznia remontowa, oraz właściwe władze państwa bandery statku albo najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także podmioty, które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty.

8. W przypadku gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 6, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni przekazuje informację o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni.

9. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 6, podejmowana jest z powodu niespełniania przez statek przepisów IMO[13)] 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.

10. W przypadku gdy uchybienie polega na braku wyposażenia statku w sprawny rejestrator danych z podróży (VDR) lub uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR) i nie może ono zostać usunięte w porcie zatrzymania, organ inspekcyjny postępuje zgodnie z ust. 6 i 7 albo zezwala, w drodze decyzji, na wyjście statku z portu, nakazując usunięcie uchybienia w terminie 30 dni od dnia zakończenia inspekcji.

11. Przy wykonywaniu obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w porcie. W przypadku gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. W każdym przypadku zarzutu bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku, ciężar dowodu spoczywa na armatorze statku.

12. Koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator w wysokości określonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933). Organ inspekcyjny wydaje zgodę na wyjście statku z portu po uiszczeniu przez armatora pełnej opłaty związanej z postojem statku w porcie lub po przedłożeniu przez armatora listu gwarancyjnego o pokryciu kosztów postoju w porcie.

Art. 44. 1. W przypadku gdy statek, któremu uznana organizacja działająca w imieniu państwa bandery wydała ważny certyfikat, nie spełnia odpowiednich wymagań umów międzynarodowych i stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska morskiego albo nie spełnia wymagań technicznych, pomimo posiadania ważnego świadectwa klasy, organ inspekcyjny informuje o tym, a także o każdym innym przypadku szczególnego niedbalstwa uznanej organizacji, Komisję Europejską i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo bandery statku.

2. Organ inspekcyjny informuje, w trakcie inspekcji wstępnej, uznaną organizację o przypadku, o którym mowa w ust. 1, w celu umożliwienia podjęcia przez tę organizację natychmiastowych działań naprawczych.

Art. 45. 1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji statku, jeżeli stwierdził usunięcie uchybień lub zaakceptował plan działań naprawczych, który zostanie niezwłocznie wdrożony. Przed zaakceptowaniem planu działań naprawczych organ inspekcyjny może skonsultować się z administracją państwa bandery statku.

2. Za przeprowadzenie ponownej inspekcji organ inspekcyjny pobiera opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

3. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu opłaty, o której mowa w ust. 2.

Art. 46. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji specjalnej, że statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, uprawiający regularną żeglugę pasażerską, nie spełnia wymagań z zakresu tej inspekcji określonych na podstawie art. 58 pkt 3 lub wykryte uchybienia stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających albo dla środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje zakaz używania statku.

2. Decyzji o zakazie używania statku nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. Decyzję o cofnięciu zakazu używania statku wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji, podczas której stwierdzono usunięcie uchybień. Do inspekcji ponownej stosuje się przepisy art. 45.

[13)] 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).

Art. 47. 1. Inspekcje specjalne przeprowadzane w ramach inspekcji wstępnej oraz okresowej promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę regularną, oznacza się w systemie THETIS jako inspekcje bardziej szczegółowe lub rozszerzone. Inspekcje te uwzględnia się przy określaniu profilu ryzyka statku, częstotliwości inspekcji, wyborze statków do inspekcji oraz przy wyznaczaniu stopnia wykonania zobowiązań inspekcyjnych Rzeczypospolitej Polskiej w systemie THETIS.

2. Nie naruszając przepisów dotyczących wydawania decyzji w sprawie zakazu używania statku, organ inspekcyjny stosuje w stosunku do statków, o których mowa w ust. 1, przepisy dotyczące usuwania uchybień, zatrzymania statku, zakazu wejścia do portu, działań podejmowanych w wyniku inspekcji, zatrzymania statku i zakazu wejścia statku do portu.

Art. 48. 1. Organ inspekcyjny wydaje statkowi zakaz wejścia do portu, jeżeli statek został zatrzymany przez organ inspekcyjny lub organ ten zakazał używania statku, w przypadku gdy jest to:

1) trzeci z kolei zakaz używania statku lub trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na czarnej liście, o której mowa w art. 32, albo

2) trzeci z kolei zakaz używania statku lub trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na szarej liście, o której mowa w art. 32.

2. Przed wydaniem decyzji, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny powiadamia na piśmie kapitana statku o swoim zamiarze, informując jednocześnie, że decyzji nadany będzie rygor natychmiastowej wykonalności z chwilą uzyskania przez statek zgody na wyjście z portu. Zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.

Art. 49. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza ponowną inspekcję statku na wniosek armatora statku, któremu wydano zakaz wejścia do portu. Ponowna inspekcja statku ma miejsce w porcie uzgodnionym pomiędzy organem inspekcyjnym a armatorem statku. Do wniosku armator statku załącza:

1) dokument wydany przez administrację państwa bandery statku po przeprowadzeniu inspekcji przez inspektora odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, potwierdzający jej przeprowadzenie oraz spełnianie przez statek wymagań umów międzynarodowych;

2) zaświadczenie wydane przez organizację po przeprowadzeniu przeglądu przez inspektora tej organizacji, potwierdzające, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji, oraz dokumenty potwierdzające, że przegląd statku został przeprowadzony.

2. Za zgodą organu inspekcyjnego ponowna inspekcja może być również przeprowadzona przez organ inspekcyjny właściwy dla uzgodnionego portu, zgodnie z ust. 1. Organ inspekcyjny, który wydał zakaz wejścia do portu uzgadnia z organem inspekcyjnym właściwym dla uzgodnionego portu warunki przeprowadzenia ponownej inspekcji co najmniej na 14 dni przed przewidywanym terminem jej przeprowadzenia.

3. W przypadku gdy uzgodniony port znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy dla tego portu może na wniosek organu inspekcyjnego, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu, zezwolić statkowi na wejście do uzgodnionego portu w celu przeprowadzenia ponownej inspekcji.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, statek nie może podjąć operacji przeładunkowych w uzgodnionym porcie, dopóki wydany uprzednio zakaz wejścia do portu nie zostanie cofnięty.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, ponowną inspekcję przeprowadza organ inspekcyjny, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu lub, za jego zgodą, organ inspekcyjny właściwy dla uzgodnionego portu.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, jeżeli organ inspekcyjny właściwy dla uzgodnionego portu przeprowadził ponowną inspekcję i nie stwierdził uchybień, organ ten dostarcza organowi inspekcyjnemu, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu, potwierdzenie spełniania przez statek wymagań umów międzynarodowych.

7. W przypadku gdy zatrzymanie statku, skutkujące wydaniem zakazu wejścia do portu, spowodowane było uchybieniami w zakresie budowy statku, organowi inspekcyjnemu udostępnia się odpowiednie pomieszczenia statku, łącznie z pomieszczeniami ładunkowymi i zbiornikami, w celu ich kontroli podczas przeprowadzania ponownej inspekcji statku.

8. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem obejmujących diety, a także koszty przejazdów, dojazdów, przewozu bagażu oraz noclegów, w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 77^5 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 1666, 2138 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 60 i 962).

9. Organ inspekcyjny cofa, w drodze decyzji, zakaz wejścia do portu, jeżeli w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień, a od daty wydania tego zakazu upłynęło odpowiednio 3 miesiące albo 12 miesięcy – jeżeli zakaz ten został wydany jako drugi z kolei. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 50. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu również statkowi, który:

1) po uprzednim zatrzymaniu opuścił port państwa członkowskiego Unii Europejskiej bez spełnienia warunków, o których mowa w art. 43 ust. 1 lub 6;

2) nie zawinął do portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, o której mowa w art. 43 ust. 6.

2. Przed wydaniem statkowi decyzji, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny może przeprowadzić konsultacje z właściwymi władzami państwa bandery statku.

3. Jeżeli port, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. Jeżeli statek nie zawinął do portu położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni remontowej niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.

5. W przypadku gdy organ inspekcyjny uzyskał informację, że statek nie zawinął do uzgodnionej stoczni remontowej położonej na terytorium państwa trzeciego, organ ten niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.

6. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wejścia do portu, wydany w przypadkach, o których mowa w ust. 1, jeżeli armator statku wykaże, że statek spełnia wymagania umów międzynarodowych. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 51. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu na czas nieokreślony statkowi, który został zatrzymany po otrzymaniu uprzednio dwukrotnie zakazu wejścia do portu.

2. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz, o którym mowa w ust. 1, jeżeli od daty wydania tego zakazu upłynęły 24 miesiące oraz spełnione zostały łącznie następujące warunki:

1) statek podnosi banderę państwa, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, o których mowa w art. 32;

2) certyfikaty są wydane przez państwo, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, o których mowa w art. 32, a świadectwo klasy zostało wydane przez uznaną organizację;

3) przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM posiada wysoki poziom działalności w regionie Memorandum Paryskiego, określony na podstawie wskaźnika uchybień i zatrzymań eksploatowanych przez nie statków, będący elementem określającym profil ryzyka w systemie THETIS;

4) zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 49 ust. 1–5 i 7–9, a w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień.

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

Art. 52. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu na stałe statkowi, który:

1) po upływie 24 miesięcy od daty wydania zakazu, o którym mowa w art. 51 ust. 1, nie spełnia warunków koniecznych do jego cofnięcia, lub

2) został zatrzymany, po otrzymaniu uprzednio trzykrotnie zakazu wejścia do portu.

2. Decyzji wydanej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, a decyzji wydanej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nadaje się taki rygor z chwilą uzyskania przez statek zgody na wyjście z portu. Zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.

Art. 53. 1. Organ inspekcyjny doręcza decyzje, o których mowa w art. 43 ust. 1, 6 i 10, art. 45 ust. 1, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6, art. 51 ust. 1 i 2 oraz art. 52 ust. 1, w formie pisemnej przez inspektora, upoważnioną osobę, pocztę, przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, a w szczególnych przypadkach ogłasza ustnie. W razie doręczenia decyzji przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, dowodem doręczenia jest potwierdzenie transmisji danych.

2. Kopie decyzji, o których mowa w art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 52 ust. 1, organ inspekcyjny niezwłocznie doręcza:

1) władzom państwa bandery statku;

2) uznanej organizacji, która wydała odpowiednie certyfikaty statku;

3) państwom-stronom Memorandum Paryskiego;

4) Sekretariatowi Memorandum Paryskiego;

5) Komisji Europejskiej.

3. Armatorowi lub kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku, wstrzymaniu operacji, zakazie używania statku lub o zakazie wejścia do portu, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. W przypadku gdy w wyniku odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku lub o zakazie wejścia statku do portu, decyzja ta została uchylona albo zmieniona, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje o tym Komisję Europejską, w terminie 24 godzin od dnia uchylenia albo zmiany decyzji, w celu podania tej informacji do publicznej wiadomości zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi inspekcji państwa portu.

Art. 54. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu statkowi o obcej przynależności, któremu organ inspekcyjny państwa członkowskiego Unii Europejskiej wydał zakaz wejścia do portu.

2. O zakazie wejścia do portu statkowi, o którym mowa w ust. 1, organ inspekcyjny zawiadamia niezwłocznie państwa członkowskie Unii Europejskiej.

3. Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, któremu wydano zakaz wejścia do portu, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień, pod warunkiem że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Art. 55. 1. Jeżeli pilot morski w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwy organ inspekcyjny.

2. Jeżeli podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym w rozumieniu ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2016 r. poz. 49 i 1948) stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby zagrażać jego bezpieczeństwu lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwy organ inspekcyjny.

3. Informacja, o której mowa w ust. 1 i 2, jest przekazywana, w miarę możliwości, przy zastosowaniu elektronicznych środków łączności i powinna zawierać:

1) informacje dotyczące:

   a) identyfikacji statku,

   b) państwa bandery statku,

   c) poprzedniego portu zawinięcia,

   d) portu przeznaczenia statku;

2) opis zauważonych braków statku.

4. Organ inspekcyjny po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 3, podejmuje decyzję o przeprowadzeniu inspekcji statku, zmianie zakresu zaplanowanej inspekcji lub przekazaniu informacji organowi inspekcyjnemu państwa portu właściwemu dla następnego portu zawinięcia statku.

5. Organ inspekcyjny prowadzi ewidencję podjętych działań, przechowując informację o nich przez okres co najmniej 3 lat.

Art. 56. 1. Podmioty zainteresowane bezpieczeństwem statku mogą poinformować właściwy organ inspekcyjny, o tym że:

1) stan statku wykazuje braki, które mogą zagrażać jego bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu osób na nim przebywających;

2) statek nie spełnia wymagań w zakresie warunków życia i pracy na morzu;

3) statek może stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego.

2. Jeżeli w wyniku wstępnej oceny informacji zaistnieją podstawy do wszczęcia postępowania, organ inspekcyjny, zapewniając w szczególności, aby każdy kogo sprawa dotyczy mógł przedstawić swoje uwagi, podejmuje decyzję o przeprowadzeniu inspekcji statku, zmianie zakresu zaplanowanej inspekcji lub przekazaniu informacji, o których mowa w ust. 1, organowi inspekcyjnemu państwa portu właściwemu dla następnego portu zawinięcia statku.

3. Jeżeli organ inspekcyjny stwierdzi bezzasadność złożonych informacji, informuje zainteresowane podmioty o swojej decyzji wraz z jej uzasadnieniem.

4. Tożsamości podmiotu składającego informację nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku, którego dotyczy sprawa.

5. Inspektor organu inspekcyjnego zapewnia poufność informacji otrzymanych od członków załogi statku, którego dotyczy sprawa.

6. Organ inspekcyjny informuje państwo bandery statku oraz Międzynarodową Organizację Pracy, w sprawach dotyczących jej właściwości, o informacjach, które zostały uznane przynajmniej w części za uzasadnione, oraz o działaniach podjętych w ich następstwie.

Art. 56a. 1. Członek załogi statku może poinformować organ inspekcyjny o naruszeniu wymagań określonych w Konwencji MLC, w tym praw marynarzy. W takim przypadku inspektor organu inspekcyjnego podejmuje działania w celu wstępnej oceny otrzymanej informacji, z zapewnieniem poufności informacji i bez ujawniania tożsamości podmiotu składającego informację, zwaną dalej „skargą".

2. Wstępna ocena skargi, w zależności od jej charakteru, obejmuje sprawdzenie, czy skorzystano z procedur wnoszenia skarg na statkach przewidzianych w Konwencji MLC. Inspektor może również przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję.

3. Inspektor zapewnia, jeżeli to możliwe, rozpatrzenie skargi na statku.

4. W przypadku gdy w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, lub w wyniku przeprowadzonej inspekcji zostaną wykazane uchybienia uzasadniające zatrzymanie statku, organ inspekcyjny zatrzymuje statek.

5. W pozostałych przypadkach oraz gdy skarga członka załogi statku dotycząca naruszenia wymagań określonych w Konwencji MLC nie została rozpatrzona na statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie i przedstawienie planu działań naprawczych.

6. W przypadku gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, aby zapewnić zachowanie otrzymanych od członka załogi statku informacji oraz przekazanie ich stronom zainteresowanym skorzystaniem z możliwości odwołania od wyniku rozstrzygnięcia skargi w sposób przewidziany prawem, organ inspekcyjny, w sprawach objętych zakresem Konwencji MLC, przekazuje kopię raportu z inspekcji, wraz z otrzymanymi w wyznaczonym terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy oraz właściwym organizacjom zrzeszającym odpowiednio marynarzy lub armatorów.

7. Do dnia 1 kwietnia każdego roku organ inspekcyjny przekazuje Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy informację o liczbie skarg, które wpłynęły w danym roku oraz sposobie ich załatwienia, w szczególności, o liczbie skarg uznanych za bezzasadne, oraz liczbie skarg uznanych za zasadne, w tym załatwionych i niezałatwionych, a także informację o liczbie zatrzymań statków, których przyczyną były uchybienia z zakresu Konwencji MLC.

Art. 57. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS informacje o:

1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności;

2) każdym przypadku odroczenia inspekcji statku o priorytecie I;

3) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o priorytecie I, wraz z podaniem przyczyny nieprzeprowadzenia inspekcji;

4) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku, decyzji o zakazie wejścia do portu oraz o każdej zmianie dotyczącej tych decyzji.

2. Organ inspekcyjny w terminie 72 godzin od chwili wprowadzenia informacji do systemu THETIS, dokonuje ich potwierdzenia.

Art. 57a. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że na statku podnoszącym banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej doszło do niebudzącego wątpliwości naruszenia przepisów prawa Unii Europejskiej, jeżeli ma to zastosowanie, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje odpowiednie organy państwa bandery, instytucje międzynarodowe lub inne podmioty, aby mogły podjąć właściwe działania.

Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu,

2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu,

3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji,

4) listę dokumentów podlegających inspekcji,

5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej,

6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji,

7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej,

8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji,

9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,

10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu,

11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60,

12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1

– kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.

Art. 59. 1. W celu zapewnienia właściwej koordynacji funkcjonowania inspekcji państwa portu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje, spośród osób posiadających doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu, Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu, zwanego dalej „Koordynatorem PSC”. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odwołuje Koordynatora PSC.

2. Do zadań Koordynatora PSC należy:

1) koordynacja działalności inspektorów inspekcji państwa portu;

2) organizowanie szkoleń inspektorów inspekcji państwa portu;

3) monitorowanie realizacji celów inspekcji państwa portu wyznaczonych przez Unię Europejską, a w szczególności wywiązywania się przez Rzeczpospolitą Polską z zobowiązań inspekcyjnych oraz harmonogramu inspekcji statków o priorytecie I;

4) kontrola i monitorowanie zatrzymań statków oraz statków, którym wydano zakaz wejścia do portu;

5) wyjaśnianie procedury dotyczącej przeprowadzonych inspekcji państwa portu;

6) przygotowanie do publikacji informacji o działalności inspekcji państwa portu;

7) weryfikacja raportów z inspekcji w systemie THETIS;

8) udzielanie praw dostępu do systemu THETIS;

9) prowadzenie konsultacji z właściwymi władzami państw obcych i organizacjami w sprawach związanych z inspekcją państwa portu;

10) pełnienie funkcji punktu kontaktowego w zakresie inspekcji państwa portu dla wszystkich państw-stron Memorandum Paryskiego.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z właściwymi dyrektorami urzędów morskich i Koordynatorem PSC powołuje zastępców Koordynatora PSC, spośród osób posiadających doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odwołuje zastępców Koordynatora PSC.

4. Zastępcy Koordynatora PSC, w zakresie zadań związanych z zapewnieniem funkcjonowania inspekcji państwa portu, podlegają Koordynatorowi PSC.

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.

Rozdział 4

Kwalifikacje i skład załogi

Art. 61. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie.

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

Art. 62. 1.[14] Kwalifikacje członków załóg statków morskich i statków rybackich muszą odpowiadać wymaganiom określonym odpowiednio w:

1) Konwencji STCW;

2) Konwencji STCW-F;

3) Konwencji SOLAS;

4) Konwencji MLC;

5) przepisach ustawy.

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

3. Dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowią potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych oraz jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi na wodach morskich.

Art. 63. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku, jest:

1) dyplom – dla stanowisk oficerskich;

2) świadectwo – dla stanowisk nieoficerskich;

3) świadectwo przeszkolenia;

4) zezwolenie;

5) potwierdzenie uznania.

Art. 64. 1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw są obowiązane:

1) posiadać co najmniej wykształcenie:

a)[15] średnie lub średnie branżowe – w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie dyplomów,

b) podstawowe – w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie świadectw;

2) osiągnąć wymagany wiek;

3) odbyć wymagane szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej;

4) posiadać wymaganą praktykę pływania;

5) zdać egzamin kwalifikacyjny przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

2.[15] Obowiązek posiadania co najmniej wykształcenia średniego lub średniego branżowego 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.

---

[14] W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 4 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

[15] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 94 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 60), która weszła w życie z dniem 1 września 2017 r.

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 dyplomowego 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.

Art. 65. 1. Odbycie dodatkowych przeszkoleń, niezbędnych, według Konwencji STCW, do zajmowania niektórych stanowisk, potwierdza się świadectwem przeszkolenia.

2. Świadectwa przeszkolenia wydają dyrektorzy urzędów morskich po przedstawieniu przez ubiegających się o ich uzyskanie pisemnych potwierdzeń o odbyciu wymaganych szkoleń i praktyk.

Art. 66. 1. W uzasadnionych przypadkach stanowiska, o których mowa w art. 63, z wyjątkiem stanowiska kapitana i starszego mechanika, mogą zajmować przez czas określony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, na podstawie zezwolenia wydanego, w drodze decyzji, przez dyrektora urzędu morskiego, osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa, pod warunkiem że osoby te posiadają wiedzę i umiejętności zapewniające właściwe wykonywanie obowiązków na tych stanowiskach. Okres ten nie może być przedłużony.

2. O każdym wydanym zezwoleniu dyrektor urzędu morskiego powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. W terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, dyrektor urzędu morskiego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej statystykę wydanych zezwoleń w roku poprzednim.

Art. 67. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji uprawniających do zajmowania stanowiska na statku o polskiej przynależności jest potwierdzenie uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa, wydane przez dyrektora urzędu morskiego.

2. Potwierdzenie uznania wydaje się w przypadku dyplomu lub świadectwa wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego, które zostało uznane przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych oraz z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo.

3. Porozumienie, o którym mowa w ust. 2, może być zawarte z państwem trzecim, które zobowiąże się do informowania o każdej zmianie przepisów krajowych, dotyczących szkolenia marynarzy i wydawania dokumentów.

4. W uzasadnionych przypadkach, osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane przez właściwy organ państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską, z którym nie zawarto porozumienia, o którym mowa w ust. 2, mogą uzyskać potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, może przedłożyć Komisji Europejskiej uzasadniony wniosek o uznanie państwa trzeciego innego niż dotychczas uznane.

Art. 68. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzeń:

1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym również na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1–4, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów, o których mowa w art. 63, wzory tych dokumentów i sposób ich ewidencji, a także sposób obliczania czasu praktyki pływania na statkach,

2)[16] warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,

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

– mając na względzie postanowienia umów międzynarodowych oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa statków rybackich.[17]

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.

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.

Art. 70. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są również:

1) dyplom – dla stanowisk oficerskich;

2) świadectwo – dla stanowisk nieoficerskich;

3) świadectwo przeszkolenia.

---

[16] W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 5 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

[17] Cześć wspólna w brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 5 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

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.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg.

5. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, zostaną określone również:

1) tryb oraz szczegółowe kryteria uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków,

2) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń,

3) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,

4) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych,

5) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów,

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

– z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia właściwego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, bezpieczeństwa żeglugi oraz określenia zakresu informacji niezbędnych do weryfikacji ważności kwalifikacji członków załóg takich jachtów.

Art. 71. 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.

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.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, są ważne przez czas w nich określony.

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

2b.[18)] 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, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia tych studiów.

2c.[19)] Zaświadczenie o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego dla osób ubiegających się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa, o których mowa w art. 63 pkt 1 i 2 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, jest ważne przez okres 5 lat od dnia zdania egzaminu.

[18)] W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 6 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

[19)] Dodany przez art. 5 pkt 6 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

2d.[19] O wydanie dyplomu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, na podstawie dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku gdy zdany egzamin dyplomowy został uznany za równoważny zgodnie z art. 64 ust. 4, można ubiegać się w okresie 5 lat od dnia zdania egzaminu dyplomowego.

3. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi ewidencję dokumentów, o których mowa w ust. 1.

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.

4. Za wystawienie dokumentów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

5. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, odmawia wydania dokumentów, o których mowa w ust. 1, jeżeli osoba ubiegająca się wydanie dokumentu nie spełnia warunków koniecznych do uzyskania danego dokumentu.

Art. 72. 1. Jeżeli członek załogi statku lub pilot posiadający dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 63 pkt 1 i 2, art. 70 ust. 1, art. 107 ust. 1 i 2, swoim działaniem lub zaniechaniem spowodował lub przyczynił się do powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub środowiska morskiego, wobec którego nie jest prowadzone postępowanie przed izbą morską, organ, który wydał dokument kwalifikacyjny, może zawiesić określone w nim uprawnienia, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia.

2. W przypadku wszczęcia postępowania przez izbę morską, postępowanie administracyjne w sprawie zawieszenia uprawnień zawiesza się na czas postępowania przed izbą morską.

3. Zawieszenie uprawnień, dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu postępowania, biorąc pod uwagę prawomocne orzeczenie izby morskiej lub sądu, w tym sądu państwa obcego, jeżeli takie orzeczenie zostało wydane.

4. Zawieszenie uprawnień określonych w dokumencie może nastąpić na okres do 2 lat, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia.

5. Zawieszenie uprawnień oznacza zakaz zajmowania stanowiska, do którego uprawnia dokument kwalifikacyjny.

6. W przypadku zawieszenia uprawnień organ może wydać, na wniosek zainteresowanego członka załogi statku, dokument potwierdzający kwalifikacje zawodowe do zajmowania stanowiska niższego niż to, do którego uprawniał dotychczasowy dokument, biorąc pod uwagę potencjalne skutki dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających i środowiska morskiego.

7. Lista osób, których uprawnienia zostały zawieszone lub w sprawie których izba morska wydała prawomocne orzeczenie, zamieszczana jest na stronie internetowej organu wydającego dokument. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko tej osoby oraz numer, datę wystawienia i ważności dokumentu potwierdzającego uprawnienia.

8. Lista osób, które podlegają zakazowi wykonywania funkcji kapitana statku rybackiego, zgodnie z art. 82 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, jest zamieszczana na stronie internetowej organu wydającego dokument kwalifikacyjny uprawniający do wykonywania tej funkcji. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko osoby podlegającej zakazowi, numer, datę wystawienia i ważności dokumentu potwierdzającego uprawnienia oraz wskazuje się termin, do którego obowiązuje ten zakaz.

Art. 73. Kierownik statku żeglugi śródlądowej może prowadzić statek na morskich wodach wewnętrznych, jeżeli posiada odpowiednie kwalifikacje określone w przepisach ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, z uwzględnieniem przepisów ustawy.

Art. 74. 1. Szkolenia i przeszkolenia, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3 oraz w art. 65 ust. 1, prowadzone są przez morskie jednostki edukacyjne.

2. Morskimi jednostkami edukacyjnymi są:

1) uczelnie morskie w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2183 i 2201),

2) uczelnie inne niż w pkt 1, wydziały lub struktury międzywydziałowe uczelni,

3)[20] szkoły ponadpodstawowe, placówki kształcenia praktycznego, dokształcania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich

– uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

---

[20] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 94 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 15.

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).

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.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie postanowienia Konwencji STCW, określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy szkoleń i przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, oraz wymagania egzaminacyjne, uwzględniając konieczność właściwego przygotowania członków załóg statków morskich do wykonywania obowiązków.

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.

Art. 75. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz ośrodkami, o których mowa w art. 70 ust. 3, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami ustawy lub Konwencji STCW, dokonując audytów dotyczących:

1) uznania;
2) zmiany zakresu uznania;
3) potwierdzenia uznania;
4) odnowienia ważności uznania.

2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, wystąpienia nieprawidłowości w działalności podmiotów, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyty dodatkowe.

3. Uznania dokonuje się na czas nie dłuższy niż 4 lata.

4. Audyty, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie określonym przez ten podmiot.

5. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie podmiotom, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.

7. Cofnięcia uznania dokonuje się również w przypadku nieprzeprowadzenia w przewidzianym terminie audytu dotyczącego potwierdzenia uznania z winy podmiotu, o którym mowa w ust. 1, lub uniemożliwienia przez ten podmiot, bez wskazania uzasadnionych przyczyn, przeprowadzenia audytu dodatkowego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

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.

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.

9. Ograniczenie zakresu uznania, dokonane na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, nie wymaga przeprowadzenia audytu.

Art. 76. 1. Audyty, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzają audytorzy wpisani na listę audytorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Listę sporządza się na czas określony.

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.

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.

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.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wskazuje, spośród osób, umieszczonych na liście audytorów, audytora wiodącego oraz audytorów wchodzących w skład zespołu audytującego do przeprowadzenia danego audytu. Audytor wiodący powinien posiadać co najmniej kwalifikacje audytora wewnętrznego systemów zarządzania jakością i minimum 2-letnie doświadczenie w prowadzeniu audytów.

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

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

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

2) warunki i sposób przeprowadzania audytów,

3) sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów,

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

– mając na względzie konieczność zachowania obiektywizmu i przejrzystości oraz prawidłowego przebiegu przeprowadzanych audytów, a także zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

Art. 77. 1. W celu organizacji i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, tworzy się Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną, zwaną dalej „Komisją”, podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

1a. W skład Komisji wchodzą przewodniczący Komisji, dwóch zastępców przewodniczącego Komisji, przewodniczący zespołów egzaminacyjnych, wiceprzewodniczący zespołów egzaminacyjnych oraz egzaminatorzy − członkowie zespołów egzaminacyjnych.

2. Przewodniczącego Komisji oraz jego dwóch zastępców powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród osób posiadających wiedzę w zakresie objętym Konwencją STCW oraz doświadczenie w pracy na statkach morskich.

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. 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. 42^1 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2142 i 2203).

3.[21)] 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 lub Konwencji STCW-F dotyczącą określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz informację o zakresie uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji. Listę egzaminatorów publikuje się na stronie internetowej Komisji w celu umożliwienia morskim jednostkom edukacyjnym, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, przeprowadzenia egzaminu dyplomowego na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8.

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

1) wniosku egzaminatora o skreślenie z listy;

2) śmierci egzaminatora;

[21)] W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 7 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

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.

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.

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 2016 r. poz. 1764 oraz z 2017 r. poz. 933).

4d. Komisja przygotowuje lub weryfikuje pytania egzaminacyjne wykorzystywane na egzaminach oraz rekomenduje je do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

5. Za przeprowadzenie egzaminu pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

6. Opłaty, o których mowa w ust. 5, stanowią dochód budżetu państwa.

7. Komisja podaje do publicznej wiadomości terminy egzaminów zamieszczając je na swojej stronie internetowej.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej organizację, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.

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.

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.

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 skreślania 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 wyszkolenia 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.

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.

Art. 79. Morskie jednostki edukacyjne oraz Komisja są obowiązane do stosowania systemów zarządzania jakością.

Art. 80. 1. Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego ustala dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku i potwierdza:

1) wydając certyfikat bezpiecznej obsługi dla statków podlegających Konwencji SOLAS;

2) dokonując wpisu w karcie bezpieczeństwa lub certyfikacie, dla statków innych niż określone w pkt 1.

1a. Przy ustalaniu składu załogi statku dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wymagania zawarte w Konwencji SOLAS, w tym w szczególności w Kodeksie ISM oraz Kodeksie ISPS, a także potrzebę unikania i minimalizowana, o ile to możliwe, wydłużonego czasu pracy na statku, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia marynarzy.

2. Na wniosek armatora statku niepodlegającego Konwencji SOLAS, uprawiającego żeglugę międzynarodową, dokumentem określającym niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego skład załogi statku może być certyfikat bezpiecznej obsługi.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku oraz warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektora urzędu morskiego, mając na uwadze postanowienia Konwencji SOLAS dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz wymagania Konwencji MLC określające warunki pracy i życia na statku, w tym konieczność zapewnienia w składzie załogi statku lekarza i kucharza, a także zapewnienie bezpiecznej eksploatacji statku.

4. Na wniosek Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Policji oraz armatora statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia dla statków tych służb, właściwy dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, może ustalić skład załogi oraz niezbędne kwalifikacje, członków załóg tych statków, mając na uwadze bezpieczeństwo statku, osób na nich przebywających oraz specyfikę funkcjonowania danej służby.

Art. 81. 1. W celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego statek, w ramach inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny, podlega sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dokumenty oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym certyfikatem lub kartą bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW.

2. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada wymaganego ważnego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje, bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania, w celu zapewnienia, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.

3. W razie stwierdzenia uchybień, o których mowa w ust. 2, na statku o obcej przynależności, organ inspekcyjny zawiadamia o tym kapitana statku oraz konsula lub przedstawicielstwo dyplomatyczne państwa przynależności statku. O podjętych wobec statku działaniach organ ten zawiadamia również właściwą organizację międzynarodową.

4. W razie nieusunięcia uchybień, o których mowa w ust. 2, jeżeli brak dokumentu potwierdzającego kwalifikacje dotyczy kapitana statku, starszego mechanika, oficerów pełniących wachty oraz radiooperatora, organ inspekcyjny podejmuje decyzję o zatrzymaniu statku.

Art. 82. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad dokonywaniem niezależnej oceny systemu szkolenia, egzaminowania i wydawania dokumentów marynarzom, przeprowadzanej zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisji Europejskiej:

1) sprawozdanie z niezależnej oceny, o której mowa w ust. 1, nie później niż przed upływem 6 miesięcy po zakończeniu tej oceny;

2) informacje o przyjętych do polskiego porządku prawnego przepisach w zakresie spraw objętych niniejszym rozdziałem.

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) potwierdzeń 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.

Rozdział 5
Bezpieczne uprawianie żeglugi

Art. 83. 1. W sprawach dotyczących ruchu statków na morzu terytorialnym stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz postanowienia Konwencji o zapobieganiu zderzeniom.

2. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określą, w drodze rozporządzenia, zakres stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, mając na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez te jednostki pływające.

Art. 84. 1. Ruch statków na morskich wodach wewnętrznych oraz korzystanie z portów morskich, red, kotwicowisk i torów wodnych oraz urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów odbywa się z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa morskiego.

2. Wymagania bezpieczeństwa morskiego, o których mowa w ust. 1, określa, w drodze zarządzenia, właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.

3. W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 2, określone zostaną w szczególności sprawy dotyczące:

1) bezpieczeństwa ruchu statków;

2) korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego;

3) utrzymania porządku w portach.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się do przystani morskich.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych może, w drodze rozporządzenia, wydać przepisy regulujące ruch statków na morskich wodach wewnętrznych, jeżeli względy bezpieczeństwa żeglugi na tych akwenach tego wymagają.

Art. 85. Kapitan statku znajdującego się w morzu jest obowiązany w szczególności:

1) skutecznie, za pomocą dostępnych środków łączności, przekazywać statkom znajdującym się w pobliżu, a także właściwym władzom państwa nadbrzeżnego ostrzeżenia nawigacyjne o zauważonych niebezpieczeństwach dla żeglugi;

2) po otrzymaniu z jakiegokolwiek źródła informacji, że statkowi, statkowi powietrznemu lub pochodzącym z nich środkom ratunkowym grozi niebezpieczeństwo – postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS oraz przepisami IMO w sprawie poszukiwania i ratownictwa morskiego[22)].

Art. 86. 1. Wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym Konwencji SOLAS.

2. Statek oraz jednostka pływająca Straży Granicznej i Policji są obowiązane przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi, uwzględniając postanowienia rozdziału V Konwencji SOLAS.

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.

[22)] Rezolucja IMO A.894(21) – Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR) (Dz. Urz. MI z 2011 r. poz. 35).

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.

4. Minister Obrony Narodowej może, w drodze rozporządzenia, poddać jednostki pływające Marynarki Wojennej wszystkim lub niektórym postanowieniom rozdziału V Konwencji SOLAS, kierując się względami bezpiecznego uprawiania żeglugi oraz charakterem wykonywanych zadań przez te jednostki pływające.

5. Polskie obszary morskie oznakowuje się zgodnie z przepisami międzynarodowymi w zakresie oznakowania nawigacyjnego, w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 6.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem obowiązujących systemów tego oznakowania.

7. (uchylony)

8. Na polskich obszarach morskich wyznacza się strefy eksploatacji statków pasażerskich w żegludze krajowej oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji, w których w zależności od posiadanej klasy statki te mogą uprawiać bezpieczną żeglugę.

9. Statek pasażerski w żegludze krajowej może uprawiać żeglugę w strefie eksploatacji odpowiedniej dla klasy posiadanej przez ten statek.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, z uwzględnieniem klasy statków pasażerskich, oraz kierując się względami bezpiecznego uprawiania żeglugi.

11. Promy pasażerskie typu ro-ro mogą uprawiać regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do portów lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej na wyznaczonych obszarach morza, w zależności od spełnianych przez nie szczególnych wymagań stateczności.

12. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy polskich obszarów morskich, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro, o których mowa w ust. 11, z uwzględnieniem danych dotyczących znaczącej wysokości fali, rozumianej jako średnia wysokość jednej trzeciej najwyższych wysokości fal obserwowanych na danym obszarze.

13. Obszary, o których mowa w ust. 12, ustala się z państwami członkowskimi Unii Europejskiej, a gdy jest to uzasadnione i możliwe, z pozostałymi państwami znajdującymi się na obu końcach regularnego połączenia promowego.

14. O wejściu w życie rozporządzeń, o których mowa w ust. 10 i 12, a także ich zmian, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje Komisję Europejską.

Art. 86a. 1. W przypadku uzasadnionego podejrzenia funkcjonariusze Straży Granicznej mają prawo żądać poddania się badaniu na zawartość w organizmie alkoholu lub środka odurzającego przez prowadzącego statek w ruchu wodnym.

2. Do badania w celu ustalenia w organizmie obecności alkoholu lub środka odurzającego stosuje się odpowiednio art. 129i oraz art. 129j ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926).

Art. 86b.[23)] 1. Zabrania się prowadzenia statku morskiego, statku żeglugi śródlądowej, jachtu morskiego lub jachtu śródlądowego oraz wykonywania obowiązków w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia prowadzenia statku morskiego, statku żeglugi śródlądowej, jachtu morskiego lub jachtu śródlądowego albo wykonywania obowiązków w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego przepisy art. 86a stosuje się odpowiednio.

[23)] Dodany przez art. 5 pkt 8 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

Art. 87. 1. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego jest obowiązany przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:

1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem;

2) najpóźniej w chwili, gdy statek opuszcza poprzedni port – jeżeli podróż trwa krócej niż 24 godziny lub

3) jeżeli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży – niezwłocznie po uzyskaniu takiej informacji.

2. Kapitan portu po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym organ inspekcyjny.

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, stosuje się również do armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

4. Dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej są obowiązani, przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu, przekazać kapitanowi portu nazwę statku oraz sygnał rozpoznawczy.

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.

6. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku może zwolnić, w drodze decyzji, statek odbywający, przez okres co najmniej jednego miesiąca, żeglugę na linii regularnej pomiędzy portami polskimi lub pomiędzy portem polskim a portem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli:

1) armator statków wykonujących żeglugę na linii regularnej:

   a) przekazuje na bieżąco dyrektorowi urzędu morskiego aktualną listę takich statków oraz

   b) ustanowił system umożliwiający natychmiastowy elektroniczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, dotyczących każdej podróży statku wykonującego żeglugę na linii regularnej, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, na ich żądanie, przez całą dobę;

2) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żeglugi na linii regularnej nie przekracza 12 godzin.

7. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 6, powiadamia dyrektora urzędu morskiego lub port przeznaczenia, o zmianach w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej, wynoszących co najmniej trzy godziny.

8. Dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 6, na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W przypadku, gdy żegluga na linii regularnej odbywa się pomiędzy portami kilku państw członkowskich Unii Europejskiej, z których jednym jest Rzeczpospolita Polska, zwolnienie wydaje się w uzgodnieniu z tymi państwami.

9. Dyrektor urzędu morskiego, który wydał zwolnienie, o którym mowa w ust. 6, sprawdza nie rzadziej niż co 3 miesiące, czy warunki wymagane do wydania zwolnienia są spełniane. W przypadku gdy przestaje być spełniony którykolwiek z tych warunków, dyrektor urzędu morskiego cofa wydane zwolnienie.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz armatorów i statków, którym udzielono zwolnienia zgodnie z ust. 6 i 8, jak również informuje Komisję Europejską o każdej zmianie dotyczącej tego wykazu.

Art. 88. 1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje niezwłocznie najbliższą brzegową stację radiową lub Służbę Kontroli Ruchu Statków, zwaną dalej „Służbą VTS”, o wszystkich zdarzeniach, które:

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;

2) zagrażają bezpieczeństwu morskiemu, takich jak: uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do żeglugi statku, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać:

1) informację dotyczącą identyfikacji statku;

2) pozycję statku;

3) port wyjścia;

4) port przeznaczenia;

5) dane adresowe podmiotu będącego w posiadaniu informacji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;

6) liczbę osób na pokładzie;

7) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w sprawie systemów meldunkowych i raportów ze statków o incydentach dotyczących towarów niebezpiecznych, substancji szkodliwych i zanieczyszczających.

3. Służba VTS lub brzegowa stacja radiowa, po otrzymaniu zgłoszenia o zagrożeniu życia ludzkiego lub zagrożeniu zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powiadamia niezwłocznie Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne.

4. Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, informuje armatora o każdym zdarzeniu, o którym mowa w ust. 1. Armator, po uzyskaniu takiej informacji, jest obowiązany niezwłocznie skontaktować się z właściwą Służbą VTS i, jeżeli jest to konieczne, pozostać do jej dyspozycji.

5. Kapitan, armator oraz właściciel przewożonych przez statek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających ma obowiązek współpracować z dyrektorem urzędu morskiego w celu zminimalizowania skutków zdarzeń, o których mowa w ust. 1, w szczególności przekazywać na jego żądanie informacje zawarte w deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, o której mowa w art. 10b ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000).

6. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan statku, o którym mowa w ust. 4, lub Służba VTS, nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany powiadomić o zaistniałej sytuacji organ państwa, który wydał dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem. W przypadku statku o polskiej przynależności dyrektor urzędu morskiego może cofnąć te dokumenty, jeżeli stwierdzi poważne nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora.

Art. 89. 1. W przypadkach, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy oraz w art. 11 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego może:

1) nakazać kapitanowi statku znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku potrzebującego pomocy wykonywanie poleceń, dotyczących w szczególności:

   a) ograniczenia ruchu statku lub podążenia określonym kursem; wykonanie tego polecenia nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne nawigowanie statkiem,

   b) podjęcia niezbędnych działań mających na celu powstrzymanie zagrożenia środowiska lub bezpieczeństwa morskiego wywołanego przez statek,

   c) skierowania statku do miejsca schronienia,

   d) skorzystania z usługi pilotowej lub holowniczej;

2) zbadać na statku stopień zagrożenia bezpieczeństwa morskiego oraz środowiska morskiego, udzielić kapitanowi pomocy w naprawie sytuacji, informując o tym Służbę VTS.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c, gdy statek jest holowany na podstawie umowy o świadczenie usług holowniczych lub umowy o ratownictwo morskie, polecenia wydane przez dyrektora urzędu morskiego mogą dotyczyć również podmiotów świadczących tego rodzaju usługi.

Art. 90. 1. Statki:

1) które w czasie odbywania podróży:

   a) uczestniczyły w zdarzeniach na morzu, o których mowa w art. 88 ust. 1,

   b) uczestniczyły w wypadku lub na których nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub jego zanieczyszczenie,

2) których odpowiednio armator lub kapitan nie wywiązał się z obowiązków:

   a) zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w art. 87 oraz w art. 88 ust. 2,

   b) zgłaszania lub przekazywania informacji określonych w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki,

c) dostosowania się do zasad ruchu statków w wyznaczonych systemach rozgraniczenia ruchu statków i trasach przepływu,

d) złożenia meldunków wymaganych obowiązkowymi systemami zgłaszania statków obowiązującymi w polskich obszarach morskich,

e) podporządkowania się nakazom, ostrzeżeniom, instrukcjom i zaleceniom Służby VTS,

3) w odniesieniu do których istnieją dowody lub uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów o ochronie środowiska morskiego,

4) którym organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej wydały zakaz wejścia do portu lub o których przekazana została informacja, że stanowią potencjalne zagrożenie, przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej,

5) które nie posiadają certyfikatów zgodnych z Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. poz. 184), zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. w sprawie zmiany Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 2001 r. poz. 1526) lub Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętą przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 939), lub innych odpowiednich certyfikatów lub gwarancji finansowych, albo które nie przekazały informacji o ich posiadaniu,

6) o których piloci morscy lub podmioty zarządzające portami, przystaniami morskimi lub obiektami portowymi przekazali informacje, zgodnie z art. 55, że wykazują one braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego

– uważa się za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego.

2. Dyrektor urzędu morskiego zapewnia, aby ruch statków, o których mowa w ust. 1, był monitorowany przez Służbę VTS oraz niezwłocznie informuje o tych statkach, za pośrednictwem Służby VTS, właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, położonych wzdłuż planowanej trasy podróży tych statków oraz podmioty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 91 ust. 2 pkt 3.

3. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek, o którym mowa w ust. 1, stanowi poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, może zasięgnąć informacji o tym statku, w szczególności za pośrednictwem europejskiego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, lub przeprowadzić inspekcję takiego statku. Inspekcja może być również przeprowadzona na żądanie właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej. O podjętych działaniach dyrektor urzędu morskiego informuje państwo bandery statku, państwo, do którego statek się udaje, oraz zainteresowane państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Art. 91. 1. W celu zapewnienia wymiany informacji o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, których skutki mogą rozciągać się na polskie obszary morskie lub na obszary morskie innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz monitorowania ruchu statków, obejmującego zarządzanie i nadzór nad ruchem statków, ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwany dalej „Narodowym System SafeSeaNet". W ramach nadzoru nad ruchem statków Służba VTS może wydawać statkom instrukcje, zalecenia i nakazy.

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

1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu SafeSeaNet,

2) zakres zadań Służby VTS,

3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje,

4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1,

5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu SafeSeaNet

– kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania ruchu statków, a także koniecznością zapewnienia infrastruktury niezbędnej do wykonywania tych zadań, w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych w razie wypadków lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu oraz działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń powodowanych przez statki.

Art. 92. 1. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje Krajowego Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji odpowiedzialnego za utrzymanie i zarządzanie Narodowym Systemem SafeSeaNet, zwanego dalej „Koordynatorem SafeSeaNet". Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odwołuje Koordynatora SafeSeaNet.

2. Do zadań Koordynatora SafeSeaNet należy:

1) utrzymanie w ciągłym działaniu i zapewnienie odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa krajowej infrastruktury teleinformatycznej niezbędnej do zapewnienia właściwego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet;

2) utrzymywanie w ciągłym działaniu łączności teleinformatycznej z systemem SafeSeaNet Unii Europejskiej w celu przekazywania informacji, a także wysyłania odpowiedzi na zapytania pozostałych użytkowników systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet;

3) zarządzanie prawami dostępu do systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet;

4) opracowanie i aktualizowanie procedur wymiany informacji w systemie, w tym w przypadku awarii któregokolwiek z podsystemów przekazywania informacji;

5) wyznaczenie i utrzymanie w działaniu całodobowej, działającej 7 dni w tygodniu Służby Koordynatora SafeSeaNet na potrzeby wymiany informacji z użytkownikami systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej oraz Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA";

6) współpraca z EMSA przy opracowywaniu i aktualizacji norm technicznych działania systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej;

7) współpraca z Komisją Europejską w opracowywaniu planów rozwoju systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej.

3. Dyrektorzy urzędów morskich współpracują z Koordynatorem SafeSeaNet w zakresie realizowanych przez niego zadań.

Art. 93. Użytkownicy systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet podejmują środki niezbędne do zapewnienia:

1) ochrony przed nieuprawnionym dostępem do danych i informacji wymienianych za pomocą systemu SafeSeaNet;

2) wykorzystywania danych i informacji wymienianych za pomocą systemu SafeSeaNet, z zachowaniem poufności i zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie monitorowania i wymiany informacji o ruchu statków.

Art. 94. 1. Organem właściwym do udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub statkowi potrzebującemu pomocy, jest dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek.

2. Dyrektor urzędu morskiego sporządza plan udzielenia schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich znajdujących się w jego właściwości. Plan, w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza się w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym. Plan nie narusza postanowień „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych", o którym mowa w art. 117 ust. 2, i przepisów wydanych na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, elementy, jakie powinien zawierać plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, z uwzględnieniem lokalizacji możliwych miejsc schronienia dla takich statków, w celu zapewnienia sprawnego reagowania na stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie lub potrzebujący pomocy zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego.

4. Plan udzielenia statkom schronienia i jego zmiany podlegają zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

5. Decyzję o udzieleniu schronienia statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie podejmuje się na podstawie niezależnej oceny sytuacji i planu udzielenia statkom schronienia.

6. Udzielając statkowi schronienia dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora, kapitana lub jego przedstawiciela przedstawienia odpowiedniego certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich.

7. W przypadku gdy dyrektor urzędu morskiego poweźmie uzasadnione wątpliwości co do autentyczności certyfikatu, o którym mowa w ust. 6, lub gdy suma gwarancyjna wynikająca z tego certyfikatu jest mniejsza niż wymagana przepisami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. poz. 175), zmienionej Protokołem zmieniającym Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonym w Londynie dnia 2 maja 1996 r. (Dz. U. z 2011 r. poz. 815 oraz z 2012 r. poz. 146), dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora statku gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.

8. Żądanie przedstawienia certyfikatu, ubezpieczenia lub gwarancji, o których mowa w ust. 6 i 7, nie może powodować opóźnienia w udzieleniu statkowi schronienia, a brak takich dokumentów nie stanowi wystarczającego powodu do odmowy udzielenia schronienia.

Art. 95. 1. Jeżeli ze względu na szczególnie złą pogodę lub stan morza istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego bądź zagrożone jest życie ludzkie, dyrektor urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji od właściwych służb meteorologicznych:

1) powiadamia, jeżeli jest to możliwe, kapitana statku znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z tego portu o stanie morza i warunkach pogodowych;

2) nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom w niebezpieczeństwie oraz zgodnie z planem udzielenia statkowi schronienia, może podjąć niezbędne środki, łącznie z zaleceniem bądź zakazem wejścia do portu lub wyjścia z portu, do czasu, gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już zagrożenie życia ludzkiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska;

3) może podjąć niezbędne środki w celu ograniczenia bunkrowania statków lub wprowadzić zakaz bunkrowania na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym.

2. Kapitan statku powiadamia armatora o środkach podjętych na podstawie ust. 1.

3. W przypadku podjęcia przez kapitana statku działań niezgodnych z zaleceniami lub zakazami dyrektora urzędu morskiego, o których mowa w ust. 1, kapitan jest obowiązany powiadomić dyrektora urzędu morskiego o powodach swojego działania.

Art. 96. 1. W czasie żeglugi w warunkach lodowych kapitan statku jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności i wykorzystania wszystkich dostępnych środków, w tym możliwości technicznych statku do manewrowania w takich warunkach, oraz informacji i wytycznych dyrektora urzędu morskiego wydawanych w ramach prowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich.

2. Dyrektor urzędu morskiego informuje kapitana statku znajdującego się w obszarze zalodzenia lub zamierzającego wejść lub wyjść z portu, o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i asyście lodołamaczy w tym obszarze.

3. Nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom potrzebującym pomocy, dyrektor urzędu morskiego może żądać, aby statki znajdujące się w obszarze zalodzenia i zamierzające wejść lub wyjść z portu udokumentowały, że spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości kadłuba i mocy maszyn odpowiadające sytuacji lodowej w tym obszarze.

4. Dyrektor urzędu morskiego we współpracy z organami właściwymi w sprawach gospodarowania wodami jest obowiązany do przeprowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych w tym zakresie.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki oraz sposób przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich, w tym zakres informacji i wytycznych wydawanych kapitanowi statku przez dyrektora urzędu morskiego w ramach tej akcji, kierując się koniecznością przeciwdziałania możliwości wystąpienia powodzi w ujściach rzek, nad którymi położone są porty oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa statków i życia osób na nich się znajdujących oraz względy ochrony środowiska morskiego.

Art. 97. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej współpracuje z Komisją Europejską w zakresie ustanawiania obowiązkowych systemów meldunkowych, obowiązkowych systemów rozgraniczenia ruchu i tras żeglugowych, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków, a także z organizacjami regionalnymi lub międzynarodowymi w zakresie rozwoju systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu.

Art. 98. 1. Do przewozu ładunków masowych statkami, w tym ziarna luzem, stosuje się postanowienia Konwencji SOLAS.

2. Statek przewożący ziarno luzem powinien posiadać dokumenty stanowiące dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS.

3. Organem uprawnionym do wydawania i potwierdzania dokumentów, o których mowa w ust. 2, jest dyrektor urzędu morskiego.

4. Dokumenty, o których mowa w ust. 2, wydaje się na wniosek armatora.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami oraz tryb postępowania w sprawie wydawania dokumentów, o których mowa w ust. 2, uwzględniając postanowienia rozdziału VI Konwencji SOLAS.

Art. 99. 1. Do przewozu towarów niebezpiecznych statkami stosuje się postanowienia rozdziału VII Konwencji SOLAS oraz załącznika 3 do Konwencji MARPOL.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi określi, w drodze rozporządzenia, dodatkowe wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, mając na względzie bezpieczne pakowanie i mocowanie tych towarów oraz środki ostrożności, konieczne ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami.

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.[24)]

Art. 101. 1. Kontener przewożony statkiem należy utrzymywać w stanie zapewniającym bezpieczeństwo, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o bezpiecznych kontenerach, sporządzonej w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 118 i 119).

2. Dowodem uznania kontenera za bezpieczny jest umieszczona na nim ważna tabliczka uznania.

3. Kontrola bezpieczeństwa kontenera polega na sprawdzeniu czy jest na nim umieszczona ważna tabliczka uznania.

4. Organami uprawnionymi do przeprowadzania przeglądów, prób i uznawania kontenerów oraz do kontroli ich stanu są dyrektorzy urzędów morskich.

5. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że stan kontenera zagraża bezpieczeństwu, dyrektor urzędu morskiego zabrania jego użycia i nakazuje doprowadzenie kontenera do stanu zgodnego z wymaganiami bezpieczeństwa.

6. O wykryciu wady kontenera, która mogła już istnieć, gdy kontener został uznany za bezpieczny, należy powiadomić właściwy organ państwa, który dokonał takiego uznania.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przy czynnościach przeładunkowych kontenerów i ich transporcie, określi, w drodze rozporządzenia, tryb i sposób postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów.

Art. 101a.[25)] 1. Kontener eksportowany z portu polskiego, przed załadowaniem na statek, musi posiadać informację o zweryfikowanej masie brutto kontenera (VGM), zgodnie z prawidłem 2 rozdziału VI Konwencji SOLAS. VGM określa się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące weryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek[26)].

2. Za określenie VGM odpowiada załadowca wskazany w wystawionym przez przedsiębiorcę żeglugowego konosamencie, morskim liście przewozowym albo innym dokumencie transportu multimodalnego, w tym w bezpośrednim konosamencie, a w przypadku braku tych dokumentów – podmiot, który zawarł umowę przewozu z przedsiębiorcą żeglugowym albo na rzecz lub w imieniu którego taką umowę zawarto, zwany dalej „załadowcą".

---

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

25) Dodany przez art. 5 pkt 9 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

26) Okólnik MSC.1/Circ.1475 – Wytyczne IMO dotyczące weryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek (Dz. Urz. Min. Gosp. Mors. i Żegl. Śródl. z 2016 r. poz. 19).

3. VGM określona przez załadowcę nie może różnić się od masy kontenera o więcej niż 5% oraz nie może przekraczać maksymalnej masy brutto określonej na tabliczce uznania kontenera.

4. Kontener nieopatrzony informacją o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera nie może być załadowany na statek.

5. VGM jest określana w dokumencie lub komunikacie przekazywanych w postaci papierowej lub elektronicznej. Dokument i komunikat określające VGM muszą być podpisane przez upoważnioną przez załadowcę osobę odpowiedzialną za potwierdzenie VGM, zwaną dalej „osobą odpowiedzialną". Dokument i komunikat muszą być opatrzone odpowiednio kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo czytelnym podpisem własnoręcznym, z podaniem imienia i nazwiska osoby odpowiedzialnej.

6. Dokument lub komunikat, o których mowa w ust. 5, są przekazywane przedsiębiorcy żeglugowemu lub przedstawicielowi terminala kontenerowego w sposób uzgodniony między załadowcą a przedsiębiorcą żeglugowym lub przedstawicielem terminala kontenerowego oraz w czasie pozwalającym na uwzględnienie VGM w planie załadunku statku. W przypadku przekazania dokumentu lub komunikatu tylko przedsiębiorcy żeglugowemu jest on obowiązany do przekazania informacji o VGM przedstawicielowi terminala kontenerowego z wyprzedzeniem umożliwiającym załadunek statku. W przypadku kontenera dostarczonego drogą morską do portu, w którym jest przeładowywany na inny statek w celu dalszego transportu do portu docelowego, w porcie przeładunku za VGM przyjmuje się masę brutto kontenera określoną w informacji przekazanej przedstawicielowi terminala kontenerowego przez przedsiębiorcę żeglugowego dostarczającego kontener.

7. Zarządzający terminalem kontenerowym zapewnia, że na terminalu obowiązują procedury określające sposób postępowania w przypadku, gdy kontener na wjeździe do terminala kontenerowego nie posiada określonej VGM, oraz procedury uniemożliwiające dokonanie załadunku na statek kontenera nieposiadającego określonej VGM oraz w odniesieniu do którego stwierdzono, że VGM określona przez załadowcę różni się od masy kontenera uzyskanej podczas pomiaru na terminalu kontenerowym.

8. Załadowca i przedstawiciel terminala kontenerowego mogą zawrzeć umowę określającą sposób postępowania z kontenerem w celu określenia VGM na terminalu kontenerowym.

9. W celu dodatkowej weryfikacji VGM określonej przez załadowcę, przedsiębiorca żeglugowy, przedstawiciel terminala kontenerowego lub właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego mogą dokonywać wyrywkowych kontroli VGM. Koszty ważenia kontenera pokrywa zlecający ważenie. W przypadku gdy masa kontenera stwierdzona w czasie wyrywkowej kontroli różni się od VGM określonej przez załadowcę, koszty ważenia kontenera pokrywa załadowca.

10. W przypadku stwierdzenia, że masa kontenera różni się od VGM określonej przez załadowcę o więcej niż 5% lub przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera, przedsiębiorca żeglugowy lub przedstawiciel terminala kontenerowego powiadamia o tym właściwego dyrektora urzędu morskiego i właściwego dla portu morskiego naczelnika urzędu celno-skarbowego, podając dane identyfikacyjne kontenera, dane załadowcy umożliwiające jego identyfikację: imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby i numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym oraz VGM określoną przez załadowcę w dokumencie lub komunikacie, o których mowa w ust. 5, a także przekazuje kopie dokumentów potwierdzających dokonanie na terminalu kontenerowym pomiaru masy kontenera.

11. W przypadku stwierdzenia różnicy między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę za VGM przyjmuje się masę stwierdzoną zgodnie z ust. 9 lub 10.

Art. 101b.[25)] 1. Określenie VGM przez załadowcę następuje przez zważenie:

1) zapakowanego i zamkniętego kontenera, zwane dalej „metodą 1";

2) poszczególnych składników ładunku kontenera, włączając palety, materiał sztauerski i inne opakowania lub materiały zabezpieczające ładunek, oraz dodanie masy tary kontenera, zwane dalej „metodą 2".

2. Do ważenia, o którym mowa w ust. 1, używa się certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeń pomiarowych, spełniających wymagania w zakresie dokładności:

1) co najmniej klasy IIII w przypadku wag nieautomatycznych – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla wag nieautomatycznych (Dz. U. poz. 802);

2) co najmniej klasy Y(b) w przypadku wag automatycznych – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi automatyczne dla pojedynczych ładunków, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1766);

3) co najmniej klasy D w przypadku wag samochodowych do ważenia pojazdów w ruchu – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1345).

3. Stosowanie przez załadowcę metody 1 nie wymaga zatwierdzenia.

4. Stosowanie przez załadowcę metody 2 wymaga uzyskania zatwierdzenia dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby załadowcy. Właściwość dyrektora urzędu morskiego ze względu na siedzibę załadowcy określa się zgodnie z art. 17 ust. 1a i 1b.

5. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi listę załadowców, którzy uzyskali zatwierdzenie stosowania metody 2, zawierającą imiona i nazwiska albo nazwy oraz adresy zamieszkania albo siedziby, i umieszcza ją na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu morskiego.

6. W przypadku stosowania metody 2 załadowca jest obowiązany zważyć poszczególne składniki ładunku kontenera wymienione w ust. 1 pkt 2, chyba że dane dotyczące masy ładunku są podane przez producentów, a ładunek został wcześniej zważony na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz oryginalnie, szczelnie i trwale zapakowany i informacja o jego masie jest w sposób trwały i widoczny umieszczona na ładunku lub jego opakowaniu.

7. W przypadku stosowania metody 1 i metody 2 załadowca jest obowiązany do przechowywania dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz dokumentacji wskazującej osobę odpowiedzialną przez okres co najmniej 3 lat od dnia określenia VGM.

8. Kontener pakuje się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące pakowania jednostek transportowo-ładunkowych.[27)]

9. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy może przeprowadzać doraźne kontrole u załadowców stosujących metodę 1 lub metodę 2 w celu potwierdzenia spełniania warunków określonych dla stosowania metody 1 lub metody 2, w tym zweryfikowania informacji o potencjalnych nieprawidłowościach.

10. O negatywnym wyniku kontroli doraźnej u załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.[28)]), zwanego dalej „upoważnionym przedsiębiorcą AEOS", dyrektor urzędu morskiego powiadamia naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla portu morskiego.

11. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy, biorąc pod uwagę skalę i powtarzalność naruszeń, może cofnąć, w drodze decyzji, zatwierdzenie, o którym mowa w ust. 4, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w określaniu VGM przez załadowcę stosującego metodę 2 lub różnic między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę. Ponowne zatwierdzenie może nastąpić po upływie 3 miesięcy od daty cofnięcia zatwierdzenia.

12. Od decyzji, o której mowa w ust. 11, wydanej przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej służy odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Art. 101c.[25)] 1. Warunkiem ubiegania się o zatwierdzenie stosowania metody 2 jest posiadanie przez załadowcę udokumentowanych procedur dotyczących sposobu określania VGM oraz dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi, o których mowa w art. 101b ust. 2.

2. Załadowca ubiegający się o zatwierdzenie albo potwierdzenie zatwierdzenia stosowania metody 2 składa wniosek do właściwego dyrektora urzędu morskiego.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załadowca dołącza dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1, w tym posiadanie udokumentowanych procedur dotyczących sposobu określania VGM, dokumenty potwierdzające dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi, o których mowa w art. 101b ust. 2, dokumenty wskazujące osobę odpowiedzialną, kopie certyfikatów w zakresie systemów zarządzania lub dokumenty potwierdzające posiadanie statusu upoważnionego przedsiębiorcy AEOS, jeżeli załadowca takie posiada, oraz, z wyjątkiem załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS, dowód opłaty za przeprowadzenie kontroli.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 3, przekazuje się pocztą w postaci papierowej lub drogą elektroniczną w postaci odwzorowania cyfrowego.

5. W celu zatwierdzenia stosowania metody 2 dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy przeprowadza kontrolę wstępną, a następnie, w celu potwierdzenia zatwierdzenia – kontrole odnowieniowe, z tym że kontroli tych nie przeprowadza się u przedsiębiorcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS.

---

27) Okólnik MSC.1/Circ.1497 – Kodeks praktyki IMO/ILO/UNECE dotyczący pakowania jednostek transportowo-ładunkowych (Kodeks CTU) (Dz. Urz. Min. Gosp. Mors. i Żegl. Śródl. z 2016 r. poz. 19).

28) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 287 z 29.10.2013, str. 90, Dz. Urz. UE L 267 z 30.09.2016, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 32.

6. Kontrole odnowieniowe przeprowadza się co roku od daty uzyskania zatwierdzenia, a w przypadku załadowcy posiadającego wdrożony certyfikowany system zarządzania zgodnie ze standardem uznanym międzynarodowo – co 3 lata.

7. Kontrolę wstępną i kontrolę odnowieniową przeprowadza się w terminie 30 dni od dnia otrzymania odpowiednio wniosku o zatwierdzenie stosowania metody 2 albo wniosku o potwierdzenie zatwierdzenia stosowania metody 2.

8. Z kontroli sporządza się protokół w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje załadowca, a drugi pozostaje w aktach dyrektora urzędu morskiego.

9. W przypadku pozytywnego wyniku kontroli dyrektor urzędu morskiego, w terminie 7 dni od dnia sporządzenia protokołu:

1) w przypadku kontroli wstępnej – zatwierdza, w drodze decyzji, stosowanie przez załadowcę metody 2 i wpisuje załadowcę na listę, o której mowa w art. 101b ust. 5;

2) w przypadku kontroli odnowieniowej – potwierdza, w drodze decyzji, zatwierdzenie stosowania przez załadowcę metody 2.

10. W przypadku negatywnego wyniku kontroli w protokole wpisuje się jego przyczynę oraz odpowiednio, w drodze decyzji, odmawia się zatwierdzenia stosowania metody 2 albo cofa się je. W przypadku kontroli wstępnej zakończonej negatywnym wynikiem załadowca, po usunięciu przyczyn negatywnego wyniku, może złożyć nowy wniosek, o którym mowa w ust. 2. W przypadku cofnięcia zatwierdzenia przepis art. 101b ust. 11 zdanie drugie stosuje się odpowiednio.

11. Od decyzji, o których mowa w ust. 9 i 10, wydanych przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej, służy odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

12. Za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia albo potwierdzenia zatwierdzenia stosowania metody 2 pobiera się opłatę ustaloną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa. Załadowca dodatkowo pokrywa koszty przejazdu i zakwaterowania kontrolerów, na zasadach stosowanych przy podróżach służbowych. W przypadku gdy koszty netto wynoszą poniżej 10 PLN, odstępuje się od pobrania tej opłaty.

13. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 12, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

14. Załadowca informuje dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na siedzibę załadowcy o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej w terminie 14 dni od dnia dokonania zmiany.

Art. 102. 1. Na każdej przesyłce o masie brutto co najmniej tysiąc kilogramów, przeznaczonej do przewozu statkiem, nadanej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przed jej załadowaniem na statek powinna być oznaczona w sposób wyraźny i trwały jej masa.

2. Zabroniony jest załadunek i przewóz morzem przesyłki, o masie brutto co najmniej tysiąc kilogramów, nieoznaczonej w sposób określony w ust. 1.

3. Obowiązek oznaczania masy przesyłki w sposób określony w ust. 1 spoczywa na wysyłającym.

4. W przypadku gdy wysyłający nie oznaczy masy przesyłki, organ inspekcyjny zarządzi oznaczenie masy na przesyłce na koszt wysyłającego.

Art. 103. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych armator jest obowiązany do:

1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich odbywających regularne rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia;

2) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, odbywających rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia;

3) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich oraz jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi.

2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązany zbierać informacje o osobach znajdujących się na statku dotyczące:

1) nazwisk;

2) imion lub ich pierwszych liter;

3) płci;

4) wieku;

5) szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach – na wniosek pasażera.

3. Rejestrację, o której mowa w ust. 1, prowadzi się w taki sposób, aby wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim zostały policzone przed wyruszeniem statku w podróż.

4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o liczbie osób znajdujących się na statku jest przekazywana kapitanowi oraz wyznaczonej przez armatora osobie odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji.

5. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku, mając na względzie bezpieczeństwo żeglugi i pasażerów, może zwolnić armatora z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

6. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jest obowiązany zbierać informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, i przekazywać je dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu zawinięcia statku.

Art. 104. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 1, jest obowiązany do:

1) prowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów;

2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji pasażerów, przechowywanie oraz przekazywanie tych informacji w razie takiej potrzeby.

2. Armator zapewnia niezwłoczne przekazywanie informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2, prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze.

3. Armator zapewnia zarejestrowanie i przekazanie kapitanowi, przed wyruszeniem statku w podróż, informacji o osobach, które wymagają szczególnej pomocy w nagłych wypadkach.

4. System rejestracji informacji, o którym mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu i kontroli przez dyrektora urzędu morskiego, właściwego ze względu na rejon uprawiania przez statek żeglugi. Zatwierdzeniu podlegają też zmiany w systemie rejestracji pasażerów.

Art. 105. W przypadku gdy armator nie jest przewoźnikiem, przepisy art. 103 i art. 104 stosuje się odpowiednio do przewoźnika.

Art. 106. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1,

2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji,

3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na statku w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku,

4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji,

5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji,

6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji pasażerów

– kierując się koniecznością zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie rejestracji osób podróżujących na statkach pasażerskich.

Art. 107. 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.

2. Wykonywanie usług pilotowych na określonych rodzajach statków oraz na określonych trasach lub akwenach może być uwarunkowane uzyskaniem przez pilota morskiego szczególnych uprawnień pilotowych.

3. Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub szczególnych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich.

4. Za wydanie dokumentów pobiera się opłatę, której wysokość jest określona w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

5. Dokumenty, o których mowa w ust. 3, wydaje się, na czas określony, osobie, która:

1) posiada odpowiednie dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63, i praktykę pływania;

2)[29] odbyła wymagane szkolenie kandydata na pilota lub pilota i praktykę pilotową;

3) zdała egzamin kwalifikacyjny przed Komisją.

---

[29] W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 10 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

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.[30] Naboru na szkolenia kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z szefem stacji pilotowej, 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.

Art. 107a. 1.[31] Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad szkoleniem kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich oraz praktykami pilotowymi, dokonując audytów.

2. (uchylony)

3.[32] W przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia nieprawidłowości w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyk pilotowych minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyt dodatkowy.

4. Audyty przeprowadzają audytorzy, o których mowa w art. 76 ust. 1–3.

5.[33] Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyki pilotowej minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.

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.

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.

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,

---

[30] W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 10 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 3.
[31] W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 11 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 3.
[32] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 5 pkt 11 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 3.
[33] Ze zmianą wprowadzoną przez art. 5 pkt 11 lit. c ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

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.

Art. 108. 1. Kapitan statku lub jego przedstawiciel składa właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego, a w odpowiednich przypadkach podmiotowi zarządzającemu portem, formularz ewidencyjny zawierający informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na statku oraz formularze sprawozdawcze dla statków wchodzących do portu lub wychodzących z portu polskiego.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory formularzy, sposób ich przekazywania oraz postępowania ze złożonymi formularzami, kierując się koniecznością ujednolicenia zbieranych danych, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej dotyczących sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską oraz formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów lub wychodzących z portów państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 109. Kapitan portu może, na czas oznaczony, wprowadzić zakaz lub ograniczenie ruchu w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo w porcie. Wprowadzane zakazy lub ograniczenia ruchu w porcie podaje się do wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty w żegludze morskiej lub na danym terenie.

Art. 110. 1. Jachty morskie mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego, nawigacyjnego i ochrony przeciwpożarowej, urządzeń radiokomunikacyjnych i wyposażenia pokładowego, w zależności od długości jachtu oraz rejonu pływania, określonych na podstawie ust. 4.

2. Zabrania się używania jachtu morskiego do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, który nie spełnia wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych.

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.

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.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich, w zależności od ich długości oraz rejonu pływania, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa tych jachtów oraz osób na nich przebywających.

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.

Art. 111. Statki żeglugi śródlądowej mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu dodatkowych wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego i ochrony przeciwpożarowej, określonych, w drodze zarządzenia, przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla rejonu uprawianej żeglugi.

Art. 112. Zabrania się uniemożliwiania lub utrudniania kapitanowi statku podejmowania lub wykonywania decyzji, które w jego ocenie są konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego.

Art. 113. Zabrania się używania międzynarodowego sygnału wzywania pomocy określonego w załączniku IV do Konwencji o zapobieganiu zderzeniom, jak również używania sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, z wyjątkiem sytuacji, gdy istnieje potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie i wzywa pomocy.

Rozdział 6
Ratowanie życia na morzu

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.

Art. 115. Zapewnienie działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z 1988 r. poz. 184 i 185), zwanej dalej „Konwencją SAR”, należy do organów administracji morskiej.

Art. 116. 1. W celu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu tworzy się Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, zwaną dalej „Służbą SAR”.

2. Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

3. W skład służby SAR wchodzą:

1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, które organizuje i koordynuje akcje poszukiwawcze i ratownicze;

2) morskie statki ratownicze;

3) brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzą ochotnicze drużyny ratownicze.

Art. 117. 1. Do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, przez:

1) utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia na morzu;

2) planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych;

3) utrzymywanie w gotowości sił i środków ratownictwa życia na morzu;

4) współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych z jednostkami organizacyjnymi wymienionymi w art. 118 ust. 1;

5) współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju;

6) współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw, w szczególności podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, Służba SAR wykonuje na podstawie „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, zwanego dalej „Planem SAR”, opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR.

2a.[34)] Do zadań Służby SAR należy także sporządzanie raportu z akcji poszukiwawczych i ratowniczych, o których mowa w ust. 1 pkt 2, oraz akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu prowadzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki,

[34)] Dodany przez art. 5 ustawy z dnia 25 maja 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1215), która weszła w życie z dniem 25 lipca 2017 r.

jeżeli dotyczą one zdarzeń związanych z działalnością polegającą na poszukiwaniu, rozpoznawaniu lub wydobywaniu węglowodorów ze złóż w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej, oraz niezwłoczne przekazywanie tego raportu Prezesowi Wyższego Urzędu Górniczego, dyrektorowi właściwego urzędu morskiego oraz Komisji Badania Wypadków Morskich.

3. Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte z zainteresowanymi państwami.

4. Służba SAR wykonuje także inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw.

Art. 118. 1. Przy wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 117 ust. 1, ze Służbą SAR współdziałają jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne jednostki będące w stanie udzielić pomocy. Współdziałanie polega w szczególności na udzielaniu niezbędnej pomocy, zgodnie z Planem SAR.

2. Koszty współdziałania jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 1, ze Służbą SAR w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych, w zakresie wynikającym z Planu SAR, pokrywane są z budżetu państwa.

3. W ramach współdziałania, o którym mowa w ust. 1:

1) brzegowe stacje radiowe prowadzą stały nasłuch radiowy na międzynarodowych częstotliwościach przeznaczonych do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie; po odebraniu wezwania lub informacji o niebezpieczeństwie natychmiast informują o tym Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne;

2) jednostki organizacyjne służb meteorologicznych zapewniają właściwą osłonę meteorologiczną akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia nasłuchu radiowego i przekazywania Morskiemu Ratowniczemu Centrum Koordynacyjnemu odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie oraz warunki i sposób zapewnienia osłony meteorologicznej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego wsparcia dla działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu.

Art. 119. Służbą SAR kieruje dyrektor powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej spośród kandydatów posiadających wyższe wykształcenie oraz wiedzę, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie z zakresu ratownictwa morskiego.

Art. 120. 1. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne jest uprawnione do:

1) zwracania się do zagranicznych ratowniczych ośrodków koordynacyjnych o udzielenie niezbędnej pomocy, włączając w nią statki, statki powietrzne oraz personel wraz z wyposażeniem;

2) podejmowania niezbędnych uzgodnień z właściwymi organami celnymi, ochrony granic i innymi władzami w celu wprowadzania na terytorium, w tym na morze terytorialne lub w przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej, statków, statków powietrznych, personelu i wyposażenia, o których mowa w pkt 1;

3) zapewnienia zagranicznym ratowniczym ośrodkom koordynacyjnym na ich żądanie niezbędnej pomocy w zakresie, o którym mowa w pkt 1.

2. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wykonuje zgodnie z porozumieniami, o których mowa w art. 117 ust. 3.

Art. 121. 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 wchodzą 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.

3. Członków Rady SAR, z wyjątkiem przewodniczącego, powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z właściwymi ministrami.

4. Radzie SAR przewodniczy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych.

5. Organizację i tryb działania Rady SAR określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

6. Do zadań Rady SAR należy:

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;

2) opiniowanie planów rozwoju Służby SAR;

3) inicjowanie przedsięwzięć zmierzających do podnoszenia efektywności działań Służby SAR.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady SAR, w tym na jej obsługę administracyjną.

Art. 122. 1. Projekt Planu SAR przygotowuje dyrektor Służby SAR.

2. Projekt Planu SAR, po zaopiniowaniu przez Radę SAR, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej – w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek Marynarki Wojennej, oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych – w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Policji.

3. Dyrektor Służby SAR jest obowiązany do bieżącej aktualizacji Planu SAR.

Art. 123. 1. Morskie statki ratownicze, jednostki pływające, statki powietrzne oraz pojazdy używane na potrzeby Służby SAR podlegają oznakowaniu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 124 ust. 4.

2. Zabrania się nieuprawnionego używania oznakowania, o którym mowa w ust. 1.

Art. 124. 1. Członkowie ochotniczej drużyny ratowniczej mają prawo do:

1) noszenia oznak Służby SAR;

2) bezpłatnego korzystania ze służbowej odzieży ochronnej;

3) świadczeń z tytułu wypadków, którym ulegli w związku z udziałem w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 30 października 2002 r. o zaopatrzeniu z tytułu wypadków lub chorób zawodowych powstałych w szczególnych okolicznościach (Dz. U. z 2013 r. poz. 737);

4) jednorazowego odszkodowania z tytułu dodatkowego ubezpieczenia na wypadek śmierci lub trwałego inwalidztwa w następstwie wypadku w czasie trwania i w związku z akcją poszukiwawczą i ratowniczą lub szkoleniem organizowanym przez Służbę SAR;

5) zwrotu kosztów dojazdu w związku z udziałem w akcji poszukiwawczej i ratowniczej;

6) ryczałtu za udział w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych oraz szkoleniach organizowanych przez Służbę SAR;

7) wyżywienia podczas trwania akcji poszukiwawczej i ratowniczej oraz szkolenia organizowanego przez Służbę SAR;

8) zwrotu kosztów okresowych badań lekarskich, płatnych kursów i szkoleń związanych bezpośrednio z wykonywaną funkcją;

9) korzystania ze sprzętu i urządzeń Służby SAR do ćwiczeń i doskonalenia umiejętności z zakresu ratownictwa morskiego, za zgodą kierownika stacji ratowniczej;

10) korzystania z akcji socjalnych organizowanych przez Służbę SAR.

2. Koszty związane z uprawnieniami, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem pkt 3, ponosi Służba SAR.

3. Rada Ministrów, mając na względzie efektywność działań brzegowych stacji ratowniczych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Służbę SAR, oraz sposób realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową organizację Służby SAR, w tym wzory oznak służbowych, zakres odpowiedzialności dyrektora Służby SAR, oznakowanie jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających, mając na względzie konieczność zapewnienia prawidłowego funkcjonowania Służby SAR.

Art. 125. 1. W celu wykonywania zadań państwa związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową na morzu tworzy się Morską Służbę Asysty Telemedycznej.

2. Zadania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób funkcjonowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej,

2) szczegółowy zakres zadań Morskiej Służby Asysty Telemedycznej związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową,

3) sposób ustalania procedur łączności i przekazywania informacji między Morską Służbą Asysty Telemedycznej a innymi podmiotami uczestniczącymi w udzielaniu pomocy na morzu

– kierując się koniecznością usprawnienia udzielania porad medycznych i podniesienia poziomu ochrony zdrowia osób przebywających na statkach.

Rozdział 7
Kary pieniężne

Art. 126. Armator, który narusza przepisy w zakresie:

1) spełniania przez statek wymagań ustawy w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia,

2) wymogu poddania statku inspekcjom przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,

3) obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie,

4) wymogów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej,

5) spełniania przez prom pasażerski typu ro-ro szczególnych wymogów stateczności obowiązujących w żegludze na wyznaczonym obszarze morza,

6) przewożenia statkiem ładunków masowych, w tym ziarna luzem,

7) przewożenia statkiem towarów niebezpiecznych,

8) przewożenia statkiem kontenerów,

9) przewożenia statkiem przedmiotów o masie brutto co najmniej tysiąca kilogramów

– podlega karze pieniężnej o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnienia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

Art. 127. 1. Kto:

1) używa międzynarodowych sygnałów wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie na morzu i wzywa pomocy,

2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR,

3) nie przekazuje, zgodnie z ustawą, posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu,

4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim lub jachtem komercyjnym, innym niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi,

5) wykonuje obowiązki członka załogi pomimo zawieszonych uprawnień,

6) używa lub udostępnia jacht morski do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, nie spełniając wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych,

7) prowadzi statek morski lub statek żeglugi śródlądowej, jacht morski lub śródlądowy, lub wykonuje obowiązki w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego,

8)[35] określa VGM kontenera różniącą się od masy kontenera o więcej niż 5%,

[35] Dodany przez art. 5 pkt 12 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

9)[35] nie informuje dyrektora urzędu morskiego o stwierdzonych różnicach między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę większych niż 5% lub o stwierdzeniu, że masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera,

10)[35] określa VGM w dokumencie lub komunikacie, który jest podpisany przez osobę inną niż osoba odpowiedzialna,

11)[35] ładuje na statek kontener nieopatrzony informacją o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera,

12)[35] nie zapewnia obowiązywania na terminalu procedur, o których mowa w art. 101a ust. 7,

13)[35] określa VGM metodą inną niż metoda 1 lub 2,

14)[35] używa do określenia VGM niecertyfikowanych lub niezalegalizowanych urządzeń pomiarowych lub nie używa w ogóle tych urządzeń,

15)[35] stosuje metodę 2, nie posiadając zatwierdzenia właściwego dyrektora urzędu morskiego,

16)[35] nie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej,

17)[35] nie przechowuje przez okres 3 lat dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych lub dokumentacji wskazującej osobę odpowiedzialną

– podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.

2. Tej samej karze podlega:

1) armator, o którym mowa w art. 88 ust. 4, który po uzyskaniu od kapitana statku informacji o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażających bezpieczeństwu morskiemu, nie skontaktuje się niezwłocznie z właściwą Służbą VTS;

2) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku, który nie dopełni ciążącego na nim obowiązku przekazywania informacji zgodnie z art. 41 ust. 2;

3) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego albo portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku statku o polskiej przynależności, który nie przekazuje kapitanowi portu informacji dotyczących identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na statku;

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;

4) dowódca jednostki pływającej Marynarki Wojennej, kapitan statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia oraz prowadzący jacht morski, a także kierownik statku rybackiego o długości do 24 m, który przed wejściem do portu i przed jego opuszczeniem nie przekaże kapitanowi portu informacji o statku lub będzie manewrować statkiem niezgodnie z uzyskanym zezwoleniem na wejście lub wyjście;

5) pilot morski, który w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego;

6) podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym, który stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego.

Art. 128. 1. Kapitan, który:

1) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa statku określone w ustawie oraz umowach międzynarodowych,

2) nie dokładając należytej staranności, przyczynił się do zatrzymania statku przez organ inspekcyjny z powodu niespełnienia przez statek wymogów dotyczących bezpieczeństwa morskiego,

3) nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji,

4) narusza przepisy dotyczące:

a) ruchu statków na morzu terytorialnym,

b) zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS,

c) obowiązku posiadania przez statek przewożący ziarno luzem dokumentu stanowiącego dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS,

5) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego,

6) nie stosuje się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zakazu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej bądź też w inny sposób narusza ustalony porządek portowo-żeglugowy,

7) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa pasażerów w pasażerskiej żegludze krajowej, wykraczając poza obszar lub strefę przeznaczoną dla żeglugi statku o odpowiedniej klasie

– podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych.

2. Tej samej karze podlega:

1) kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, który nie poinformuje niezwłocznie najbliższej brzegowej stacji radiowej lub Służby VTS o wszystkich zdarzeniach, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażają bezpieczeństwu morskiemu;

2) kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, jeżeli nie poinformuje armatora o zdarzeniu mającym wpływ na bezpieczeństwo statku oraz zagrażającym bezpieczeństwu morskiemu.

Art. 129. Nie podlega odpowiedzialności przewidzianej w art. 127 ust. 1 pkt 7 osoba fizyczna, której zachowanie realizuje jednocześnie znamiona przestępstwa określonego w art. 178a § 1 Kodeksu karnego, a przestępstwo to zostało stwierdzone prawomocnym wyrokiem skazującym.

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

1a.[36)] Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 126–128, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.

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.

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 ściągalności 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, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

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

Rozdział 8

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art. 131–141. (pominięte)

Art. 142. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

---

36) Dodany przez art. 5 pkt 13 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

Art. 143. 1. Przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy egzaminy kwalifikacyjne są przeprowadzane przez komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich na podstawie przepisów dotychczasowych.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powoła przewodniczącego oraz zastępców przewodniczącego Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 77 ust. 10, a także utworzy listę egzaminatorów.

3. Wnioski o przeprowadzenie egzaminu nierozpatrzone przez komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich rozpatruje Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna.

4. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich przekażą Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej posiadaną dokumentację.

Art. 144. Dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 145. Upoważnienia do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 146. Armatorzy statków używanych do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, dostosują się do wymagań niniejszej ustawy w terminie 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Art. 147. 1. Koordynator do Spraw Inspekcji Państwa Portu pełni swoją funkcję do czasu powołania Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu na podstawie niniejszej ustawy.

2. Krajowy organ NCA, odpowiedzialny za utrzymanie i zarządzanie Narodowym Systemem Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, pełni swoją funkcję do czasu powołania Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji na podstawie niniejszej ustawy.

3. Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa pełni swoją funkcję do czasu powołania dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa na podstawie niniejszej ustawy.

Art. 148. 1. Dotychczasowy Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji staje się Narodowym Systemem Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji w rozumieniu niniejszej ustawy.

2. Dotychczas działająca Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa staje się Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa w rozumieniu niniejszej ustawy.

Art. 149. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 11i, art. 14 ust. 3, art. 15 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 16 ust. 5, art. 16a ust. 3, art. 16b ust. 2, art. 16c ust. 4, art. 19 ust. 10 i 10a, art. 25 pkt 1, 3 i 4, art. 26 ust. 2, art. 27c ust. 2, art. 29 ust. 1, 3–5, art. 29a ust. 1, art. 30, art. 31 ust. 3, art. 32 ust. 2, art. 34, art. 35d, art. 36 ust. 7, art. 37a ust. 2, art. 43 ust. 4 i art. 49 ust. 1 i 2 ustawy, o której mowa w art. 151, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 8 ust. 3, art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 7, art. 14 ust. 3, art. 15 ust. 2, art. 16 ust. 4, art. 23 ust. 4, art. 58, art. 68, art. 74 ust. 4, art. 76 ust. 4, art. 80 ust. 3, art. 83 ust. 2, art. 86 ust. 3, 6, 10 i 12, art. 91 ust. 2, art. 94 ust. 3, art. 98 ust. 5, art. 99 ust. 2, art. 101 ust. 7, art. 106, art. 107 ust. 10, art. 108 ust. 2, art. 118 ust. 4 i art. 124 ust. 3 i 4 niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 19 ust. 8a oraz art. 25 pkt 5 ustawy, o której mowa w art. 151, zachowują swoją moc przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 10b ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 135, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 10b ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 135, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Art. 150. 1. W latach 2012–2021 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 9172 tys. zł, z tym że w:

1) 2012 r. – 1172 tys. zł;

2) 2013 r. – 800 tys. zł;

3) 2014 r. – 820 tys. zł;

4) 2015 r. – 840 tys. zł;

5) 2016 r. – 861 tys. zł;

6) 2017 r. – 933 tys. zł;

7) 2018 r. – 904 tys. zł;

8) 2019 r. – 925 tys. zł;

9) 2020 r. – 947 tys. zł;

10) 2021 r. – 970 tys. 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:

1) racjonalizacji wykonywania zadań związanych z przepisami ustawy,

2) obniżeniu kosztów funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej oraz systemu nadzoru nad morskimi jednostkami egzaminacyjnymi

– 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. 151. Traci moc ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. poz. 693, z późn. zm.[37)]).

Art. 152. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia[38)], z wyjątkiem przepisów art. 70, które wchodzą w życie po upływie 18 miesięcy od dnia ogłoszenia.

[37)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. poz. 732 i 1238, z 2008 r. poz. 1055, z 2009 r. poz. 519, 753 i 817 oraz z 2010 r. poz. 857.

[38)] Ustawa została ogłoszona w dniu 24 października 2011 r.

Załącznik do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r.

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

4a.[39)] Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu dla statku uprawiającego żeglugę na wodach polarnych – 1500 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

[39)] Dodany przez art. 5 pkt 14 lit. a tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

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 „Ł”:

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.[40)] Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji urządzeń 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

---

40) W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 14 lit. a tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

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 wchodzą doki pływające, wraki, dźwigi pływające, jednostki bez napędu z nietypowym ponadgabarytowym ładunkiem, oraz zestawy holownicze, w których skład wchodzą 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.

18.31.[41)] Za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia albo potwierdzenia zatwierdzenia stosowania metody 2 – 2000 PLN.

[41)] Dodany przez art. 5 pkt 14 lit. a tiret trzecie ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

19. Objaśnienia 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.[42)] Opłata za egzamin teoretyczny na jachty komercyjne:

4.1. Na dyplom kapitana na jachtach o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek – 400 PLN.

4.2. Na poziomie operacyjnym – 400 PLN.

4.3. Na poziomie zarządzania – 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.

[42)] W brzmieniu ustalonym przez art. 5 pkt 14 lit. b tiret pierwsze ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

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. (uchylony)[43)]

6.3.3. Odnawiający 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.

---

43) Przez art. 5 pkt 14 lit. b tiret drugie ustawy, o której mowa w odnośniku 3.