

Utraciła moc (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368).

**USTAWA
z dnia 9 listopada 2000 r.**

o bezpieczeństwie morskim¹⁾

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

Art. 1.

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

Opracowano na podstawie: tj. Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732, Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753, Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 127, poz. 857.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- 1) dyrektywy 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych przepisów i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odnośnych działań Administracji Morskiej (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994 r., z późn. zm.),
- 2) dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995 r., z późn. zm.),
- 3) dyrektywy 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. L 320 z 30.12.95 r., z późn. zm.),
- 4) dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 46 z 17.02.1997 r., z późn. zm.),
- 5) 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 r., z późn. zm.),
- 6) dyrektywy 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 144 z 15.05.1998 r., z późn. zm.),
- 7) 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 r., z późn. zm.),
- 8) dyrektywy 1999/35/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 r., z późn. zm.),
- 9) dyrektywy 2001/25/WE z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. WE L 136 z 18.05.2001 r., z późn. zm.),
- 10) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002 r.).

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszej ustawie – z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej – dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

Art. 2.

Ustawę stosuje się z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, art. 18 ust. 1 pkt 1, art. 33 ust. 1 i art. 40, 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 o polskiej przynależności;
- 2) statków o obcej przynależności znajdujących się na:
 - a) polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, 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 śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.

Art. 4.

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

1a. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Służby Celnej;
- 2) statków pełniących specjalną służbę państwową innych niż określone w ust. 1 i pkt 1;
- 3) statków rybackich, statków o wartości historycznej i statków rekreacyjnych lub sportowych o długości do 45 m.

2. 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: wodoroloty, poduszkowce, statki podwodne i platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;
- 1a) promie pasażerskim typu ro-ro – należy przez to rozumieć statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych;
- 2) państwie trzecim – należy przez to rozumieć państwo niebędące członkiem Unii Europejskiej;

- 3) inspektorze inspekcji państwa portu – należy przez to rozumieć osobę upoważnioną przez organ inspekcyjny do prowadzenia inspekcji statków o obcej przynależności;
- 4) 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 użytkowane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;
- 5) systemie Sirenac – należy przez to rozumieć system informacyjny w postaci bazy danych wyników inspekcji przeprowadzanych w regionie objętym obowiązaniem Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r.;
- 6) wskaźniku oceny – należy przez to rozumieć liczbowy wskaźnik obliczany dla każdego statku w systemie Sirenac, na podstawie przeprowadzonych inspekcji;
- 7) Centrum informacyjnym systemu Sirenac – należy przez to rozumieć organ powołany w celu zarządzania systemem Sirenac.

Rozdział 2

Budowa statku, jego stałych urządzeń i wyposażenie

Art. 6.

1. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, określonym w:
 - 1) umowach międzynarodowych:
 - a) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”,
 - b) Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282), zwanej dalej „Konwencją o liniach ładunkowych”,
 - c) Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106), zwanej dalej „Konwencją o zapobieganiu zderzeniom”,
 - d) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”;
 - 1a) przepisach ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899), zwanej dalej „ustawą o wyposażeniu morskim”;
 - 2) przepisach ustawy.

2. Niezależnie od spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, statek może być dopuszczony do żeglugi tylko wówczas, jeżeli odpowiada wymaganiom w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określonym 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);
 - 3) Konwencji nr 147 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych, przyjętej w Genewie dnia 29 października 1976 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 72, poz. 454).
3. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe, ustanawiane przez organizacje międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest członkiem.

Art. 7.

1. W celu zapewnienia spełniania przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega inspekcjom przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.²⁾).
2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie, z zastrzeżeniem ust. 5 i ust. 6.
3. (uchylony).
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze rozporządzenia, niektóre zadania organu inspekcyjnego w stosunku do statków sportowych o długości kadłuba do 24 m polskiemu związkowi sportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. Nr 127, poz. 857), kierując się względami uproszczenia procedur i specjalistycznym charakterem zadań realizowanych przez polskie związki sportowe.
5. 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 bezpieczeństwa jednostek pływających, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.
6. Minister Obrony Narodowej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne, o których mowa w ust. 2 i ust. 5, dla jednostek pływających Marynarki Wojennej oraz rodzaje przeglądów i inspekcji, a także tryb ich dokonywania, biorąc pod uwagę specyfikę i charakter zadań realizowanych przez te jednostki.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 203, poz. 1683.

7. Organy, o których mowa w ust. 2 oraz określone na podstawie ust. 5 i 6, mogą powierzyć dokonanie określonych przeglądów lub czynności inspekcyjnych wyznaczonym w tym celu osobom lub uznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej.

Art. 8.

1. Armator albo kapitan statku są obowiązani:
 - 1) zgłosić statek do inspekcji:
 - a) wstępnej – przed rozpoczęciem żeglugi, a w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską – po zmianie tej przynależności,
 - b) okresowych – przed upływem terminów inspekcji;
 - 2) niezwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny o każdym przypadku wymagającym przeprowadzenia inspekcji doraźnej;
 - 3) na wezwanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji, przedłożyć wszystkie dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku;
 - 4) na żądanie organu inspekcyjnego, dokonać czynności niezbędnych do przeprowadzenia inspekcji.
2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 4, wlicza się w koszty eksploatacji statku.
3. Inspekcję przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 8a.

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) odpowiada dokumentom bezpieczeństwa statku w zakresie wymagań określonych w ustawie o wyposażeniu morskim;
 - 2) posiada znak zgodności lub
 - 3) może być uznane za równoważne z wyposażeniem spełniającym wymagania w rozumieniu ustawy o wyposażeniu morskim.
2. Organ inspekcyjny, po przedstawieniu przez armatora dokumentów potwierdzających, że wyposażenie 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. Dla potwierdzenia, że wyposażenie może zostać uznane za równoważne, dyrektor urzędu morskiego może podjąć działania określone w art. 40f ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087 oraz z 2005 r. Nr 64, poz. 565 i Nr 267, poz. 2258).
4. Koszty uzyskania dokumentów i certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, ponosi armator.
5. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

Art. 9.

Jeżeli po przeprowadzeniu jednej z inspekcji, o których mowa w art. 8, zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku objętego inspekcją, statek nie może być użyty w żegludze morskiej bez poddania go ponownej inspekcji.

Art. 10.

1. Inspekcje, o których mowa w art. 8 i art. 9, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez instytucję klasyfikacyjną sprawującą nadzór techniczny nad statkiem, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Nadzór techniczny instytucji klasyfikacyjnej sprawowany jest podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas eksploatacji statku.
3. Organ inspekcyjny może powierzyć dokonanie przeglądu statku osobie lub instytucji klasyfikacyjnej innej niż określona w ust. 1, mając na względzie przepis art. 8 ust. 3.
4. Inspekcje, o których mowa w art. 8 ust. 1 pkt 1 lit. a i art. 9, 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.

Art. 11.

1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję doraźną statku o polskiej przynależności 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 razie stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty lub położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w tym świadectwie.
2. Inspekcję przeprowadza się na wniosek właściciela, armatora, kapitana statku, izby morskiej, Państwowej Inspekcji Pracy lub zainteresowanego związku zawodowego.
3. Inspekcja może być przeprowadzona również z innych przyczyn uznanych za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.
4. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1, że:
 - 1) stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zabrania użycia statku;
 - 2) 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.
5. W razie odmowy usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 4 pkt 2, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zakazać statkowi opuszczania portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zabronić mu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej.
6. Decyzji, o której mowa w ust. 4 i 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
7. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 4 i 5 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

Art. 11a.

1. Inspekcje statków o obcej przynależności zawijających do polskich portów przeprowadza organ inspekcyjny przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.
2. Rocznie przeprowadza się inspekcję co najmniej 25% ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych, przy czym liczba nie poddanych inspekcji statków o obcej przynależności, które posiadają wskaźnik oceny wyższy od 50 nie może być większa niż 5%.
3. Organ inspekcyjny, niezależnie od wartości wskaźnika oceny statku, w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcję statku o obcej przynależności:
 - 1) który:
 - a) został zgłoszony przez pilota morskiego lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, jako mogący stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi,
 - b) nie spełnia wymagań w zakresie przekazywania informacji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku,
 - c) w drodze do portu brał udział w kolizji lub wszedł na mieliznę,
 - d) nie zastosował się do zasad dobrej praktyki morskiej,
 - e) nie zastosował się do wymagań obowiązujących w systemach rozgraniczenia ruchu statków przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO),
 - f) był eksploatowany w sposób zagrażający bezpieczeństwu ludzi, mienia lub środowiska,
 - g) w okresie ostatnich sześciu miesięcy został pozbawiony klasy lub nastąpiło jej zawieszenie;
 - 2) na wniosek właściwego organu innego państwa członkowskiego;
 - 3) wobec którego istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów o ochronie środowiska morskiego.
4. Inspekcję statku o obcej przynależności można przeprowadzić także na wniosek kapitana statku, członka załogi lub zainteresowanego związku zawodowego lub innej zainteresowanej organizacji społecznej. W przypadku gdy wnioskodawcą jest osoba fizyczna, jej danych osobowych nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku.
5. W przypadku gdy wskaźnik oceny statku jest niższy niż 50, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcję statku o obcej przynależności, który:
 - 1) zawija do polskiego portu po raz pierwszy;
 - 2) nie zawijał do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego przez okres co najmniej 12 miesięcy;
 - 3) nie był zarejestrowany w systemie Sirenac;
 - 4) nie został poddany inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w okresie ostatnich sześciu miesięcy;
 - 5) podnosi banderę państwa, które znajduje się na Czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego;

- 6) w wyniku ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego uzyskał pozwolenie na wyjście z portu pod warunkiem, że uchybienia wykazane w czasie inspekcji zostaną usunięte w szczególności:
 - a) przed wyjściem w morze,
 - b) w następnym porcie zawinięcia lub
 - c) w terminie 14 dni;
 - 7) podczas ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego miał stwierdzoną znaczną liczbę uchybień, także jeżeli uchybienia te zostały usunięte;
 - 8) został zatrzymany w wyniku inspekcji przeprowadzonej w poprzednim porcie zawinięcia statku;
 - 9) podnosi banderę państwa, które nie ratyfikowało konwencji, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz w art. 18 ust. 1;
 - 10) posiada certyfikaty w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia lub świadectwa klasy, wydane przez instytucję klasyfikacyjną, która nie jest uznana przez Komisję Europejską;
 - 11) posiada świadectwo klasy wydane przez instytucję klasyfikacyjną, w stosunku do której ilość nieprawidłowości jest wyższa od średniej określonej w opublikowanym rocznie raporcie Memorandum Paryskiego;
 - 12) podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji;
 - 13) jest eksploatowany powyżej 13 lat.
6. Organ inspekcyjny przeprowadza także inspekcję statku o obcej przynależności, o którym mowa w art. 27b ust. 3.
 7. Organ inspekcyjny nie przeprowadza inspekcji statku o obcej przynależności, który został poddany inspekcji w jednym z portów państw-stron Memorandum Paryskiego w okresie ostatnich sześciu miesięcy, jeżeli:
 - 1) nie jest to statek, o którym mowa w ust. 2–5;
 - 2) podczas ostatniej inspekcji nie stwierdzono uchybień;
 - 3) nie istnieją inne okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji.

Art. 11b.

1. Organ inspekcyjny przeprowadza obowiązkową rozszerzoną inspekcję statku o obcej przynależności, który posiada wskaźnik oceny co najmniej 7 oraz należy do kategorii:
 - 1) gazowców lub chemikaliowców, starszych niż 10 lat,
 - 2) masowców starszych niż 12 lat,
 - 3) zbiornikowców olejowych o pojemności brutto powyżej 3.000 starszych niż 15 lat,
 - 4) statków pasażerskich, innych niż promy pasażerskie typu ro-ro i pasażerskie jednostki szybkie, starszych niż 15 lat– jeżeli upłynęło 12 miesięcy od dnia dokonania ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego. Liczba statków rocznie nie poddanych obowiązkowej rozszerzonej inspekcji nie może być większa niż 5% liczby statków podlegających rozszerzonej inspekcji zawiązujących do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych.

2. Armator lub kapitan statku podlegającego obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, o której mowa w ust. 1, na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed wyjściem z ostatniego portu, jeśli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu następujące informacje o statku:
 - 1) nazwę statku;
 - 2) państwo bandery statku;
 - 3) numer IMO statku, jeżeli został nadany;
 - 4) nośność statku;
 - 5) datę budowy statku, zgodnie z datą określoną w dokumentach bezpieczeństwa statku;
 - 6) rodzaj konstrukcji kadłuba, ilość i rodzaj ładunku oraz stan zapewnienia zbiorników ładunkowych i balastowych w przypadku zbiornikowców;
 - 7) przybliżony czas zawinięcia do portu;
 - 8) planowany czas postoju statku w porcie;
 - 9) planowane w porcie operacje, a w szczególności operacje przeładunkowe i bunkrowania paliwa;
 - 10) planowane w porcie inspekcje, przeglądy oraz prace remontowe.
3. Organ inspekcyjny może przeprowadzić inspekcję, o której mowa w art. 11a, w okresie pomiędzy dwiema rozszerzonymi inspekcjami.

Art. 11c.

1. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w art. 11a i 11b, że stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
2. O zatrzymaniu statku o obcej przynależności organ inspekcyjny niezwłocznie informuje na piśmie kapitana statku, administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także w przypadku stwierdzenia uchybień dotyczących klasy statku – instytucję klasyfikacyjną, która wydała statkowi certyfikaty.
3. Jeżeli oprócz braku certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu zgodności, inspekcja, o której mowa w art. 11a i 11b, nie wykaze innych uchybień, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, wydać zgodę na wyjście z portu statku o obcej przynależności. O wydaniu zgody na wyjście z portu organ inspekcyjny niezwłocznie informuje administrację państwa bandery statku oraz organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego.
4. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji, o której mowa w art. 11a i 11b, nie mogą zostać naprawione w danym porcie, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi o obcej przynależności na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej uzgodnionej z kapitanem lub armatorem statku, po spełnieniu warunków uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku. O warunkach tych organ inspekcyjny informuje dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu, w którym znajduje się stocznia albo właściwe władze państwa tego portu oraz państwa-strony Memorandum Paryskiego.
5. W przypadku gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 4, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu

na położenie stoczni remontowej przekazuje informację o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni.

6. Kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, 3 i 4, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.
7. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 1–6 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

Art. 11d.

1. Po usunięciu uchybień statek o obcej przynależności podlega ponownej inspekcji.
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. 11e.

1. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego statku o obcej przynależności:
 - 1) który:
 - a) uzyskał zgodę, o której mowa w art. 11c ust. 3,
 - b) udając się do uzgodnionej stoczni remontowej, opuścił port bez spełnienia warunków, o których mowa w art. 11c ust. 4,
 - c) nie zawiązał do portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa;
 - 2) należącego do kategorii gazowców, chemikaliowców, masowców, zbiornikowców olejowych lub statków pasażerskich, który został zatrzymany przez ten organ, jeżeli jest to:
 - a) trzecie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na Czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego, lub
 - b) drugie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, którego pozycja na Czarnej liście została zakwalifikowana jako o „bardzo wysokim ryzyku” lub „wysokim ryzyku”.
2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.
3. Przed wydaniem statkowi decyzji, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i c, organ inspekcyjny może przeprowadzić konsultacje z administracją państwa bandery statku.
4. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wydany w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, jeżeli armator statku przedstawi ważne dokumenty

- wymienione w art. 11c ust. 3. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
5. Organ inspekcyjny, na wniosek armatora statku, któremu wydano zakaz w przypadku określonym w ust. 1 pkt 1 lit. b, c lub w pkt 2, do którego załączono:
 - 1) zaświadczenie wydane przez administrację państwa bandery statku potwierdzające, że statek odpowiada wymogom konwencji międzynarodowych,
 - 2) świadectwo klasy, jeżeli zostało wydane– przeprowadza ponowną inspekcję statku w uzgodnionym porcie.
 6. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem obejmujących:
 - 1) diety,
 - 2) koszty:
 - a) przejazdów, dojazdów i przewozu bagażu,
 - b) noclegów– w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.³⁾).
 7. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wydany w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i c oraz w pkt 2, jeżeli w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień, które doprowadziły do wydania zakazu. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
 8. O decyzjach, o których mowa w ust. 1, 4 i 7, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje:
 - 1) kapitana i armatora statku;
 - 2) władze państwa bandery statku;
 - 3) instytucję klasyfikacyjną, która wydała certyfikaty statku;
 - 4) państwa-strony Memorandum Paryskiego;
 - 5) Komisję Europejską;
 - 6) Centrum informacyjne systemu Sirenac;
 - 7) Sekretariat Memorandum Paryskiego.
 9. Kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, 4 i 7, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.
 10. W przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, dyrektor urzędu morskiego może zezwolić statkowi, o którym mowa w ust. 1 oraz w art. 11f ust. 1, na wejście do określonego portu,

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615, z 2007 r. Nr 64, poz. 426, Nr 89, poz. 589, Nr 176, poz. 1239, Nr 181, poz. 1288 i Nr 225, poz. 1672, z 2008 r. Nr 93, poz. 586 i Nr 116, poz. 740, Nr 223, poz. 1460 i Nr 237, poz. 1654 oraz z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 56, poz. 458 i Nr 58, poz. 485.

jeżeli kapitan lub armator tego statku zapewni, że podejmie wszystkie niezbędne działania w celu bezpiecznego wejścia do portu oraz dostosuje się do instrukcji i zaleceń dyrektora urzędu morskiego.

Art. 11f.

1. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, odmawia wejścia do portu statkom o obcej przynależności, którym organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego wydały decyzję o odmowie wejścia do swoich portów, skutkującą zakazem wejścia do wszystkich portów państw-stron Memorandum Paryskiego.
2. O wydaniu odmowy wejścia do portu statkom, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny zawiadamia niezwłocznie państwa-strony Memorandum Paryskiego.

Art. 11g.

1. Decyzje, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4, doręcza się w formie pisemnej lub przy użyciu telefaksu albo poczty elektronicznej.
2. Decyzje, o których mowa w art. 11e ust. 1, 4 i 7 oraz w art. 11f ust. 1, doręcza się przy użyciu telefaksu, poczty elektronicznej albo w szczególnych przypadkach – ogłasza się ustnie.
3. W razie doręczenia decyzji przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, dowodem doręczenia jest potwierdzenie transmisji danych.

Art. 11h.

1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie Sirenac informacje o:
 - 1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności;
 - 2) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o obcej przynależności, który posiada wskaźnik oceny większy od 50 lub podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji;
 - 3) wydaniu decyzji, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4 oraz w art. 11e ust. 1, 4 i 7.
2. Organ inspekcyjny na bieżąco podaje do publicznej wiadomości na stronie internetowej urzędu morskiego informacje dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób podawania informacji dotyczących statków, o których mowa w ust. 2, biorąc pod uwagę postanowienia umów międzynarodowych i przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.

Art. 11i.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora oraz wzory decyzji, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4, w art. 11e ust. 1, 4 i 7 oraz w art. 11f ust. 1, uwzględniając:

- 1) kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,
- 2) sposób ustalania rocznej liczby statków poddawanych inspekcji,

- 3) okoliczności przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji,
 - 4) zakres inspekcji rozszerzonej,
 - 5) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku,
 - 6) procedury inspekcji statków oraz listę dokumentów podlegających inspekcji,
 - 7) ustalone przez Memorandum Paryskie formularze dotyczące zatrzymania statku, wydania zgody na wyjście statku z portu, wydania zakazu wejścia statku do portu oraz uchylenia zakazu wejścia do portu
- kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie oraz Memorandum Paryskim, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.

Art. 12. (uchylony)

Art. 13.

1. Organ inspekcyjny, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji wstępnej albo okresowej, wydaje dokumenty bezpieczeństwa statku. W dokumentach bezpieczeństwa statku ustala się okres ich ważności.
2. Organ inspekcyjny potwierdza przedłużenie ważności wydanych dokumentów, o których mowa w ust. 1, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji.
- 2a. Wydanie lub potwierdzenie przedłużenia ważności dokumentu, o którym mowa w ust. 1, wymaga uprzedniego stwierdzenia zgodności wyposażenia morskiego z wymaganiami, o których mowa w przepisach o wyposażeniu morskim.
3. Organ inspekcyjny może wydać międzynarodowe świadectwo potwierdzające spełnienie wymagań przewidzianych umowami międzynarodowymi, o których mowa w art. 6, statkowi o obcej przynależności, na wniosek właściwego organu państwa przynależności statku, będącego stroną odpowiedniej umowy międzynarodowej.
4. Dokumenty i świadectwa, o których mowa w ust. 1 i ust. 3, tracą ważność przed upływem okresu, na który zostały wystawione, jeżeli:
 - 1) zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku albo wprowadzono je bez zgody organu inspekcyjnego;
 - 2) nie została potwierdzona ich ważność w określonym terminie;
 - 3) nastąpiła zmiana przynależności statku.
5. Jeżeli stan statku na to pozwala, okres ważności dokumentu bezpieczeństwa może być przedłużony, nie więcej niż o 3 miesiące, w celu umożliwienia statkowi zawinięcia do wskazanego portu dla przeprowadzenia inspekcji; termin ważności upływa z chwilą przybycia statku do portu, w którym ma być dokonana inspekcja.
6. (uchylony).

Art. 14.

1. Za przeprowadzenie inspekcji i wydanie albo potwierdzenie ważności dokumentu bezpieczeństwa organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty nie pobiera się za inspekcję doraźną nieobejmującą całokształtu wymogów bezpieczeństwa.

- 1a. Opłaty za przeprowadzanie weryfikacji systemu ochrony statku, wydanie dokumentu ochrony regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.
2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa, z zastrzeżeniem ust. 2a.
- 2a. W przypadku, o którym mowa w art. 7 ust. 4, opłaty, o których mowa w ust. 1, pobiera właściwy polski związek sportowy i stanowią one dochód tego związku.
- 2b. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 1, wykonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna, dochód budżetu państwa stanowi 10 % opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb przeprowadzania i zakres inspekcji związanych z bezpieczeństwem i ochroną statku oraz rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie przeprowadzania inspekcji i przeglądów oraz kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony statków.

Art. 15.

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia osób na statkach, określi, w drodze rozporządzeń:
 - 1) wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, o których mowa w art. 6, bądź uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych polskiej instytucji klasyfikacyjnej;
 - 2) sposób uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej;
 - 3) (uchylony).
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze względy, o których mowa w ust. 1, może, w drodze rozporządzenia:
 - 1) uznać za obowiązujące szczegółowe przepisy techniczne w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wydawane przez polską instytucję klasyfikacyjną oraz warunki uznawania przepisów technicznych wydawanych przez zagraniczne instytucje klasyfikacyjne sprawujące nadzór techniczny nad statkami o polskiej przynależności;
 - 2) zwiększyć wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wobec statków podlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 6, w stosunku do wymagań określonych tymi umowami;
 - 3) wyłączyć spod działania niektórych postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, statki podlegające tym umowom, zgodnie z przepisami tych umów;
 - 4) poddać działaniu umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, statki niepodlegające tym umowom, w zakresie określonym w rozporządzeniu.

Art. 16.

1. Statek musi mieć wyznaczoną wolną burtę zgodnie z postanowieniami Konwencji o liniach ładunkowych.

2. Statek, dla którego wyznaczono wolną burtę, otrzymuje znak wolnej burty, który należy umieścić na obu burtach statku, a także świadectwo wolnej burty.
3. Za wydanie świadectwa wolnej burty pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.
4. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi dochód budżetu państwa.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty, organy uprawnione do tych czynności oraz wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty, uwzględniając w szczególności postanowienia Konwencji o liniach ładunkowych.

Art. 16a.

1. Statek powinien być wyposażony w System Automatycznej Identyfikacji statków (AIS), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Statek wyposażony w system AIS powinien utrzymywać ten system w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, harmonogram wyposażania statków w system AIS, w zależności od ich rodzaju i roku budowy oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w system AIS, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002 r.).

Art. 16b.

1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, harmonogram wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (VDR), w zależności od ich rodzaju i roku budowy, oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002 r.).
3. Właściwy organ administracji morskiej przekazuje informacje zebrane z rejestratorów danych z podróży (VDR) właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej, na ich wniosek, w razie wypadku, który nastąpił na obszarze podlegającym jurysdykcji tego państwa.

Art. 16c.

1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 4 pkt 2.
2. Statek wyposażony w system LRIT powinien utrzymywać ten system w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzyнародo-

- we, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie systemu LRIT w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa i ochrony statku.
3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu systemu LRIT dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku okrętowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia systemu LRIT.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) harmonogram wyposażania statków w system LRIT, w zależności od ich rodzaju i roku budowy,
 - 2) przypadki, w których statki zwalnia się z obowiązku wyposażenia w system LRIT, mając na uwadze obszar pływania oraz używane przez te statki systemy identyfikacji,
 - 3) warunki przekazywania danych z systemu LRIT do centrum danych
- kierując się koniecznością zapewnienia przestrzegania przepisów Konwencji SOLAS oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.

Rozdział 3

Kwalifikacje i skład załogi

Art. 17.

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

Art. 18.

1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich, z zastrzeżeniem ust. 2, muszą odpowiadać wymaganiom określonym w:
- 1) umowach międzynarodowych:
 - a) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwanej dalej „Konwencją STCW”,
 - b) Konwencji SOLAS,
 - c) Konwencji (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzonej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197),
 - d) Konwencji (nr 74) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzonej w Seattle dnia 29 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201);
 - 2) przepisach ustawy.
2. Kwalifikacje załóg statków sportowych i turystycznych regulują odrębne przepisy.

3. Kwalifikacje członków załóg statków morskich dotyczące ochrony regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.

Art. 19.

1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku, jest:
 - 1) dyplom – dla stanowisk oficerskich;
 - 2) świadectwo – dla stanowisk nieoficerskich;
 - 3) zezwolenie;
 - 4) potwierdzenie uznania.
2. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów oficerskich obowiązane są posiadać co najmniej wykształcenie średnie, a osoby ubiegające się o uzyskanie świadectw nieoficerskich obowiązane są posiadać co najmniej wykształcenie podstawowe. Obowiązek posiadania co najmniej wykształcenia średniego nie dotyczy osób ubiegających się o najniższe dyplomy w dziale maszynowym, a także w dziale pokładowym w żegludze krajowej i w rybołówstwie morskim.
3. Odbycie dodatkowych przeszkoleń wymaganych Konwencją STCW niezbędnych do zajmowania niektórych stanowisk potwierdza się świadectwem przeszkolenia.
4. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, wydają dyrektorzy urzędów morskich po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:
 - 1) egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności,
 - 2) przedstawieniu przez nich zaświadczeń o odbyciu szkoleń i praktyk pływania– jeżeli są wymagane dla danego dokumentu.
5. Świadectwa, o których mowa w ust. 3, wydają dyrektorzy urzędów morskich po przedstawieniu przez ubiegających się o uzyskanie tych świadectw pisemnych potwierdzeń o odbyciu wymaganych szkoleń i praktyk w ośrodkach, o których mowa w ust. 6.
6. Szkolenia, o których mowa w ust. 4 i 5, są prowadzone przez wyższe szkoły morskie uznane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW lub przez ośrodki uznane, w drodze decyzji, i nadzorowane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, w tym ośrodki prowadzące działalność w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich. Za czynności kontrolne związane z uznaniem wyższych szkół morskich lub ośrodków szkoleniowych pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.
- 6a. Uznanie wyższych szkół morskich i ośrodków, o których mowa w ust. 6, potwierdza się co 5 lat.
7. Decyzję, o której mowa w ust. 6, wydaje się na podstawie wniosków komisji powołanej przez dyrektora urzędu morskiego dla dokonania oceny ośrodka.
8. Egzamin, o którym mowa w ust. 4, przeprowadzają komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorze urzędu morskiego; za egzamin pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.
- 8a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, regulamin pracy komisji egzaminacyjnych, o których mowa w ust. 8, oraz kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących i członków tych komisji, uwzględniając konieczność zapewnienia sprawnego

przeprowadzania egzaminu przez osoby posiadające odpowiednie wykształcenie i kwalifikacje.

9. Przewodniczącego komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego.
10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, warunki i sposób uznawania, potwierdzania uznania oraz nadzorowanie wyższych szkół morskich i ośrodków, w zakresie spraw określonych w ust. 6, biorąc pod uwagę wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe w tym zakresie.
- 10a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, programy szkoleń, o których mowa w ust. 4 i 5, i wymagania egzaminacyjne w tym zakresie, uwzględniając konieczność rzetelnego przygotowania do wykonywania obowiązków na statku.

Art. 20.

W szczególnie uzasadnionych przypadkach, stanowiska, o których mowa w art. 19 ust. 1, z wyjątkiem stanowiska kapitana i starszego mechanika, mogą zajmować przez czas określony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, na podstawie zezwolenia wydanego 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.

Art. 21.

Spełnienie wymagań w zakresie kwalifikacji członków załóg statków śródlądowych do uprawiania żeglugi na wodach morskich potwierdza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, po sprawdzeniu ich wiedzy i umiejętności, określonych przepisami, o których mowa w art. 25 pkt 1.

Art. 22.

1. Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego ustala dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku i potwierdza:
 - 1) wydając certyfikat bezpiecznej obsługi statku dla statków podlegających Konwencji SOLAS;
 - 2) dokonując wpisu w karcie bezpieczeństwa statku dla statków innych niż określone w pkt 1.
2. Na wniosek armatora statku niepodlegającego Konwencji SOLAS, ale uprawiającego żeglugę międzynarodową, dokumentem określającym niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego skład załogi może być certyfikat bezpiecznej obsługi.

Art. 23.

1. Za wystawienie dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 3 i ust. 4, art. 20 i art. 22 ust. 1 pkt 1, pobiera się opłaty, w wysokości określonej w załączniku do ustawy.
2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 24.

1. W celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego statek podlega inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.
2. Inspekcja polega na sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dyplomy, świadectwa, świadectwa przeszkolenia albo zezwolenia oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym dokumentem bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW.
3. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada ważnego dyplomu lub świadectwa, świadectwa przeszkolenia albo zezwolenia, bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania, o których mowa w art. 11 ust. 1-5, w celu zapewnienia tego, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.
4. W razie stwierdzenia uchybień, o których mowa w ust. 3, 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.
5. W razie nieusunięcia uchybień, o których mowa w ust. 3, jeżeli brak dyplomu, zezwolenia lub świadectwa przeszkolenia dotyczy kapitana statku, starszego mechanika, oficerów pełniących wachtę oraz radiooperatora, organ inspekcyjny podejmuje decyzję o zatrzymaniu statku. W stosunku do statku o przynależności do państwa – strony Konwencji STCW stosuje się postanowienia tej konwencji dotyczące zatrzymania statku.
6. Inspekcję przeprowadza się, stosując przepis art. 8 ust. 3.

Art. 25.

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. 18 ust. 1 pkt 1, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i 3, wzory tych dokumentów i sposób ich ewidencji, a także sposób zaliczania praktyki pływania na statkach,
 - 2) szczegółowy tryb przeprowadzania inspekcji w zakresie wymagań określonych w niniejszym rozdziale,
 - 3) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy oficerskie lub zagraniczne świadectwa nieoficerskie wydane na podstawie Konwencji STCW, aby ubiegać się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,
 - 4) wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi,
 - 5) tryb przeprowadzania egzaminów i zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej, a także członków komisji dokonujących oceny ośrodków, o których mowa w art. 19 ust. 6,
- mając na względzie postanowienia Konwencji STCW.

Art. 25a.

1. Jednostki prowadzące szkolenie, egzaminowanie i wydawanie dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i 3, oraz odpowiedzialne za potwierdzanie kwalifikacji zawodowych są obowiązane do stosowania systemów oceny jakości.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje kontrolę nad przeprowadzaniem – w okresach nie dłuższych niż 5 lat – niezależnej oceny systemu, o którym mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia czy wszystkie wewnętrzne środki zarządzania i nadzorowania są zgodne z odpowiednimi procedurami oraz odpowiednio udokumentowane, a także czy działania korygujące są podejmowane w odpowiednim czasie.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisji Europejskiej sprawozdanie dotyczące niezależnej oceny, o której mowa w ust. 2, nie później niż przed upływem 6 miesięcy po zakończeniu tej oceny.

Art. 25b.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisję Europejską o przyjętych do polskiego porządku prawnego przepisach w zakresie spraw objętych niniejszym rozdziałem.

Art. 25c.

1. Organy administracji morskiej mogą zawierać porozumienia z właściwymi organami administracji morskiej państwa trzeciego dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, jeżeli administracja morska państwa trzeciego:
 - 1) przekaze teksty niezbędnych aktów prawnych oraz inne dokumenty potwierdzające, że wymagania standardów kompetencji, wydawania, potwierdzania i ewidencjonowania dyplomów i świadectw oraz prowadzone systemy jakości są zgodne z postanowieniami Konwencji STCW;
 - 2) udokumentuje, że programy i kursy szkolenia marynarzy są zgodne z postanowieniami Konwencji STCW;
 - 3) zobowiąże się do informowania o każdej zmianie przepisów krajowych, dotyczących szkolenia marynarzy i wydawania dokumentów.
2. Podpisanie porozumienia, o którym mowa w ust. 1, może zostać uzależnione od wyników przeprowadzonej oceny warunków i procedur stosowanych w państwie trzecim w zakresie, o którym mowa w ust. 1.

Rozdział 4**Bezpieczne uprawianie żeglugi****Art. 26.**

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 mających na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

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

Art. 27.

1. Statek oraz jednostka pływająca Straży Granicznej i Policji obowiązane są przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.
2. Kapitan statku znajdującego się w morzu obowiązany jest 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 wiadomości, że statkowi, statkowi powietrznemu lub pochodzącym z nich środkom ratunkowym grozi niebezpieczeństwo – postępować zgodnie z postanowieniami konwencji, o której mowa w ust. 1, oraz konwencji, o której mowa w art. 40.

Art. 27a.

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: kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;
 - 2) zagrażają bezpieczeństwu morskemu, takich jak: uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdolność 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) nazwę statku;
 - 2) numer IMO statku, jeżeli został nadany;
 - 3) pozycję statku;
 - 4) port wyjścia;
 - 5) port przeznaczenia;
 - 6) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;
 - 7) liczbę osób na pokładzie;
 - 8) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

3. Służba VTS, po otrzymaniu zgłoszenia o zagrożeniu życia ludzkiego lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powiadamia niezwłocznie Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne.
4. Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją wynikające z Międzynarodowego Kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS, zgodnie z tym Kodeksem, 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. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan statku 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 stwierdzono znaczne nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora.

Art. 27b.

1. Statki:

- 1) które w czasie swojej podróży:
 - a) uczestniczyły w zdarzeniach na morzu, o których mowa w art. 27a ust. 1,
 - b) uczestniczyły w wypadku lub na których nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- 2) których odpowiednio armator lub kapitan nie wywiązał się z obowiązków:
 - a) zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w art. 27a ust. 2 oraz w art. 28a,
 - b) zgłaszania lub przekazywania informacji określonych w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518),
 - c) dostosowania się do zasad ruchu statków w wyznaczonych systemach rozgraniczenia ruchu statków i trasach przepływu,
 - d) złożenia stosownych 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 o naruszeniu przepisów o ochronie środowiska morskiego,
- 4) o których mowa w art. 11a ust. 3 i 4, lub którym organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego odmówiły wejścia do portów
 - uważa się za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego.

2. Dyrektor urzędu morskiego, posiadający informacje o statkach, o których mowa w ust. 1, zapewnia, aby ruch tych statków 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 tych statków oraz podmioty określone w art. 27c ust. 2.

3. Jeżeli dyrektor właściwego urzędu morskiego poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek, o którym mowa w ust. 1, stanowi poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla 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 dokonać inspekcji takiego statku. Inspekcja może być również dokonana 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. 27c.

1. Ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet).
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji,
 - 2) obowiązki Służby VTS dotyczące monitorowania statków,
 - 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 2, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje,
 - 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1,
 - 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji
- kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania i przekazywania informacji o statkach, określonych w ustawie, 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. 28.

Zabrania się statkowi lub statkowi powietrznemu 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 lub statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie i wzywa pomocy.

Art. 28a.

1. Kapitan statku zmierzającego do portu polskiego obowiązany jest przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia,

przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:

- 1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem lub
 - 2) najpóźniej w momencie, gdy statek opuszcza poprzedni port – jeśli podróż trwa krócej niż 24 godziny, lub
 - 3) jeśli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży – niezwłocznie.
2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, stosuje się również do kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.
3. Dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej obowiązani są przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu lub kotwiczowiska przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku.

Art. 29.

1. 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.
2. 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.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem obowiązujących systemów tego oznakowania.
4. 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.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy obszarów morza, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej, z uwzględnieniem danych dotyczących znaczącej wysokości fali na tych obszarach.
6. Pasażerska żegluga krajowa oznacza żeglugę na wodach morskich uprawianą przez statki pasażerskie między portamiorskimi Rzeczypospolitej Polskiej.
7. Regularna międzynarodowa żegluga pasażerska oznacza żeglugę statkiem pasażerskim inną niż określona w ust. 6.
8. Obszary, o których mowa w ust. 5, ustala się z państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub państwami członkowskimi Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a gdy jest to uzasadnione i możliwe, z pozostałymi państwami znajdującymi się na obu końcach regularnego połączenia promowego.
9. O wejściu w życie rozporządzeń, o których mowa w ust. 4 i 5, a także o ich zmianach, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powiadamia Komisję Europejską.

Art. 29a.

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich.
2. Plan, o którym mowa w ust. 1, powinien określać niezbędną organizację i procedury w celu zapewnienia, aby statki znajdujące się w niebezpieczeństwie mogły bezzwłocznie znaleźć miejsce schronienia. Plan ten powinien określać również rodzaje działań dla zapewnienia bezpieczeństwa statku i środowiska morskiego, mając na względzie uwarunkowania danego miejsca schronienia.

Art. 29b.

1. Jeżeli w przypadku szczególnie złej pogody lub stanu morza istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia obszarów morskich, bądź zagrożone jest bezpieczeństwo życia ludzkiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji właściwych służb meteorologicznych:
 - 1) powiadamia, jeśli 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, o którym mowa w art. 29a, może podjąć inne środki, łącznie z zaleceniem bądź zakazem wejścia do lub wyjścia z portu, do czasu gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już ryzyko dla życia ludzkiego lub zagrożenie zanieczyszczenia środowiska;
 - 3) może podjąć niezbędne środki w celu ograniczenia bunkrowania statków lub wprowadzić zakaz bunkrowania na wodach terytorialnych.
2. Kapitan statku powiadamia armatora o środkach podjętych na podstawie ust. 1.
3. W przypadku podjęcia przez kapitana statku działań niezgodnych z zaleceniami lub decyzjami dyrektora urzędu morskiego, o których mowa w ust. 1, kapitan powiadamia dyrektora urzędu morskiego o powodach swojego działania.

Art. 30.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami, kierując się obowiązującymi w tym zakresie standardami międzynarodowymi, z zastrzeżeniem art. 31.

Art. 31.

1. Do przewozu ziarna luzem statkami stosuje się postanowienia rozdziału VI Konwencji SOLAS.
2. Statek przewożący ziarno luzem obowiązany jest posiadać dokument stanowiący dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, podmioty upoważnione do wydawania i zatwierdzania dokumentu, o którym mowa w ust. 2, oraz tryb postępowania w tym zakresie, kierując się obowiązującymi w tym zakresie standardami międzynarodowymi.

Art. 32.

1. Do przewozu towarów niebezpiecznych statkami stosuje się postanowienia rozdziału VII Konwencji SOLAS, z wyjątkiem przewozu zbiornikowcami albo innymi statkami o specjalnej konstrukcji lub całkowicie przebudowanymi.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zasady 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. 33.

1. Kontener przewożony statkami 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. Nr 24, poz. 118 i 119).
2. Dowodem, że kontener odpowiada wymaganiom wskazanym w ust. 1, jest umieszczona na nim tabliczka uznania kontenera za bezpieczny.
3. Organ inspekcyjny ogranicza kontrolę do sprawdzenia, czy kontener ma ważną tabliczkę uznania go za bezpieczny, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że stan kontenera zagraża bezpieczeństwu, organ inspekcyjny zabrania jego użycia i nakazuje doprowadzenie kontenera do stanu zgodnego z wymaganiami bezpieczeństwa.
5. O wykryciu wady kontenera, która mogła już istnieć w momencie, gdy kontener został uznany za bezpieczny, należy powiadomić organ inspekcyjny państwa, który dokonał takiego uznania.

Art. 34.

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przy czynnościach ładunkowych kontenerów i ich transporcie, określi, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów, a także organy uprawnione do dokonywania tych czynności oraz do kontroli stanu kontenerów.
2. (uchylony).

Art. 35.

1. Na każdej przesyłce o masie brutto tysiąc kilogramów i więcej, przeznaczonej do przewiezienia drogą morską statkiem, nadanej na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, przed załadowaniem na statek, powinna być, w sposób wyraźny i trwały, oznaczona jej masa.
2. Załadunek i przewóz morzem przesyłki, o której mowa w ust. 1, nieoznaczonej w sposób określony w ust. 1, jest zabroniony.
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. 35a.

1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia operacji poszukiwawczych i ratowniczych armator obowiązany jest do:
 - 1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich kursujących na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia;
 - 2) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich.
2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obowiązany jest zbierać informacje o osobach znajdujących się na pokładzie 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 przekazywana jest kapitanowi oraz odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji osobie wyznaczonej przez armatora.
5. Dyrektor urzędu morskiego, mając na względzie bezpieczeństwo żeglugi i pasażerów, może zwolnić armatora z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

Art. 35b.

1. Armator statku, o którym mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1, obowiązany jest do:
 - 1) prowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów;
 - 2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji pasażerów, przechowywanie oraz przekazywanie tych informacji w razie konieczności.
2. Armator zapewnia niezwłoczne przekazywanie informacji, o których mowa w art. 35a ust. 2, organom 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 żeglugi. Zatwierdzeniu podlegają też zmiany w systemie rejestracji pasażerów.

Art. 35c.

W przypadku gdy armator nie jest przewoźnikiem, przepisy art. 35a i 35b stosuje się odpowiednio do przewoźnika.

Art. 35d.

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

- 1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich,
 - 2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji,
 - 3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na pokładzie 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 rejestrowania pasażerów
- uwzględniając postanowienia 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 2.07.1998 r., z późn. zm.).

Art. 36.

1. Usługi pilotowe mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego potwierdzone odpowiednim dokumentem.
2. Wykonywanie usług pilotowych na określonych rodzajach statków oraz na określonych trasach lub akwenach może być uwarunkowane uzyskaniem przez pilota morskiego szczególnych uprawnień, zwanych dalej „uprawnieniami pilotowymi”.
3. Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub uzyskanie określonych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich za opłatą, której wysokość określona jest w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.
4. Nadzór nad pilotażem na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor właściwego urzędu morskiego.
5. Dyrektor właściwego urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.

brzmienie ust. 5 obowiązuje od 1.08.2009 r. (Dz.U. z 2009 r. Nr 99, poz. 826)

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania uprawnień pilotowych, warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień, wzory dokumentów kwalifikacyjnych, a także szczególne uprawnienia dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania nadzoru nad pilotażem, mając na względzie zapewnienie prawidłowej realizacji usług pilotowych.

8. Kwalifikacje pilotów morskich, wykonujących usługi pilotowe dla statków, o których mowa w art. 2 ust. 1-4 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), objętych systemem ochrony zgodnym z Rozdziałem XI-2 Konwencji SOLAS, regulują przepisy tej ustawy.
9. Jeżeli pilot morski w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwe organy inspekcyjne.

Art. 37.

1. Korzystanie z portów morskich, red, kotwiczowisk i torów wodnych oraz urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów dozwolone jest z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa morskiego.
2. Wymagania bezpieczeństwa morskiego, o których mowa w ust. 1, określa w aktach prawa miejscowego właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.
3. Przepisy, o których mowa w ust. 2, określają 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, o których mowa w ust. 2 i ust. 3, mają odpowiednio zastosowanie do przystani morskich.
5. Jeżeli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwe organy inspekcyjne.

Art. 37a.

1. Kapitan statku lub jego przedstawiciel składa kapitanowi portu formularz ewidencyjny zawierający informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na pokładzie.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza ewidencyjnego, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób postępowania ze złożonymi formularzami, uwzględniając postanowienia dyrektywy 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. WE L 320 z 30.12.95 r., z późn. zm.).

Art. 38.

Kapitan (bosman) 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. 39.

Dla statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich dodatkowe wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczące w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego i ochrony przeciwpożarowej, określa w aktach prawa miejscowego właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.

Art. 39a.

Dane dotyczące monitorowania i informacji o ruchu statków chroni się przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

Rozdział 5**Ratowanie życia na morzu****Art. 40.**

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. Nr 27, poz. 184 i 185), zwanej dalej „Konwencją SAR”, należy do organów administracji morskiej.

Art. 41.

1. Dla 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 wchodzi:
 - 1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne – organizujące i koordynujące akcje poszukiwawcze i ratownicze;
 - 2) morskie statki ratownicze;
 - 3) brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze.

Art. 42.

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, poprzez:
 - 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. 43 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.
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 między rządami zainteresowanych państw.
4. Służba SAR wykonuje także inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw.

Art. 43.

1. Przy wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 42 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 rozporządzeń, szczegółowe zasady i sposób prowadzenia nasłuchu radiowego i przekazywania Morskiemu Ratowniczemu Centrum Koordynacyjnemu odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie oraz szczegółowe zasady i sposób zapewnienia osłony meteorologicznej.

Art. 44.

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. 45. (uchylony).

Art. 46.

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. 42 ust. 3.

Art. 47.

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, zwana dalej „Radą SAR”.
2. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 43 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej 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 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;
 - 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. 48.

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. 49.

1. Rada Ministrów, mając na względzie efektywność działania brzegowych stacji ratowniczych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady i sposób wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, określając uprawnienia członków ochotniczych drużyn ratowniczych do służbowej odzieży

ochronnej i noszenia oznak Służby SAR, do wyżywienia, zwrotu kosztów dojazdu oraz ryczałtu za udział w akcjach, a także do ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków oraz ubezpieczenia rentowego na wypadek śmierci lub trwałego kalectwa.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową organizację Służby SAR, w tym wzory oznak służbowych, zakres odpowiedzialności dyrektora, oznakowanie jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających.

Art. 50.

Każdy, kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, ma obowiązek niezwłocznego poinformowania o tym jednostek Służby SAR lub organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej bądź jednostek Policji.

Rozdział 6 **Kary pieniężne**

Art. 51.

Armator, który narusza przepisy w zakresie:

- 1) obowiązków określonych w art. 8 ust. 1,
- 2) obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie,
- 3) przewożenia statkiem ziarna luzem i ładunków masowych,
- 4) przewożenia statkiem towarów niebezpiecznych,
- 5) przewożenia statkiem kontenerów,
- 6) przewożenia statkiem przedmiotów o ciężarze tysiąca kilogramów i więcej,
- 7) wymogów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich i pasażerów w pasażerskiej żegludze krajowej, określonych w przepisach o szczegółowych warunkach uprawiania żeglugi,
- 8) spełniania przez prom pasażerski typu ro-ro szczególnych wymogów stateczności, określonych w przepisach o szczegółowych warunkach bezpiecznego uprawiania żeglugi,

podlega karze pieniężnej o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

Art. 52.

Kto:

- 1) używa międzynarodowego sygnału wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek lub statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie i wzywa pomocy,
- 2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR,
- 3) nie przekazuje w sposób określony ustawą posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu,
- 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim,

5) nie przekazuje informacji w przypadkach, o których mowa w art. 11b ust. 2, w art. 27a, w art. 28a, w art. 36 ust. 9 i w art. 37 ust. 5, 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.

Art. 53.

Kapitan, który:

- 1) nie dopełnia ciężącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji,
 - 2) narusza przepisy, o których mowa w art. 26, art. 27 i art. 31 ust. 2,
 - 3) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego,
 - 4) 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,
 - 5) nie zapewnia wymagań bezpieczeństwa statku określonych przepisami, o których mowa w art. 6 i art. 18 ust. 1,
 - 6) narusza przepisy dotyczące wymogów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich i pasażerów w pasażerskiej żegludze krajowej, określonych w przepisach o szczegółowych warunkach uprawiania żeglugi,
 - 7) narusza przepisy dotyczące szczególnych wymogów stateczności promów pasażerskich typu ro-ro określone w przepisach o szczegółowych warunkach bezpiecznego uprawiania żeglugi,
- podlega karze pieniężnej, o której mowa w art. 52.

Art. 54.

Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 51-53, regulują przepisy ustawy, o której mowa w art. 26 ust. 1.

Rozdział 7

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art. 55 – 58. (pominięte).⁴⁾

Art. 59.

1. Minister właściwy do spraw Skarbu Państwa, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy wydzieli ze struktur przedsiębiorstwa państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe w celu przekazania Służbie SAR jednostki organizacyjnej i składniki majątkowe służące celom, o których mowa w ustawie oraz w art. 23a ustawy wymienionej w art. 58, a w szczególności:

⁴⁾ Zamieszczone w obwieszczeniu.

- 1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne i Centrum Operacyjne Zwalczania Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego;
 - 2) morskie statki ratownicze i specjalne statki morskie do zwalczania zanieczyszczeń;
 - 3) brzegowe stacje ratownicze;
 - 4) bazy.
2. Pracownicy Polskiego Ratownictwa Okrętowego zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych i na statkach, o których mowa w ust. 1, stają się pracownikami Służby SAR w trybie art. 23¹ Kodeksu pracy.
3. Do wydzielenia jednostek organizacyjnych i podziału składników majątkowych, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące podziału przedsiębiorstw państwowych.

Art. 60. (pominięty).⁵⁾

Art. 61.

Traci moc ustawa z dnia 31 stycznia 1935 r. o oznaczaniu wagi na ładunkach przewożonych na statkach (Dz. U. Nr 18, poz. 99).

Art. 62.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2001 r., z wyjątkiem rozdziału 5, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2002 r.

⁵⁾ Zamieszczone w obwieszczeniu.

Załącznik do ustawy
z dnia 9 listopada 2000 r.

I.	OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE DOKUMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI	
1.	Z a certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego:	
1.1	Statki o pojemności brutto do 500	1 200 j.t.
1.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	1 600 j.t.
1.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2 400 j.t.
1.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	3 200 j.t.
1.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo	800 j.t.
2.	Z a certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego:	
2.1	Statki o pojemności brutto do 500	2 000 j.t.
2.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	3 000 j.t.
2.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	4 000 j.t.
2.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	5 000 j.t.
2.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo	1 000 j.t.
3.	Z a wystawienie certyfikatu bezpieczeństwa oraz pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej (łącznie):	
3.1	Statki o pojemności brutto do 500	2 000 j.t.
3.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	2 700 j.t.
3.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	4 000 j.t.
3.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	5 300 j.t.
3.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo	1 300 j.t.
4.	Z a certyfikat konstrukcji i wyposażenia oraz pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej (łącznie):	
4.1	Statki o pojemności brutto do 500	1 200 j.t.
4.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	1 600 j.t.
4.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2 400 j.t.
4.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	3 200 j.t.
4.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo	800 j.t.

5.	Za certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego z wyposażeniem radiotelefonicznym dla statków o pojemności brutto do 500 z wyposażeniem GMDSS	600 j.t.
6.	Za certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego	500 j.t.
7.	Za certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub za tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem:	
7.1	Statki o pojemności brutto do 500	1 500 j.t.
7.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	2 000 j.t.
7.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2 500 j.t.
7.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	3 500 j.t.
7.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo	1 000 j.t.
8.	Za dokument zgodności lub tymczasowy dokument zgodności	1 200 j.t.
9.	Za wykazy wyposażenia do certyfikatu bezpieczeństwa lub karty bezpieczeństwa	150 j.t.
10.	Za certyfikat zwolnienia lub zwolnienie od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50 % stawki opłaty podstawowej za dokument, którego zwolnienie dotyczy.	
11.	Za certyfikat bezpiecznej obsługi	500 j.t.
12.	Za certyfikat zdolności do przewozu stałych ładunków masowych	1 000 j.t.
13.	Za certyfikat zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne	1 200 j.t.
14.	Za kartę bezpieczeństwa, kartę bezpieczeństwa statku rybackiego i kartę bezpieczeństwa typu „L”:	
14.1	Statki o pojemności brutto do 20 lub do 15 m długości	100 j.t.
14.2	Statki o pojemności brutto powyżej 20 do 100 lub powyżej 15 m do 25 m długości	200 j.t.
14.3	Statki o pojemności brutto powyżej 100 do 300	400 j.t.
14.4	Statki o pojemności brutto powyżej 300 do 500	600 j.t.
14.5	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	1 000 j.t.
14.6	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2 000 j.t.
14.7	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	3 000 j.t.
14.8	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo	1 000 j.t.

- 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 kartę bezpieczeństwa dla statku sportowego i rekreacyjnego:
- | | | |
|------|--|----------|
| 15.1 | Statki o długości do 6 m | 50 j.t. |
| 15.2 | Statki o długości powyżej 6 m do 9 m | 75 j.t. |
| 15.3 | Statki o długości powyżej 9 m do 12 m | 100 j.t. |
| 15.4 | Statki o długości powyżej 12 m do 15 m | 150 j.t. |
| 15.5 | Statki o długości powyżej 15 m do 24 m | 300 j.t. |
| 15.6 | Statki o długości powyżej 24 m | 500 j.t. |
16. Z wyżki i zniżki opłat:
- 16.1 Za kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż pobiera się opłaty w wysokości 50 % opłat wymienionych w pkt 14.1–14.8 oraz 15.1–15.6.
- 16.2 Opłata za potwierdzenie ważności dokumentów bezpieczeństwa wynosi 50 % wartości stawki określonej do wydania dokumentu bezpieczeństwa, na którym dokonano potwierdzenia ważności.
- 16.3 Jeżeli właścicielem jednostki sportowej lub rekreacyjnej jest: emeryt, rencista, uczeń lub student, opłatę za wydanie dokumentu bezpieczeństwa obniża się o 50 %.
- 16.4 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.
- 16.5 Za wystawienie dokumentu bezpieczeństwa dla statku morskiego po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej – opłata wynosi 110 % opłaty podstawowej dla danego dokumentu.
- 16.6 W przypadku gdy inspekcję pozytywną poprzedziła inspekcja negatywna, opłata za wystawienie dokumentu bezpieczeństwa wynosi 200 % opłaty podstawowej dla danego dokumentu.
- 16.7 W przypadku gdy inspekcja poprzedzająca wydanie lub potwierdzenie dokumentu bezpieczeństwa statku – z powodów niezależnych od urzędu morskiego – zostanie w całości lub w części dokonana poza godzinami pracy urzędu morskiego, opłata za wydanie dokumentu bezpieczeństwa wynosi 130 % opłaty podstawowej za dany dokument.
17. Inne opłaty:
- | | | |
|------|---|------------|
| 17.1 | Za ponowną inspekcję statku o obcej przynależności zatrzymanego przez organ inspekcyjny | 4 000 j.t. |
| 17.2 | Za wymianę dokumentu bezpieczeństwa na wniosek armatora bez konieczności przeprowadzania inspekcji | 50 j.t. |
| 17.3 | Za wydanie duplikatu lub odpisu dokumentu bezpieczeństwa | 50 j.t. |
| 17.4 | Za przywrócenie ważności dokumentu bezpieczeństwa (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłaty podstawowej pobieranej przy wystawianiu tego dokumentu. | |

17.5	Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 1 miesiąca bez inspekcji – pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości	50 j.t.
17.6	Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 3 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 30 % opłaty podstawowej.	
17.7	Za wystawienie nowego dokumentu bezpieczeństwa na okres powyżej 3 miesięcy do 6 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłaty podstawowej.	
17.8	Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji: środków ratunkowych, urządzeń p.poż, urządzeń radiowych	
17.8.1	Wydanie dokumentu uznania	1 350 j.t.
17.8.2	Potwierdzenie dokumentu uznania	650 j.t.
17.8.3	Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji	550 j.t.
17.9	Wynagrodzenie dla zespołu kontrolującego stacje atestacji:	
17.9.1	Przewodniczący zespołu kontrolującego	300 j.t.
17.9.2	Członek zespołu kontrolującego	250 j.t.
17.10	Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich	
17.10.1	Statki o pojemności brutto do 500	200 j.t.
17.10.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	400 j.t.
17.10.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	800 j.t.
17.10.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	1 200 j.t.
17.10.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 opłata jak w pkt 17.10.4 i dodatkowo za każde następne 20.000	400 j.t.
17.11	Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50 % opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt 17.10.1–17.10.5	
17.12	Opłata za uznanie instytucji klasyfikacyjnej	
	Za przeprowadzenie:	
17.12.1	Audytu wstępnego	50 000 j.t.
17.12.2	Audytu odnowieniowego	40 000 j.t.
17.12.3	Audytu okresowego	20 000 j.t.
17.12.4	Audytu dodatkowego	20 000 j.t.
17.12.5	Za wydanie dokumentu świadectwa uznania instytucji klasyfikacyjnej	500 j.t.
17.13	Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na ilość środków ratunkowych)	300 j.t.
17.14	Za zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nieujętego w niniejszym cenniku pobiera się opłatę w wysokości	300 j.t.
17.15	Koszty przejazdów oraz pobytu inspektorów/audytorów poza miastami – siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem inspekcji lub audytu ponosi zleceniodawca. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 j.t., odstępuje się od jej pobrania.	
17.16	Za świadectwo wolnej burty	350 j.t.
	Opłata za wydanie świadectwa wolnej burty nie obejmuje opłaty za przeprowadzenie przeglądu	
17.17	Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku materiałów niebezpiecznych	400 j.t.

17.18	Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej – dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie)	250 j.t.
17.19	Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy)	4 000 j.t.
17.20	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 j.t.
17.21	Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze określonego w zezwoleniu portu lub jego rejonie	250 j.t.
17.22	Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota	150 j.t.
17.23	Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota	400 j.t.
17.24	Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na samodzielne pilotowanie dowodzonego przez siebie statku na obszarze, określonego w zezwoleniu, portu lub jego rejonie	150 j.t.
17.25	Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 17.17	100 j.t.
17.26	Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych	200 j.t.
17.27	Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, duże pontony o długości powyżej 50 m, wraki	150 j.t.
17.28	Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie	50 j.t.
17.29	Za zalegalizowanie dziennika okrętowego lub innego dokumentu (książki) podlegającego legalizacji	10 j.t.
17.30	Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne	500 j.t.

18. O b j a ś n i e n i a u z u p e ł n i a j ą c e:

- 18.1 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.
- 18.2 Opłata za wystawienie lub potwierdzenie każdego dokumentu bezpieczeństwa zawiera opłatę za przeprowadzenie odpowiedniej inspekcji i sporządzenie dokumentu.
- 18.3 Opłaty za wystawienie, potwierdzenie, przedłużanie czy przywrócenie ważności wszystkich dokumentów bezpieczeństwa statku ponosi armator lub właściciel statku.
- 18.4 Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.
- 18.5 Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.

II. OPŁATY ZA WYSTAWIANIE DOKUMENTÓW KWALIFIKACYJNYCH I ŻEGLARSKICH

1.	Opłaty za dyplomy oficerskie i świadectwa marynarskie oraz ich duplikaty:	
1.1	Dyplom oficera statków morskich w żegludze międzynarodowej	50 j.t.
1.2	Dyplom oficera statków morskich w żegludze krajowej	30 j.t.
1.3	Potwierdzenie dyplomu	20 j.t.
1.4	Dyplom pilota morskiego	50 j.t.
1.5	Świadectwo marynarza	30 j.t.
1.6	Świadectwo potwierdzenia kwalifikacji zagranicznego dyplomu (świadectwa)	50 j.t.
1.7	Świadectwo przeszkolenia dodatkowego i specjalistycznego	20 j.t.
1.8	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 j.t.
2.2	Zezwolenie na zajmowanie stanowiska marynarskiego	20 j.t.
2.3	Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych w pilotażu pełnomorskim	30 j.t.
2.4	Karta identyfikacyjna pilota pełnomorskiego	40 j.t.
2.5	Uprawnienia tonażowe dla pilota morskiego	50 j.t.
2.6	Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych dla kapitana żeglugi śródlądowej na statkach żeglugi śródlądowej obcych bander na wodach administrowanych przez urząd morski	200 j.t.
2.7	Zezwolenie na zajmowanie stanowiska II i starszego mechanika na statku z napędem turbiną gazową lub parową	30 j.t.
2.8	Zezwolenie na zajmowanie stanowisk oficerskich na zbiornikowcach	30 j.t.
3.	Książeczki	
3.1	(uchylony)	
3.2	(uchylony)	
3.3	(uchylony)	
4.	Inne dokumenty	
4.1	Za potwierdzenie autentyczności dokumentu	5 j.t.
4.2	Za wydanie innego dokumentu niż wymienione wyżej lub wyciągu pływania, sporządzonych dla innych celów niż potrzeby urzędu	5 j.t.
4.3	Za prolongatę ważności dokumentów pobiera się 50 % normalnej opłaty.	
4.4	Za wydanie certyfikatu uznania ośrodka szkoleniowego	150 j.t.
4.5	Za wydanie załącznika do certyfikatu uznania ośrodka szkoleniowego o rozszerzeniu działalności o dodatkowe kursy	100 j.t.

III.	OPLATY ZA EGZAMIN I ZASADY WYNAGRADZANIA CZŁONKÓW KOMISJI EGZAMINACYJNEJ	
1.	Opłata za egzamin w żegludze międzynarodowej	
1.1	Na poziom pomocniczy	100 j.t.
1.2	Na poziom operacyjny	300 j.t.
1.3	Na poziom zarządzania	250 j.t.
1.4	Na poziom operacyjny w żegludze przybrzeżnej	200 j.t.
1.5	Na poziom zarządzania w żegludze przybrzeżnej	200 j.t.
2.	Opłata za egzamin w żegludze krajowej	
2.1	Na stopnie marynarskie	100 j.t.
2.2	Na stopnie oficerskie	150 j.t.
3.	Opłata za egzamin na statki rybackie	
3.1	Na stopnie marynarskie	100 j.t.
3.2	Na stopnie oficerskie	150 j.t.
4.	Opłata za egzamin dodatkowy	
4.1	Na stopień kapitana statku o pojemności brutto 3 000 i powyżej	200 j.t.
4.2	Na stopień starszego mechanika okrętowego na statkach o mocy maszyn 3 000 kW i powyżej	200 j.t.
4.3	Na stopień elektroautomatyka	150 j.t.
4.4	Na stopień oficera mechanika statków o mocy maszyn poniżej 750 kW	100 j.t.
4.5	Na stopień kucharza okrętowego	100 j.t.
4.6	Na stopień starszego marynarza	100 j.t.
4.7	Z zakresu obsługi siłowni z napędem innym niż tłokowy silnik spalinowy (turbiny)	100 j.t.
4.8	Z zakresu obsługi silników spalinowych do 200 kW	50 j.t.
4.9	Z zakresu obsługi narzędzi połowowych	50 j.t.
4.10	Na potwierdzenie dyplomu	75 j.t.
4.11	Na świadectwo ratownika	75 j.t.
4.12	Na świadectwa specjalistyczne i dodatkowe	9 j.t.
5.	Opłata za egzamin na uprawnienia w pilotażu	
5.1	Pilota	150 j.t.
5.2	Dla kapitana statku do manewrowania statkiem bez pilota na obszarze określonego w uprawnieniu portu morskiego lub w jego rejonie	75 j.t.
5.3	Egzamin sprawdzający kwalifikacje samodzielnego pilotowania określonego statku na wyznaczonym akwenie	75 j.t.

5.4	Egzamin sprawdzający dla kapitana statku posiadającego zezwolenie na manewrowanie statkiem bez pilota (co 5 lat od daty otrzymania pierwszego zezwolenia)	75 j.t.
6.	(uchylony)	
7.	Za egzamin poprawkowy pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłat określonych niniejszą taryfą	
8.	Za wydanie duplikatu zaświadczenia	10 j.t.
9.	Opłaty za czynności związane z uznaniem wyższych szkół morskich w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW oraz uznaniem ośrodka szkoleniowego:	
9.1	Opłata za kontrolę wyższej szkoły morskiej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW lub kontrolę ośrodka szkoleniowego na certyfikat uznania	1 350 j.t.
9.2	Opłata za kontrolę ośrodka na rozszerzenie działalności	800 j.t.
9.3	Opłata za kontrolę ośrodka lub wyższej szkoły morskiej na potwierdzenie certyfikatu uznania	800 j.t.
10.	Wynagrodzenie zespołu kontrolującego:	
10.1	Przewodniczący zespołu kontrolującego	300 j.t.
10.2	Członek zespołu kontrolującego	250 j.t.
11.	Wynagrodzenie członków komisji egzaminacyjnej za uczestnictwo w egzaminie (od osoby egzaminowanej):	
11.1	Przewodniczący komisji egzaminacyjnej	13 j.t.
11.2	Wiceprzewodniczący komisji egzaminacyjnej	10 j.t.
11.3	Sekretarz komisji egzaminacyjnej	8 j.t.
11.4	Egzaminator za przeprowadzenie egzaminu	9 j.t.
12.	Obsługa administracyjna egzaminu	5 j.t.
13.	Za wynajęcie symulatora dla celów egzaminowania	Do 400 j.t. / h

IV. JEDNOSTKA TARYFOWA

Wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR – Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.