

Dz.U. 2015 poz. 434**OBWIESZCZENIE
MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

z dnia 27 lutego 2015 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki

1. Na podstawie art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172 i Nr 232, poz. 1378) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych ustawą z dnia 7 listopada 2014 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1554)

oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 23 lutego 2015 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity ustawy nie obejmuje odnośnika nr 1 oraz art. 4–6 ustawy z dnia 7 listopada 2014 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1554), które stanowią:

„¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).”

„Art. 4. Do ustalenia wysokości kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37a ustawy zmienianej w art. 1, za naruszenia popełnione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 5. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13f ust. 3 oraz art. 14 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 oraz art. 14 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.”.

Marszałek Sejmu: *R. Sikorski*

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej
Polskiej z dnia 27 lutego 2015 r. (poz. 434)

USTAWA

z dnia 16 marca 1995 r.

o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki stosuje się:

- 1) postanowienia następujących umów międzynarodowych, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób:
 - a) 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”,
 - b) Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346), zwanej dalej „Konwencją Helsińską 1992”,
 - c) Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzonej w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46), zwanej dalej „Konwencją o zatapianiu”,
 - d)²⁾ Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwpiorostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851), zwanej dalej „Konwencją AFS”;
- 1a) odpowiednio przepisy art. 5, art. 6 ust. 2 i 3, art. 7 i 8 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową (Dz. U. z 2014 r. poz. 436), w zakresie eksploatacji na statkach urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane, w przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej;
- 2) przepisy niniejszej ustawy.

Art. 2. 1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, przepisy ustawy stosuje się do:

- 1) statków znajdujących się w polskich obszarach morskich;
- 2) statków o polskiej przynależności znajdujących się poza granicami tych obszarów.

¹⁾ Odnośnik nr 1 w brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 listopada 2014 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1554), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywy:

- 1) dyrektywę Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającą dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17);
 - 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. WE L 332 z 28.12.2000, str. 81, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 358);
 - 3) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47);
 - 4) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.);
 - 5) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).
- ²⁾ Dodana przez art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 listopada 2014 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1554), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

2. Postanowienia umów międzynarodowych, o których mowa w art. 1, stosuje się na polskich obszarach morskich również do statków o przynależności do państwa niebędącego stroną którejkolwiek z nich; jednakże postanowienia tych konwencji będą stosowane do takich statków tylko w zakresie, w jakim jest to niezbędne do zapewnienia, że statki te nie spowodują zanieczyszczenia.

3. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, poddać wszystkim lub niektórym przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz statki pełniące specjalną służbę państwową i inne statki nieobjęte umowami międzynarodowymi wymienionymi w art. 1.

Art. 3. Przepisów ustawy nie stosuje się, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.

Art. 4. W rozumieniu niniejszej ustawy:

- 1) statek – oznacza urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoroloty, poduszki, statki podwodne oraz umocowane i pływające platformy wiertnicze;
- 1a) statek rybacki – oznacza statek wyposażony lub wykorzystywany handlowo do łowienia ryb lub innych żyjących w morzu organizmów;
- 1b) statek sportowy – oznacza statek bez względu na napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych;
- 2) armator – oznacza osobę, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi działalność w środowisku morskim we własnym imieniu;
- 3) kapitan – oznacza osobę kierującą pracą na statku;
- 4) substancja kontrolowana – oznacza substancję wymienioną w Załączniku I do rozporządzenia WE nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz. Urz. WE L 244 z 29.09.2000; str. 1);
- 5) paliwo żeglugowe – oznacza każde ropopochodne paliwo płynne przeznaczone do użycia lub używane na statku, w tym paliwo określone normą przenoszącą normę ISO 8217;
- 6) substancje zanieczyszczające – oznacza substancje objęte załącznikami I (olej) i II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji MARPOL.

Rozdział 2

Zanieczyszczenia ze statków oraz inspekcja statku

Art. 5.³⁾ Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, Konwencji o zatapianiu, Konwencji AFS, a na Morzu Bałtyckim – również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.

Art. 6. Statek nie może być używany do żeglugi morskiej lub innej działalności na morzu, jeżeli nie odpowiada wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, określonym:

- 1) dla statków objętych Konwencją MARPOL – w postanowieniach tej Konwencji;
- 2) dla innych jednostek – w przepisach ustawy lub przepisach wydanych na jej podstawie;
- 3) dla statków objętych rozporządzeniem WE nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową – w przepisach tego rozporządzenia;
- 4) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach (Dz. Urz. WE L 115 z 09.05.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 266) oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającym moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającym to rozporządzenie (Dz. Urz. UE L 156 z 14.06.2008, str. 10, z późn. zm.) – w przepisach tych rozporządzeń;
- 5)⁴⁾ dla statków objętych Konwencją AFS – w postanowieniach tej konwencji.

³⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 3 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

⁴⁾ Dodany przez art. 1 pkt 4 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

Art. 7. 1. W celu zapewnienia przestrzegania przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega przeglądom i inspekcjom w zakresie i terminach określonych w umowach międzynarodowych lub przepisach ustawy.

1a. Z zastrzeżeniem ust. 5, inspekcje, o których mowa w ust. 1, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez instytucję klasyfikacyjną sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.

2. Niezależnie od przeglądów i inspekcji, o których mowa w ust. 1, statek może być poddawany inspekcjom doraźnym.

3. Organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie.

4. (uchylony)

5. Organ inspekcyjny może zlecić każdorazowo dokonanie określonych przeglądów lub czynności inspekcyjnych uznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej.

5a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć zadania organu inspekcyjnego uznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej upoważnionej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.⁵⁾).

6. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych, każdy w zakresie swojego działania, określają, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz tryb przeprowadzania przeglądów i inspekcji, a także ich rodzaje.

Art. 8. 1. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądów i inspekcji, organ inspekcyjny wydaje statkowi międzynarodowe świadectwa przewidziane w:

- 1) Konwencji MARPOL, ważne na okres 5 lat, oraz potwierdza ich ważność na podstawie inspekcji rocznych i pośrednich;
- 2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach.

2. Polski organ inspekcyjny może wydać międzynarodowe świadectwa potwierdzające spełnienie wymagań przewidzianych w:

- 1) Konwencji MARPOL, statkowi o obcej przynależności – na wniosek właściwego organu państwa przynależności statku, będącego stroną tej Konwencji;
- 2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz rozporządzeniu Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającemu moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającemu to rozporządzenie – na wniosek organu państwa przynależności statku.

2a. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu statku nieuprawiającego żeglugi międzynarodowej lub statku niepodlegającego konwencjom, o których mowa w art. 1 pkt 1, upoważniona przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem wydaje statkowi zaświadczenie o zgodności na formularzu określonym przez tę instytucję.

3. Świadectwa, o których mowa w ust. 1 i 2, tracą ważność przed upływem okresu, na który zostały wystawione, jeżeli:

- 1) bez zgody organu inspekcyjnego wprowadzono istotne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, systemach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach;
- 2) nie została potwierdzona ich ważność;
- 3) nastąpiła zmiana przynależności statku.

4. Za przeprowadzenie inspekcji oraz wystawienie lub potwierdzenie świadectw, o których mowa w ust. 1 i 2, pobiera się opłaty określone w załączniku do ustawy, z tym że nie pobiera się opłat za inspekcję doraźną.

5. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód budżetu państwa.

6. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 4, wykonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty określonej w załączniku do ustawy.

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852, z 2014 r. poz. 609 i 768 oraz z 2015 r. poz. 222.

Art. 9. Kapitan statku jest obowiązany sprawdzić i zapewnić, aby:

- 1)⁶⁾ statek przed rozpoczęciem żeglugi, w czasie żeglugi lub innej działalności morskiej oraz po zakończeniu żeglugi odpowiadał wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, potwierdzonym odpowiednimi świadectwami, oraz posiadał plan zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza;
- 2)⁶⁾ prowadzono na bieżąco wymagane zapisy olejowe, zapisy ładunkowe, zapisy o postępowaniu z odpadami oraz zapisy dotyczące każdorazowego przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane;
- 3) statek był obsadzony załogą mającą należyte przeszkolenie w zakresie czynności służących zapobieganiu zanieczyszczaniu morza.

Art. 9a. Zabrania się:

- 1) spalania odpadów innych niż odpady powstające w wyniku normalnej eksploatacji statku:
 - a) na każdym statku znajdującym się w polskich obszarach morskich,
 - b) na statkach o polskiej przynależności, znajdujących się w obszarze Morza Bałtyckiego;
- 2) spalania odpadów powstałych w wyniku normalnej eksploatacji statku na statkach znajdujących się w obszarze polskiego morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych.

Art. 10. 1. Kapitan statku, z wyjątkiem statku rybackiego oraz statku sportowego uprawnionego do przewozu nie więcej niż 12 osób, przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do informowania portu o odpadach znajdujących się na statku.

2. Kapitan statku o polskiej przynależności, z wyjątkiem statku rybackiego oraz statku sportowego uprawnionego do przewozu nie więcej niż 12 osób, przed zawinięciem do portów państw stron Konwencji Helsińskiej 1992 i portów państw członkowskich Unii Europejskiej jest obowiązany do informowania portu o odpadach znajdujących się na statku.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przekazywania informacji portom oraz zainteresowanym podmiotom o odpadach znajdujących się na statku, zakres wymaganych informacji, wzory obowiązujących formularzy, biorąc pod uwagę przepisy art. 5, 7 i 12 ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361, z późn. zm.⁷⁾).

4. Statek podczas postoju w porcie, przystani morskiej lub stoczni na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany, z zastrzeżeniem ust. 5 i 8, zdać do portowych urządzeń odbiorczych wszystkie odpady i pozostałości ładunkowe, których zrzut do morza nie jest dozwolony na Morzu Bałtyckim.

5. Z zastrzeżeniem ust. 5a, z obowiązku zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu są zwolnione statki, o ile spełnione zostaną łącznie następujące warunki:

- 1) kapitan statku przed zawinięciem do portu poinformował port o odpadach znajdujących się na statku, zgodnie z przepisami określonymi w ust. 3;
- 2) z informacji, o której mowa w pkt 1, wynika, że statek ma pojemność zbiorników wystarczającą do składowania odpadów znajdujących się na statku i odpadów, które zostaną wytworzone do czasu zawinięcia statku do następnego portu.

5a. W przypadku gdy nie ma odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie zawinięcia statku lub gdy port ten nie jest znany, co stwarza ryzyko zrzutu odpadów do morza, statek jest obowiązany zdać odpady do portowych urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu.

6. Organy *portowej inspekcji sanitarnej*⁸⁾ mogą uzależnić przyjęcie odpadów ze statków oraz usunięcie wód balastowych od wyniku przeprowadzonej inspekcji.

7. Organizację i system opłat za odbiór odpadów ze statków oraz pozostałości ładunkowych określają przepisy ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków.

8. Dyrektor właściwego urzędu morskiego może udzielić, w drodze decyzji, zwolnienia od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu statkom odbywającym, bez zawijania do innych portów, podróże morskie na stałych liniach żeglugowych między:

⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 5 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683 oraz z 2010 r. Nr 230, poz. 1508.

⁸⁾ Obecnie: państwowej portowej inspekcji sanitarnej, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 1 marca 2002 r. o zmianie ustawy o Inspekcji Sanitarnej oraz o zmianie innych ustaw (Dz. U. Nr 37, poz. 329), która weszła w życie z dniem 27 kwietnia 2002 r.

- 1) portem położonym w polskich obszarach morskich a innym portem położonym w obszarze Morza Bałtyckiego lub Morza Północnego;
- 2) dwoma portami położonymi w polskich obszarach morskich;
- 3) jednym portem.

8a. Na pisemny wniosek armatora, statkom zwolnionym, na podstawie ust. 8, od każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu, dyrektor właściwego urzędu morskiego może udzielić zwolnienia od obowiązku informowania portu o odpadach znajdujących się na statku, o którym mowa w ust. 1.

8b. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 8a, jest ważne w okresie trwania zwolnienia od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu, nie dłużej jednak niż przez okres dwóch lat.

8c. Dyrektor właściwego urzędu morskiego, który na wniosek armatora wydał decyzję, o której mowa w ust. 8, wydaje zaświadczenie według wzoru określonego rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 9.

9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze względy ochrony środowiska morskiego, określi, w drodze rozporządzenia, tryb udzielania zwolnień z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych w porcie, wzór wniosku w tej sprawie oraz wzór zaświadczenia o zwolnieniu statku z tego obowiązku.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej, do dnia 31 marca każdego roku, zbiorcze zestawienie udzielonych zwolnień, o których mowa w ust. 8, na podstawie danych przekazanych przez dyrektorów urzędów morskich do dnia 31 grudnia poprzedniego roku.

11.⁹⁾ Jeżeli statek opuści port, nie dopełniając obowiązku zdania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu, który opuścił statek, niezwłocznie informuje o niedopełnieniu tego obowiązku właściwe władze w następnym porcie, do którego ma zawinąć statek.

Art. 10a. 1. Armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, zdążającego do portu morskiego lub na kotwiczowiska położone w polskich obszarach morskich, a także statek wychodzący z portu morskiego, jest obowiązany odpowiednio przed przybyciem lub wyjściem statku poinformować dyrektora właściwego urzędu morskiego o rodzaju przewożonego ładunku, zamierzonej trasie i czasie podróży oraz stanie bezpieczeństwa statku.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze potrzebę stworzenia jednolitych procedur informowania dyrektorów urzędów morskich, określi, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb przekazywania oraz zakres informacji, o których mowa w ust. 1.

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

- 1) armator statku wykonującego żeglugę na linii regularnej:
 - a) przekazuje na bieżąco dyrektorowi urzędu morskiego aktualną listę takich statków oraz
 - b) ustanowił system umożliwiający natychmiastowy elektroniczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, dotyczących każdej podróży statku wykonującego żeglugę na linii regularnej, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, na ich żądanie, przez całą dobę;
- 2) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żegluga na linii regularnej nie przekracza 12 godzin.

3a. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 3, powiadamia dyrektora urzędu morskiego lub port przeznaczenia, o zmianach w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej, wynoszących co najmniej trzy godziny.

4. Dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 3, na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W przypadku gdy żegluga na linii regularnej odbywa się pomiędzy portami kilku państw członkowskich Unii Europejskiej, z których jednym jest Rzeczpospolita Polska, zwolnienie wydaje się w uzgodnieniu z tymi państwami.

5. Dyrektor urzędu morskiego, który wydał zezwolenie, cofa je w przypadku gdy przestaje być spełniony którykolwiek z warunków, o których mowa w ust. 3.

Art. 10b. 1. Zabrania się załadowcy podstawiania towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających do ładowania na statek celem przewozu bez dostarczenia kapitanowi deklaracji o tych towarach.

⁹⁾ Dodany przez art. 1 pkt 6 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2. Załadowca obowiązany jest dostarczyć kapitanowi statku deklarację, o której mowa w ust. 1, wraz z oświadczeniem, że podstawiony do przewozu towar odpowiada informacjom zawartym w deklaracji. Kapitan, przed wyruszeniem w podróż, przekazuje deklarację armatorowi.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres informacji, którą powinna zawierać deklaracja, o której mowa w ust. 1, kierując się koniecznością ujednolicenia zakresu przekazywanych informacji, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 11. 1. Kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenie innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie informację do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego oraz do armatora statku.

2. Kapitan statku o polskiej przynależności:

- 1) uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- 2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego

– jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji o tym do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego i armatora statku oraz dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

3. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie informację do najbliższej stacji brzegowej lub Służby Kontroli Ruchu Statków, zwanej dalej „Służbą VTS”, oraz do armatora statku.

4. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich:

- 1) uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- 2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego

– jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji o tym do najbliższej stacji brzegowej lub Służby VTS i do armatora statku.

5. Informacja, o której mowa w ust. 1–4, zawiera:

- 1) identyfikację, pozycję, port wyjścia i port przeznaczenia statku;
- 2) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;
- 3) ilość osób na statku;
- 4) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (Protokół I do Konwencji MARPOL oraz Rezolucja IMO Nr A.851 (20)).

6. Jeżeli kapitan statku, z uzasadnionego powodu, nie mógł przekazać informacji, o której mowa w ust. 1–5, obowiązek ten spoczywa na armatorze statku.

Art. 12. 1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich uczestniczącego w wypadku powodującym albo mogącym spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenie innego rodzaju podejmuje niezwłocznie wszelkie działania konieczne dla zapobieżenia, ograniczenia i usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego.

2. Działania, o których mowa w ust. 1, dotyczą również kapitanów statków o polskiej przynależności znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi.

3. Jeżeli kapitan statku lub stacja brzegowa nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany poinformować o zaistniałej sytuacji organ państwa, który wydał dla statku certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem.

Art. 13. 1. Kapitan lub armator statku o polskiej przynależności, w razie wypadku na statku lub wykrycia uszkodzeń, wpływających poważnie na stan techniczny statku, jego urządzeń i wyposażenia, powodujących zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powinien niezwłocznie powiadomić o tym polski organ inspekcyjny.

2. Jeżeli statek o polskiej przynależności znajduje się w porcie państwa strony Konwencji MARPOL, a zaszło zdarzenie, o którym mowa w ust. 1, kapitan lub armator powinien o tym również niezwłocznie zawiadomić właściwe organy tego państwa.

Art. 13a. Czynności polegające na oznakowaniu, zakładaniu i prowadzeniu karty urządzenia, sprawdzaniu szczelności, obsłudze, przeglądach i naprawie urządzeń i instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną wykonywane są przez członka załogi statku, posiadającego co najmniej dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, lub przez osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w art. 11 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową, albo przez podmiot zatrudniający taką osobę.

Art. 13b. 1. Dyrektorzy urzędów morskich powiadamiają niezwłocznie Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o każdym naruszeniu przepisów dotyczących stosowania oraz eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane na statkach morskich znajdujących się w polskich obszarach morskich.

2. Do dnia 31 stycznia każdego roku dyrektorzy urzędów morskich przedstawiają Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska raport w sprawie oceny stanu przestrzegania w roku poprzednim przepisów dotyczących stosowania oraz eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane na statkach.

Art. 13c. 1.¹⁰⁾ Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL, zabrania się na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa żeglugowego niespełniającego wymagań lub dodatkowych kryteriów jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

2.¹¹⁾ Na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich dopuszcza się stosowanie metod redukcji emisji, jako alternatywę dla stosowania paliwa żeglugowego spełniającego wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

3.¹¹⁾ Przez metodę redukcji emisji rozumie się stosowanie elementu instalacji, materiału, urządzenia instalowanego na statku, procedury, alternatywnego paliwa lub inną metodę, zapewniające osiągnięcie redukcji emisji dwutlenku siarki, którą można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować. Minimalne kryteria, które powinny spełniać metody redukcji emisji, określa załącznik II do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17).

4.¹¹⁾ Na statkach, na których stosuje się metodę redukcji emisji, należy uzyskiwać w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej do poziomu stanowiącego równoważną wartość emisji dwutlenku siarki, którą uzyskiwano by, stosując paliwo żeglugowe spełniające wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. Równoważne wartości emisji dwutlenku siarki określa załącznik I do dyrektywy, o której mowa w ust. 3.

5.¹¹⁾ Na statkach cumujących w portach dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania metod redukcji emisji, stosowanie rozwiązania polegającego na korzystaniu z lądowych systemów zasilania, o ile są one dostępne w danym porcie.

Art. 13d. (uchylony)¹²⁾

Art. 13da.¹³⁾ 1. Przeprowadzenie testów metod redukcji emisji jest dopuszczalne w przypadku spełniania następujących warunków:

- 1) testy przeprowadza się na statkach z zainstalowanymi urządzeniami zapewniającymi nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, wyposażonymi w zabezpieczenia uniemożliwiające ich otwarcie, zakłócenie ich pracy i zmianę zapisanych na nich danych;
- 2) przez cały okres przeprowadzania testów stosuje się urządzenia, o których mowa w pkt 1;

¹⁰⁾ Oznaczenie ust. 1 nadane i brzmienie ustalone przez art. 1 pkt 7 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

¹¹⁾ Dodany przez art. 1 pkt 7 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

¹²⁾ Przez art. 1 pkt 8 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

¹³⁾ Dodany przez art. 1 pkt 9 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

- 3) podczas przeprowadzania testów zagospodarowuje się odpady powstałe zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków;
- 4) podczas przeprowadzania testów dokonuje się oceny ich wpływu na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek.

2. Przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich wymaga uzyskania pozwolenia.

3. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji składa się do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru, w którym planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji.

4. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji zawiera:

- 1) dane armatora – w przypadku:
 - a) osoby fizycznej – imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer telefonu, adres poczty elektronicznej,
 - b) osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej – nazwę i adres siedziby głównej, numer telefonu, adres poczty elektronicznej;
- 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym:
 - a) nazwę,
 - b) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską,
 - c) port macierzysty,
 - d) przynależność,
 - e) opis metody redukcji emisji, która będzie poddana testom,
 - f) termin i oznaczenie miejsca przeprowadzania testów metod redukcji emisji.

5. Do wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dołącza się:

- 1) dokumentację potwierdzającą możliwość osiągnięcia równoważnej wartości emisji dwutlenku siarki, o której mowa w art. 13c ust. 4;
- 2) oświadczenie armatora o zgodności z prawdą danych zawartych we wniosku i spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 1, o następującej treści:

„Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.¹⁴⁾) oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są warunki uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji i spełniam warunki określone w art. 13da ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2015 r. poz. 434).”.

6. Klauzula, o której mowa w ust. 5, zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Art. 13db.¹³⁾ 1. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji wydaje, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego, właściwy dla obszaru, w którym planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, na okres nie dłuższy niż 18 miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 4.

¹⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 128, poz. 840, z 1999 r. Nr 64, poz. 729 i Nr 83, poz. 931, z 2000 r. Nr 48, poz. 548, Nr 93, poz. 1027 i Nr 116, poz. 1216, z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, z 2003 r. Nr 111, poz. 1061, Nr 121, poz. 1142, Nr 179, poz. 1750, Nr 199, poz. 1935 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 25, poz. 219, Nr 69, poz. 626, Nr 93, poz. 889 i Nr 243, poz. 2426, z 2005 r. Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 132, poz. 1109, Nr 163, poz. 1363, Nr 178, poz. 1479 i Nr 180, poz. 1493, z 2006 r. Nr 190, poz. 1409, Nr 218, poz. 1592 i Nr 226, poz. 1648, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 123, poz. 850, Nr 124, poz. 859 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 90, poz. 560, Nr 122, poz. 782, Nr 171, poz. 1056, Nr 173, poz. 1080 i Nr 214, poz. 1344, z 2009 r. Nr 62, poz. 504, Nr 63, poz. 533, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 190, poz. 1474, Nr 201, poz. 1540 i Nr 206, poz. 1589, z 2010 r. Nr 7, poz. 46, Nr 40, poz. 227 i 229, Nr 98, poz. 625 i 626, Nr 125, poz. 842, Nr 127, poz. 857, Nr 152, poz. 1018 i 1021, Nr 182, poz. 1228, Nr 225, poz. 1474 i Nr 240, poz. 1602, z 2011 r. Nr 17, poz. 78, Nr 24, poz. 130, Nr 39, poz. 202, Nr 48, poz. 245, Nr 72, poz. 381, Nr 94, poz. 549, Nr 117, poz. 678, Nr 133, poz. 767, Nr 160, poz. 964, Nr 191, poz. 1135, Nr 217, poz. 1280, Nr 233, poz. 1381 i Nr 240, poz. 1431, z 2012 r. poz. 611, z 2013 r. poz. 849, 905, 1036 i 1247, z 2014 r. poz. 538 oraz z 2015 r. poz. 396.

2. Wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczącego:

- 1) obszaru wykraczającego poza obszar właściwości dyrektora urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji – wymaga uzgodnienia z dyrektorem urzędu morskiego właściwym dla obszaru, w którym również planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji;
- 2) obszarów znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi – wymaga poinformowania przez dyrektora urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek:
 - a) armatora – o konieczności uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji także od właściwych organów państw, na których obszarach morskich armator również planuje przeprowadzenie testów metod redukcji emisji,
 - b) właściwych organów państw, na których obszarach morskich armator również planuje przeprowadzenie testów – o otrzymaniu wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji.

3. W pozwoleniu na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji określa się:

- 1) nazwę i adres siedziby armatora albo jego imię i nazwisko oraz adres zamieszkania, a także numer telefonu i adres poczty elektronicznej;
- 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym:
 - a) nazwę,
 - b) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską,
 - c) port macierzysty,
 - d) przynależność;
- 3) opis metody redukcji emisji, której będą przeprowadzane testy;
- 4) termin i oznaczenie miejsca przeprowadzania testów metod redukcji emisji.

4. Przy określaniu terminu przeprowadzania testów metod redukcji emisji, uwzględnia się termin wskazany we wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, z tym że termin rozpoczęcia testów nie może przypadać wcześniej niż po upływie 7 miesięcy od dnia wydania pozwolenia.

Art. 13dc.¹³⁾ Dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, wydania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, w przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji nie spełnia warunków, o których mowa w art. 13da ust. 4 i 5.

Art. 13dd.¹³⁾ Dyrektor urzędu morskiego cofa, w drodze decyzji, pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, w przypadku gdy armator nie spełnia warunków, o których mowa w art. 13da ust. 1.

Art. 13de.¹³⁾ Podczas przeprowadzania testów metod redukcji emisji dopuszcza się stosowanie paliwa żeglugowego niespełniającego wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

Art. 13df.¹³⁾ 1. Armator przekazuje wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego, który wydał pozwolenie na ich przeprowadzenie, w terminie nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich zakończenia.

2. Dyrektor urzędu morskiego udostępnia wyniki testów metod redukcji emisji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującej go urząd.

Art. 13dg.¹³⁾ 1. Zatwierdzenia metod redukcji emisji objętych przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) dokonują notyfikowane jednostki certyfikujące, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1645 i 1662).

2. Stosowanie metod redukcji emisji nieobjętych przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim jest dopuszczalne pod warunkiem ich zatwierdzenia zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi metod redukcji emisji oraz z uwzględnieniem:

- 1) wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską dotyczących metod redukcji emisji;
- 2) wyników przeprowadzonych testów metod redukcji emisji;
- 3) ich wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania poziomów redukcji emisji dwutlenku siarki, a także wpływu na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek;
- 4) możliwości monitorowania i weryfikacji metod redukcji emisji.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, informacje o wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską dotyczących metod redukcji emisji, mając na uwadze potrzebę upowszechniania wiedzy o zasadach dotyczących ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.

Art. 13e. 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencję działających w polskich obszarach morskich dostawców paliwa przeznaczonego do użycia przez statki, zwanych dalej „dostawcami”.

2. Przed dokonaniem pierwszej dostawy dostawca jest obowiązany do zgłoszenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego informacji dotyczących działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich.

3. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2, powinno zawierać nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz numer telefonu dostawcy, kopię koncesji na obrót paliwami, a także określać rodzaje dostarczanych paliw.

3a.¹⁵⁾ Dostawca informuje dyrektora urzędu morskiego o zmianie danych, o których mowa w ust. 3, w terminie 30 dni od dnia dokonania zmiany.

4. Do dnia 31 marca każdego roku dostawca jest obowiązany do złożenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego sprawozdania z działalności za rok poprzedni, zawierającego co najmniej informację o ilości i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach, z uwzględnieniem zawartości siarki.

5. W przypadku zakończenia działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich dostawca jest obowiązany do pisemnego poinformowania o tym właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego w terminie 30 dni od dnia zakończenia tej działalności.

6.¹⁶⁾ Dyrektor urzędu morskiego udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych obsługującego go urzędu aktualną listę dostawców działających na obszarze jego właściwości. Lista zawiera nazwy dostawców, ich siedziby, adresy korespondencyjne, numery telefonów oraz określenie rodzajów dostarczanych przez nich paliw.

Art. 13f. 1. Dostawca jest obowiązany do dostarczenia na statek paliwa spełniającego wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 i 4.

2. Szczegółowe obowiązki dostawcy oraz kapitana statku, w zakresie dostaw paliwa na statek, określa Konwencja MARPOL.

2a.¹⁷⁾ W przypadku gdy kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim, powiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz właściwe władze portu przeznaczenia.

2b.¹⁷⁾ W przypadku gdy kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na tych obszarach morskich, powiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru, w którym znajduje się statek, administrację państwa przynależności statku, oraz właściwe władze portu przeznaczenia.

3.¹⁸⁾ Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wymagania dotyczące zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposób jej oznaczania, mając na względzie przepisy Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki może określić, w drodze rozporządzenia, dodatkowe kryteria jakościowe dla paliw żeglugowych dostarczanych na statek, mając na względzie ochronę środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.

Art. 13g. 1. Dyrektor urzędu morskiego przeprowadza na statku kontrole w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym.

2. Kontrola obejmuje:

- 1) sprawdzanie każdorazowo dokumentów dostawy paliwa zawierających informacje dostawcy o zawartości siarki w paliwach żeglugowych wraz z zaplombowanymi próbkami podpisanymi przez przedstawiciela statku przyjmującego paliwo oraz dziennika okrętowego z wpisami dokumentującymi operacje zmiany paliwa;
- 2) w uzasadnionych przypadkach pobieranie próbek i badanie zawartości siarki paliwa żeglugowego:
 - a) w trakcie jego dostawy na statek,
 - b) znajdującego się w zbiornikach statku, jeżeli jest to technicznie możliwe, oraz próbek paliwa przechowywanych na statku w zaplombowanych pojemnikach.

¹⁵⁾ Dodany przez art. 1 pkt 10 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

¹⁶⁾ Dodany przez art. 1 pkt 10 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

¹⁷⁾ Dodany przez art. 1 pkt 11 lit. a ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

¹⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 11 lit. b ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

2a.¹⁹⁾ W przypadku ustalenia w wyniku kontroli, że na danym statku nie przestrzega się norm dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, dyrektor urzędu morskiego:

- 1) żąda od kapitana tego statku podjęcia działań mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do określonych norm, o ile jest to możliwe;
- 2) może zażądać od kapitana tego statku przedstawienia:
 - a) wykazu działań podjętych w celu osiągnięcia zgodności z wymaganiami dotyczącymi zawartości siarki w paliwie żeglugowym na danym obszarze morskim,
 - b) dowodu, że podjęto próbę nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim zgodnie z planem podróży oraz, jeżeli paliwo to nie było dostępne w miejscu, w którym zaplanowano jego nabycie, że podjęto próbę zlokalizowania alternatywnych źródeł takiego paliwa, a także że pomimo podjęcia tych prób nabycie takiego paliwa nie było możliwe.

2b.¹⁹⁾ Za dowód podjęcia próby nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim uznaje się pisemne oświadczenie dostawcy o braku dostępności takiego paliwa w danym porcie.

2c.¹⁹⁾ Przy podejmowaniu działań, o których mowa w ust. 2a, dyrektor urzędu morskiego uwzględnia ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu.

3. Z przeprowadzonych kontroli dyrektor urzędu morskiego sporządza corocznie sprawozdanie zawierające wyniki kontroli zawartości siarki, które przekazuje do dnia 30 kwietnia następnego roku Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

4. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 3, powinno zawierać w szczególności informacje o:

- 1) całkowitej liczbie przetestowanych próbek z podziałem na rodzaj paliwa;
- 2) każdorazowo użytej do badania ilości paliwa i wyliczonej średniej zawartości siarki;
- 3) liczbie kontroli przeprowadzonych na statkach;
- 4) średniej zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na obszarze właściwości dyrektora urzędu morskiego, obliczonej na podstawie przeprowadzonych badań oraz przekazanych przez dostawców paliw informacji.

Art. 13h. Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę, aby węglowodory wydobywane przez platformę lub urządzenie wiertnicze były używane jako paliwo, jeżeli będą one używane wyłącznie przez tę platformę lub to urządzenie wiertnicze.

Art. 13i. Podmiot, który nakłada lub usuwa szkodliwe pokrycia przeciwpiorostowe, ma obowiązek zapewnić, aby odpady powstałe podczas prac zostały zebrane i poddane procesom odzysku lub unieszkodliwiania zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243, z późn. zm.²⁰⁾²¹⁾.

Art. 13j.²²⁾ 1. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej:

- 1) informację o udzieleniu pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji;
- 2) wyniki testów metod redukcji emisji;
- 3) informację o niemożności nabycia przez kapitana statku paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej:

- 1) informację, o której mowa w ust. 1 pkt 1 – w terminie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia testów metod redukcji emisji;
- 2) wyniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia testów metod redukcji emisji;
- 3) informację, o której mowa w ust. 1 pkt 3 – niezwłocznie po jej otrzymaniu.

¹⁹⁾ Dodany przez art. 1 pkt 12 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

²⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 203, poz. 1351, z 2011 r. Nr 106, poz. 622, Nr 117, poz. 678, Nr 138, poz. 809, Nr 152, poz. 897 i Nr 171, poz. 1016 oraz z 2012 r. poz. 951 i 1513.

²¹⁾ Obecnie: ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, 888 i 1238 oraz z 2014 r. poz. 695, 1101 i 1332), która weszła w życie z dniem 23 stycznia 2013 r., zgodnie z art. 203 tej ustawy.

²²⁾ Dodany przez art. 1 pkt 13 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

Art. 14. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami, może określać, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przepisy w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania zaletenia uchwalone przez Międzynarodową Organizację Morską lub Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego, zwaną dalej „Komisją Helsińską”, mając na względzie właściwą implementację międzynarodowych przepisów w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, uznać za obowiązujące przepisy techniczne w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, dotyczące projektowania, konstrukcji i wyposażenia statków, wydane dla:

- 1) statków klasyfikowanych przez polską instytucję klasyfikacyjną – przez tę instytucję;
- 2) statków o przynależności polskiej, będących w klasyfikacji zagranicznych instytucji klasyfikacyjnych – przez te instytucje.

4.²³⁾ Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje przeglądów i inspekcji oraz sposób, zakres i terminy ich przeprowadzania, sposób wydawania i potwierdzania oraz wzory międzynarodowych świadectw, o których mowa w art. 8, w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie przeprowadzania inspekcji i przeglądów na statkach.

Rozdział 3

Zatapianie ze statków odpadów i innych substancji

Art. 15. Do zatapiania odpadów i innych substancji ze statków stosuje się postanowienia Konwencji o zatapianiu, a na Morzu Bałtyckim również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.

Art. 16. 1. Zabrania się zatapiania odpadów lub innych substancji, z wyjątkiem przypadków określonych w Konwencji Helsińskiej 1992:

- 1) statkom o polskiej przynależności – na obszarze Morza Bałtyckiego;
- 2) statkom o obcej przynależności – na polskich obszarach morskich.

2. Zabrania się na terytorium Polski ładowania na statki, bez względu na ich przynależność, odpadów lub innych substancji przeznaczonych do zatapiania na obszarze Morza Bałtyckiego.

3. Nie zabrania się usuwania do morza urobku z pogłębiania dna, jeżeli zostanie ono dokonane zgodnie z postanowieniami Konwencji Helsińskiej 1992 – pod warunkiem uzyskania odpowiedniego zezwolenia.

Art. 17. 1. Zabrania się zatapiania w morzu, ze statków o polskiej przynależności, odpadów lub innych substancji, wymienionych w załączniku I do Konwencji o zatapianiu, z wyjątkiem przypadków określonych w art. V ust. 1 Konwencji i stosownie do jego postanowień.

2. Zabrania się ładowania na terytorium Polski na statki, bez względu na ich przynależność, odpadów lub substancji, o których mowa w ust. 1, z przeznaczeniem do zatopienia ich w morzu, z wyjątkiem przypadków określonych w art. V ust. 2 Konwencji o zatapianiu oraz stosownie do jego postanowień i na podstawie przewidzianego tam zezwolenia.

3. Nie zabrania się zatapiania w morzu ze statków o polskiej przynależności lub ładowania na terytorium Polski na statki, bez względu na ich przynależność, z przeznaczeniem do zatopienia w morzu, odpadów lub innych substancji, wymienionych w załączniku II do Konwencji o zatapianiu, jeżeli uzyskano na to zezwolenie specjalne, a wszelkich odpadów lub substancji innych niż wymienione w załącznikach I i II do tej Konwencji – jeżeli uzyskano na to zezwolenie ogólne.

Art. 18. 1. Zezwolenia, o których mowa w art. 16 ust. 3 i art. 17 ust. 2 i 3, wydaje dyrektor urzędu morskiego statkom:

- 1) ładowanym na terytorium Polski;
- 2) o polskiej przynależności.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, niezbędne dane oraz tryb wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem przepisów Konwencji Helsińskiej 1992 oraz Konwencji o zatapianiu.

²³⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 14 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

3. Dyrektor urzędu morskiego może uzależnić wydanie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, od przedłożenia przez wnioskodawcę zezwoleń wymaganych na podstawie odrębnych przepisów lub innych dodatkowych dokumentów albo wyników ekspertyz.

4. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, powinny określać w szczególności:

- 1) rodzaj zezwolenia;
- 2) numer zezwolenia według kolejności jego wydania w danym roku;
- 3) okres ważności zezwolenia;
- 4) rodzaj usuwanej do morza lub zatapianej w nim substancji oraz jej ilość;
- 5) współrzędne geograficzne miejsca usunięcia do morza urobku bądź zatopienia w nim odpadów lub innych substancji;
- 6) rodzaj wymaganego opakowania zatapianych w morzu odpadów lub innych substancji;
- 7) sposób zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji;
- 8) sposób powiadamiania o zamierzonych terminach usunięcia do morza urobku z pogłębiania dna oraz zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji oraz o fakcie zakończenia tych operacji.

Art. 19. Dyrektor urzędu morskiego, na podstawie zawiadomienia dokonanego przez kapitana statku, zgłasza dokonanie zatopienia:

- 1) w przypadkach określonych w Konwencji Helsińskiej 1992 – Komisji Helsińskiej;
- 2) w przypadkach określonych w art. V Konwencji o zatapianiu – Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Art. 20. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa właściwym organizacjom międzynarodowym okresowe informacje o wydanych zezwoleniach oraz dokonanych, na ich podstawie, zatopieniach.

Rozdział 4

Zwalczanie zanieczyszczeń morza i współpraca międzynarodowa w tym zakresie

Art. 21. 1. Dyrektor urzędu morskiego, do którego wpłynie meldunek lub sprawozdanie, o których mowa w art. 11, albo który otrzyma z innego źródła wiadomość o zanieczyszczeniu lub zagrożeniu zanieczyszczeniem polskich obszarów morskich, jest obowiązany:

- 1) dokonać oceny faktycznej sytuacji w celu ustalenia rodzaju i stopnia zanieczyszczenia morza lub zagrożenia zanieczyszczeniem;
- 2) w razie potrzeby zarządzić i podjąć odpowiednie działania;
- 3) niezwłocznie poinformować właściwe organy innych państw stron Konwencji Helsińskiej 1992 o istniejącej sytuacji i podjętej lub zamierzonej akcji, jeżeli rozlew przemieszcza się lub może przemieścić się do obszaru morskiego tych państw.

2. W przypadku zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem polskiego obszaru morskiego, dyrektor urzędu morskiego może nakazać kapitanowi:

- 1) opuszczenie polskich obszarów morskich przez statek;
- 2) przeholowanie, ratowanie statku lub przeprowadzenie niezbędnych napraw;
- 3) wyładowanie we właściwym miejscu szkodliwych substancji;
- 4) skierowanie statku do miejsca schronienia.

Art. 22. 1. Dyrektor urzędu morskiego, w celu zwalczania zanieczyszczenia na polskich obszarach morskich, może bezpośrednio zwrócić się o pomoc do właściwych organów innych państw stron Konwencji Helsińskiej 1992, przede wszystkim tych, które mogą zostać również dotknięte skutkami zanieczyszczenia.

2. Dyrektor urzędu morskiego, wezwany do udzielenia pomocy przez organ innego państwa strony Konwencji Helsińskiej 1992, ma obowiązek podjąć starania w celu udzielenia takiej pomocy.

3. W przypadkach przewidzianych w ust. 1 i 2 dyrektor urzędu morskiego powiadamia Komisję Helsińską o podjętych działaniach.

Art. 23. 1. Dyrektor urzędu morskiego, który otrzyma wiadomość o zanieczyszczeniu na obszarze Morza Bałtyckiego, mogącym stanowić poważną groźbę dla środowiska tego obszaru lub związanych z tym interesów jakiegokolwiek państwa strony Konwencji Helsińskiej 1992, po sprawdzeniu, przekazuje niezwłocznie wszystkie odpowiednie informacje właściwym organom państwa, które może być zagrożone skutkiem zanieczyszczenia, łącznie z informacją o zamierzonych lub podjętych działaniach, a w odniesieniu do wypadku dotyczącego statku, przekazuje te informacje również właściwemu organowi państwa przynależności statku.

2. Przesyłanie, do właściwych organów zainteresowanych państw stron Konwencji Helsińskiej 1992, informacji, o których mowa w ust. 1, ponawia się do czasu uzyskania zawiadomienia o podjętych przez te państwa działaniach.

3. Jeżeli rozmiar zanieczyszczenia to uzasadnia, dyrektor urzędu morskiego przekazuje informacje, o których mowa w ust. 1, Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Art. 23a. Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, określona przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Art. 24. 1. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określi:

- 1) sposób organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- 2) jednostki organizacyjne współdziałające w zakresie zwalczania zagrożeń na morzu z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa,
- 3) podmiot właściwy do opracowania krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego i jego elementy składowe,
- 4) zadania organów administracji morskiej w zakresie funkcjonowania systemu zwalczania zanieczyszczeń na morzu,
- 5) zadania i uprawnienia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w organizowaniu i koordynowaniu akcji zwalczania zagrożeń lub zanieczyszczeń na morzu,
- 6) zasady i sposób udostępniania w ramach współpracy międzynarodowej informacji o gotowości do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego,

mając na względzie celowość i sprawność działań na rzecz ochrony środowiska morskiego, a także zgodność z postanowieniami konwencji i umów międzynarodowych oraz zaleceń organizacji międzynarodowych w tym zakresie.

2. Dyrektor urzędu morskiego może zlecić wykonanie czynności, określonych w art. 21 ust. 1 pkt 3 oraz w art. 22 i 23, kierownikowi jednostki organizacyjnej, biorącej udział w zwalczaniu zanieczyszczeń.

Art. 25. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich, w stosunku do statków o polskiej przynależności, niezbędnych środków, łącznie z zatopieniem lub zniszczeniem statku, w celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego polskiemu wybrzeżom lub związanym z nimi interesom, powstałego na skutek zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem morza.

2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1, do obcych statków znajdujących się na polskich obszarach morskich stosuje się odpowiednio postanowienia Międzynarodowej konwencji dotyczącej interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 35, poz. 207), oraz uzupełniającego ją Protokołu dotyczącego interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej, sporządzonego w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 116).

Rozdział 5

Nadzór nad statkami

Art. 26. Dyrektor urzędu morskiego może:

- 1) w stosunku do statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL i Konwencji Helsińskiej 1992:
 - a)²⁴⁾ przeprowadzić, na statku w porcie lub bazie przeładunkowej na morzu, inspekcje w zakresie i trybie przewidzianym w art. 28 oraz kontrole ksiąg zapisów olejowych, ładunkowych, odpadów powstających na statku oraz zapisów o każdorazowym przejściu na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane, w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu szkodliwych substancji lub emisji siarki z naruszeniem postanowień Konwencji; wyniki inspekcji ujmuje się w sprawozdaniu, które przekazuje się kapitanowi statku,

²⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 15 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

- b) odmówić statkowi o obcej przynależności zezwolenia na wejście do portu lub do bazy przeładunkowej na morzu albo podjąć działania zapewniające, że uprawianie żeglugi tym statkiem nie będzie stanowiło istotnego zagrożenia dla środowiska morskiego, jeżeli statek nie odpowiada wymaganiom przewidzianym w Konwencji; o odmowie dyrektor urzędu morskiego powiadamia konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego państwa przynależności statku, a gdy jest to niemożliwe – inny właściwy organ tego państwa,
 - c) odmówić statkowi zezwolenia na opuszczenie portu do czasu doprowadzenia tego statku do należytego stanu technicznego, jeżeli istnieją podstawy do podejrzenia, że stan tego statku lub jego wyposażenia w istotny sposób odbiega od stanu stwierdzonego w posiadanych świadectwach lub gdy statek nie posiada ważnych świadectw; dyrektor tego urzędu może jednak zezwolić takiemu statkowi na opuszczenie portu w celu przejścia do najbliższej stoczni remontowej;
- 2) w stosunku do statków o polskiej przynależności, niezależnie od zastosowania środków przewidzianych w pkt 1 lit. a i c, także odmówić dopuszczenia statku do żeglugi lub cofnąć świadectwa, jeżeli statek nie spełnia wymagań przewidzianych w przepisach ustawy;
- 3) w stosunku do statków o przynależności do obcego państwa niebędącego stroną Konwencji MARPOL:
- a) przeprowadzić inspekcję statku w celu sprawdzenia, czy stan statku odpowiada podstawowym wymaganiom Konwencji MARPOL; w razie stwierdzenia, że stan statku nie odpowiada tym wymaganiom, a uprawianie żeglugi tym statkiem stanowi istotne zagrożenie dla środowiska morskiego, może odmówić statkowi zezwolenia na wejście do portu lub bazy przeładunkowej,
 - b) jeżeli inspekcja jest przeprowadzona w porcie lub bazie przeładunkowej, dyrektor urzędu morskiego może zarządzić dokonanie na statku odpowiednich napraw albo opuszczenie portu lub bazy przeładunkowej.

Art. 27. Dyrektor urzędu morskiego może:

- 1) zażądać od statku przepływającego przez polskie obszary morskie informacji dotyczących identyfikacji, portu rejestracji, ostatniego i następnego portu zawinięcia oraz innych niezbędnych informacji, w razie uzasadnionego podejrzenia, że statek płynąc przez te obszary naruszył przepisy ustawy, powodując zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem;
- 2) przeprowadzić inspekcję statku przepływającego przez polskie obszary morskie, w razie:
 - a) uzasadnionego podejrzenia, że naruszył przepisy ustawy wskutek zrzutu powodującego lub grożącego znacznym zanieczyszczeniem morza,
 - b) odmowy udzielenia informacji, o których mowa w pkt 1, lub jeżeli informacja podana przez statek jest w sposób oczywisty różna od stanu faktycznego, a okoliczności sprawy uzasadniają taką inspekcję.

Art. 28. 1. Inspekcja statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL powinna być ograniczona do sprawdzenia świadectw i innych dokumentów przewidzianych w tej Konwencji.

2. Inspekcja może być rozszerzona po sprawdzeniu dokumentów, o których mowa w ust. 1, wyłącznie gdy:

- 1) istnieje uzasadnione podejrzenie, że stan statku lub jego wyposażenie odbiega w istotny sposób od stanu stwierdzonego w jego dokumentach;
- 2) treść dokumentów nie jest wystarczająca do potwierdzenia lub sprawdzenia podejrzanego naruszenia albo
- 3) statek nie posiada ważnych świadectw z załącznikami.

3. Inspekcja nie może wpłynąć na nieuzasadnione przetrzymywanie statku w porcie.

Art. 28a. 1. Jeżeli przeprowadzona inspekcja potwierdzi, że statek nie przestrzega przepisów ustawy w zakresie zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych, dyrektor właściwego urzędu morskiego odmawia zgody na opuszczenie portu przez statek, aż do momentu zdania tych odpadów i pozostałości ładunkowych.

2. Jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie, że statek opuścił port nie dopełniając ciężących na nim obowiązków w zakresie informowania oraz zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych, dyrektor właściwego urzędu morskiego niezwłocznie informuje o tym fakcie właściwe władze administracji morskiej w następnym porcie, do którego zawija statek.

3. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego otrzyma informację, że do portu morskiego znajdującego się w terytorialnym zakresie jego działania zmierza statek, który opuścił inny port z naruszeniem przepisów w zakresie informowania oraz zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych, zapewni przeprowadzenie inspekcji tego statku przed udzieleniem pozwolenia na jego wyjście w morze.

Rozdział 6

Zasady postępowania dyrektora urzędu morskiego

Art. 29. Dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany przeprowadzić postępowanie, o którym mowa w niniejszym rozdziale:

- 1) w odniesieniu do statku o polskiej przynależności:
 - a) który spowodował zanieczyszczenie środowiska morskiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem, z naruszeniem przepisów ustawy,
 - b) na wniosek organu każdego państwa, w razie podejrzenia naruszenia przepisów ustawy, jeżeli zostały zabezpieczone dowody;
- 2) w odniesieniu do statku o obcej przynależności, przebywającego w porcie polskim lub bazie przeładunkowej, który spowodował zanieczyszczenie środowiska morskiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem na polskich obszarach morskich, naruszając przepisy ustawy.

Art. 30. Dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany przeprowadzić także postępowanie w odniesieniu do statku o obcej przynależności, przebywającego w polskim porcie lub bazie przeładunkowej, na wniosek:

- 1) organu każdego państwa, w razie podejrzenia zrzutu przez ten statek poza polskim obszarem morskim, jeżeli zrzut ten spowodował lub zagroził zanieczyszczeniem na jego wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym lub w wyłącznej strefie ekonomicznej;
- 2) organu państwa strony Konwencji MARPOL w sprawie takiego zrzutu, niezależnie od miejsca jego dokonania.

Art. 31. Dyrektor urzędu morskiego wszczyna postępowanie, w celu zabezpieczenia dowodów, w odniesieniu do statku o obcej przynależności, który:

- 1) przebywa w porcie polskim lub w bazie przeładunkowej, jeżeli spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem poza polskimi obszarami morskimi, z naruszeniem uznanych norm międzynarodowych;
- 2) znajdując się w polskim morzu terytorialnym lub w polskich morskich wodach wewnętrznych spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem tego obszaru morza;
- 3) przebywając w polskich obszarach morskich, wskutek zanieczyszczenia w wyłącznej strefie ekonomicznej, spowodował poważną szkodę lub zagrożenie poważną szkodą dla wybrzeży albo innych istotnych interesów państwa.

Art. 32. W razie otrzymania wiadomości o:

- 1) zanieczyszczeniu morza przez statki,
- 2) zatopieniu odpadów lub innych szkodliwych substancji ze statków

– dyrektor urzędu morskiego powinien niezwłocznie podjąć czynności w celu wykrycia sprawców i zabezpieczenia dowodów.

Art. 33. Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie zawiadamia właściwy organ państwa:

- 1) przynależności statku i każdego innego zainteresowanego państwa o działaniach i środkach podjętych zgodnie z ustawą i przekazuje im odpowiednie dokumenty dotyczące tych działań i środków;
- 2) następnego portu zawinięcia statku przepływającego przez polskie obszary morskie o podejrzeniu zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego.

Art. 34. 1. Dyrektor urzędu morskiego w toku postępowania:

- 1) dopuszcza dowody zgłoszone przez organy innego państwa;
- 2) ułatwia udział w postępowaniu przedstawicielom właściwej organizacji międzynarodowej, państwa przynależności statku oraz każdego państwa dotkniętego zanieczyszczeniem morza;
- 3) w przypadku określonym w art. 29 pkt 1, może zwrócić się do właściwych organów innego państwa o pomoc w wyjaśnieniu sprawy, jak również rozpatrywać wnioski innych państw w tym zakresie;
- 4) w przypadkach określonych w art. 29–32, może zatrzymać statek, jednak nie dłużej niż to jest konieczne do celów postępowania.

2. Jeżeli postępowanie wykaże naruszenie postanowień ustawy, z zastrzeżeniem art. 26 pkt 1 lit. c, statek zostanie niezwłocznie zwolniony po wpłaceniu kaucji lub złożeniu innego odpowiedniego zabezpieczenia finansowego.

Art. 35. Do postępowania określonego w przepisach niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

Rozdział 6a

Przepisy karne

Art. 35a. 1. Kto usuwa ze statku substancje zanieczyszczające w takiej ilości lub takiej postaci, że może to doprowadzić do pogorszenia jakości wody, zagrażać życiu lub zdrowiu wielu osób, lub spowodować zniszczenie fauny i flory morskiej w znacznych rozmiarach,

podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

2. Jeżeli sprawca czynu określonego w ust. 1 działa nieumyślnie,

podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

Rozdział 7

Kary pieniężne

Art. 36. 1. Armatorowi, z którego statku podczas przebywania w polskich obszarach morskich dokonano, z naruszeniem przepisów ustawy, zanieczyszczenia środowiska morskiego, w związku z eksploatacją statku lub zatopieniem w morzu odpadów i innych substancji – wymierza się karę pieniężną o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

2. Karze, o której mowa w ust. 1, podlega armator statku o polskiej przynależności, z którego dokonano, z naruszeniem przepisów ustawy, zanieczyszczenia środowiska morskiego poza polskimi obszarami morskimi, w związku z eksploatacją statku lub zatopieniem w morzu odpadów albo innych substancji, bez wymaganego zezwolenia lub wbrew jego warunkom.

Art. 36a. Jeżeli armator statku, nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków lub łamiąc ustanowione prawem zakazy:

- 1) przewozi ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, nie przekazując informacji, o których mowa w art. 10a,
 - 2) dopuszcza do wykonywania przez osoby, które nie posiadają wymaganych uprawnień, o których mowa w art. 13a, czynności polegających na oznakowaniu, zakładaniu i prowadzeniu karty urządzenia, sprawdzaniu szczelności, obsłudze, przeglądach i naprawie urządzeń i instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną,
 - 3) nie wypełnia obowiązku prowadzenia ewidencji substancji kontrolowanych będących czynnikiem chłodniczym oraz przekazywania informacji zawartych w tej ewidencji, o których mowa w art. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową,
 - 4) nie zapewnia oznakowania poddawanych naprawie lub obsłudze technicznej urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych, gaśniczych lub innych urządzeń zawierających substancje kontrolowane, zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy wymienionej w pkt 3,
 - 5) nie dopełnia obowiązku założenia karty obsługi technicznej i naprawy urządzenia lub instalacji, określonej w art. 7 ustawy wymienionej w pkt 3,
 - 6) użytkuje instalację lub urządzenie zawierające substancje kontrolowane w sposób niezapobiegający emisji substancji kontrolowanych do środowiska oraz nie przeprowadza sprawdzenia szczelności tych urządzeń,
 - 7) stosuje lub stosuje ponownie na statku związki cynoorganiczne, które działają jak biocydy,
 - 8) eksploatuje statek, na którego kadłubie występują związki cynoorganiczne,
 - 9) eksploatuje statek, z którego emitowane są do powietrza:
 - a) substancje zubożające warstwę ozonową,
 - b) tlenki azotu,
 - 10) używa na statku paliwa zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki
- podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.

Art. 36b. Załadowca, który nie dopełnia obowiązku określonego w art. 10b, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.

Art. 36c. Dostawca, który dostarczając paliwo nie wykonuje ciężących na nim obowiązków, określonych w art. 13e ust. 2–5 i 13f, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.

Art. 37. Jeżeli kapitan lub inny członek załogi statku nie wykonując, ciężących na nim z mocy prawa, obowiązków:

- 1) nie dba o zdatność statku do żeglugi lub innej działalności na morzu w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza,
- 2)²⁵⁾ nie prowadzi w sposób zgodny z wymogami Konwencji MARPOL książki zapisów olejowych, ładunkowych, odpadów powstających na statku oraz zapisów o każdorazowym przejściu na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane,
- 3) nie zgłasza statku do przeglądu lub inspekcji, utrudnia bądź uniemożliwia przegląd lub inspekcję w zakresie przewidzianym w Konwencji MARPOL,
- 4) powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- 5) nie przekazuje informacji o zauważonym zanieczyszczeniu albo informacji o wypadku zagrożenia zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenia środowiska morskiego,
- 6) nie podejmuje koniecznych środków w celu zapobiegania zanieczyszczaniu, ograniczenia lub usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego, będącego skutkiem wypadku,
- 7) nie przekazuje, na żądanie właściwych organów, informacji w przypadkach przewidzianych w art. 27,
- 8) narusza przepisy dotyczące zdawania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych i nie informuje portu o odpadach ze statków znajdujących się na statku lub pozostałościach ładunkowych,
- 9) nie zgłasza organom inspekcyjnym zdarzeń wpływających poważnie na stan techniczny statku, jego urządzeń lub wyposażenia, powodujących zagrożenie dla środowiska morskiego,
- 10) narusza przepisy dotyczące spalania odpadów na statku,
- 11) nie wykonuje obowiązków w zakresie oznakowania, zakładania i prowadzenia karty urządzenia, sprawdzania szczelności, obsługi i naprawy urządzeń lub instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną

podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Art. 37a. Kto nie wykonuje obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającego moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającego to rozporządzenie, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.

Art. 38. 1.²⁶⁾ Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 36–37a, oraz sposób wykorzystania kwot ściąganych z tytułu kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014).

2.²⁷⁾ Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37a, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszeń, korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszeń i powtarzalności naruszeń.

3.²⁷⁾ Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36a pkt 10, nie nakłada się, w przypadku gdy przedstawione wykazy i dowody, o których mowa w art. 13g ust. 2a, wykazały, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego zawierającego dopuszczalną zawartość siarki.

Art. 38a. Nie podlega odpowiedzialności przewidzianej w art. 36 ust. 1 lub art. 37 pkt 4 osoba fizyczna, której zachowanie realizuje jednocześnie znamiona przestępstwa określonego w art. 35a, a przestępstwo to zostało stwierdzone prawomocnym wyrokiem skazującym.

Rozdział 8

Zmiany w przepisach obowiązujących i przepisy końcowe

Art. 39–40. (pominięte)

Art. 41. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia²⁸⁾.

²⁵⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 16 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

²⁶⁾ Oznaczenie ust. 1 nadane przez art. 1 pkt 17 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

²⁷⁾ Dodany przez art. 1 pkt 17 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

²⁸⁾ Ustawa została ogłoszona w dniu 9 maja 1995 r.

OPŁATY ZA PRZEPROWADZANIE INSPEKCJI I WYSTAWIANIE LUB POTWIERDZANIE
MIĘDZYNARODOWYCH ŚWIADECTW

1. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 1.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 6500 PLN
- 1.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 6700 PLN
- 1.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 7700 PLN
- 1.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 10 000 PLN
- 1.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 8400 PLN.

2. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 2.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2900 PLN
- 2.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3000 PLN
- 2.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3400 PLN
- 2.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 4300 PLN
- 2.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3800 PLN.

3. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 3.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2500 PLN
- 3.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2600 PLN
- 3.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2900 PLN
- 3.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3700 PLN
- 3.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 2800 PLN.

4. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 4.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 800 PLN
- 4.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 900 PLN
- 4.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 1000 PLN
- 4.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1300 PLN
- 4.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN.

5. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 5.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 650 PLN
- 5.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 700 PLN
- 5.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 750 PLN
- 5.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 950 PLN
- 5.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 700 PLN.

²⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 18 ustawy, o której mowa w odnośniku 2.

6. Za inspekcje zbiornikowców do przewozu produktów ropopochodnych w wysokości obliczonej według zasad określonych w punktach 1.1 do 1.5, podwyższone o 40%.

7. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

7.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 6500 PLN

7.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 6800 PLN

7.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 8000 PLN

7.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 11 000 PLN

7.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 9000 PLN.

8. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

8.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 3100 PLN

8.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3200 PLN

8.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3750 PLN

8.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 5000 PLN

8.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3900 PLN.

9. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

9.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2500 PLN

9.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2600 PLN

9.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3000 PLN

9.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 4000 PLN

9.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3000 PLN.

10. Za inspekcję pośrednią i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

10.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 850 PLN

10.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 900 PLN

10.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 1000 PLN

10.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1400 PLN

10.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN.

11. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

11.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 650 PLN

11.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 700 PLN

11.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 750 PLN

11.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1000 PLN

11.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 750 PLN.

12. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(2 \times N \times 90) + 500 \text{ PLN}$$

gdzie

N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

13. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(1,2 \times N \times 90) + 500 \text{ PLN}$$

gdzie

N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

14. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(N \times 90) + 500 \text{ PLN}$$

– maksymalna opłata 5500 PLN

gdzie

N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

15. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(0,25 \times N \times 90) + 500 \text{ PLN}$$

– maksymalna opłata 1650 PLN

gdzie

N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

16. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” w wysokości:

16.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 6600 PLN

16.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 6850 PLN

16.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 7700 PLN

16.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 8900 PLN

16.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 10 000 PLN

16.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 6600 PLN.

17. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” w wysokości:

17.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 2950 PLN

17.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 3000 PLN

17.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 3400 PLN

17.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 3850 PLN

17.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 4300 PLN

17.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 2600 PLN.

18. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:

- 18.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 2500 PLN
- 18.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 2600 PLN
- 18.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 2900 PLN
- 18.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 3300 PLN
- 18.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 3700 PLN
- 18.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 2200 PLN.

19. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:

- 19.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 850 PLN
- 19.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 900 PLN
- 19.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 1000 PLN
- 19.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 1100 PLN
- 19.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 1300 PLN
- 19.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 750 PLN.

20. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:

- 20.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 650 PLN
- 20.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 700 PLN
- 20.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 750 PLN
- 20.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 850 PLN
- 20.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 950 PLN
- 20.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 550 PLN.

21. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” w wysokości:

- 21.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek – 950 PLN
- 21.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek – 1050 PLN
- 21.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek – 1150 PLN
- 21.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek – 1300 PLN
- 21.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek – 1500 PLN
- 21.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek – 1750 PLN.

22. Za inspekcję wstępną w przypadku pierwszego zastosowania systemu przeciwporostowego na statku i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” w wysokości:

- 22.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek – 950 PLN
- 22.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek – 1050 PLN
- 22.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek – 1150 PLN
- 22.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek – 1300 PLN
- 22.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek – 1500 PLN
- 22.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek – 1750 PLN.

23. Za inspekcje odnowieniowe w przypadku zmiany systemu przeciwporostowego lub jego wymiany i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” w wysokości:

23.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek – 950 PLN

23.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek – 1050 PLN

23.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek – 1150 PLN

23.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek – 1300 PLN

23.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek – 1500 PLN

23.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek – 1750 PLN.

24. Za inspekcję dodatkową, ogólną lub częściową pobiera się opłaty w wysokości 180 PLN za każdą zużytą godzinę.