

U S T A W A

z dnia.....

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie innych ustaw¹⁾²⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich oraz z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. po. 1068).

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

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 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),
- 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 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),
- 3) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 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),
- 4) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r., str. 78).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

- 4) jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m;
- 5) jachtów komercyjnych o długości do 24 m odpłatnie udostępnianych bez załogi;
- 6) paliwa na statkach o pojemności brutto (GT) poniżej 1000 jednostek oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach.”;

3) w art. 5:

a) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym 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, z tym że statek odpłatnie udostępniony bez załogi nie może być używany do prowadzenia działalności, o której mowa w lit. a-d;”;

b) po pkt 10 dodaje się pkt 10a-10d w brzmieniu:

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

10b) długości jachtu morskiego - należy przez to rozumieć długość kadłuba mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, takich jak: ster, bukszpryt, odbojnice, o ile wynosi mniej niż 24 m; jeśli długość jachtu morskiego wynosi 24 m albo powyżej powinna być określona tak jak długość statku, o której mowa w pkt 10a;

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

- a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych w jakimkolwiek charakterze na statku lub zaangażowanych na statku dla jego potrzeb,
- b) dziecka w wieku poniżej jednego roku;
- 10d) armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014) oraz właściciela statku albo organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela eksploatację statku, ponosi z tego tytułu odpowiedzialność i wypełnia obowiązki nałożone Kodeksem ISM,”
- c) po pkt 12 dodaje się pkt 12a i 12 b w brzmieniu:
 - „12a) żegludze krajowej – należy przez to rozumieć żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 12b) żegludze międzynarodowej - należy przez to rozumieć żeglugę poza obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem żeglugi uprawianej przez statki pasażerskie odbywające żeglugę pomiędzy portami tego samego państwa;”
- d) pkt 24 otrzymuje brzmienie:
 - „24) Memorandum Paryskim – należy przez to rozumieć międzynarodowe porozumienie administracji morskich 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. MIR z 2014 r. poz. 61)”
- e) w pkt 33 dodaje się lit. g w brzmieniu:
 - „g) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”;;
- 4) art 8. otrzymuje brzmienie:
 - „Art. 8. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej oraz liczbę statków o polskiej

przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej.

2. Zakres upoważnienia oraz warunki współpracy stron określa się w umowie.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej oraz liczbę statków o polskiej przynależności, może ograniczyć upoważnienie w stosunku do zakresu, o jaki wnioskowała uznana organizacja.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze przesłanki, o których mowa w ust. 3, oraz liczbę uznanych organizacji już upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, może, w drodze decyzji, odmówić upoważnienia uznanej organizacji.

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

- 1) stwierdzenia, że jej działanie stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego;
- 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);
- 3) braku statków o polskiej przynależności w rejestrze uznanej organizacji w okresie ostatnich 2 lat.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może cofnąć upoważnienie uznanej organizacji w przypadku:

- 1) utraty przez uznaną organizację uznania Komisji Europejskiej lub
- 2) stwierdzenia, że jej działanie stwarza poważne i bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego.

7. Zawieszenie, cofnięcie zawieszenia lub cofnięcie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, a także IMO, o zawieszeniu lub cofnięciu upoważnienia uznanej organizacji, przekazując również informacje uzasadniające podjęcie takiej decyzji.

9. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.

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

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

1) sposób i tryb upoważniania, zawieszania i cofnięcie zawieszenia upoważnienia oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej;

2) szczegółowy zakres informacji zawartych w sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 10;

3) minimalny zakres postanowień umowy zawieranej pomiędzy ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznaną organizacją, zawierającej informacje określone w rezolucji IMO A.739(18)⁴⁾ w sprawie wytycznych do upoważniania organizacji działających w imieniu administracji

- mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.”;

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

„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wniosek o przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu audytu państw członkowskich IMO⁵⁾. Po przeprowadzeniu audytu minister publikuje jego wyniki na stronie internetowej ministerstwa i nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień.

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

⁵⁾ Rezolucja IMO A.1067(28) – Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne IMO w dniu 4 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. ...)

2. Urzędy, służby i inne podmioty realizujące zadania i obowiązki wynikające z przepisów IMO - Kodeks wdrażania instrumentów IMO⁶⁾, poddaje się audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków.”;

6) w art. 11:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„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, z zastrzeżeniem ust. 2, określonym w: ”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wymagań określonych w konwencji MLC, dotyczących warunków zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego, mogą nie spełniać statki, które w dniu 20 sierpnia 2013 r. spełniały wymagania określone w:

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

c) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) określić sposób i warunki uznawania przepisów technicznych wydanych przez organizację, za spełniające wymagania bezpieczeństwa, mając na uwadze posiadane uznanie Komisji Europejskiej przez tę organizację;”;

7) w art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Statek wyposażony w urządzenie systemu AIS 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

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

uzna, że utrzymywanie urządzenia systemu AIS w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa lub ochrony statku.”;

8) w art. 17:

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

„1a. Właściwość terytorialną dyrektora urzędu morskiego w zakresie zadań, o których mowa w ust. 1, określają przepisy wydane na podstawie ust. 7.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) szczegółowe warunki i tryb uznawania, przedłużania oraz rozszerzania uznania usług stacji atestacji,
 - 2) szczegółowy sposób sprawowania nadzoru nad stacjami atestacji oraz właściwość terytorialną dyrektora urzędu morskiego w tym zakresie,
 - 3) wzór świadectwa uznania dla stacji atestacji
- kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego przeprowadzania atestacji urządzeń i wyposażenia statku, z uwzględnieniem wymagań Konwencji SOLAS.”;

9) w art. 20:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności może podlegać 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, lub pomiędzy drugą a trzecią datą rocznicową w przypadku statków niepodlegających inspekcjom rocznym;
- 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.”,

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

„1a. Typy i rodzaje statków podlegających poszczególnym rodzajom inspekcji, określonym w ust. 1, określają, w zależności od ich wielkości i przeznaczenia, przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 4 i 5.”;

10) Art. 22 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) statek o polskiej przynależności może podlegać 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 jego ważności,

- d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach pomiędzy audytami;
- 2) armator statku, o którym mowa w pkt 1, może podlegać 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 tej dacie,
 - c) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności w związku z upływem jego ważności,
 - d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach pomiędzy audytami;

2. Typy i rodzaje statków podlegających audytom, określonym w ust. 1 pkt 1, w zależności od ich wielkości i przeznaczenia, oraz rodzaje audytów określonych w ust. 1 pkt 2, którym podlega armator statku, określają przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 4 i 5.

3. Audyt dodatkowy może być przeprowadzony również po zatrzymaniu statku, w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania.”;

- 11) po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:

„Art. 22a. 1. Jacht morski może być eksploatowany w oparciu o opracowaną przez armatora instrukcję bezpieczeństwa jachtu morskiego.

2. Elementy, jakie powinna zawierać instrukcja oraz wytyczne dotyczące jej sporządzania oraz stosowania określają przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 5.

3. Organ inspekcyjny sprawdza, czy eksploatowanie jachtu w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa zapobiega lub zmniejsza do akceptowalnego poziomu ryzyko wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną na jachcie działalnością lub uprawianą żeglugą.”;

- 12) w art. 23:

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

„1a. W przypadku nie zgłoszenia statku do inspekcji w terminie lub negatywnego wyniku inspekcji certyfikat traci ważność.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

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

- 1) terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz eksploatacji w oparciu o zatwierdzoną przez armatora instrukcję bezpieczeństwa,
 - 2) elementy, które powinna zawierać instrukcja bezpieczeństwa oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania,
 - 3) sposób weryfikowania przez organ inspekcyjny prawidłowości opracowania i stosowania instrukcji bezpieczeństwa,
 - 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.”;

13) w art. 26:

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

„2a. Podmiot ubiegający się o upoważnienie do przeprowadzania przeglądów jachtów komercyjnych powinien posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej obejmujące prowadzenie działalności w zakresie przeglądów technicznych na kwotę nie mniejszą niż 1.000.000 PLN.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

14) w art. 28:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku zmiany przynależności statku o długości 24 m lub powyżej, z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego:”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Izba morska, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności o długości 24 m lub powyżej, 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.”;

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

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

16) Art. 60 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

- 1) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie

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

dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202, z późn. zm.⁸⁾), zwanej dalej "Konwencją STCW";

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

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

18) w art. 64:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Cudzoziemiec może ubiegać się o polski dyplom lub świadectwo jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.”;

19) w art. 68 dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa art. 64 ust. 1 pkt 3 , wzór zaświadczenia o odbyciu praktyki pływania i wzór zaświadczenia o zaliczeniu książki praktyk,

4) uprawnienia zawodowe wynikające z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych”;

20) art. 69 otrzymuje brzmienie:

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

⁸⁾ Zmiany wymienionej Konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz.1092.

- 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 powinni posiadać świadectwa przeszkolenia według Konwencji STCW wydane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, na podstawie przepisów art. 70 ust. 4.”;

21) w art. 70:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

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

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

b) w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń,”;

22) w art. 71:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dokumenty, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 oraz art. 78 ust. 2, wydaje, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:

- 1) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu albo dyplomu ukończenia uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2;
- 2) zaświadczeń o ukończeniu szkoleń i praktyk pływania, jeżeli są wymagane;
- 3) świadectwa przeszkolenia;
- 4) potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2.”,

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

„1a. W szczególnie uzasadnionych przypadkach dyrektor urzędu morskigo, w porozumieniu z przewodniczącym Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, może wyrazić zgodę na uzyskanie dokumentu, o którym mowa w art. 63 ust. 1 lub 2, przez osobę, której rodzaj praktyki pływania w danej specjalności nie odpowiada ściśle określonym wymaganiom dotyczącym praktyki do uzyskania tego dokumentu, jeżeli okres posiadanej praktyki pływania jest nie krótszy od wymaganego.

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

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

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

2b. W przypadku dyplomów ukończenia uczelni, 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, potwierdzających ukończenie szkolenia na poziomie zarządzania, szkolenie to jest ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia uczelni.”;

23) w art. 74:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Morskimi jednostkami edukacyjnymi są:

- 1) uczelnie morskie w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r. poz. 572, z późn. zm.⁹⁾),
- 2) uczelnie inne niż określone w pkt 1, wydziały lub struktury międzywydziałowe uczelni,
- 3) szkoły ponadgimnazjalne, 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

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 84, poz. 455, z 2012 r. poz. 742 i 1544, z 2013 r. poz. 675, 829, 1588 i 1650, oraz z 2014 r. poz. 7, 768, 821, 1004 i 1146.

- uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

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 w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze integralność szkolenia teoretycznego i praktycznego na poziomie operacyjnym może określić, w drodze rozporządzenia, wzory książek praktyk w dziale pokładowym i maszynowym.”;

24) w art. 75:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 1, oraz za wydanie certyfikatów, o których mowa w ust. 8, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”,

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

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

c) po ust.8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Potwierdzenie uznania, wymaga formy pisemnej.”;

25) w art. 76:

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

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

„2a. Wydatki na wynagrodzenia, koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów w związku z przeprowadzaniem audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ponoszone są z budżetu urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2b. Wydatki na wynagrodzenia audytorów i ekspertów, w związku z przeprowadzaniem audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzonych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ponoszone są z budżetu urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2c. Koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów, w związku z przeprowadzaniem audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzonych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ponoszone są przez morską jednostkę edukacyjną podlegającą audytowi.”,

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

„3a. W pracach zespołu audytującego mogą uczestniczyć eksperci wskazani przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3b. Audytorom i ekspertom za przeprowadzenie audytu przysługuje wynagrodzenie.”,

e) w ust. 4:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

– dodaje się pkt 4 - 6 w brzmieniu:

„4) wysokość i warunki wynagradzania członków zespołu audytującego oraz ekspertów, w zależności od zakresu przeprowadzanego audytu,

- 5) warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz wymagania wstępne do przyjęcia na niektóre szkolenia i przeszkolenia,
- 6) warunki do przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych”;

26) w art. 77:

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

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

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

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

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 umieszczonych na liście egzaminatorów. Członkom zespołu egzaminacyjnego oraz obsłudze administracyjnej egzaminu, za udział w przeprowadzeniu egzaminu, przysługuje wynagrodzenie.”,

c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Egzaminy dla cudzoziemców Komisja może przeprowadzać w języku angielskim.

4b. Egzaminy praktyczne Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4.”,

d) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia środki na działanie Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji i zastępców przewodniczącego Komisji, tworzenie i utrzymanie banku pytań egzaminacyjnych oraz na wyposażenie techniczne Komisji.”,

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

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

f) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia właściwego poziomu wyszkolenia i sprawnego przeprowadzania egzaminów oraz zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, w szczególności zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW, określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego Komisji i jego zastępców oraz egzaminatorów, sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, w tym skreślania egzaminatorów z tej listy, a także tryb i sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz wysokość i warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego i obsługi administracyjnej egzaminu, w zależności od liczby osób przystępujących do egzaminu lub czasu jego przeprowadzania.”;

27) art. 78 otrzymuje brzmienie:

„Art. 78. 1. Wymagane przepisami międzynarodowymi dodatkowe szkolenia dla osób z sektora gospodarki morskiej mogą odbywać się w morskich jednostkach edukacyjnych.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze przepisy międzynarodowe w zakresie szkoleń dla osób z sektora gospodarki morskiej oraz potrzeby właściwego przygotowania do pracy, może określić, w drodze rozporządzenia, ramowe programy tych szkoleń, wymagania wstępne oraz warunki zaliczeń, a także wzory dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia.”;

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

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

- 1) dyplomów, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, narodowość 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, narodowość 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, narodowość 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.”;

29) w art. 84 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„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, mając na uwadze szczególne względy bezpieczeństwa żeglugi na tych akwenach.”;

30) w art. 86 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. W przypadkach, w których cechy konstrukcyjne statku nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3, możliwe jest zwolnienie statku z tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków

równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, jeżeli jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi, a poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony.

3b. Zwolnienie lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku następuje na wniosek armatora, w drodze decyzji.

3c. Organem właściwym do wydania decyzji w pierwszej instancji jest dyrektor urzędu morskiego. Do postępowań, o których mowa w ust. 3a, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 poz. 267 oraz z 2014 poz. 183).

3d. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki oraz tryb zwolnienia albo wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.”;

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

„5. Kapitan statku, w tym 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 przez właściwego dyrektora urzędu morskiego na podstawie art. 84 ust. 2.”;

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

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

33) art. 100 otrzymuje brzmienie:

„Art. 100. 1. Przed rozpoczęciem załadunku oleju luzem, w rozumieniu załącznika 1 do Konwencji MARPOL, a także przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa na statek,

załadowca jest obowiązany dostarczyć kapitanowi kartę danych bezpieczeństwa, zwaną dalej „kartą MSDS”, zawierającą istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa danego produktu olejowego.

2. Karta MSDS powinna zawierać 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 r., 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.¹¹⁾;

34) w art. 107:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Usługi pilotowe w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego potwierdzone odpowiednim dokumentem.”,

b) ust. 6-9 otrzymują brzmienie:

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

7. Naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu ze stacją pilotową i

¹¹⁾ Zalecenia IMO, o których mowa w § 2 ust. 2 rozporządzenia, zostały podane do publicznej wiadomości w obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 grudnia 2011 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących bezpieczeństwa morskiego (Dz. Urz. MTBiGM Nr 2, poz. 9).

organizacją społeczno-zawodową pilotów, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.

8. Stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich uznaje się w zakresie szkolenia na 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.”;

35) w art. 107a:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Za przeprowadzenie audytów, z wyjątkiem audytów dodatkowych, pobiera się opłaty w wysokości 50% kwoty określonej w pkt 11.1, 11.3 i 11.4 części III „Opłaty za egzaminy i audyty” załącznika do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”;

b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

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

36) art. 107b otrzymuje brzmienie:

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

2. Nadzór nad pilotażem obowiązkowym na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla tego obszaru, prowadząc w szczególności listę pilotów.

3. Nadzór nad pilotażem dobrowolnym, polegającym w szczególności na pilotowaniu statków na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego (pilotaż pełnomorski) w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego sprawuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

4. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza na obszarze portów morskich i morskich wód

wewnętrznych, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.

5. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego na morzu terytorialnym lub pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, może wprowadzić, w drodze zarządzenia, pilotaż pełnomorski, określając warunki korzystania z usług pilota posiadającego uprawnienia pilotowe w pilotażu pełnomorskim.

6. 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 sposób i warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu, obowiązkowego, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi.

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

- 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego,
 - 2) warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych,
 - 3) warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów,
 - 4) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego,
 - 5) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego,
 - 6) programy szkoleń pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktyk pilotowych,
 - 7) warunki i tryb naboru na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe,
 - 8) warunki i tryb uznawania, potwierdzania, 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.”;

37) w art. 110:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jachty komercyjne inne niż jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi powinny obowiązkowo posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków dla wszystkich osób na pokładzie.”,

b) dodaje się ust. 4a i 4b:

„4a. W przypadkach, w których cechy konstrukcyjne jachtu morskiego nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4, możliwe jest zwolnienie jachtu z tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu, jeżeli jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi, a poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony.

4b. Zwolnienie lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego następuje na wniosek armatora, w drodze decyzji.

4c. Organem właściwym do wydania decyzji w pierwszej instancji jest dyrektor urzędu morskiego. Do postępowań, o których mowa w ust. 3a, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 poz. 267 oraz z 2014 poz. 183).

4d. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki oraz tryb zwolnienia albo wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.”;

38) art. 111 otrzymuje brzmienie:

„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 oraz kwalifikacji załogi, określonych, w drodze zarządzenia, przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla rejonu uprawianej żeglugi.”;

39) art. 114 otrzymuje brzmienie:

„Art. 114. Każdy, 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 bądź jednostek Policji.”;

40) w art. 121:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

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

b) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR oraz Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego;”,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) opiniowanie propozycji zadań wykonywanych przez Służbę SAR i jednostki współdziałające w ramach Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego;”;

41) w art. 126 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) przewożenia statkiem przedmiotów o masie brutto co najmniej tysiąca kilogramów”;

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

Art. 2. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i poz. 1014) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23 § 5 otrzymuje brzmienie:

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

2) art. 227 otrzymuje brzmienie:

„Art. 227. Usługa pilotowa może być świadczona tylko przez pilota wpisanego na listę pilotów. Na liście pilotów mogą znajdować się osoby posiadające ważne dokumenty potwierdzające kwalifikacje i uprawnienia pilotowe. Listy pilotów prowadzą dyrektorzy urzędów morskich.”;

3) w art. 229:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym organizują i koordynują stacje pilotowe.”,

b) po §1 dodaje się §1a w brzmieniu:

„§ 1a. Stacja pilotowa jest zorganizowanym, w określonej części polskich morskich wód wewnętrznych (rejonie pilotowym) lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego w przypadku dobrowolnego pilotażu pełnomorskiego, zespołem składników niematerialnych i materialnych przeznaczonym

do świadczenia usług pilotowych za pomocą osób posiadających kwalifikacje pilota morskiego.”,

c) § 2 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) pilotażu obowiązkowego – na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego,
 - 2) pilotażu dobrowolnego – na wniosek Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
- określając wymagania, jakie powinna spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055 oraz z 2013 r. poz. 852) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

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

b) w pkt 8 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) opracowania oceny stanu ochrony portu lub obiektu portowego oraz zatwierdzania poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego w przypadku, o którym mowa w art. 20 ust. 4a pkt 2,”;

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

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

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

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

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli wprowadzone poprawki obejmują zmianę:
 - a) nazwy obiektu portowego,
 - b) przedmiotu działalności obiektu portowego,
 - c) własności obiektu portowego,
 - d) podmiotu zarządzającego obiektem portowym,
 - f) lokalizacji i granic obiektu portowego.
- 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego – w przypadku poprawek, innych niż wymienione w pkt 1.”;

4) w art. 26 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

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

Art. 4. W ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 15 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w których uczestniczyły wyłącznie:

- a) inne, niż określone w pkt 1 lit. a, statki pełniące wyłącznie specjalną służbę państwową lub eksploatowane przez państwo w celach niehandlowych,
 - b) statki rybackie o długości całkowitej do 15 m,
 - c) jachty rekreacyjne,
 - d) statki i obiekty pływające wchodzące w skład zespołu holowniczego, inne niż statek holujący
- z wyjątkiem bardzo poważnych wypadków;”;

2) w art. 49 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego”;

3) w art. 51 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) nie udostępnia Komisji, na jej żądanie, środków, materiałów lub informacji, o których mowa w art. 49 i 50, ”.

Art. 5. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17 ust. 7, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2, art. 107b ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art.1 pkt 8 lit. c, art. 1 pkt 24 lit. d, art. 1 pkt 26, art. 1 pkt 27, art. 1 pkt 35 niniejszej ustawy.

Art. 6. Dokumenty wydane na podstawie przepisów ustawy, o której mowa w art. 1 zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 7. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 8. Upoważnienia do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 9 Przepis art. 1 pkt 22 lit. c stosuje się do dokumentów wydanych po dniu 1 stycznia 2017 r.

Art. 10 Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) przepisów art. 1 pkt 23 w zakresie rejestrowania szkoleń przez morską jednostkę edukacyjną w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 2) art. 1 pkt 28, który wchodzi w życie z dniem 4 stycznia 2015 r.

Załącznik do ustawy z dnia ...
o zmianie ustawy o
bezpieczeństwie morskim
oraz o zmianie innych ustaw

„I. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE
CERTYFIKATÓW

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

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

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

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

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

- 3.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 2000 PLN
- 3.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 2700 PLN
- 3.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 4000 PLN

- 3.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 5300 PLN
- 3.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1300 PLN
- 3.6. Za wystawienie pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej - 1000 PLN
- 4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej:
 - 4.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 1200 PLN
 - 4.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek - 1600 PLN
 - 4.3. Za pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej - 1000 PLN
- 5. Za przeprowadzenie inspekcji statku towarowego w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa radiowego dla statków o pojemności brutto (GT) pomiędzy 300 jednostek a 500 jednostek - 600 PLN
- 6. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego - 500 PLN
- 7. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem:
 - 7.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 1500 PLN
 - 7.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 2000 PLN
 - 7.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 2500 PLN
 - 7.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 3500 PLN
 - 7.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN
- 8. Za przeprowadzenie audytu w celu wydania dokumentu zgodności, tymczasowego dokumentu zgodności lub przedłużenia ważności tymczasowego dokumentu zgodności - 1200 PLN
- 9. Za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania świadectwa wolnej burty - 350 PLN
- 10. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zwolnienia lub zwolnienia od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50% stawki opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji, której zwolnienie dotyczy.
- 11. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpiecznej obsługi - 500 PLN

12. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności do przewozu stałych ładunków masowych - 1000 PLN

13. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne - 1200 PLN

14. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa, karty bezpieczeństwa statku rybackiego i karty bezpieczeństwa typu "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 wg 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 przy przeprowadzaniu 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 przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, lecz nie mniej niż 10 PLN

18.6. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 3 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 30% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, lecz nie mniej niż 50 PLN

18.7. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres powyżej 3 miesięcy do 5 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.

18.8. Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych:

18.8.1. Wydanie świadectwa uznania - 1350 PLN

18.8.2. Potwierdzenie świadectwa uznania - 650 PLN

18.8.3. Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji - 550 PLN

18.9. Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich:

18.9.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 200 PLN

18.9.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 400 PLN

18.9.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 800 PLN

18.9.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 1200 PLN

18.9.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - opłata jak w pkt 18.9.4 i dodatkowo za każde następne 20 000 jednostek - 400 PLN

18.10. Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50% opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt 18.9.1 - 18.9.5.

18.11. Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na ilość środków ratunkowych) - 300 PLN

18.12. Za wydanie lub zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nieujętego w niniejszym załączniku pobiera się opłatę w wysokości 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 ilością 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 ilością holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) - w czasie jednej wizyty w porcie - 600 PLN

18.17. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie - 250 PLN

- 18.18. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota - 150 PLN
- 18.19. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota - 400 PLN
- 18.20. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na manewrowanie statkiem bez pilota na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie - 150 PLN
- 18.21. Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 18.13 - 100 PLN
- 18.22. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych, dla których każdorazowo są one wymagane - 200 PLN
- 18.23. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, wraki, dźwigi pływające, jednostki bez napędu z nietypowym ponadgabarytowym ładunkiem, oraz zestawy holownicze w których skład wchodzi obiekty holowane o długości powyżej 50 m tj. pontony, kadłuby statków, barki i statki bez własnego napędu - 150 PLN
- 18.24. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie - 50 PLN
- 18.25. Za zalegalizowanie dziennika pokładowego lub innego dokumentu podlegającego legalizacji - 20 PLN
- 18.26. Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne - 500 PLN
- 18.27. Za upoważnienie podmiotu do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m - 2000 PLN
- 18.28. Za przeprowadzenie kontroli okresowej podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m - 300 PLN
- 18.29. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru:
- 4000 PLN - dla statków starszych niż 15 lat,
 - 500 PLN - dla statków do 15 lat.
- 18.30. Za przedłużenie ważności karty bezpieczeństwa na okres nie dłuższy niż 5 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa.
19. Objasnienia uzupełniające:
- 19.1. Dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto opłaty nalicza się według wzoru:

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

gdzie:

B - szerokość maksymalna,

H - wysokość boczna,

L - długość całkowita.

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

19.2. Koszty przejazdów oraz pobytu audytorów/inspektorów poza siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem audytu lub inspekcji, w tym audytów dodatkowych lub inspekcji doraźnych, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1 i 5, ponosi armator statku. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 PLN, odstępuje się od jej pobrania.

19.3. Opłaty za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania, potwierdzenia, przedłużania czy 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 inspekcję.

19.5. Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.

19.6. Ilekość 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. 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, sporządzonych dla innych celów niż potrzeby urzędu - 10 PLN
 - 4.3. Za wydanie zaświadczenia lub innego dokumentu niż wymienione wyżej - 10 PLN

III. OPŁATY ZA EGZAMINY I AUDYTY

1. Opłata za egzamin teoretyczny w żegludze międzynarodowej:
 - 1.1. Na poziomie pomocniczym - 200 PLN.
 - 1.2. Na poziomie operacyjnym - 600 PLN.
 - 1.3. Na poziomie zarządzania - 800 PLN.
 - 1.4. Na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej - 400 PLN.
 - 1.5. Na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej - 500 PLN.
2. Opłata za egzamin teoretyczny w żegludze krajowej:
 - 2.1. Na świadectwo - 200 PLN.

2.2. Na dyplom - 400 PLN.

3. Opłata za egzamin teoretyczny w rybołówstwie morskim:

3.1. Na świadectwo - 200 PLN.

3.2. Na dyplom - 400 PLN.

4. Opłata za egzamin teoretyczny na jachty komercyjne:

4.1. Na świadectwo - 200 PLN.

4.2. Na dyplom na jacht komercyjny o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 400 PLN.

4.3. Na dyplom na jacht komercyjny o pojemności brutto (GT) od 500 jednostek do 3000 jednostek - 500 PLN.

5. Opłata za egzamin teoretyczny dodatkowy:

5.1. Na dyplom kapitana żegluga 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 żegluga i wiedzy nautycznej - 200 PLN.

5.9. Z polskiego prawa morskiego - 450 PLN.

5.10. Na odnowienie dyplomu - 500 PLN.

6. Opłata za egzamin teoretyczny w pilotażu:

6.1. Na dyplom pilota morskiego - 800 PLN.

6.2. Na odnowienie dyplomu pilota morskiego - 800 PLN.

6.3. Dla kapitana statku:

6.3.1. Uprawniający do manewrowania określonym statkiem lub statkami bez pilota na określonym w zezwoleniu obszarze portu morskiego lub w jego rejonie - 450 PLN.

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

6.3.3. Odnawiający uprawnienia, o których mowa w pkt 6.3.1, przeprowadzany co 5 lat od

daty otrzymania pierwszego zezwolenia - 450 PLN.

7. Za egzamin poprawkowy pobiera się opłatę w wysokości 100% 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 - 1.500 PLN.

11.2. Opłata za audyt na rozszerzenie uznania - 1.000 PLN.

11.3. Opłata za audyt na potwierdzenie uznania - 1.000 PLN.

11.4. Opłata za odnowienie ważności uznania - 1.500 PLN.

11.5. Za wydanie certyfikatu uznania MJE - 300 PLN.