



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-173-16

Druk nr 1194

Warszawa, 5 stycznia 2017 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw z projektem aktu wykonawczego.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2015 r. poz. 434 i 881 oraz z 2016 r. poz. 1954) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 i 9:
 - „8) system obiegu paliwa na statku – oznacza system dystrybucji, filtracji, oczyszczania i dostarczania paliwa ze zbiorników paliwowych do urządzeń spalania paliwa;
 - 9) THETIS-EU – oznacza unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA”, będący platformą do raportowania i wymiany informacji o wynikach kontroli przeprowadzanych zgodnie z przepisami: niniejszej ustawy, ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. poz. 1361, z 2004 r. poz. 959, z 2005 r. poz. 1683 oraz z 2010 r. poz. 1508), decyzji wykonawczej Komisji (UE)

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

Niniejsza ustawa służy stosowaniu:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55 oraz Dz. Urz. UE L 320 z 26.11.2016, str. 1).

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

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55), zwanej dalej „decyzją 2015/253”, oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/757”, wykorzystującą informacje z systemów SafeSeaNet.”;

- 2) w art. 6 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:
 - „6) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 1257/2013” – w przepisach tego rozporządzenia;
 - 7) dla statków objętych rozporządzeniem 2015/757 – w przepisach tego rozporządzenia.”;
- 3) w art. 7:
 - a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Inspekcje, o których mowa w ust. 1, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację w rozumieniu art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948), sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.”;
 - b) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:

„5. Organ inspekcyjny może zlecić każdorazowo dokonanie określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 14 ust. 4 przeglądów lub czynności inspekcyjnych uznanej organizacji upoważnionej do wykonywania zadań administracji morskiej.

5a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć zadania organu inspekcyjnego uznanej organizacji upoważnionej zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.”;

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 320 z 26.11.2016, str. 1.

4) w art. 8:

a) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu statku nieuprawiającego żeglugi międzynarodowej lub statku niepodlegającego konwencjom, o których mowa w art. 1 pkt 1, uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, sprawująca nadzór techniczny nad statkiem, wydaje statkowi zaświadczenie o zgodności na formularzu określonym przez tę organizację.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 4, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty określonej w załączniku do ustawy.”;

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

„Art. 8a. 1. W celu zapewnienia prawidłowego użytkowania THETIS-EU przez administrację morską minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje i odwołuje Krajowego Administratora THETIS-EU, zwanego dalej „Administratorem THETIS-EU”.

2. Na stanowisko Administratora THETIS-EU może być powołana osoba, która spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada minimum 3-letnie doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu lub inspekcji państwa bandery;
- 2) posiada wykształcenie wyższe;
- 3) posiada dobrą znajomość języka angielskiego w mowie i piśmie;
- 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym w przepisach, o których mowa w art. 4 pkt 9;
- 5) posiada znajomość obsługi THETIS-EU.

3. Do zadań Administratora THETIS-EU należy:

- 1) udzielanie praw dostępu do THETIS-EU;
- 2) przygotowanie i aktualizacja wzorów formularzy służących do elektronicznego raportowania o wynikach inspekcji przeprowadzonych przez organ inspekcyjny;
- 3) szkolenie inspektorów inspekcji państwa bandery i inspekcji państwa portu w zakresie obsługi THETIS-EU oraz udzielanie niezbędnych konsultacji w użytkowaniu systemu;

- 4) informowanie do dnia 15 stycznia każdego roku ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich o liczbie inspekcji koniecznych do wykonania przez organy inspekcyjne w danym roku kalendarzowym w ramach THETIS-EU;
- 5) weryfikacja poprawności i kompletności wprowadzonych do THETIS-EU informacji o wynikach przeprowadzonych przez organy inspekcyjne inspekcji oraz informowanie właściwego dyrektora urzędu morskiego o wykrytych niezgodnościach;
- 6) monitorowanie działań podjętych przez organ inspekcyjny wobec statków, które w THETIS-EU zostały wskazane do inspekcji;
- 7) pełnienie funkcji punktu kontaktowego w zakresie THETIS-EU i udział w pracach EMSA dotyczących funkcjonowania oraz modyfikacji THETIS-EU;
- 8) sporządzanie i przekazywanie w terminie do dnia 30 kwietnia każdego roku do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej sprawozdania z inspekcji prowadzonych przez organy inspekcyjne w roku poprzednim w zakresie objętym THETIS-EU;
- 9) wykonywanie innych zadań związanych z funkcjonowaniem THETIS-EU.

Art. 8b. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w THETIS-EU informacje o wynikach inspekcji przeprowadzonej zgodnie z przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 9.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 8a ust. 3 pkt 5, właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie podejmuje czynności w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności.”;

6) w art. 13da:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przeprowadzenie na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich testów metod redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg ust. 1 albo 2, wymaga uzyskania pozwolenia.”,

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

„2a. Nie wymaga uzyskania pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, o których mowa w ust. 2, na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach

morskich, które posiadają wydany przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację działającą w jej imieniu dokument świadczący o przeprowadzaniu tych testów zgodnie z prawidłem 3.2 załącznika VI do Konwencji MARPOL.

2b. W przypadku, o którym mowa w ust. 2a, armator przekazuje wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru, w którym przeprowadzono testy, w terminie nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich zakończenia.”,

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

„3a. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach o polskiej przynależności wyłącznie poza polskimi obszarami morskimi składa się do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.”;

7) w art. 13db ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pozwolenie na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji wydaje, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru, w którym planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, a w przypadku, o którym mowa w art. 13da ust. 3a – dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku, na okres nie dłuższy niż 18 miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 4.”;

8) art. 13g otrzymuje brzmienie:

„Art. 13g. 1. Dyrektor urzędu morskiego przeprowadza inspekcje w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglutowym.

2. Inspekcja w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglutowym jest przeprowadzana zgodnie z art. 3–6 decyzji 2015/253 i obejmuje:

- 1) sprawdzanie każdorazowo dokumentów dostawy paliwa zawierających informacje dostawcy o zawartości siarki w paliwach żeglutowych, w tym sprawdzenie, czy towarzyszą tym dokumentom zaplombowane próbki paliwa żeglutowego podpisane przez przedstawiciela statku przyjmującego paliwo, oraz sprawdzanie dziennika maszynowego i książki zapisów olejowych w zakresie wpisów dokumentujących operacje zmiany paliwa;
- 2) w odniesieniu do co najmniej 40% inspekcjonowanych statków pobieranie próbek paliwa żeglutowego:
 - a) z systemu obiegu paliwa na statku,

- b) ze zbiornika paliwowego statku, jeżeli jest to technicznie możliwe,
 - c) wykorzystując zaplombowane próbki paliwa żeglugowego towarzyszące dokumentom dostawy paliwa, przekazane na statek przez dostawcę paliwa zgodnie z prawidłem 18 załącznika VI do Konwencji MARPOL lub
 - d) w trakcie jego dostawy na statek
- i badanie w nim zawartości siarki.

3. W przypadku pobrania próbek paliwa żeglugowego na statku zgodnie z przepisami decyzji 2015/253, przedstawiciel statku przechowuje jedną butelkę z próbką przez okres nie krótszy niż 12 miesięcy od daty jej pobrania.

4. W przypadku ustalenia w wyniku inspekcji, że na danym statku nie przestrzega się wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, dyrektor urzędu morskiego żąda od kapitana tego statku:

- 1) podjęcia działań mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do określonych norm, o ile jest to możliwe;
- 2) 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 dopuszczalnej 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.

5. 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.

6. Przy podejmowaniu działań, o których mowa w ust. 4, dyrektor urzędu morskiego uwzględnia ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu.

7. Informacje o wynikach inspekcji statku w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym obejmują:

- 1) datę inspekcji;

- 2) dane identyfikacyjne statku: numer identyfikacyjny nadany przez Międzynarodową Organizację Morską, nazwę, przynależność, sygnał rozpoznawczy, pojemność brutto (GT), rodzaj napędu, metody redukcji emisji dwutlenku siarki w spalinach, jeżeli są inne niż polegające na stosowaniu paliw niskosiarkowych;
- 3) nazwy posiadanych przez statek zbiorników paliwowych i ich pojemność;
- 4) typ urządzenia spalinowego oraz jego moc określoną w kW;
- 5) dane dotyczące paliwa żeglugowego dostarczonego na statek uzyskane z dokumentów dostawy paliwa lub na podstawie zapisów w dzienniku maszynowym: datę dostarczenia paliwa, typ paliwa, ilość w m³, zawartość siarki w %, nazwę dostawcy i port dostawy paliwa;
- 6) dane z Międzynarodowego certyfikatu o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki: nazwę organu, który wydał certyfikat, datę wydania, datę ważności, nazwę organu, który przeprowadził inspekcję okresową potwierdzającą ważność certyfikatu, oraz datę i miejsce ostatniej inspekcji okresowej;
- 7) dane dotyczące pobranej próbki paliwa żeglugowego: typ paliwa, ilość w ml, zawartość siarki w %, źródło poboru próbki, metodę poboru próbki, numer identyfikacyjny próbki, nazwę portu, w którym pobrano próbkę, oraz datę wykonania analizy i nazwę laboratorium przeprowadzającego analizę;
- 8) stwierdzone niezgodności z wymogami w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym rodzaj uchybienia, oraz działania podjęte w celu osiągnięcia zgodności;
- 9) inne dane uzyskane w ramach inspekcji.

8. Z przeprowadzonych inspekcji w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym dyrektor urzędu morskiego sporządza corocznie sprawozdanie, które przekazuje do dnia 30 kwietnia następnego roku Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

9. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 8, zawiera w szczególności informacje o:

- 1) całkowitej liczbie przetestowanych próbek paliwa żeglugowego z podziałem na rodzaje paliwa żeglugowego;
- 2) każdorazowo użytej do badania ilości paliwa żeglugowego i wyliczonej średniej zawartości siarki;
- 3) liczbie inspekcji 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 informacji.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia przekazanie Komisji Europejskiej informacji, o których mowa w art. 7 decyzji 2015/253, do dnia 30 czerwca każdego roku.”;

9) po art. 13j dodaje się art. 13k–13m w brzmieniu:

„Art. 13k. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadanie, o którym mowa w art. 19 ust. 3 rozporządzenia 2015/757.

Art. 13l. Raport, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757, przedkłada się Komisji Europejskiej oraz dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku.

Art. 13m. 1. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadania kontrolne państwa portu, o których mowa w art. 11 rozporządzenia 1257/2013.

2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wykonuje zadania organu administracji, o których mowa w przepisach rozporządzenia 1257/2013.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 21 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013.”;

10) po art. 34 dodaje się art. 34a i art. 34b w brzmieniu:

„Art. 34a. Dyrektor urzędu morskiego powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz zainteresowane państwo bandery o zastosowanych sankcjach, o których mowa w art. 20 ust. 2 rozporządzenia 2015/757.

Art. 34b. 1. W przypadku określonym w art. 20 ust. 3 rozporządzenia 2015/757, dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, wydaje statkowi o obcej przynależności nakaz opuszczenia portu, o czym powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz zainteresowane państwo bandery. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

2. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, wydaje zakaz wejścia do portu statkowi o obcej przynależności, wobec którego w innym niż Rzeczpospolita Polska

państwie członkowskim Unii Europejskiej wydano nakaz opuszczenia portu z powodu nieprzechowywania na statku ważnego dokumentu zgodności w rozumieniu art. 3 lit. h rozporządzenia 2015/757, do czasu przedstawienia tego dokumentu.”;

11) w art. 36a uchyla się pkt 10;

12) po art. 36a dodaje się art. 36aa w brzmieniu:

„Art. 36aa. 1. Jeżeli armator statku, nie wykonując ciążących na nim z mocy prawa obowiązków lub łamiąc ustanowione prawem zakazy, używa na statku paliwa żeglugowego zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.

2. Jeżeli armator statku stosuje na statku metody redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg ust. 1 albo 2, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.

3. Jeżeli armator statku nie przekazuje wyników testów metod redukcji emisji zgodnie z art. 13da ust. 2b, podlega karze pieniężnej do wysokości 100 000 SDR.

4. Jeżeli armator statku objętego rozporządzeniem 1257/2013, nie wykonując ciążących na nim z mocy prawa obowiązków lub łamiąc ustanowione prawem zakazy, eksploatuje statek bez ważnego świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia 1257/2013, lub kieruje statek do zakładu recyklingu, który nie znajduje się w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.

5. Jeżeli armator statku objętego rozporządzeniem 2015/757, nie wykonując ciążących na nim z mocy prawa obowiązków:

- 1) nie monitoruje emisji CO₂ w sposób określony w art. 8 rozporządzenia 2015/757,
- 2) nie monitoruje parametrów, o których mowa w art. 9 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia 2015/757, w sposób określony w tym przepisie,
- 3) nie monitoruje parametrów, o których mowa w art. 10 zdanie pierwsze rozporządzenia 2015/757, w sposób określony w tym przepisie,
- 4) nie przedkłada w terminie do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisji Europejskiej lub dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757,
- 5) wbrew art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2015/757 nie zapewnia, aby w przypadku określonym w tym przepisie każdy statek, za który odpowiada, spełniał wymogi

- rozporządzenia 2015/757 w odniesieniu do całego okresu sprawozdawczego, w którym armator odpowiada za dany statek,
- 6) wbrew art. 12 ust. 1 rozporządzenia 2015/757 nie składa raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757, z wykorzystaniem automatycznych systemów i formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych – podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;
- 13) w art. 37 w pkt 11 na końcu dodaje się przecinek i dodaje się pkt 12–18 w brzmieniu:
- „12) nie posiada na statku dokumentów dostawy paliwa żeglugowego znajdującego się w zbiornikach paliwowych statku lub posiadane dokumenty nie zawierają wszystkich wymaganych informacji zgodnie z konwencją MARPOL,
- 13) niezgodnie z konwencją MARPOL nie posiada na statku próbek paliwa żeglugowego znajdującego się w zbiornikach paliwowych statku lub próbki paliwa żeglugowego są niezaplombowane lub niepodpisane,
- 14) nie posiada dokumentów, o których mowa w art. 13g ust. 4 pkt 2,
- 15) nie posiada ważnego pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji lub nie spełnia warunków, o których mowa w art. 13da ust. 1 i 2a,
- 16) stosuje na statku metody redukcji emisji w sposób, który nie zapewnia redukcji emisji, o której mowa w art. 13c ust. 4,
- 17) nie dokonuje, zgodnie z konwencją MARPOL, przejścia na paliwo wymagane na danym obszarze morskim w czasie, który zapewnia spełnienie wymogów dotyczących zawartości siarki w paliwie,
- 18) odmawia organom inspekcyjnym pobrania próbek paliwa żeglugowego, o których mowa w art. 13g ust. 2 pkt 2”;
- 14) w art. 38 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36aa ust. 1, nie nakłada się, w przypadku gdy:
- 1) armator statku zastosował zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki;
- 2) przedstawiony dowód, o którym mowa w art. 13g ust. 5, wykazał, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim.”;
- 15) w załączniku do ustawy:
- a) w pkt 16 i 17 wyrazy „międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez

statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” zastępuje się wyrazami „międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki””,

b) dodaje się pkt 25–29 w brzmieniu:

„25. Za inspekcję po zmianie przynależności statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” lub wydanie tego świadectwa w trybie określonym w prawie 4.2 załącznika nr 4 Konwencji AFS w wysokości:

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

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

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

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

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

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

26. Za inspekcję i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” przed oddaniem statku do eksploatacji lub po znacznej przebudowie statku istniejącego, lub po zmianie przynależności statku, w wysokości:

26.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 2000 jednostek – 6700 PLN

26.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 7700 PLN

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

26.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 8400 PLN.

27. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. a rozporządzenia 1257/2013, nowego statku przed oddaniem go do eksploatacji lub istniejącego statku

i wydanie świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013, w wysokości:

- 27.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 8700 PLN
- 27.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 9700 PLN
- 27.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 15 000 PLN
- 27.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 10 000 PLN.
- 28. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. b oraz c rozporządzenia 1257/2013, statku eksploatowanego i wydanie świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013, w wysokości:
 - 28.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3000 PLN
 - 28.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3400 PLN
 - 28.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 4300 PLN
 - 28.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3800 PLN.
- 29. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. d rozporządzenia 1257/2013, statku eksploatowanego i wydanie świadectwa gotowości do recyklingu, o którym mowa w art. 9 ust. 9 rozporządzenia 1257/2013:
 - 29.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 6800 PLN
 - 29.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 8000 PLN
 - 29.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 11 000 PLN
 - 29.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 9000 PLN.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2145) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 17 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:
„b) badań naukowych.”;
- 2) w art. 26 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Pozwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje, w drodze decyzji, właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego po zaopiniowaniu wniosku o wydanie tego pozwolenia przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w zakresie stwierdzenia zgodności z ustaleniami koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, ministrów właściwych do spraw: energii, gospodarki, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, rybołówstwa, środowiska, gospodarki wodnej, wewnętrznych oraz Ministra Obrony Narodowej.”;
- 3) w art. 27a ust. 2b otrzymuje brzmienie:
„2b. Wniosek wraz z załącznikami, o których mowa w ust. 2, składa się w 9 egzemplarzach.”;
- 4) w art. 37 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
„2a. Zabrania się na obszarze pasa technicznego:
 - 1) zaśmiecania i zanieczyszczania terenu;
 - 2) bez zgody, o której mowa w ust. 1:
 - a) rozpalania ogniska na plaży,
 - b) używania pojazdu silnikowego lub zaprzęgowego lub motoroweru;
 - 3) nie będąc do tego upoważnionym, przebywania na terenach (ogrodzonych lub oznakowanych) objętych pracami hydrotechnicznymi lub pomiarowymi, zagrożonych erozją, pożarem i innymi zdarzeniami, w szczególności skażeniami, zanieczyszczeniami lub obecnością niebezpiecznych przedmiotów.”;
- 5) w rozdziale 9 przed art. 37a dodaje się art. 37¹ w brzmieniu:
„Art. 37¹. Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej oznacza proces, za pośrednictwem którego właściwe organy, o których mowa w art. 37e ust. 1, analizują i organizują wykorzystanie obszarów morskich, aby osiągnąć cele ekologiczne, gospodarcze i społeczne.”;

- 6) w art. 37e w ust. 1 w pkt 8 lit. c otrzymuje brzmienie:
„c) Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrami właściwymi do spraw: gospodarki, energii, rybołówstwa, środowiska, gospodarki wodnej, wewnętrznych, turystyki, łączności, transportu, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego w zakresie ich właściwości,”;
- 7) w art. 42 w ust. 2 pkt 27 otrzymuje brzmienie:
„27) kontroli paliwa żeglugowego dostarczanego na statki oraz paliwa żeglugowego używanego na statkach,”;
- 8) w art. 50a w ust. 8:
 - a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Podmioty zarządzające portem, przystanią, terminalem lub stoczną w zakresie ochrony przeciwpożarowej, oprócz obowiązków wynikających z przepisów o ochronie przeciwpożarowej, są obowiązane do:”,
 - b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) uzgadniania z właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskiego regulaminów organizacyjnych podmiotów wykonujących zadania związane z ochroną przeciwpożarową w portach od strony wody, a w przypadku przystani morskiej – uzgadniania sposobów i warunków ochrony przeciwpożarowej całej przystani,”;
- 9) w art. 55 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) badań naukowych,”;
- 10) w art. 56a uchyla się ust. 2;
- 11) w art. 57 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
„4. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 55–56a, ustala dyrektor urzędu morskiego, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;
- 12) w art. 60a pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) wprowadza statek do strefy zamkniętej dla żeglugi i rybołówstwa lub pozostawia w tej strefie sprzęt rybacki,”;
- 13) w art. 60c pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:
„2) bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, o której mowa w art. 37 ust. 1, rozpala ognisko na plaży,

- 3) nie będąc uprawnionym do wjazdu albo bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, o której mowa w art. 37 ust. 1, używa pojazdu silnikowego lub zaprzęgowego lub motoroweru,”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. poz. 179, z 2015 r. poz. 1569 i 1642 oraz z 2016 r. poz. 1954) w art. 7 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:

„3. W ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 5, podmiot zarządzający zapewnia w szczególności:

- 1) ochronę przeciwpożarową od strony wody zarządzanych obiektów i terenów;
- 2) ochronę przeciwpożarową od strony wody statków i innych obiektów pływających znajdujących się na wodach portu, redy lub kotwiczowiska portu.

4. Koszt działań ratowniczo-gaśniczych prowadzonych przez siły i środki ochrony przeciwpożarowej podmiotu zarządzającego poza zarządzanym obszarem ponosi podmiot, na rzecz którego działania te były prowadzone.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672, 831, 903, 1250, 1427, 1933, 1991, 2255 i 2260) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza ustawa służy stosowaniu:

- 1) rozporządzenia (WE) nr 166/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie ustanowienia Europejskiego Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń i zmieniającego dyrektywę Rady 91/689/EWG i 96/61/WE (Dz. Urz. UE L 33 z 04.02.2006, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14, z późn. zm.);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”;

- 2) w art. 184 po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Do wniosku o wydanie pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków należy dołączyć informacje oraz zaświadczenie, o których mowa w art. 102a ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

- 4b. Do wniosku o przedłużenie pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków należy dołączyć zaświadczenie, o którym mowa w art. 102a ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.”;
- 3) w art. 186 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
- „2. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do odmowy przedłużenia pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków.”;
- 4) w art. 188:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:
- „1a. Pozwolenie na wytwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków oraz pozwolenie zintegrowane dla prowadzącego zakład recyklingu statków wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy niż 5 lat.
- 1b. Pozwolenia, o których mowa w ust. 1a, mogą być przedłużone na czas oznaczony, nie dłuższy niż kolejne 5 lat.”;
- b) w ust. 2b w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
- „7) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach – w przypadku pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5 w pkt 33 w lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h oraz i w brzmieniu:
- „h) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092), zwaną dalej „Konwencją STCW”,
- i) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655), zwaną dalej „Konwencją STCW-F”;;”;
- 2) w art. 9 w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz urzędy, służby i inne podmioty, o których mowa w ust. 2, są poddawane audytowi IMO zgodnie z przepisami dotyczącymi systemu audytu państw członkowskich IMO.”;

- 3) uchyla się art. 18a;
- 4) w art. 62 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

 - 1) Konwencji STCW;
 - 2) Konwencji STCW-F;
 - 3) Konwencji SOLAS;
 - 4) Konwencji MLC;
 - 5) przepisach ustawy.”;
- 5) w art. 68:
 - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,”
 - b) część wspólna wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„– mając na względzie postanowienia umów międzynarodowych oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa statków rybackich.”;
- 6) w art. 71:
 - a) ust. 2b otrzymuje brzmienie:

„2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia tych studiów.”
 - b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c i 2d w brzmieniu:

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

2d. O wydanie dyplomu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, na podstawie dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach,

o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku gdy zdany egzamin dyplomowy został uznany za równoważny zgodnie z art. 64 ust. 4, można ubiegać się w okresie 5 lat od dnia zdania egzaminu dyplomowego.”;

- 7) w art. 77 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Egzaminy mogą być przeprowadzane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F z określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji. Listę egzaminatorów publikuje się na stronie internetowej Komisji w celu umożliwienia morskim jednostkom edukacyjnym, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, przeprowadzenia egzaminu dyplomowego na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8.”;

- 8) po art. 86a dodaje się art. 86b w brzmieniu:

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

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

- 9) po art. 101 dodaje się art. 101a–101c w brzmieniu:

„Art. 101a. 1. Kontener eksportowany z portu polskiego, przed załadowaniem na statek, powinien posiadać informację o zweryfikowanej masie brutto kontenera (VGM), zgodnie z prawidłem 2 rozdziału VI Konwencji SOLAS. VGM określa się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące weryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek.⁴⁾

⁴⁾ Okólnik MSC.1/Circ.1475 – Wytyczne IMO dotyczące weryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek (Dz. Urz. Min. Gosp. Mors. i Żegl. Śródl. z 2016 r. poz. 19).

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

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

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

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

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

7. Zarządzający terminalem kontenerowym zapewnia, że na terminalu obowiązują procedury określające sposób postępowania w przypadku, gdy kontener na wjeździe do terminala kontenerowego nie posiada określonej VGM, oraz procedury

uniemożliwiające dokonanie załadunku na statek kontenera nieposiadającego określonej VGM oraz w odniesieniu do którego stwierdzono, że określona przez załadowcę VGM różni się od masy kontenera uzyskanej podczas pomiaru na terminalu kontenerowym.

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

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

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

11. W przypadku stwierdzenia różnicy masy kontenera za VGM przyjmuje się masę określoną w sposób, o którym mowa w ust. 9 lub 10.

Art. 101b. 1. Określenie VGM przez załadowcę następuje przez zważenie:

- 1) zapakowanego i zamkniętego kontenera, zwane dalej „metodą 1”;
- 2) poszczególnych składników ładunku kontenera, włączając wagę palet, materiału sztauerskiego i innych opakowań lub materiałów zabezpieczających ładunek, oraz dodanie masy tary kontenera, zwane dalej „metodą 2”.

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

- 1) co najmniej klasy III w przypadku wag nieautomatycznych – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla wag nieautomatycznych (Dz. U. poz. 802);
- 2) co najmniej klasy Y(b) w przypadku wag automatycznych – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi automatyczne dla pojedynczych ładunków, oraz szczegółowego zakresu sprawdeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1766);
- 3) co najmniej klasy D w przypadku wag samochodowych do ważenia pojazdów w ruchu – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1345).

3. Stosowanie przez załadowcę metody 1 nie wymaga zatwierdzenia.

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

5. Dyrektor urzędu morskigo prowadzi listę załadowców, którzy uzyskali zatwierdzenie stosowania metody 2, zawierającą imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby, i umieszcza ją na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu morskigo.

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

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

8. Kontener pakuje się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące pakowania jednostek transportowo-ładunkowych.⁵⁾

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

10. O negatywnym wyniku kontroli doraźnej załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.⁶⁾), zwanego dalej „upoważnionym przedsiębiorcą AEOS”, dyrektor urzędu morskiego powiadamia właściwego dla portu morskiego naczelnika urzędu celno-skarbowego.

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

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

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

⁵⁾ Okólnik MSC.1/Circ.1497 – Kodeks praktyki IMO/ILO/UNECE dotyczący pakowania jednostek transportowo-ładunkowych (Kodeks CTU) (Dz. Urz. Min. Gosp. Mors. i Żegl. Śródl. z 2016 r. poz. 19).

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 287 z 29.10.2013, str. 90; Dz. Urz. UE L 267 z 30.09.2016, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 32.

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

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

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

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

6. Kontrole mają na celu potwierdzenie właściwego stosowania metody 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10) w art. 107:

a) w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) odbyła wymagane szkolenie kandydata na pilota lub pilota i praktykę pilotową;”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Naboru na szkolenia kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z szefem stacji pilotowej, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.”;

11) w art. 107a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad szkoleniem kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich oraz praktykami pilotowymi, dokonując audytów.”,

b) w ust. 3 wyrazy „w szkoleniu pilotów lub realizacji praktyk pilotowych” zastępuje się wyrazami „w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyk pilotowych”,

c) w ust. 5 wyrazy „w szkoleniu pilotów lub realizacji praktyki pilotowej” zastępuje się wyrazami „w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyki pilotowej”;

12) w art. 127 w ust. 1 w pkt 7 na końcu dodaje się przecinek i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) określa VGM kontenera różniącą się od masy kontenera o więcej niż 5%, nie informuje dyrektora urzędu morskiego o stwierdzonych różnicach w masie kontenera większych niż 5% od VGM określonej przez załadowcę lub o stwierdzeniu, że masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera, określa VGM w dokumencie lub komunikacie, który jest podpisany przez osobę inną niż osoba odpowiedzialna, ładuje na statek kontener nieposiadający informacji o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub kontener o masie przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera, nie zapewnia obowiązywania na terminalu procedur, o których mowa w art. 101a ust. 7, określa VGM metodą inną niż metoda 1 lub 2, używa do określenia VGM niecertyfikowanych lub niezalegalizowanych urządzeń pomiarowych lub nie używa w ogóle tych urządzeń, stosuje metodę 2, nie posiadając zatwierdzenia właściwego dyrektora urzędu morskiego, nie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej lub nie przechowuje przez okres 3 lat dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych lub dokumentacji wskazującej osobę odpowiedzialną”;

13) w art. 130 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 126–128, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;

14) w załączniku do ustawy:

a) w części I:

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu dla statku uprawiającego żeglugę na wodach polarnych – 1500 PLN”,

– pkt 18.8 otrzymuje brzmienie:

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

– po pkt 18.30 dodaje się pkt 18.31 w brzmieniu:

„18.31. Za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia albo potwierdzenia zatwierdzenia stosowania metody 2 – 2000 PLN.”,

b) w części III:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Opłata za egzamin teoretyczny na jachty komercyjne:

4.1. Na dyplom kapitana na jachtach o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek – 400 PLN.

4.2. Na poziomie operacyjnym – 400 PLN.

4.3. Na poziomie zarządzania – 500 PLN.”,

– uchyla się pkt 6.3.2.

Art. 6. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r. poz. 1987) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”;

- 2) w art. 3 w ust. 1:
 - a) po pkt 20 dodaje się pkt 20a w brzmieniu:

„20a) prowadzącym zakład recyklingu statków – rozumie się przez to prowadzącego zakład recyklingu statków w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 1257/2013”;;
 - b) po pkt 23 dodaje się pkt 23a w brzmieniu:

„23a) recyklingu statków – rozumie się przez to recykling statków w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia 1257/2013;;
- 3) w art. 42:
 - a) w ust. 2 po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:

„13a) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1 pkt 1–4 – w przypadku zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków;;
 - b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Do wniosku o zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się zaświadczenie, o którym mowa w art. 102a ust. 1 pkt 5.”;
- 4) w art. 43 w ust. 2 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1 pkt 1–4 – w przypadku zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków;;
- 5) w art. 44 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. Zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy niż 5 lat.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 2, może być przedłużone na czas oznaczony, nie dłuższy niż kolejne 5 lat.”;
- 6) w art. 46 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do odmowy przedłużenia zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków.”;

7) w art. 47:

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

„1a. Jeżeli posiadacz odpadów, który uzyskał zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków, narusza przepisy ustawy w zakresie działalności objętej zezwoleniem lub działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem, lub prowadzony przez niego zakład recyklingu statków nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, właściwy organ wzywa prowadzącego zakład recyklingu statków do niezwłocznego zaniechania naruszeń, wyznaczając termin usunięcia nieprawidłowości.”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. W przypadku gdy posiadacz odpadów, o którym mowa w ust. 1 i 1a, mimo wezwania, nadal odpowiednio narusza przepisy ustawy lub działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem, lub gdy prowadzony przez niego zakład recyklingu statków nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, właściwy organ cofa to zezwolenie, w drodze decyzji, bez odszkodowania.

3. Cofnięcie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 i 1a, powoduje zakończenie działalności objętej tym zezwoleniem.”;

8) w art. 50 w ust. 1 w pkt 5 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) prowadzących zakłady recyklingu statków;”;

9) w art. 52 w ust. 1 w pkt 8 w lit. d w tiret drugie kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) prowadzącego zakład recyklingu statków:

- adres zakładu recyklingu statków,
- informację o decyzjach związanych z gospodarką odpadami,
- informację o metodzie recyklingu statków,
- informację o rodzaju i wielkości statków, które można poddać recyklingowi statków,
- informację o ograniczeniach i uwarunkowaniach w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, w tym dotyczących gospodarowania odpadami niebezpiecznymi,

- informację o maksymalnej rocznej wielkości recyklingu statków, którą oblicza się jako sumę masy statków wyrażoną w tonach masy statku pustego (LDT) w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 24 rozporządzenia 1257/2013.”;

10) w dziale VII dodaje się rozdział 8 w brzmieniu:

„Rozdział 8

Statki przeznaczone do recyklingu

Art. 102a. 1. Do wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się:

- 1) informację o metodzie recyklingu statków;
- 2) informację o rodzaju i wielkości statków, które można poddać recyklingowi statków;
- 3) informacje o ograniczeniach i uwarunkowaniach w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, w tym dotyczące gospodarowania odpadami niebezpiecznymi;
- 4) informację o maksymalnej rocznej wielkości recyklingu statków, którą oblicza się jako sumę masy statków wyrażoną w tonach masy statku pustego (LDT) w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 24 rozporządzenia 1257/2013;
- 5) zaświadczenie o zgodności z wymogami, o których mowa w art. 13 ust. 1 lit. b–j rozporządzenia 1257/2013, wydane przez uznaną organizację upoważnioną zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948), wydane nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku.

2. Do wniosku o przedłużenie zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5.

Art. 102b. 1. Organ właściwy do wydania zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków zatwierdza plan recyklingu statku, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia 1257/2013, w drodze decyzji, w terminie 60 dni, licząc od dnia jego przedłożenia przez prowadzącego zakład recyklingu statków.

2. Zatwierdzenie planu recyklingu statku wymaga zasięgnięcia opinii dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce przetwarzania. Właściwość dyrektora urzędu morskiego określa się zgodnie z art. 17 ust. 1a i 1b ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

3. Dyrektor urzędu morskiego wydaje opinię o planie recyklingu statku w terminie 30 dni, licząc od dnia jego otrzymania. Niewydanie opinii w tym terminie uznaje się za brak zastrzeżeń do planu.

4. W przypadku gdy plan recyklingu statków nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, organ, o którym mowa w ust. 1, odmawia zatwierdzenia tego planu, w drodze decyzji.

Art 102c. 1. Organ właściwy do wydania zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków, pozwolenia na wytwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków oraz pozwolenia zintegrowanego dla prowadzącego zakład recyklingu statków informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw środowiska o wydaniu, przedłużeniu i cofnięciu tego zezwolenia oraz pozwolenia, a także przekazuje informacje, które są istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013.

2. Minister właściwy do spraw środowiska informuje niezwłocznie Komisję Europejską o uzyskaniu przez prowadzącego zakład recyklingu statków zezwolenia oraz pozwolenia, o których mowa w ust. 1, o ich przedłużeniu i cofnięciu oraz o wstrzymaniu działalności prowadzącego zakład recyklingu statków, a także przekazuje informacje, które są istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013.”;

11) art. 168 otrzymuje brzmienie:

„Art. 168. Zadania samorządu województwa, o których mowa w art. 8 ust. 5, art. 23 ust. 4, art. 31 ust. 1, art. 41 ust. 3 pkt 1 i ust. 6, art. 46, art. 47 ust. 1, 1a, 2, 4 i 7, art. 102b ust. 1 i 4, art. 102c ust. 1, art. 129 ust. 1, art. 130, art. 131 ust. 4, art. 133, art. 134, art. 135 ust. 3 i 4, art. 144 ust. 3, art. 146 ust. 2 i 5, art. 148 ust. 1, 3 i 4, art. 151 ust. 8, art. 165 ust. 1 i art. 167 ust. 2, są zadaniami zleconymi z zakresu administracji rządowej.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320) w art. 7 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

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

Art. 8. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 18 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Właściwość dyrektora urzędu morskiego określa się zgodnie z art. 17 ust. 1a i 1b ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”.”;

2) w art. 37 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Marynarz zatrudniony na stanowisku kucharza, odpowiedzialny za przygotowanie posiłków, posiada kwalifikacje i przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.”;

3) art. 62 otrzymuje brzmienie:

„Art. 62. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej organizuje repatriację, w przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności nie podjął działań zmierzających do repatriacji marynarza lub gdy nie pokrył kosztów repatriacji.

2. Właściwy dyrektor urzędu morskiego ponosi koszty repatriacji, o której mowa w ust. 1, w tym koszty transportu bagażu osobistego marynarza, którego ciężar nie przekracza 30 kg, oraz koszty niezbędnej opieki zdrowotnej marynarza w czasie repatriacji.

3. Właściwy dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję w sprawie obciążenia armatora statku o polskiej przynależności poniesionymi kosztami repatriacji, o której mowa w ust. 1.

4. Ściągnięcie kosztów repatriacji, o której mowa w ust. 1, odbywa się w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.

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

Art. 10. Do czasu utworzenia Bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami, o której mowa w art. 79 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6, kopie wydanych decyzji dotyczących wstrzymywania działalności prowadzącego zakład recyklingu statku wojewódzki inspektor ochrony środowiska przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska.

Art. 11. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, zachowują ważność do czasu upływu terminu, o którym mowa w ust. 2.

2. Prowadzący zakład recyklingu statków, jeżeli zamierza kontynuować tę działalność, jest obowiązany do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie albo pozwolenia na wytwarzanie odpadów lub pozwolenia zintegrowanego, uwzględniających wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków zgodnie z przepisami, odpowiednio, ustawy zmienianej w art. 4 albo w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Jeżeli prowadzący zakład recyklingu statków nie złożył wniosku, o którym mowa w ust. 2, w terminie, o którym mowa w tym przepisie, zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, wygasa z upływem tego terminu.

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

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

UZASADNIENIE

1. Cel projektowanej regulacji

Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, zwany dalej „projektem ustawy”:

1) implementuje do polskiego prawa:

- a) decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającą zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55), zwaną dalej „decyzją 2015/253”,
- b) rezolucję MSC.380(94) z dnia 21 listopada 2014 r. do Prawidła 2 Rozdziału VI Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319 oraz z 2005 r. poz. 1016), 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. poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”,
- c) w zakresie swojej regulacji dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135);

2) służy stosowaniu:

- a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 1257/2013”,
- b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/757”.

2. Zmiany w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2015 r. poz. 434, z późn. zm.) – art. 1 projektu

2.1. THETIS-EU

Zmiany w art. 4, art. 8a oraz art. 13g ustawy zmienianej służą wdrożeniu m.in. decyzji 2015/253.

W ustawie zmienianej rozszerzono listę definicji wymienionych w art. 4 przez wprowadzenie definicji systemu obiegu paliwa na statku oraz THETIS-EU. Ponadto w art. 8a zaproponowano wyznaczenie Krajowego Administratora THETIS-EU (ust. 1) i określono jego zadania (ust. 3). Jednym z zadań Krajowego Administratora THETIS-EU określonym w art. 8a ust. 3 w pkt 1 jest udzielanie praw dostępu do THETIS-EU. System ten jest zarządzany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i w związku z tym zasady dostępu oraz udzielanie praw dostępu następują zgodnie z regułami EMSA zatwierdzonymi przez Komisję Europejską. Proponowane zmiany zapewnią właściwe funkcjonowanie inspekcji w oparciu o opracowany przez Komisję Europejską system THETIS-EU, który pozwala na zbieranie danych o inspekcjach statków w ramach egzekwowania wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1). Ponieważ Komisja Europejska kontynuuje prace mające na celu rozszerzenie systemu THETIS-EU o kolejne moduły, dotyczące odpowiednio wymogów dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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) oraz rozporządzenia 2015/757, proponuje się wyznaczenie administratora na potrzeby systemu obejmującego również te moduły. Wykonywanie zadań Krajowego Administratora THETIS-EU prowadzone będzie w ramach budżetu urzędu morskiego zatrudniającego osobę, której powierzona zostanie ta funkcja. Zakres czynności wykonywanych przez krajowego administratora wymagać będzie alokacji co najmniej ½ etatu.

2.2. Uznane organizacje

W art. 7 ust. 1a, ust. 5 i 5a oraz art. 8 ust. 6 ustawy zmienianej doprecyzowano pojęcia organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem oraz uznanej organizacji. Zaproponowane zmiany mają na celu ujednolicenie pojęć używanych w innych przepisach dotyczących wykonywania zadań administracji morskiej, m.in. w ustawie

z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.) i w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597).

2.3. Kontrola emisji tlenków siarki

W art. 13da ustawy zmienianej zmodyfikowano ust. 2, doprecyzowując, że pozwolenia wymaga testowanie tylko tych metod redukcji emisji, które nie posiadają jeszcze zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg ust. 1 albo 2. W przypadku metod posiadających zatwierdzenie zastosowanie znajduje art. 13c ust. 2 i 3 oraz art. 36a ust. 2 ustawy zmienianej. Ponadto przez dodanie w art. 13da ust. 2a statki o obcej przynależności, które posiadają wydany przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację działającą w jej imieniu dokument świadczący o prowadzeniu testów metod redukcji emisji, wyłączono z obowiązku uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów od administracji polskiej. Rozwiązanie takie ma na celu uniknięcie dublowania procedury wydawania pozwolenia przez administrację polską, w przypadku gdy statek otrzymał już wcześniej pozwolenie innej administracji i zostało ono wydane zgodnie z międzynarodowymi regulacjami w tym zakresie, czyli we współpracy z administracją polską. W takim przypadku, zgodnie z dodanym ust. 2b, armator przekazuje jedynie wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru przeprowadzania testów, w terminie nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich zakończenia, a zatem analogicznie do tego, jak przekazywane są wyniki testów w przypadku wydania pozwolenia przez administrację polską.

Przez dodanie ust. 3a w art. 13da wskazano armatorom statków o polskiej przynależności organ, do którego można będzie składać wnioski o uzyskanie pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji w przypadku testów prowadzonych wyłącznie poza polskimi obszarami morskimi. Zmiana ma na celu poszerzenie dostępnych armatorom możliwości przeprowadzania testów metod redukcji emisji również na przypadki, w których testy miałyby być prowadzone wyłącznie na wodach międzynarodowych. Art. 13da nie regulował dotychczas w ust. 3 takiej ewentualności.

W celu harmonizacji przepisów ustawy zmienianej z decyzją 2015/253 doprecyzowano kwestie pobierania próbek paliwa żeglugowego z systemu obiegu paliwa na statku przez zmianę w art. 13g ust. 2 i wskazanie w nim, iż kontrola w zakresie zawartości siarki

w paliwie żeglugowym przeprowadzana jest zgodnie z decyzją 2015/253. Obecny ust. 2 doprecyzowano o kwestie zakresu kontroli co najmniej 40% inspekcjonowanych statków, wskazując m.in. system obiegu paliwa na statku (pkt 2 lit. a) jako możliwe miejsce poboru próbek paliwa. Pozostałe możliwe miejsca poboru próbek paliwa przeniesiono do pkt 2 lit. b–d. Dodano również ust. 3, w którym zgodnie z decyzją 2015/253 wskazuje się obowiązek przechowywania próbki pobranego paliwa przez przedstawiciela statku przez okres co najmniej 12 miesięcy.

Dotychczasowe brzmienie przepisu dotyczącego zakresu sprawozdania z przeprowadzonych inspekcji, które przekazywane jest do UOKiK, pozostało podobne. W ust. 10 określono obowiązek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zapewnienia przekazywania Komisji Europejskiej informacji, o których mowa w art. 7 decyzji 2015/253.

2.4. Kary

W celu harmonizacji przepisów ustawy zmienianej z wytycznymi¹⁾ EMSA doprecyzowano sankcje dla kapitana lub innego członka załogi statku za naruszenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. UE L 132 z 21.05.2016, str. 58) przez dodanie pkt 12–18 w art. 37 ustawy zmienianej. Doprecyzowanie podlegających karze przypadków łamania wymogów wzmocni egzekwowanie ww. dyrektywy 2016/802.

Ponadto dokonano zmian w art. 36a, uchylając pkt 10, oraz dodano art. 36aa zawierający przepisy określające kary dla armatora statku, który: używa na statku paliwa zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki, stosuje na statku metody redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia, lub nie przekazuje wyników testów metod redukcji emisji zgodnie z art. 13da ust. 2b.

2.4. Wydawanie certyfikatów

Z uwagi na niejednoznaczność dotychczasowego brzmienia pkt 16 i 17 w załączniku do ustawy zmienianej, które mogło sugerować pobieranie jednej opłaty za inspekcje i wydanie dwóch różnych świadectw, dokonano przeniesienia do nowego pkt 26 i doprecyzowania w nim kwestii związanych z inspekcją i wydawaniem „Międzynarodowego certyfikatu efektywności energetycznej”. Kwestie dotyczące

¹⁾ Appendix VI w dokumencie pn. *Sulphur Inspection Guidance*

„Międzynarodowego certyfikatu o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” pozostawiono w pkt 16 i 17.

Dodano też nowy pkt 25, w którym doprecyzowano kwestie związane z inspekcjami i wydawaniem „Międzynarodowego certyfikatu systemu przeciwporostowego” po zmianie przynależności statku eksploatowanego zgodnie z wymogami Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 851). Uzupełniono w ten sposób brakujący element w katalogu możliwych przypadków wymagających inspekcji i wydawania stosownych certyfikatów.

2.5. Recykling statków

W projekcie ustawy, przez dodanie do ustawy zmienianej art. 13m ust. 1, wskazano dyrektora urzędu morskiego jako organ, który wykonuje zadania kontrolne państwa portu, o których mowa w art. 11 rozporządzenia 1257/2013. W art. 13m ust. 2 wskazano organ odpowiedzialny za wykonywanie zadań państwa bandery (administracji) określonych w przepisach rozporządzenia 1257/2013.

Ponadto, ze względu na konieczność wskazania organu odpowiedzialnego za przekazywanie Komisji Europejskiej sprawozdania ze stosowania rozporządzenia 1257/2013, dodano art. 13m ust. 3. Przewiduje się w nim, iż minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie przekazywał cyklicznie do Komisji Europejskiej sprawozdania, które będą sporządzane na podstawie danych otrzymywanych od dyrektorów urzędów morskich.

W art. 36aa ust. 4 ustanowiono sankcje dla armatorów, którzy eksploatują lub poddają recyklingowi statki niezgodnie z przepisami rozporządzenia 1257/2013. Sankcje dotyczyć będą czynności polegających na: eksploatacji statku bez ważnego świadectwa potwierdzającego dokonanie przeglądu oraz kierowaniu statku celem recyklingu do zakładu, który nie znajduje się w europejskim wykazie. Proponowany górny wymiar kary ustalony na 600 000 SDR wynika z faktu, iż poddawanie statków recyklingowi w zakładach spoza europejskiego wykazu niesie ze sobą korzyści finansowe, a sankcja za takie działanie musi być skuteczna, proporcjonalna i odstraszająca. Nie przewiduje się stosowania kar pozbawienia wolności, z tego względu przewidziano możliwość stosowania wysokich kary finansowych.

Ustanowienie kar ma na celu zapewnienie, że statki podnoszące banderę kraju UE będą poddawane recyklingowi jedynie w zakładach spełniających odpowiednie wymogi w zakresie ochrony środowiska i przepisów bhp, co przyczyni się do eliminacji występowania negatywnych skutków dla zdrowia i życia ludzkiego oraz środowiska związanych z demontażem statków w miejscach nieprzystosowanych do tego, głównie w krajach Azji Południowej.

W załączniku do ustawy zmienianej dodano również pkt 27, 28 i 29, w których ustala się opłaty związane z przeprowadzeniem inspekcji i wydawaniem świadectwa inwentaryzacji i świadectwa gotowości do recyklingu. Wysokość opłat została uzależniona od rodzaju przeglądu statku (zasadniczy, odnowieniowy, dodatkowy i końcowy) oraz pojemności brutto statków.

2.6. Monitorowanie emisji dwutlenku węgla

W art. 13k, art. 13l, art. 34a oraz art. 36a ust. 6 ustawy zmienianej wprowadzono zmiany wynikające z konieczności zapewnienia stosowania przepisów rozporządzenia 2015/757.

W art. 13k ust. 1 wskazano dyrektora urzędu morskiego jako organ odpowiedzialny za sprawdzenie, czy na statku, który wpłynął do portu, znajduje się ważny dokument zgodności. Dyrektor urzędu morskiego może podjąć czynność sprawdzającą w przypadku każdego statku, wobec którego nie są dostępne informacje na temat daty wystawienia i daty ważności dokumentu zgodności oraz tożsamości weryfikatora, który zweryfikował raport emisji CO₂. Od chwili stosowania rozporządzenia 2015/757, zgodnie z art. 13l, do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa przedkładać będą raporty emisji CO₂ oraz inne istotne informacje z całego roku sprawozdawczego Komisji Europejskiej oraz dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku.

Obowiązkiem dyrektora urzędu morskiego jako organu wskazanego w art. 34a ust. 1 będzie powiadamianie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisji Europejskiej, EMSA, pozostałych państw członkowskich oraz zainteresowanego państwa bandery o sankcjach zastosowanych wobec określonego statku. W art. 34b ust. 1 przewidziano, że dyrektor urzędu morskiego będzie uprawniony do wydania w drodze decyzji administracyjnej nakazu opuszczenia portu zgodnie z art. 20 ust. 3 rozporządzenia 2015/757. Dyrektor będzie mieć obowiązek przekazania stosownych informacji o wydanej decyzji ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej,

Komisji Europejskiej, EMSA, pozostałym państwom członkowskim i zainteresowanemu państwu bandery. Zaproponowane w art. 34b rozwiązanie, zarówno w aspekcie powiadamiania odpowiednich podmiotów, jak i nakazu opuszczenia portu, jest rozwiązaniem analogicznym do tego, które przewidziano w art. 102e § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66).

W art. 36aa ust. 5 ustanowiono sankcje dla armatorów statków za niewykonanie obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania, które wynikają z przepisów rozporządzenia 2015/757. Zaproponowano maksymalną wysokość kary pieniężnej w wymiarze 50 000 SDR.

3. Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2145) – art. 2 projektu

Zmiana w art. 26 ust. 2, polegająca na dodaniu w treści ustępu słowa „energii”, ma na celu wskazanie kompetencji nowo powołanego ministra właściwego do spraw energii w procesie wydawania przez właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich pozwoleń na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz stanowi konsekwencję wejścia w życie zmian w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, z późn. zm.) oraz wydania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Energii (Dz. U. poz. 2075).

Zmiana w art. 27a ust. 2b polegająca na zwiększeniu do 9 liczby egzemplarzy wniosków przesyłanych do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego wynika ze zwiększenia liczby organów uczestniczących w procedurze wydawania pozwolenia na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz związanego z układaniem i utrzymywaniem kabli lub rurociągów na polskich obszarach morskich.

W rozdziale 9 przed art. 37a proponowane jest dodanie art. 37¹ w celu zdefiniowania „planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej”. W opinii Komisji Europejskiej definicja morskiego planowania przestrzennego zawarta w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich powinna obligatoryjnie być przeniesiona do prawa krajowego w celu pełnej transpozycji

ww. dyrektywy. Potwierdzenie powyższego znajduje się w przesłanym przez Komisję Europejską w 2015 r. dokumencie pt. „*Transposition checklist for Directive 2014/89/EU*”. Wprowadzana zmiana ma na celu dokonanie pełnej transpozycji dyrektywy. Zaproponowana definicja nie wpływa na proces planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, określony uprzednio w ustawie zmienianej.

Proponowana zmiana art. 37e ust. 1 pkt 8 lit. c, polegająca na dodaniu do wyliczenia ministrów właściwych do uzgodnienia projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej – ministra właściwego do spraw energii, jest zasadna ze względu na zmianę kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki i przeniesienie części jego kompetencji na ministra właściwego do spraw energii na podstawie art. 1 pkt 1 lit. b i pkt 4 ustawy z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1960).

Proponowana zmiana w art. 42 pkt 27 jest doprecyzowaniem obowiązujących już wymogów i podkreśla, że stosownej kontroli podlega paliwo używane na statku, a nie tylko paliwo dostarczane na statek. Doprecyzowanie takie służy ujednoliceniu sformułowań odnoszących się do kontroli paliwa żeglugowego i harmonizacji z wymogami decyzji 2015/253.

Zmiana w art. 50a ust. 8, polegająca na usunięciu z treści ustępu słowa „remontowej”, umożliwi zastosowanie przedmiotowej regulacji do stoczni, które nie są stoczniami remontowymi, a które, z uwagi na charakter swojej działalności, stwarzają równie duże zagrożenie pożarowe, co stocznie remontowe. W związku z tym powinny one być objęte analogicznym nadzorem przeciwpożarowym dyrektorów urzędów morskich.

Zmiana w art. 17 pkt 2 lit. b oraz powiązana z nią zmiana w art. 55 ust. 1 pkt 3 mają na celu rozszerzenie zakresu badań naukowych prowadzonych w wyłącznej strefie ekonomicznej w ramach przysługującego Rzeczypospolitej Polskiej władztwa oraz umożliwienie wymierzenia kary pieniężnej armatorowi, z którego statku podczas przebywania w polskich obszarach morskich dokonuje się badań naukowych z naruszeniem przepisów ustawy zmienianej i innych ustaw oraz przepisów wydanych na ich podstawie.

Zmiana w art. 60c ma na celu wyłączenie osób i organów upoważnionych spod zakazu wykonywania na terenie pasa technicznego czynności, takich jak rozpalanie ognisk na plaży oraz używanie na terenie pasa technicznego pojazdów silnikowych lub zaprzęgowych i motorowerów. Przewidziano, iż wyłączenie dotyczyłoby służb ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej, Policji, Straży Granicznej, urzędów morskich, a także osób, które muszą dojść do posesji oraz które uzyskały zgodę właściwego dyrektora urzędu morskiego, na podstawie umotywowanego wniosku.

4. Zmiany w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. poz. 179, z późn. zm.) – art. 3 projektu

Proponowana zmiana poprzez dodanie ust. 3 w art. 7 ma charakter porządkujący, ponieważ zarządy morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej posiadają w swoich strukturach wyspecjalizowane jednostki ochrony przeciwpożarowej (portowe straże pożarne lub portowe służby ratownicze) lub zlecają przedmiotową usługę wyspecjalizowanym podmiotom prywatnym. Podmioty zarządzające dysponują również flotą statków pożarniczych i holowników przystosowanych do prowadzenia działań gaśniczych. Zapewnienie wymienionych powyżej sił i środków, określone w projektowanych przepisach jako „zapewnienie ochrony przeciwpożarowej od strony wody”, jest konieczne do właściwej ochrony przeciwpożarowej na obszarach podległych zarządom portów, a także do zapewnienia asysty pożarniczej podczas przeładunku statków przewożących ładunki niebezpieczne, zgodnie z przepisami porządkowymi terenowych organów administracji morskiej.

Projektowany art. 7 ust. 4 ma na celu jednoznaczne uporządkowanie kwestii zwrotu kosztów interwencji ratowniczo-gaśniczych sił i środków ochrony przeciwpożarowej zapewnianych przez zarządy portów, podejmowanych poza obszarem ich odpowiedzialności.

Jako jedyne w Polsce formacje dysponujące wykwalifikowanym i odpowiednio wyposażonym personelem, przygotowanym do prowadzenia działań ratowniczo-gaśniczych od strony wody, portowe straże pożarne i portowe służby ratownicze prowadzą działania operacyjne również poza obszarem podległym zarządom portów. Działania te są podejmowane na wezwanie Państwowej Straży Pożarnej, na podstawie odpowiednich porozumień o współpracy, jak również na wezwanie innych podmiotów, w sytuacji gdy portowa straż pożarna jest w stanie najszybciej podjąć skuteczną interwencję ratowniczo-gaśniczą (np. w miejscu trudno dostępnym od strony lądu).

W związku z brakiem jasnych regulacji prawnych w przedmiotowym zakresie opisane powyżej działania generują dla podmiotu zarządzającego portem trudne do odzyskania koszty.

Odrębnym zagadnieniem jest kwestia gaszenia pożarów statków znajdujących się w porcie lub jego okolicy. Działania takie są rozumiane jako ratownictwo morskie w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, za które podmiotowi niosącemu pomoc należy się wynagrodzenie. Również w tej sytuacji ustawowo ograniczony zakres działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego portem morskim, określony w art. 7 ust. 1, uniemożliwia odzyskanie kosztów poniesionych w związku z przeprowadzoną operacją ratowniczo-gaśniczą.

5. Zmiany w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672, z późn. zm.) – art. 4 projektu

W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. poz. 1169) określono, że pozwolenia zintegrowane wymagają instalacje do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych o zdolności przetwarzania ponad 10 ton na dobę z wykorzystaniem obróbki fizyczno-chemicznej. Dotyczy to nie tylko takiej obróbki łącznie, ale również odrębnie prowadzonej obróbki fizycznej. Zakłady recyklingu statków są objęte przepisami ww. rozporządzenia ze względu na prowadzoną obróbkę fizyczną polegającą na demontażu statków. W związku z tym pojawiła się potrzeba wprowadzenia zmian wynikających z rozporządzenia 1257/2013 w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska w rozdziale 4 „Pozwolenia zintegrowane” oraz dodania przepisów przejściowych w tym zakresie. Zmiany w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska polegają na określeniu dodatkowych wymagań dla wniosku o wydanie pozwolenia zintegrowanego, treści samego pozwolenia, jak również czasu jego obowiązywania.

6. Zmiany w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim – art. 5 projektu

Najważniejszym celem wprowadzanych zmian jest pełna implementacja do polskiego porządku prawnego zmian wprowadzonych Rezolucją MSC.380(94) z dnia 21 listopada 2014 r. do Prawidła 2 Rozdziału VI Konwencji SOLAS.

Przedmiotowa zmiana do Konwencji SOLAS wprowadza obowiązek podawania przez załadowcę kontenera eksportowanego/zamykanego na terenie danego państwa-strony konwencji zweryfikowanej masy brutto kontenera (VGM) oraz przekazania informacji o VGM do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego, z odpowiednim wyprzedzeniem, tak aby informacja o VGM mogła być użyta przy tworzeniu planu załadunku statku. Określenie VGM ma być zweryfikowane przez załadowcę podpisem osoby odpowiedzialnej wyznaczonej przez załadowcę na dokumencie (papierowym lub elektronicznym) przekazywanym do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego. Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami Konwencji SOLAS podanie VGM przez załadowcę powinno nastąpić przez pomiar wagi kontenera za pomocą jednej z dwóch metod:

- 1) metoda 1 – wskazująca, że dokonuje się pomiaru całego zamkniętego kontenera po jego załadunku;
- 2) metoda 2 – przez zważenie poszczególnych towarów/ładunku, włączając wagę palet, materiału sztauerskiego i innych opakowań lub materiałów zabezpieczających towar/ładunek, oraz dodanie masy tary kontenera.

Ważenie każdą z ww. metod musi odbyć się na sprzęcie certyfikowanym lub zalegalizowanym zgodnie z przepisami państwa-strony Konwencji SOLAS. W przypadku Polski ustalono, że będą to klasy dokładności – co najmniej klasa III w przypadku wag nieautomatycznych, co najmniej klasa Y(b) w przypadku wag automatycznych oraz co najmniej klasa D w przypadku wag samochodowych do ważenia pojazdów w ruchu. Powyższe klasy zostały określone w przepisach o miarach wdrażających przepisy UE w tym zakresie, jak również w przepisach krajowych określających wymagania dla wag samochodowych do ważenia pojazdów w ruchu. W przypadku metody 2 Konwencja SOLAS wskazuje również, że stosowanie tej metody podawania VGM przez załadowcę może nastąpić po zatwierdzeniu tej metody przez państwo-stronę konwencji. Konwencja SOLAS przewiduje także, że w przypadku braku określonej VGM, a także w przypadku gdy masa brutto kontenera jest większa niż dopuszczalna na tabliczce uznania kontenera, nie może być on załadowany na statek. Wymaga również, aby terminal kontenerowy posiadał odpowiednie procedury w odniesieniu do kontenerów bez określonej VGM lub z przekroczoną masą dopuszczalną, tak aby te kontenery nie były załadowane na statek, lub żeby VGM została określona przez terminal kontenerowy. Sprawy handlowe i finansowe związane

z odrzuceniem/opóźnieniem/uzyskaniem VGM/przesztutowaniem kontenera przez terminal mają być uregulowane umowami pomiędzy terminalem kontenerowym i załadowcą. Załadowcą w rozumieniu Konwencji SOLAS jest ten główny załadowca, który znajduje się na dokumencie przewozowym/konosamencie morskim. Konwencja SOLAS przewiduje również w swoich przepisach ogólnych, że państwa-strony konwencji powinny wprowadzić system sankcji gwarantujący właściwe stosowanie przepisów konwencji. W celu jednolitego i prawidłowego wdrożenia przepisów Konwencji SOLAS dotyczących ważenia kontenerów, Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) wydała również wytyczne – Cykularz MSC.1/Circ. 1475 – Wytyczne IMO dotyczące weryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek.

Mając na uwadze powyższe, w projektowanych regulacjach ustawy zmienianej określono przepisy niezbędne do właściwego wdrożenia przepisów międzynarodowych. W art. 101a wskazane są obowiązki załadowcy wynikające z przepisów Konwencji SOLAS oraz przepisy wskazujące co się dzieje w przypadku kontenerów, które przy wjeździe na terminal kontenerowy nie posiadają określonej VGM lub zostało wykryte na terminalu, że określona przez załadowcę VGM jest niezgodna z rzeczywistą masą kontenera lub masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto. Wprowadzono również możliwość przeprowadzania wrywkowych kontroli masy kontenerów na terminalu kontenerowym. Wskazano również granicę różnic w masie kontenera nie większą niż 5% rzeczywistej masy kontenera, przy której konieczne jest powiadomienie właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz właściwego dla portu morskiego naczelnika urzędu celno-skarbowego. Przyjęcie większej tolerancji uznano za niemożliwe z uwagi na bardzo negatywny wpływ tak dużej tolerancji na podstawowy cel zmian do Konwencji SOLAS, jakim jest zapewnienie kapitanom statków rzeczywistych informacji o masie przyjmowanych ładunków. Informacje te mają podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa konstrukcji statku w związku z generowanymi przez te ładunki naprężeniami mechanicznymi kadłuba.

W art. 101b opisano metody określenia VGM przez załadowcę, zgodnie z Konwencją SOLAS.

Obowiązujące w Polsce przepisy i normy dotyczące certyfikacji i legalizacji urządzeń pomiarowych obejmują przede wszystkim:

- 1) ustawę z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2016 r. poz. 884, z późn. zm.);

- 2) ustawę z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2016 r. poz. 655, z późn. zm.);
- 3) rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli (Dz. U. z 2014 r. poz. 1066);
- 4) rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 7 stycznia 2008 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 29, z późn. zm.);
- 5) rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 815);
- 6) rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla wag nieautomatycznych (Dz. U. poz. 802);
- 7) rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1345).

Jako organ odpowiedzialny za zatwierdzenie stosowania przez załadowcę metody 2 wskazano dyrektora urzędu morskiego, określając właściwość dyrektorów urzędów morskich na terenie Polski przez odwołanie do art. 17 ust. 1a i 1b ustawy zmienianej. Wskazano, że przy pakowaniu kontenera bierze się pod uwagę wytyczne IMO dotyczące pakowania jednostek transportowo-ładunkowych.

W art. 101c szczegółowo opisano proces zatwierdzenia stosowania metody 2 przez załadowcę, wskazując wymagania, jakie należy spełniać w celu złożenia wniosku o zatwierdzenie, oraz tryb jego uzyskania. Zatwierdzenie stosowania metody 2 może zostać wydane na 1 rok albo 3 lata, w zależności od tego, czy załadowca posiada wdrożony certyfikowany system zarządzania zgodnie ze standardem uznanym międzynarodowo. Przewidziano zwolnienie z kontroli wstępnych i odnowieniowych dla załadowców posiadających status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS zgodnie z przepisami celnymi – zwolnienie to wynika z faktu, że tacy przedsiębiorcy muszą już spełniać szczegółowe wymagania wynikające z przepisów celnych i są poddawani na podstawie ww. przepisów kontrolom. Określono również opłaty za przeprowadzenie kontroli oraz obowiązek pokrycia kosztów przejazdu i pobytu kontrolerów.

W art. 127 w ust. 1 pkt 8 wprowadzono przepisy mające zapewnić właściwe stosowanie przepisów art. 101a–101c przez wprowadzenie odpowiednich kar.

Przez zmianę art. 107 ust. 5 pkt 2 ustawy zmienianej określono, że dokumenty klasyfikacyjne wydaje się po raz pierwszy osobie, która jako kandydat ukończyła szkolenie na pilota i odbyła praktykę pilotową, po raz kolejny – przy odnawianiu – pilotowi, który ukończył szkolenie pilota i odbył wymaganą praktykę pilotową.

Wykreślenie w art. 107 ust. 7 organizacji społeczno-zawodowej pilotów podyktowane jest brakiem uzasadnienia dla dokonywania naboru kandydatów na pilotów w porozumieniu z ww. organizacją. Ogłaszany przez dyrektora urzędu morskiego nabór kandydatów na szkolenia na pilotów ma na celu zapewnienie prawidłowego i na właściwym poziomie świadczenia usług pilotowych. Zasadnym jest, aby dyrektor urzędu morskiego dokonywał naboru w porozumieniu z szefem stacji pilotowej, który jest przedstawicielem wszystkich pilotów, a także zna specyfikę rejonu pilotowego.

Odnosnie art. 107a ust. 1, 3 i 5 – ze względu na prowadzone szkolenia zarówno kandydatów na pilotów morskich, jak i samych pilotów, zasadnym jest, aby minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadzał audyty w ramach nadzoru nad szkoleniem zarówno kandydatów na pilotów, jak i pilotów.

Ze względu na fakt, że obecnie żaden z aktów prawnych nie wskazuje jak długo ważne jest zaświadczenie o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego dla osób ubiegających się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa, w art. 71 dodano ust. 2c, wskazujący, że zaświadczenie to jest ważne przez okres 5 lat od dnia zdania egzaminu. Zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy zmienianej, o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego można ubiegać się nie tylko na podstawie zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu, ale również na podstawie dyplomu ukończenia studiów w przypadku, gdy egzamin dyplomowy został uznany za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną, zwaną dalej „Komisją”. W związku z tym konieczne jest również dodanie przepisu określającego termin, w jakim osoba legitymująca się takim dyplomem ukończenia studiów może ubiegać się o wydanie dyplomu kwalifikacyjnego. Zgodnie z dodanym ust. 2d, w celu zapewnienia spójności przepisów oraz równego traktowania obywateli, termin ten jest taki sam, jak w przypadku ważności zaświadczenia o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego.

Ze względu na wprowadzenie ust. 2d zmienione zostało także brzmienie ust. 2b w art. 71. Wykreślono fragment przepisu ustanawiający warunek, że tylko w przypadku egzaminu dyplomowego uznanego za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym, dyplom ukończenia studiów uznaje się za zaświadczenie

o ukończeniu szkolenia. Ujęcie warunku uznania egzaminu dyplomowego w przepisie dotyczącym możliwości ubiegania się o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego i jednocześnie rezygnacja z tego warunku w przepisie dotyczącym zaświadczenia o ukończeniu szkolenia stanowi ujednolicenie przepisów. Dodatkowo jest to rozwiązanie korzystne dla obywateli, ponieważ nawet w przypadku braku uznania egzaminu dyplomowego, dyplom ukończenia studiów w uznanych uczelniach będzie posiadał walor zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.

Z ustawy zmienianej usunięty został również art. 18a, ustanawiający organ inspekcyjny organem administracji w rozumieniu przepisów rozporządzenia 1257/2013, a przepis tego artykułu został przeniesiony do art. 13m ust. 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, w której uregulowane zostały pozostałe kwestie dotyczące recyklingu statków.

Zmieniono także art. 62 ust. 1, wprowadzając zapis, że kwalifikacje członków załóg statków morskich i statków rybackich muszą odpowiadać wymaganiom określonym m.in. w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655). Proponowana zmiana wynika z ratyfikacji przez Polskę w 2015 r. Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r., która weszła w życie 28 października 2015 r. W celu ujednolicenia przepisów ustawy zmienianej w związku z proponowaną zmianą art. 62 ust. 1, konieczne jest również wprowadzenie zmiany do upoważnienia ustawowego określonego w art. 68. Proponuje się również zachować czasowo w mocy obowiązujące rozporządzenia regulujące m.in. szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich i rodzaje uprawnień zawodowych marynarzy, w tym rybaków, mając na uwadze konieczność dostosowania przepisów rozporządzenia do postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r.

Ponadto wprowadzono zmianę w art. 77 ust. 3 poprzez wskazanie, że lista egzaminatorów podlega publikacji na stronie internetowej Komisji. Dotychczas przepisy nie określały, w jaki sposób lista egzaminatorów powinna być udostępniana.

Wprowadzenie powyższej zmiany stanowi uzupełnienie luki w obowiązujących przepisach. Celem publikowania listy egzaminatorów Komisji, zawierającej imię i nazwisko oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych egzaminatora, jest umożliwienie uznanym uczelniom przeprowadzającym egzaminy dyplomowe, które mogą być uznane za równoważne z egzaminami kwalifikacyjnymi na poziomie operacyjnym, spełnienia jednego z warunków ustawowych uznania egzaminu dyplomowego za równoważny. Warunek ten określa art. 64 ust. 4 pkt 1 ustawy zmienianej i jest to zapewnienie przez uczelnię możliwości udziału przedstawiciela Komisji w składzie komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin. Jako przedstawiciela Komisji należy rozumieć egzaminatora z listy egzaminatorów Komisji posiadającego stosowny do kierunku i specjalności studiów zakres uprawnień egzaminacyjnych. W celu stwierdzenia, kto może być przedstawicielem Komisji na egzaminie dyplomowym, uczelnie muszą mieć stały dostęp do aktualnej listy egzaminatorów Komisji.

Z uwagi na liczbę osób znajdujących się na liście egzaminatorów (w chwili obecnej blisko 360) oraz częstotliwość i zakres dokonywanej aktualizacji listy, dostęp do aktualnej listy egzaminatorów dla wskazanych wyżej podmiotów może być zapewniony wyłącznie poprzez jej publikację na stronie internetowej Komisji.

W załączniku do ustawy zmienianej w części I „OPLATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE CERTYFIKATÓW” dodano opłatę za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu dla statku uprawiającego żeglugę na wodach polarnych. Międzynarodowy Kodeks dla Statków Uprawiających Żeglugę na Wodach Polarnych (Kodeks Polarny) został opracowany jako uzupełnienie istniejących instrumentów IMO, w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi statków na odległych, wrażliwych i potencjalnie trudnych wodach polarnych oraz złagodzenia wpływu tej żeglugi na środowisko tych obszarów. Kodeks Polarny, w formie nowego XIV rozdziału Konwencji SOLAS, wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. W części III załącznika do ustawy zmienianej zostaje zmodyfikowany pkt 4, w którym określa się wysokość opłat za egzamin potwierdzający kwalifikacje na jachtach komercyjnych. Zmiana dostosowuje cennik do rodzajów dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych członkom załóg jachtów komercyjnych. Planuje się, że dokumenty te będą wydawane na trzech poziomach odpowiedzialności, podobnie jak w przypadku kwalifikacji członków załóg statków morskich. Dodatkowo uchylony zostaje pkt 6.3.2, w którym określa się wysokość opłaty za egzamin sprawdzający kwalifikacje kapitana

statku do samodzielnego pilotowania określonego statku lub statków na określonym w zezwoleniu obszarze portu morskiego lub w jego rejonie. Przepis ten jest zbędny z uwagi na fakt, że egzaminy w pilotażu obejmują egzamin w celu uzyskania zwolnienia pilotowego, o którym mowa w pkt 6.3.1, oraz egzamin w celu odnowienia zwolnienia pilotowego, o którym mowa w pkt 6.3.3, natomiast sprawdzenie kwalifikacji do samodzielnego pilotowania statku odbywa się w ramach ww. egzaminów.

Ponadto z art. 9 ust. 1 ustawy zmienianej wykreślono obowiązek składania do IMO, co 7 lat, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wniosku o przeprowadzenie audytu, ze względu na fakt, że w związku ze zmianą przepisów IMO w tym zakresie audyt przestał być dobrowolny, wobec czego nie jest już przeprowadzany na wniosek państwa – o jego przeprowadzeniu decyduje IMO.

7. Zmiany w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r. poz. 1987) – art. 6 projektu

Zmiany wynikają z potrzeby zapewnienia stosowania rozporządzenia 1257/2013.

Rozszerzono listę definicji w art. 3 ust. 1 poprzez dodanie definicji recyklingu statków oraz definicji prowadzącego zakład recyklingu statków.

W art. 42 dodano pkt 13a w ust. 2 oraz ust. 6a, które dotyczą dodatkowych wymagań odnoszących się do wniosku posiadacza odpadów o wydanie zezwolenia na przetwarzanie odpadów.

W art. 43 ust. 2 w pkt 7a rozszerzono stosownie zakres informacji określonych w zezwoleniu na zbieranie odpadów.

W art. 44 przy pomocy ust. 2 i 3 określono termin ważności zezwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków – czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat i wprowadzono możliwość przedłużenia tego zezwolenia na kolejne 5 lat.

W art. 46 ust. 4 wskazano podstawy odmowy wydania zezwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków.

W art. 47 ust. 1a przewidziano możliwość wezwania do usunięcia nieprawidłowości, a w ust. 2 i 3 możliwość cofnięcia zezwolenia przez właściwy organ w przypadku, gdy posiadacz odpadów, który uzyskał zezwolenie, narusza przepisy ustawy w zakresie działalności objętej zezwoleniem lub działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem.

W art. 50 ust. 1 pkt 5 lit. d dodano informację, że marszałek województwa dokonuje wpisu do rejestru na wniosek prowadzącego zakład recyklingu statków.

W art. 52 pkt 8 lit. e rozszerzono zakres wymagań dotyczących informacji, jakie zawiera rejestr podmiotów prowadzących zakłady recyklingu statków.

W dziale VII dodano rozdział 8 Statki przeznaczone do recyklingu i art. 102a– 102c.

W art. 102a ust. 1 uregulowano zakres informacji, które powinny być dołączane do wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków, zgodnie z przepisami rozporządzenia 1257/2013.

W art. 102b uregulowano kwestie zatwierdzania wymaganego rozporządzeniem 1257/2013 planu recyklingu statku. Plan przygotowany przez prowadzącego zakład, w którym dokonany zostanie recykling konkretnego statku, zatwierdzany będzie przez właściwy organ w trybie decyzji administracyjnej w terminie 60 dni od dnia przekazania organowi planu. Ponadto wprowadzono obowiązek uzyskania przez organ opinii dyrektora urzędu morskiego właściwego dla miejsca przetwarzania odpadów, w przypadku statków, nad którymi dyrektor urzędu morskiego sprawował nadzór w okresie ich eksploatacji przed skierowaniem do recyklingu.

W art. 102c ust. 1 wprowadzono wymóg niezwłocznego informowania ministra właściwego do spraw środowiska przez właściwy organ o wydaniu zezwolenia określonego w art. 14 rozporządzenia 1257/2013 oraz przekazywania wszelkich informacji, które mogą być istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013.

W art. 102c ust. 2 wskazano ministra właściwego do spraw środowiska jako organ odpowiedzialny za informowanie Komisji Europejskiej i przekazywanie wszelkich informacji, które mogą być istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków.

W art. 168 uzupełniono zakres informacji i wskazano, że zadania marszałków województw związane z recyklingiem statków określone w art. 47 ust. 1a, art. 102b ust. 1 i 4 oraz art. 102c ust. 1 są zadaniami zleconymi z zakresu administracji rządowej.

8. Zmiany w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320) – art. 7 projektu

W ustawie dodany został przepis przejściowy, w którym uregulowana została kwestia uzyskiwania dyplomów kwalifikacyjnych na podstawie dyplomów ukończenia studiów wyższych w uznanych uczelniach uzyskanych przed dniem 8 grudnia 2015 r., tj. przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw. Zmiana ustawy wprowadziła

nowe zasady uznania egzaminów dyplomowych. Oznacza to, że obecnie dyplom kwalifikacyjny może zostać wydany wyłącznie osobie, której egzamin dyplomowy został uznany za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym zgodnie z art. 64 ust. 4 ustawy nowelizowanej. W celu zapewnienia ochrony praw nabytych, tj. możliwości uzyskiwania dyplomów kwalifikacyjnych na dotychczasowych zasadach do dnia 1 stycznia 2024 r., konieczne jest wprowadzenie odpowiedniego przepisu przejściowego.

9. Zmiany w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569) – art. 8 projektu

Proponowane zmiany w ustawie wynikają z konieczności doprecyzowania na poziomie ustawy właściwości dyrektorów urzędów morskich w zakresie ich nowych kompetencji wynikających z rozdziału 3 ustawy zmienianej – Pośrednictwo pracy. Proponuje się odesłanie w tym zakresie do podziału terytorialnego określonego w art. 17 ust. 1a i 1b ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Projektowana zmiana art. 62 wynika z uwag zgłaszanych w toku uzgodnień międzyresortowych projektu rozporządzenia w sprawie sposobu i trybu dochodzenia zwrotu kosztów repatriacji (art. 62 ust. 4 ustawy o pracy na morzu) w zakresie konieczności uregulowania przedmiotowych kwestii na poziomie ustawy. W związku z tym wyraźnie wskazano, iż ściąganie kosztów repatriacji odbywa się w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Ponadto, podobnie jak w przypadku pośrednictwa pracy, dodano wyraźne wskazanie właściwości dyrektora urzędu morskiego. Przepis ten nie zmienia natomiast zakresu kosztów repatriacji, które wynikają z art. 59 ust 2 ustawy o pracy na morzu, który pozostaje bez zmian.

10. Przepisy przejściowe i termin wejścia w życie ustawy

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

Do czasu utworzenia Bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami, o której mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 6, kopie wydanych decyzji dotyczących wstrzymywania działalności prowadzącego zakład recyklingu statku wojewódzki inspektor ochrony środowiska przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska.

Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, zachowują ważność do czasu upływu roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Prowadzący zakład recyklingu statków, jeżeli zamierza kontynuować tę działalność, jest obowiązany do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie albo pozwolenia na wytwarzanie odpadów lub pozwolenia zintegrowanego, uwzględniających wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków zgodnie z przepisami, odpowiednio, ustawy zmienianej w art. 4 albo w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Jeżeli prowadzący zakład recyklingu statków, który zamierza kontynuować tę działalność, nie złożył wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie albo pozwolenia na wytwarzanie odpadów lub pozwolenia zintegrowanego w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, wygasa z upływem tego terminu.

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

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2 pkt 8, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (wiodące) Ministerstwo Środowiska (współpracujące) Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Katarzyna Krzywda – Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 5838586; e-mail: katarzyna.krzywda@mgm.gov.pl Andrzej Przybylski Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 022 583 85 98, e-mail: andrzej.przybylski@mgm.gov.pl	Data sporządzenia 15.12.2016 r. Źródło: Prawo UE: – decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55), – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.), – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135). Inne: – rezolucja MSC.380(94) z dnia 21 listopada 2014 r. do Prawidła 2 Rozdziału VI Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319 oraz z 2005 r. poz. 1016), 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. poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. poz. 177) Nr w Wykazie prac UC14
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw:

1) wdraża do polskiego porządku prawnego:

- decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającą zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55), zwaną dalej „decyzją 2015/253”,
- rezolucję MSC.380(94) z dnia 21 listopada 2014 r. do Prawidła 2 Rozdziału VI Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319 oraz z 2005 r. poz. 1016), 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. poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. poz. 177), zwaną dalej „Konwencją SOLAS”,
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135);

2) służy stosowaniu:

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 1257/2013”,
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/757”.

Niniejszą ustawą zmienia się: ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Sprawy regulowane w projekcie ustawy wymagają unormowania na poziomie ustawowym. Projekt ustawy przewiduje zmiany w:

ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w zakresie:

- Rozszerzenia listy definicji wymienionych w art. 4 zmienianej ustawy i wprowadzenia definicji systemu obiegu paliwa na statku oraz THETIS-EU.
- Wyznaczenia Krajowego Administratora THETIS-EU i określenia jego zadań.

Proponowane w art. 8a zmiany dotyczące THETIS-EU zapewnią właściwe funkcjonowanie inspekcji w oparciu o opracowany przez Komisję Europejską system informatyczny, który pozwala na zbieranie danych o inspekcjach statków w ramach egzekwowania wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1). Wyznaczenie administratora THETIS-EU i określenie jego zadań z uwzględnieniem wymogów wynikających z dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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) i rozporządzenia 2015/757 umożliwi organom inspekcyjnym korzystanie z systemu informatycznego, co przyczyni się do uproszczenia procedur związanych z raportowaniem wyników inspekcji, przyspieszy sprawne zarządzanie danymi oraz ułatwi dostęp do informacji w tym zakresie i ich przetwarzanie. Jednym z zadań administratora THETIS-EU określonym w art. 8a ust. 3 w pkt 1 jest udzielanie praw dostępu do THETIS-EU. System ten jest zarządzany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i w związku z tym zasady dostępu oraz udzielanie praw dostępu następują zgodnie z regułami EMSA zatwierdzonymi przez Komisję Europejską. Sprawozdawczość i przysyłanie informacji w formie elektronicznej zwiększy przejrzystość i szybkość obiegu informacji, usprawni i przyspieszy proces wykonywania czynności kontrolnych oraz sprawozdawczych i zmniejszy koszty związane z drukowaniem i wysyłaniem dokumentacji pocztą tradycyjną. Wykonywanie zadań krajowego administratora THETIS-EU prowadzone będzie w ramach budżetu urzędu morskiego, zatrudniającego osobę, której powierzona zostanie ta funkcja. Zakres czynności wykonywanych przez krajowego administratora wymagać będzie jednak alokacji co najmniej ½ etatu. Konieczne będzie także doposażenie inspektorów w przenośne komputery, konieczne do wprowadzania danych do systemu THETIS-EU w czasie inspekcji.

- Doprecyzowania kwestii pobierania próbek paliwa żeglugowego z systemu obiegu paliwa.

W celu harmonizacji przepisów ustawy z decyzją 2015/253 doprecyzowano kwestie pobierania próbek paliwa żeglugowego z systemu obiegu paliwa na statku przez zmianę w art. 13g ust. 2. Wskazano w nim, iż kontrola w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym przeprowadzana jest zgodnie z decyzją 2015/253. Sprecyzowano również zakres kontroli w odniesieniu do co najmniej 40% inspekcjonowanych statków i dodano system obiegu paliwa na statku jako miejsce poboru próbek paliwa. Wskazano także obowiązek przechowywania próbki pobranego paliwa przez przedstawiciela statku przez okres co najmniej 12 miesięcy. Dotychczasowe brzmienie przepisu dotyczącego zakresu sprawozdania z przeprowadzonych inspekcji, które przekazywane jest do UOKiK, pozostało podobne. W ust. 10 określono obowiązek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zapewnienia przekazywania Komisji Europejskiej informacji, o których mowa w art. 7 decyzji 2015/253.

- Doprecyzowania sankcji za naruszenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. UE L 132 z 21.05.2016, str. 58).

Przez dodanie pkt 12–18 w art. 37 dokonano doprecyzowania podlegających karze przypadków łamania wymogów, co wzmocni egzekwowanie ww. dyrektywy 2016/802. Wprowadzone zmiany uwzględniają wytyczne EMSA i służą harmonizacji egzekwowania wymogów w Polsce oraz innych państwach członkowskich UE.

- Wskazania organu, do którego armatorzy statków o polskiej przynależności będą mogli składać wnioski

o uzyskanie pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji w przypadku testów prowadzonych poza polskimi obszarami morskimi wyłącznie na wodach międzynarodowych.

W ust. 3a w art. 13da wskazano armatorom statków o polskiej przynależności organ, do którego można będzie składać wnioski o uzyskanie pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji, w przypadku testów prowadzonych wyłącznie poza polskimi obszarami morskimi. Zmiana ma na celu poszerzenie dostępnych armatorom możliwości przeprowadzania testów metod redukcji emisji również na przypadki, w których testy miałyby być prowadzone wyłącznie na wodach międzynarodowych. Art. 13da nie regulował dotychczas w ust. 3 takiej ewentualności.

– Wyłączenia z obowiązku uzyskania pozwolenia na testowanie zatwierdzonych metod redukcji emisji.

W art. 13da zmodyfikowano ust. 2, doprecyzowując, że pozwolenia wymaga testowanie tylko tych metod redukcji emisji, które nie posiadają jeszcze zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg ust. 1 albo 2. W przypadku metod posiadających zatwierdzenie zastosowanie znajduje art. 13c ust. 2 i 3 oraz art. 36a ust. 2 ustawy zmienianej. Ponadto przez dodanie w art. 13da ust. 2a statki o obcej przynależności, które posiadają wydany przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację działającą w jej imieniu dokument świadczący o prowadzeniu testów metod redukcji emisji, wyłączono z obowiązku uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów od administracji polskiej. Rozwiązanie takie ma na celu uniknięcie dublowania procedury wydawania pozwolenia przez administrację polską, w przypadku gdy statek otrzymał już wcześniej pozwolenie innej administracji i zostało ono wydane zgodnie z międzynarodowymi regulacjami w tym zakresie, czyli we współpracy z administracją polską. W takim przypadku, zgodnie z dodanym ust. 2b, armator przekazuje jedynie wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru przeprowadzania testów, nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich zakończenia, a zatem analogicznie do tego, jak przekazywane są wyniki testów w przypadku wydania pozwolenia przez administrację polską.

– Doprecyzowania pojęcia organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem oraz uznanej organizacji.

W art. 7 ust. 1a, 5 i 5a oraz art. 8 ust. 6 ustawy zmienianej doprecyzowano pojęcia organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem oraz uznanej organizacji. Zaproponowane zmiany mają na celu ujednolicenie pojęć używanych w innych przepisach dotyczących wykonywania zadań administracji morskiej, m.in. w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.) i w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597).

– Wydawania certyfikatów zgodnie z wymogami Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 851), zwanej dalej „Konwencją AFS”.

Dodano nowy pkt 25, w którym doprecyzowano kwestie związane z inspekcjami i wydawaniem „Międzynarodowego certyfikatu systemu przeciwporostowego” po zmianie przynależności statku eksploatowanego zgodnie z wymogami Konwencji AFS. Uzupełniono w ten sposób katalog możliwych przypadków wymagających inspekcji i wydawania stosownych certyfikatów. Dokonano przeniesienia do nowego pkt 26 i doprecyzowania w nim kwestii związanych z inspekcją i wydawaniem „Międzynarodowego certyfikatu efektywności energetycznej” obecnie regulowanych w pkt 16 i 17.

– Wskazania dyrektora urzędu morskiego jako organu wykonującego zadania kontrolne państwa portu oraz organu administracji w rozumieniu przepisów rozporządzenia 1257/2013.

Wskazanie dyrektora urzędu morskiego jako organu wykonującego zadania organu administracji zgodnie z rozporządzeniem 1257/2013 dokonane zostało poprzednio w ramach ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320). W celu uporządkowania kwestii odnoszących się do recyklingu statków w jednym akcie prawnym proponuje się usunięcie przedmiotowego artykułu z ustawy o bezpieczeństwie morskim i przeniesienie go w formie art. 13m ust. 2 do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, która jest aktem regulującym sprawy związane z ochroną środowiska morskiego, co jest również przedmiotem regulacji zawartych w rozporządzeniu 1257/2013. Zabieg ten służy uporządkowaniu przepisów. Od chwili stosowania rozporządzenia 2015/757, zgodnie z art. 13l, do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa przedkładać będą raporty emisji CO₂ oraz inne istotne informacje z całego roku sprawozdawczego Komisji Europejskiej oraz dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku.

– Wskazania ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jako organu odpowiedzialnego za przekazywanie Komisji Europejskiej sprawozdania ze stosowania rozporządzenia 1257/2013.

W celu właściwego wypełniania obowiązków sprawozdawczych wobec Komisji Europejskiej konieczne było wskazanie w ustawie (art. 13m ust. 3) organu, który będzie realizował zadanie polegające na cyklicznym przygotowywaniu i przekazywaniu sprawozdań ze stosowania rozporządzenia 1257/2013. Przepis służy zapewnieniu właściwej implementacji rozporządzenia 1257/2013.

– Ustanowienia sankcji zgodnie z rozporządzeniem 1257/2013.

W art. 36aa ust. 4 ustawy ustanowiono sankcje dla armatorów, którzy eksploatują lub poddają recyklingowi statki niezgodnie z przepisami rozporządzeniem 1257/2013. Sankcje dotyczyć będą czynności polegających na: eksploatacji

statku bez ważnego świadectwa potwierdzającego dokonanie przeglądu oraz kierowaniu statku celem recyklingu do zakładu, który nie znajduje się w europejskim wykazie. Proponowany górny wymiar kary ustalono na 600 000 SDR, co wynika z faktu, iż poddawanie statków recyklingowi w zakładach spoza europejskiego wykazu niesie ze sobą korzyści finansowe, a sankcja za takie działanie musi być skuteczna, proporcjonalna i odstraszaająca. Nie przewiduje się stosowania kar pozbawienia wolności, z tego względu przewidziano możliwość stosowania wysokich kar finansowych. Ustanowienie kar ma na celu zapewnienie, że statki podnoszące banderę kraju UE będą poddawane recyklingowi jedynie w zakładach spełniających odpowiednie wymogi w zakresie ochrony środowiska i przepisów bhp, co przyczyni się do eliminacji występowania negatywnych skutków dla zdrowia i życia ludzkiego oraz środowiska związanych z demontażem statków w miejscach nieprzystosowanych do tego, głównie w krajach Azji Południowej.

– Wydawania świadectw zgodnie z rozporządzeniem 1257/2013.

W związku z wymogami rozporządzenia, na mocy którego wydawane będą świadectwa inwentaryzacji, konieczne było ustanowienie opłat związanych z przeprowadzeniem inspekcji i wydawaniem świadectwa inwentaryzacji oraz świadectwa gotowości do recyklingu. Dodano zatem w załączniku do ustawy pkt 27–29 wyszczególniające ww. inspekcje. Wysokość opłat została uzależniona od rodzaju przeglądu statku (zasadniczy, odnowieniowy, dodatkowy i końcowy) oraz pojemności brutto statków.

– Wskazania organu odpowiedzialnego za egzekwowanie zgodności z wymogami rozporządzenia 2015/757.

W art. 13k ust. 1 wskazano dyrektora urzędu morskiego jako organ odpowiedzialny za sprawdzenie, czy na statku, który wpłynął do portu, znajduje się ważny dokument zgodności. Dyrektor urzędu morskiego może podjąć czynność sprawdzającą w przypadku każdego statku, wobec którego nie są dostępne informacje na temat daty wystawienia i daty ważności dokumentu zgodności oraz tożsamości weryfikatora, który zweryfikował raport emisji CO₂. Od chwili stosowania rozporządzenia 2015/757, zgodnie z art. 13l, do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa przedkładać będą raporty emisji CO₂ oraz inne istotne informacje z całego roku sprawozdawczego Komisji Europejskiej oraz dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku.

– Ustanowienia sankcji za niewykonanie obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania.

W myśl art. 34a ust. 1 obowiązkiem dyrektora urzędu morskiego będzie zgłaszanie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, Komisji Europejskiej, EMSA, pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery krajowych zastosowanych sankcji wobec określonego statku. W przypadku statków, które nie spełniają wymogów w zakresie monitorowania i raportowania przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze oraz w przypadku, gdy inne środki egzekwowania nie zapewnią osiągnięcia zgodności, będzie istnieć możliwość wydania nakazu opuszczenia portu. W projekcie ustawy zastosowano rozwiązanie analogiczne do innego funkcjonującego już w Kodeksie morskim. W art. 34b ust. 1 przewidziano, że dyrektor urzędu morskiego będzie uprawniony do wydania, w drodze decyzji administracyjnej, nakazu opuszczenia portu zgodnie z art. 20 ust. 3 rozporządzenia 2015/757. Obowiązkiem dyrektora będzie m.in. przekazanie stosownych informacji o wydanej decyzji ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, Komisji Europejskiej, EMSA, pozostałym państwom członkowskim i zainteresowanemu państwu bandery. Zaproponowane w art. 34b rozwiązanie, zarówno w aspekcie powiadamiania odpowiednich podmiotów, jak i nakazu opuszczenia portu, jest rozwiązaniem analogicznym do tego, które przewidziano w art. 102e § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66).

W art. 36aa ust. 5 zaproponowano maksymalną wysokość kary pieniężnej w wymiarze 50 000 SDR. Ustanowienie sankcji za nieprzestrzeganie przepisów rozporządzenia 2015/757 ograniczy przypadki niewywiązywania się z obowiązku posiadania planu monitorowania emisji CO₂.

ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej w zakresie:

– Uwzględnienia kompetencji ministra właściwego do spraw energii w procesie wydawania przez właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich pozwoleń na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego.

Zmiana w art. 26 ust. 2 polegająca na dodaniu w treści ustępu słowa „energii” ma na celu wskazanie kompetencji nowo powołanego ministra właściwego do spraw energii w procesie wydawania przez właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich pozwoleń na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz stanowi konsekwencję wejścia w życie zmian w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, z późn. zm.) oraz wydania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Energii (Dz. U. poz. 2075).

– Dostosowania liczby egzemplarzy wniosków do liczby organów uczestniczących w procesie wydania pozwolenia na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz związanego z układaniem i utrzymywaniem kabli lub rurociągów na polskich obszarach morskich.

Zmiana w art. 27a ust. 2b polegająca na zwiększeniu do 9 liczby egzemplarzy wniosków przesyłanych do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego wynika ze zwiększenia liczby organów uczestniczących w procedurze wydawania pozwolenia na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz związanego z układaniem i utrzymywaniem kabli lub rurociągów na polskich obszarach morskich.

– Zdefiniowania „planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej”.

W rozdziale 9 przed art. 37a proponowane jest dodanie art. 37¹ w celu zdefiniowania „planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej”. W opinii Komisji Europejskiej definicja morskiego planowania przestrzennego zawarta w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich powinna obligatoryjnie być przeniesiona do prawa krajowego w celu pełnej transpozycji ww. dyrektywy. Potwierdzenie powyższego znajduje się w dokumencie przesłanym w 2015 r. przez Komisję Europejską pt. „Transposition checklist for Directive 2014/89/EU”. Wprowadzana zmiana ma na celu dokonanie pełnej transpozycji dyrektywy. Zaproponowana definicja nie wpływa na proces planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, określony uprzednio w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Proponowane dodanie do art. 37e ust. 1 pkt 8 lit. c do wyliczenia ministrów właściwych do uzgodnienia projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej – ministra właściwego do spraw energii, jest zasadne ze względu na zmianę kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki i przeniesienie części jego kompetencji na ministra właściwego do spraw energii na podstawie art. 1 pkt 1 lit. b i pkt 4 ustawy z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1960).

– Doprecyzowania wymogów w zakresie kontroli paliwa.

Zmiana w art. 42 pkt 27 jest doprecyzowaniem obowiązujących już wymogów i podkreśleniem, że stosownej kontroli podlega paliwo używane na statku, a nie tylko paliwo dostarczane na statek. Doprecyzowanie takie służy ujednoliceniu sformułowań odnoszących się do kontroli paliwa żeglugowego i ma na celu harmonizację z wymogami decyzji 2015/253.

– Objęcia wszystkich stoczní nadzorem przeciwpożarowym dyrektorów urzędów morskich.

Zmiana w art. 50a ust. 8, polegająca na usunięciu z treści ustępu słowa „remontowej”, umożliwi zastosowanie przedmiotowej regulacji do stoczní, które nie są stoczniami remontowymi, a które, z uwagi na charakter swojej działalności, stwarzają równie duże zagrożenie pożarowe, co stoczní remontowe. W związku z tym powinny one być objęte analogicznym nadzorem przeciwpożarowym dyrektorów urzędów morskich.

– Wyłączenia spod nakazów określonych w art. 60c osób i organów upoważnionych.

Zmiana w art. 60c ma na celu wyłączenie osób i organów upoważnionych spod zakazu wykonywania na terenie pasa technicznego czynności takich jak rozpalanie ognisk na plaży oraz używanie na terenie pasa technicznego pojazdów silnikowych, zaprzęgowych i motorowerów. Przewidziano, iż wyłączenie dotyczyłoby służb ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej, Policji, Straży Granicznej, urzędów morskich, a także osób, które muszą dojść do posesji oraz które uzyskały zgodę właściwego dyrektora urzędu morskiego, na podstawie umotywowanego wniosku.

ustawie o portach i przystaniach morskich w zakresie:

– Obowiązku zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w portach.

Proponowana zmiana polegająca na dodaniu w art. 7 ust. 3 i 4 dotyczących ochrony przeciwpożarowej w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ma charakter porządkujący, ponieważ zarządy tych portów posiadają w swoich strukturach wyspecjalizowane jednostki ochrony przeciwpożarowej (portowe straże pożarne lub portowe służby ratownicze) lub zlecają przedmiotową usługę wyspecjalizowanym podmiotom prywatnym. Podmioty zarządzające dysponują również flotą statków pożarniczych i holowników przystosowanych do prowadzenia działań gaśniczych. Wymienione powyżej siły i środki są konieczne do zapewnienia właściwej ochrony przeciwpożarowej na obszarach podległych zarządom portów, a także do zapewnienia asysty pożarniczej podczas przeładunku statków przewożących ładunki niebezpieczne, zgodnie z przepisami porządkowymi terenowych organów administracji morskiej. Opisana powyżej asysta jest usługą komercyjną, świadczoną zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy, w związku z korzystaniem z infrastruktury portowej.

ustawie – Prawo ochrony środowiska w zakresie:

W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. poz. 1169) określono, że pozwolenia zintegrowane wymagają instalacje do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych o zdolności przetwarzania ponad 10 ton na dobę z wykorzystaniem obróbki fizyczno-chemicznej. Dotyczy to nie tylko takiej obróbki łącznie, ale również odrębnie prowadzonej obróbki fizycznej. Zakłady recyklingu statków są objęte przepisami ww. rozporządzenia ze względu na prowadzoną obróbkę fizyczną polegającą na demontażu statków. W związku z tym pojawiła się potrzeba wprowadzenia zmian wynikających z rozporządzenia 1257/2013 w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672, z późn. zm.) w rozdziale 4 „Pozwolenia zintegrowane” oraz dodania przepisów przejściowych w tym zakresie. Zmiany w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska polegają na określeniu dodatkowych wymagań dla wniosku o wydanie pozwolenia zintegrowanego, treści samego pozwolenia, jak również czasu jego obowiązywania.

ustawie o bezpieczeństwie morskim w zakresie:

- Uregulowania okresu ważności egzaminów kwalifikacyjnych i zaświadczeń ukończenia szkolenia dla marynarzy i rybaków.

W art. 71 dodano ust. 2c i 2d, wskazujące, że zaświadczenie o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego dla osób ubiegających się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa jest ważne przez okres 5 lat od dnia zdania egzaminu, co również uwzględniono w przypadku studentów kończących uczelnie wyższe potwierdzających ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu poprzez posiadanie dyplomu ukończenia studiów. Obecnie żaden z aktów prawnych nie wskazuje, jak długo ważne jest zaświadczenie.

- Określenia sposobu publikacji listy egzaminatorów Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (Komisji).

W art. 77 ust. 3 projektu ustawy dodano, że listę egzaminatorów publikuje się na stronie internetowej Komisji. Stanowi to uzupełnienie dotychczasowej luki w przepisach w zakresie udostępniania listy egzaminatorów Komisji. Z uwagi na liczbę egzaminatorów znajdujących się na liście oraz jej częstą aktualizację, publikacja na stronie internetowej Komisji jest niezbędna w celu zapewnienia dostępności listy dla podmiotów zainteresowanych – egzaminatorów oraz uczelni przeprowadzających egzaminy dyplomowe, które mogą być uznane za równoważne z egzaminami kwalifikacyjnymi na poziomie operacyjnym.

- Wskazania obowiązków załadowcy oraz obowiązków przedstawiciela terminala kontenerowego oraz zarządzającego terminalem wynikających z rezolucji MSC.380(94) i przepisów Konwencji SOLAS.

W art. 101a projektu ustawy wskazano obowiązki załadowcy wynikające z przepisów Konwencji SOLAS oraz określono, co się dzieje w przypadku kontenerów, które przy wjeździe na terminal nie posiadają określonej zweryfikowanej masy brutto kontenera (VGM) lub w jakiś sposób zostało wykryte, że określona przez załadowcę VGM jest niezgodna z rzeczywistą masą kontenera lub masa kontenera przekracza maksymalną eksploatacyjną masę brutto. Wprowadzono możliwość przeprowadzania wyrywkowych kontroli masy kontenerów na terminalu kontenerowym. Wskazano również tolerancję w masie kontenera nie większą niż 5% rzeczywistej masy kontenera.

- Wskazania metod określania VGM oraz organu odpowiedzialnego za zatwierdzenie stosowania przez załadowcę metody 2.

W art. 101b wyszczególniono metody określenia VGM przez załadowcę, zgodnie z Konwencją SOLAS:

- 1) Metoda 1 – wskazująca, że dokonuje się pomiaru całego zamkniętego kontenera po jego załadunku;
- 2) Metoda 2 – przez zważenie poszczególnych towarów/ładunku, włączając wagę palet, materiału sztauberskiego, innych opakowań lub materiałów zabezpieczających towar/ładunek oraz dodanie masy tary kontenera.

Jako organ odpowiedzialny za zatwierdzenie stosowania przez załadowcę metody 2 wskazano dyrektora urzędu morskiego.

- Określenia sposobu prowadzenia metody 2.

W art. 101c szczegółowo opisano proces zatwierdzenia stosowania metody 2 przez załadowcę, wskazując wymagania, jakie musi spełniać w celu złożenia wniosku o zatwierdzenie oraz tryb jego uzyskania. Zatwierdzenie stosowania metody 2 może zostać wydane na 1 rok albo 3 lata w zależności od tego, czy załadowca posiada wdrożony certyfikowany system zarządzania zgodnie ze standardem uznanym międzynarodowo. Przewidziano zwolnienie z kontroli wstępnych i odnowieniowych dla załadowców posiadających status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS zgodnie z przepisami celnymi. Określono również opłaty za przeprowadzenie kontroli oraz obowiązek pokrycia kosztów dojazdu i pobytu kontrolerów.

- Określenia kar za nieprzestrzeganie przepisów dotyczących obowiązku ważenia kontenerów.

Dokonano tego w art. 127 ust. 1 pkt 8.

- Dokonania zmiany w art. 62 ust. 1 poprzez wprowadzenie zapisu, że kwalifikacje członków załóg statków morskich lub statków rybackich muszą odpowiadać wymaganiom określonym m.in. w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655). Proponowana zmiana wynika z ratyfikacji przez Polskę w 2015 r. Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r., która weszła w życie 28 października 2015 r. Ponadto dokonania zmiany w art. 107a ust 1, 3 i 5 projektu ustawy – ze względu na prowadzone szkolenia zarówno kandydatów na pilotów morskich, jak i samych pilotów, zasadnym jest, by minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadzał audyty w ramach nadzoru nad szkoleniem zarówno kandydatów na pilotów, jak i pilotów.

ustawie o odpadach w zakresie:

- Uwzględnienia recyklingu statków w ramach zezwolenia na przetwarzanie odpadów wydawanego w trybie decyzji administracyjnej.

Proponowane zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania na poziomie ustawy niektórych wymogów związanych z rozporządzeniem 1257/2013. W tym celu w ustawie o odpadach rozszerzono listę definicji w art. 3 ust. 1 poprzez dodanie definicji recyklingu statków oraz definicji prowadzącego zakład recyklingu statków w rozumieniu rozporządzenia 1257/2013. W art. 42 dodano w ust. 2 pkt 13a oraz ust. 6a, które dotyczą dodatkowych wymagań odnoszących się do wniosku posiadacza odpadów o wydanie zezwolenia na przetwarzanie odpadów. W art. 43 ust. 2 w pkt 7a rozszerzono stosownie zakres informacji określonych w zezwoleniu na zbieranie odpadów. W art. 44 przy pomocy ust. 2 i 3 określono termin ważności zezwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków na czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat i wprowadzono możliwość przedłużenia tego zezwolenia na kolejne 5 lat. W art. 46 ust. 4 wskazano podstawy odmowy wydania zezwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków. W art. 47 ust. 1a przewidziano możliwość wezwania do usunięcia nieprawidłowości, a w ust. 2 i 3 cofnięcia zezwolenia przez właściwy organ w przypadku, gdy posiadacz odpadów, który uzyskał zezwolenie, narusza przepisy ustawy w zakresie działalności objętej zezwoleniem lub działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem. W art. 50 ust. 1 pkt 5 lit. d dodano informację, że marszałek województwa dokonuje wpisu do rejestru na wniosek prowadzącego zakład recyklingu statków. W art. 52 pkt 8 lit. e rozszerzono zakres wymagań dotyczących informacji, jakie zawiera rejestr podmiotów prowadzących zakłady recykling statków. W dziale VII dodano rozdział 8 Statki przeznaczone do recyklingu i art. 102a, art. 102b oraz art. 102c. W art. 102a ust. 1 uregulowano zakres informacji, które zgodnie z rozporządzeniem 1257/2013 powinny być dołączane do wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków. W art. 102b uregulowano kwestie zatwierdzania wymaganego rozporządzeniem 1257/2013 planu recyklingu statku. Plan przygotowany przez prowadzącego zakład, w którym dokonany zostanie recykling konkretnego statku, zatwierdzany będzie przez właściwy organ w trybie decyzji administracyjnej w terminie 60 dni od dnia przekazania organowi planu. Ponadto wprowadzono obowiązek uzyskania przez organ opinii dyrektora urzędu morskiego właściwego dla miejsca przetwarzania odpadów, w przypadku statków, nad którymi dyrektor urzędu morskiego sprawował nadzór w okresie ich eksploatacji przed skierowaniem do recyklingu. W art. 102c ust. 1 wprowadzono wymóg niezwłocznego informowania ministra właściwego do spraw środowiska przez właściwy organ o wydaniu zezwolenia określonego w art. 14 rozporządzenia 1257/2013 oraz przekazywania wszelkich informacji, które mogą być istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013. W ust. 2 wskazano ministra właściwego do spraw środowiska jako organ odpowiedzialny za informowanie Komisji Europejskiej i przekazywanie wszelkich informacji, które mogą być istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków. W dziale IX Zadania z zakresu administracji rządowej realizowane przez samorząd województwa i przepisy szczególne w postępowaniu o wydanie decyzji z zakresu gospodarki odpadami uzupełniono zakres informacji w art. 168 i wskazano, że zadania marszałków związane z recyklingiem statków określone w art. 47 ust. 1a, art. 102b ust. 1 i 4 oraz art. 102c ust. 1 są zadaniami zleconymi z zakresu administracji rządowej.

ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320) w zakresie:

– Dodania przepisu przejściowego, w którym uregulowana została kwestia uzyskiwania dyplomów kwalifikacyjnych na podstawie dyplomów ukończenia studiów wyższych w uznanych uczelniach uzyskanych przed dniem 8 grudnia 2015 r., tj. przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw. Zmiana ustawy wprowadziła nowe zasady uznania egzaminów dyplomowych. Oznacza to, że obecnie dyplom kwalifikacyjny może zostać wydany wyłącznie osobie, której egzamin dyplomowy został uznany za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym, zgodnie z art. 64 ust. 4 ustawy nowelizowanej. W celu zapewnienia ochrony praw nabytych, tj. możliwości uzyskiwania dyplomów kwalifikacyjnych na dotychczasowych zasadach do dnia 1 stycznia 2024 r., konieczne było wprowadzenie odpowiedniego przepisu przejściowego.

ustawie o pracy na morzu w zakresie:

– Pośrednictwa pracy i zwrotu kosztów repatriacji.

Proponowane zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania na poziomie ustawy właściwości dyrektorów urzędów morskich w zakresie ich nowych kompetencji wynikających z rozdziału 3 ustawy zmienianej – Pośrednictwo pracy. Proponuje się odesłanie w tym zakresie do podziału terytorialnego określonego w art. 17 ust. 1a i 1b ustawy o bezpieczeństwie morskim. Projektowana zmiana art. 62 wynika z uwag zgłaszanych w toku uzgodnień międzyresortowych projektu rozporządzenia w sprawie sposobu i trybu dochodzenia zwrotu kosztów repatriacji (art. 62 ust. 4 ustawy o pracy na morzu) w zakresie konieczności uregulowania przedmiotowych kwestii na poziomie ustawy.

W związku z tym wyraźnie wskazano, iż ściąganie kosztów repatriacji odbywa się w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Ponadto, podobnie jak w przypadku pośrednictwa pracy, dodano wyraźne wskazanie właściwości dyrektora urzędu morskiego. Przepis ten nie zmienia natomiast zakresu kosztów repatriacji, które wynikają z art. 59 ust. 2 ustawy o pracy na morzu, który pozostaje bez zmian.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W zakresie spraw, które dotyczą zawartości siarki w paliwie żegludowym, wszystkie państwa członkowskie posiadające porty morskie wprowadzają w oparciu o decyzję 2015/253 rozwiązania analogiczne do proponowanych w projekcie.

Wymogi rozporządzenia 1257/2013 oraz rozporządzenia 2015/757 obowiązują wprost w państwach członkowskich Unii Europejskiej, niemniej jednak konieczne jest w krajowych przepisach dodanie regulacji służących stosowaniu tych rozporządzeń. Każdy kraj dokonuje tego w swoim zakresie, z uwzględnieniem krajowych uwarunkowań. Prace legislacyjne są w krajach UE dopiero prowadzone, niemniej z informacji uzyskanych podczas spotkań roboczych wynika, że proponowane w projekcie ustawy rozwiązania są zbliżone do rozwiązań, które zostaną wdrożone w pozostałych państwach członkowskich UE.

Wszystkie państwa-strony Konwencji SOLAS (obecnie jest to 162 państw, spośród 171 państw członkowskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)), w tym wszystkie państwa UE, są zobowiązane do wdrożenia jednolitych rozwiązań wynikających ze zmian do Konwencji SOLAS w zakresie ważenia kontenerów, które weszły w życie w dniu 1 lipca 2016 r. Obecnie tylko Wielka Brytania oraz Dania opracowały przepisy w przedmiotowej sprawie. Pozostałe państwa członkowskie UE są w trakcie ich tworzenia. Propozycje zawarte w projekcie ustawy są zbieżne z przepisami i projektami innych państw.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektorzy urzędów morskich oraz pracownicy urzędów morskich, których obowiązki obejmować będą kontrole statków pod kątem spełniania wymogów rozporządzenia 1257/2013 i 2015/757	Dyrektorzy urzędów morskich – w Gdyni, Słupsku oraz w Szczecinie. Podczas rutynowych inspekcji sprawdzane będą dodatkowo 2 nowe dokumenty. Nie zaistnieje potrzeba zatrudniania nowych osób.	Szacunki własne MG MiŻŚ	Sprawdzanie 2 dodatkowych dokumentów podczas inspekcji statków. Ewentualne nakładanie sankcji za naruszenia wymogów rozporządzenia 1257/2013 i 2015/757.
Urzędy morskie, których zakres obowiązków obejmować będzie kontrole załadowców, terminali kontenerowych oraz kontrole masy kontenerów	Liczba osób zatrudnionych w inspektoratach bezpieczeństwa żeglugi oraz kapitanatach portów wynosi ok. 35, z czego do wykonywania nowych obowiązków będą wyznaczone wybrane osoby.	Urzędy morskie, szacunki własne MG MiŻŚ	Przeprowadzanie nowego rodzaju kontroli u załadowców w celu zatwierdzenia stosowania metody 2 oraz zwiększenie zakresu kontroli w odniesieniu do terminali kontenerowych.
Załadowcy kontenerów	Łącznie ok. 2000 załadowców (niemożliwe jest określenie ilu z nich będzie stosowało metodę 1 lub 2, ponieważ jest to decyzja własna załadowcy).	Dane od armatorów statków kontenerowych, szacunki własne MG MiŻŚ	Obowiązek określania masy kontenera metodą 1 lub 2. Obecne koszty zważenia pojedynczego zamkniętego/załadowanego kontenera wynoszą ok. 45 PLN. W przypadku metody 2 niemożliwe jest określenie kosztów urządzeń pomiarowych, ponieważ ich wybór zależy od załadowcy – uśredniony koszt zatwierdzenia stosowania metody 2 (uwzględniając opłatę za kontrolę i koszty delegacji kontrolerów) to ok. 3000 PLN na 1 rok albo 3 lata w zależności od posiadania lub nie certyfikowanego systemu zarządzania.
Uznane organizacje	7 uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej.	Szacunki własne MG MiŻŚ	Zmiana procedur, reorganizacja, dodatkowe zadania związane z możliwym rozszerzeniem upoważnienia do wykonywania

			zadań administracji morskiej.
Armatorzy statków morskich o polskiej przynależności	Recykling statków – 46 statków. Siarka w paliwie – 151 statków. Monitorowanie emisji dwutlenku węgla – 1 statek.	Izby morskie, urzędy morskie	Obciążenie finansowe związane z opłatą za wydanie świadectwa po dokonaniu przeglądu określonego w art. 8 rozporządzenia 1257/2013. Ewentualne obciążenia finansowe związane z egzekwowaniem kar za nieprzestrzeganie przepisów.
Właściciele zakładów recyklingu statków	Obecnie 2 zakłady zgłoszone do wykazu europejskiego oczekującego na publikację przez Komisję Europejską.	Informacja uzyskana z urzędów marszałkowskich za pośrednictwem Ministerstwa Środowiska	Ewentualne obciążenia finansowe związane z egzekwowaniem kar za nieprzestrzeganie wymogów w zakresie odnoszącym się do zakładów recyklingu statków.
Urzędy marszałkowskie	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego (łącznie 3 osoby).	Urzędy marszałkowskie	Potencjalne zwiększenie obowiązków ze względu na wymóg wydawania decyzji zgodnie z rozporządzeniem 1257/2013 i przekazywania informacji do Ministerstwa Środowiska.
Ministerstwo Środowiska	1 osoba	Ministerstwo Środowiska	Potencjalne zwiększenie obowiązków ze względu na wymóg informowania Komisji Europejskiej o zmianach w europejskim wykazie, zgodnie z rozporządzeniem 1257/2013.
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	1 osoba	Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	Zwiększenie obowiązków związanych z raportowaniem do Komisji Europejskiej informacji dotyczących stosowania rozporządzenia 1257/2013 i rozporządzenia 2015/757.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje społeczne trwały ponad 30 dni i były dostępne dla wszystkich zainteresowanych osób. W ramach konsultacji projekt został przekazany do podmiotów, na które regulacja będzie oddziaływać, w tym armatorów, uznanych organizacji oraz innych instytucji potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Projekt skierowano do następujących podmiotów: Polski Rejestr Statków, Instytut Morski w Gdańsku, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Związek Armatorów Polskich, Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów, Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy, Stowarzyszenie Starszych Mechaników Morskich, Stowarzyszenie Kapitanów Żegluga Wielkiej, Polska Żegluga Morska P.P., Kołobrzeska Żegluga Pasażerska Sp. z o.o., Żegluga Gdańska Sp. z o.o.; Euroafrica Services Limited – oddział w Polsce, Chipolbrok – Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A., Baltramp Shipping Sp. z o.o., Polska Izba Spedycji i Logistyki, Polskie Linie Oceaniczne S.A., Polska Żegluga Bałtycka S.A., POL-EURO linie Żeglugowe S.A., POL-LEVANT Linie Żeglugowe Sp. z o.o., LOTOS Petrobaltic S.A., SHIP – SERVICE S.A. Grupa Orlen, UNIBALTIC Sp. z o.o., PRCiP Sp. z o.o., Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych.

W zakresie zmian wynikających z rezolucji MSC.380(94) w ramach spotkań i konsultacji propozycje przedstawiono dodatkowo przedstawicielom: Głównego Urzędu Miar, Służby Celnej, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, PISiL, KIGM, PKN ORLEN, MTI Furninova, Arctic Paper, Net – Cargo, Allcom, JG – Marine, MAG, PKP CC, IM Solution, SEA LOGISTIC, Polsin Overseas Shipping, BC-PS, CSL, DHL, Mistrzak, MRDK, PRS – CCC, RGCO, MAERSK, MSC, HAPAG Lloyd, OOCL, NYK, CMA-CGM, COSCO, HANJIN, APL, Team Lines, Seago Line i Unifeeder.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0,03	0	0	0,05	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,14
budżet państwa	0	0,03	0	0	0,05	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,14
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0,08	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,53
budżet państwa	0	0,08	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,53
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	-0,05	-0,05	-0,05	0	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,39
budżet państwa	0	-0,05	-0,05	-0,05	0	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,39
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Budżet państwa											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Korzystanie z systemu informatycznego będzie udoskonaleniem i unowocześnieniem wykonywanych obecnie procedur kontrolnych i sprawozdawczych związanych z inspekcjami statków oraz skutkować będzie lepszym nadzorem nad przestrzeganiem wymagań prawnych dotyczących ochrony środowiska morskiego. Efektem wzmocnienia systemu egzekwowania wymogów może być większa wykrywalność naruszeń i zwiększenie wpływów do budżetu z tytułu nakładanych kar. Koszty wynikające ze stosowania THETIS-EU, w tym koszt zakupu sprzętu oraz koszt zwiększenia wymiaru pracy, pokrywane będą w ramach budżetów poszczególnych organów i środków corocznie planowanych w ustawie budżetowej dla cz. 21 – Gospodarka morska. Wykonywanie zadań krajowego administratora THETIS-EU prowadzone będzie w ramach budżetu urzędu morskiego zatrudniającego osobę, której powierzona zostanie ta funkcja. Zwiększenie wymiaru pracy w związku z tymi czynnościami szacować można na 1/2 etatu w urzędzie morskim zatrudniającym krajowego administratora. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,03 mln zł, począwszy od roku 2017. W odniesieniu do inspektorów przeprowadzających inspekcje na statkach dodatkowy wymiar pracy oszacowany został na 1/8 etatu w każdym z trzech urzędów morskich. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,02 mln zł, począwszy od roku 2017. Kwoty te oszacowano w oparciu o wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w administracji rządowej w 2014 r. na poziomie 4 447 zł (Sprawozdanie Szefa Służby Cywilnej – 2015). Sumarycznie zwiększenie wymiaru pracy oznaczać będzie dodatkowy koszt w wysokości 46 693 zł rocznie (po zaokrągleniu 0,05 mln zł, w tym 0,03 (1/2 etatu) jako koszt pracy krajowego administratora THETIS-EU oraz 0,02 (po 1/8 etatu w każdym z trzech urzędów morskich) jako koszt pracy inspektorów. THETIS-EU będzie narzędziem usprawniającym wykonywanie obowiązków inspekcyjnych, w tym wybór statków do inspekcji oraz elektroniczne raportowanie jej wyników. Biorąc pod											

uwagę liczbę inspekcji przeprowadzonych w latach poprzednich, o których mowa w przekazywanych do KE raportach, tj.: Rocznym zbiorczym raporcie dla Komisji Europejskiej dotyczącym zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków, żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich (lata 2012–2014), i liczbę inspekcji, jaka powinna zostać wykonana na podstawie decyzji 2015/253, należy oczekiwać, że częstotliwość inspekcji nie ulegnie zmianie. Analogicznie nie ulegnie zmianie liczba pobieranych próbek paliwa. W związku z powyższym należy oczekiwać, że nie zmieni się w sposób zasadniczy liczba prowadzonych postępowań administracyjnych. Ze względu na potrzebę dokumentowania prowadzonych inspekcji w czasie rzeczywistym „on-line” i wprowadzanie danych inspekcyjnych do systemu THETIS-EU bezpośrednio podczas inspekcji konieczne jest doposażenie inspektorów urzędów morskich w przenośny sprzęt komputerowy, co zostało uwzględnione w powyższej tabeli dla roku 2017, jako jednorazowy wydatek budżetu państwa w kwocie 0,03 mln zł. Przyjęto potrzebę zakupu 6–10 komputerów przenośnych z dostępem do sieci internet i drukarkami (3–5 tys. zł).

W chwili obecnej nie jest znana wymagana liczba inspekcji dotyczących postępowania z odpadami na statkach (PRF), a tym samym nie jest możliwe oszacowanie, w jaki sposób zmieni się liczba obowiązków z tym związanych oraz wymagany nakład dodatkowej pracy. Można spodziewać się prawdopodobnie nieznacznego zwiększenia zakresu obowiązków. Wielkości te będą możliwe do oszacowania w roku 2017, gdy Komisja Europejska przedstawi projekt zmiany dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku.

Dochody przedstawione w tabeli stanowią szacunkowe dane związane z dokonywaniem przeglądów i wydawaniem świadectw inwentaryzacji dla statków eksploatowanych już obecnie pod polską banderą. W oparciu o liczbę statków oraz taryfikator proponowany w pkt 27–29 załącznika do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki do 2020 r. można spodziewać się maksymalnie wpływów w wysokości 0,046 mln zł (10% opłaty za przegląd wykonywany w imieniu administracji przez uznaną organizację; przy liczbie statków wynoszącej 46). Ze względu na nieznaną liczbę statków, które będą podnosić polską banderę w kolejnych latach, przyjęto założenie, że wysokość wpływów będzie porównywalna, przy czym wpływy te rozłożono równomiernie pomiędzy kolejne lata okresów 5-letnich, z którymi skorelowane są obowiązki przeprowadzania przeglądów. W tabeli nr 6 kwota 0,046, o której mowa wcześniej, została zaokrąglona do wysokości 0,05. Obowiązek posiadania świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych na statku stosowany będzie od roku 2020, w tabeli dla tego roku przypisano wpływy z tytułu przeglądów wszystkich 46 statków (0,05 mln zł). Zgodnie z art. 10 rozporządzenia 1257/2013 świadectwo będzie odnawiane co najmniej raz na pięć lat. Ponieważ armatorzy będą mogli dokonywać odnowienia świadectwa w wybranym przez siebie momencie, wpływy spodziewane dla kolejnego okresu pięcioletniego (2021–2025) rozłożono hipotetycznie równo pomiędzy pięć kolejnych lat (0,01 mln zł). Alternatywnie wpływy te można przedstawić w tabeli w wymiarze skumulowanym 0,05 mln zł co każde pięć lat, w takim przypadku wpływy w okresie 2021–2024 r. wynosiłyby 0, natomiast w 2025 roku 0,05 mln zł.

Kary finansowe za nieprzestrzeganie wymogów rozporządzenia 1257/2013, stosowanie na statkach paliw o niedozwolonej zawartości siarki oraz niewykonywanie obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania, zgodnie z rozporządzeniem 2015/757, będą źródłem dodatkowych dochodów dla budżetu państwa. Ze względu na to, że liczba odnotowanych incydentów, które będą pociągać za sobą konieczność nałożenia kary, nie jest obecnie możliwa do sprecyzowania, trudno określić wielkość dochodów państwa z tym związanych. Wielkość ta nie została zatem uwzględniona w tabeli w pkt 6. Można jedynie zauważyć, że nastąpi około dwukrotne rozszerzenie katalogu czynów podlegających karom (art. 36aa oraz art. 37 pkt 12–18), a maksymalne możliwe do zastosowania wysokości kar wynosić będą do 600 000 SDR.

Zwiększenie nakładu pracy w Ministerstwie Środowiska oraz Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będzie mieć bardzo nieznaczny wymiar. Ograniczać się będzie do okazjonalnego przekazywania określonych informacji do Komisji Europejskiej.

Zwiększenie nakładu pracy w urzędach marszałkowskich uzależnione będzie od liczby statków kierowanych do recyklingu w zakładach znajdujących się na obszarze właściwości danego marszałka województwa. Dodatkowe obowiązki dotyczyć będą zatwierdzania planu recyklingu statku w oparciu o przedłożone dokumenty. Ze względu na brak możliwości określenia liczby statków kierowanych do recyklingu w Polsce, nie jest możliwe oszacowanie dodatkowego nakładu pracy. Aktualnie nie istnieją jednak przesłanki pozwalające zakładać, że zwiększenie nakładu pracy będzie znaczne. Zgodnie z informacjami uzyskanymi z zakładów recyklingu statków, które znajdują się w europejskim wykazie, w ciągu ostatnich 10 lat dokonano w nich

	łącznie recyklingu tylko 4 jednostek, które objęte byłyby wymogami rozporządzenia 1257/2013. Odpowiada to potrzebie zatwierdzania raz na pięć lat jednego planu recyklingu statku w każdym z dwóch urzędów marszałkowskich, na obszarze właściwości których znajduje się jeden zakład prowadzący działalność w zakresie recyklingu statków. Ewentualne dodatkowe zadania będą realizowane w ramach wydatków corocznie planowanych w ustawie budżetowej dla samorządu województwa na realizację zadań zleconych z zakresu administracji rządowej określonych w ustawie o odpadach. Odnosnie do rezolucji MSC.380(94), w związku z projektowaną wysokością opłat za zatwierdzenie stosowania metody 2 oraz obowiązkiem po stronie załadowcy do pokrycia kosztów delegacji kontrolerów, nie przewiduje się wzrostu wydatków zaplanowanych w cz. 21 – Gospodarka morska. Niemożliwe jest też zaplanowanie dochodów budżetu państwa z tytułu opłat, ponieważ nie można określić ilości załadowców zainteresowanych zatwierdzeniem stosowania metody 2, biorąc dodatkowo pod uwagę fakt, że załadowcy posiadający status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS zgodnie z przepisami celnymi, nie będą podlegać kontrolom zgodnie z przepisami ustawy, a więc nie będą ponosić opłat za kontrolę. Przedstawione w pkt 6 w tabeli oszacowanie dochodów w odniesieniu do roku 2017 w wysokości 0,03 mln zł wynika z liczby złożonych wniosków o zatwierdzenie metody 2 wg stanu na dzień 8 lipca 2016 r. Z tytułu kontroli załadowców przeprowadzonych przez Polski Rejestr Statków, jako uznaną organizację upoważnioną do zatwierdzania stosowania metody 2, do budżetu państwa wpłynie ok. 30 000 zł. Oszacowanie wpływów do budżetu w latach kolejnych nie jest możliwe. Całkowity bilans przedstawiony w tabeli wskazuje na łączny wydatek z budżetu na poziomie 0,39 mln zł w okresie 10 kolejnych lat. Bilans ten nie uwzględnia jednak w ogóle wpływów do budżetu z tytułu sankcji za naruszenia wymogów. Ponieważ korzystanie z systemu informatycznego skutkować będzie lepszym nadzorem nad przestrzeganiem wymagań prawnych dotyczących ochrony środowiska morskiego, jest wysoce prawdopodobne, że w okresie 10 kolejnych lat wpływy te znacznie przewyższą przedstawione wydatki. Proponowane w projekcie ustawy zmiany dotyczące ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawy o portach i przystaniach morskich, ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o bezpieczeństwie morskim, ustawy o odpadach, ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw i ustawy o pracy na morzu nie wpłyną na sektor finansów publicznych.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw – stacje recyklingu odpadów i armatorzy							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	n/d						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	n/d						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	n/d						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W części dotyczącej recyklingu statków projekt może mieć pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Zapewnienie stosowania rozporządzenia 1257/2013 pozwoli polskim zakładom recyklingu statków zachować możliwość pozyskiwania nowych klientów wśród armatorów podnoszących banderę innych państw członkowskich UE. Na obecnym etapie nie jest jednak możliwe oszacowanie tych skutków w wymiarze finansowym. Obecnie nie ma jeszcze informacji na temat tego, jakie będzie zainteresowanie armatorów kierowaniem statków do recyklingu w Polsce. Uzależnione ono będzie od czynników ekonomicznych, takich jak cena złomu i koszty pracy. W odniesieniu do rezolucji MSC.380(94), zgodnie z informacją określoną w tabeli 4, nie jest możliwe określenie zbiorcze kosztów załadowców. Wynika to z faktu, że to do załadowcy będzie należeć wybór stosowanej metody. W przypadku metody 1 można przyjąć, że obecne koszty zważenia pojedynczego zamkniętego/załadowanego kontenera wynoszą ok. 45 PLN (w przypadku skorzystania z zewnętrznej usługi ważenia kontenera). W przypadku metody 2 niemożliwe jest nawet wstępne określenie kosztów urządzeń pomiarowych, ponieważ ich wybór zależy od załadowcy. Z jednej strony od załadowcy zależy, czy będzie korzystał z dostępnych na rynku usług w zakresie ważenia kontenerów, czy też samodzielnie zakupi urządzenia pomiarowe, których ceny w zależności od typu, sposobu, czasu ważenia itp. wahają się pomiędzy ok. 10 tys. PLN w przypadku wag mobilnych do kilku milionów złotych w przypadku suwnic kontenerowych wyposażonych w odpowiednie urządzenia pomiarowe. Z drugiej strony załadowca z innych względów może już posiadać odpowiedni sprzęt pomiarowy – wtedy jedyny uśredniony koszt to koszt zatwierdzenia stosowania metody 2 (uwzględniając opłatę za kontrolę i koszty delegacji kontrolerów), czyli ok. 3000 PLN raz na 3 lata w przypadku załadowców posiadających certyfikowany system zarządzania lub raz na rok w przypadku załadowców nieposiadających takiego systemu. Jednak w tym przypadku, jak wskazano w tabeli 6, należy wziąć dodatkowo pod uwagę fakt, że załadowcy posiadający status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS, zgodnie z przepisami celnymi, nie będą podlegać kontrolom zgodnie z przepisami ustawy, a więc nie będą ponosić opłat za kontrolę. Odnosnie do zmian dotyczących ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawy o portach i przystaniach morskich, ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o bezpieczeństwie morskim, ustawy o odpadach, ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw i ustawy o pracy na morzu nie przewiduje się, aby miały one wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
---	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ tak (wymagania wynikające z rezolucji MSC.380(94)) ☐ nie ☐ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów (w odniesieniu do zmian wynikających z Dyrektywy 2012/33/WE) ☒ zmniejszenie liczby procedur w odniesieniu do zmian wynikających z Dyrektywy 2012/33/WE) ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy (w odniesieniu do zmian wynikających z Dyrektywy 2012/33/WE) ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów* ☒ zwiększenie liczby procedur* ☒ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy* ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz:

* W zakresie recyklingu statków oraz monitorowania emisji dwutlenku węgla proponowane zmiany przypisują do dyrektorów urzędów morskich obowiązki, które wynikają wprost z rozporządzenia 1257/2013 i rozporządzenia 2015/757. Obowiązki dyrektora urzędu morskiego, jako organu administracji w myśl rozporządzenia 1257/2013,

zostały określone w ustawie o bezpieczeństwie morskim. Obecna zmiana ma charakter porządkowy i przenosi w tym zakresie przepis art. 18a ustawy o bezpieczeństwie morskim do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Część obowiązków dyrektora urzędu morskiego jako organu administracji może wykonywać w jego imieniu uznana organizacja, co zostało przewidziane w projekcie ustawy.

Również w odniesieniu do rozporządzenia 1257/2013 w zakresie obowiązków marszałka województwa i ministra właściwego do spraw środowiska nastąpi wzrost obciążeń regulacyjnych. Wzrost ten ograniczony będzie jednak zasadniczo do tego, co wynika z rozporządzenia 1257/2013. Analogicznie w przypadku rozporządzenia 2015/757 nastąpi zwiększenie liczby dokumentów oraz liczby procedur (np. możliwość wydania nakazu opuszczenia portu w drodze decyzji administracyjnej przez dyrektora urzędu morskiego czy przekazywanie kopii decyzji ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, Komisji Europejskiej, EMSA, pozostałym państwom członkowskim, zainteresowanemu państwu bandery). Są to jednak obowiązki wynikające wprost z rozporządzenia 2015/757.

Zwiększenie obciążeń regulacyjnych będzie wiązać się z wymaganymi przez przepisy Konwencji SOLAS procedurami postępowania w zakresie określania VGM przez załadowcę oraz procedurami postępowania obowiązującymi na terminalu kontenerowym w stosunku do kontenerów bez określonej VGM.

9. Wpływ na rynek pracy

Możliwe, iż w związku z wejściem w życie rozporządzenia 1257/2013 i wprowadzeniem wymogów dla zakładów zajmujących się recyklingiem statków znajdujących się nie tylko w krajach UE, ale również w państwach poza UE, więcej statków stanowiących europejską flotę skierowanych zostanie do recyklingu w zakładach na terenie UE, w tym także w Polsce. Będzie to jednak uwarunkowane przede wszystkim względami ekonomicznymi, ceną złomu, kosztami pracy oraz odpowiednią dostępnością zakładów i ich przepustowością. Polskie zakłady recyklingu statków, ze względu na relatywnie niskie w skali UE koszty pracy, mogą okazać się konkurencyjne na tle innych obiektów w UE i przyciągnąć armatorów, co może przyczynić się do powstania nowych miejsc pracy. Konkurowanie z zakładami recyklingu statków zlokalizowanymi w Azji Południowej wydaje się jednak bardzo trudne. Podaż statków kierowanych do recyklingu w państwach UE zależeć będzie od takich czynników jak cena złomu na rynkach azjatyckich i w UE oraz stopień egzekwowania wymogów rozporządzenia 1257/2013 od armatorów podnoszących bandery państw UE. Nie przewiduje się wpływu na rynek pracy związanego z wdrożeniem krajowych przepisów dotyczących rozporządzenia 2015/757, decyzji 2015/253 oraz rezolucji MSC.380(94) oraz zmian ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawy o portach i przystaniach morskich, ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o bezpieczeństwie morskim, ustawy o odpadach, ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw i ustawy o pracy na morzu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne

☐ demografia

☐ informatyzacja

☐ sytuacja i rozwój regionalny

☐ mienie państwowe

☒ zdrowie

☐ inne:

Omówienie
wpływu

Środowisko naturalne i zdrowie ludzkie:

Ustanowienie w przepisach krajowych właściwych organów odpowiedzialnych za nadzór nad zakładami recyklingu statków i wydających stosowne zezwolenia w tym zakresie oraz ustanowienie kar za nieprzestrzeganie wymogów rozporządzenia 1257/2013 przyczyni się do większej kontroli nad systemem zagospodarowania statków wycofanych z eksploatacji. Poprzez ograniczenie możliwości recyklingu statków wyłącznie do zakładów spełniających określone wymagania i wpisanych do europejskiego wykazu zakładów i wprowadzenie systemu wysokich kar finansowych, ograniczony zostanie proceder polegający na recyklingu statków w miejscach do tego nieprzystosowanych, którymi w chwili obecnej są przede wszystkim plaże krajów azjatyckich (Chiny, Bangladesz, Indie, Pakistan). Miejsca te, w szczególności w Indiach i Bangladeszu, w większości przypadków nie dysponują odpowiednimi środkami ochrony środowiska (brak zabezpieczenia podłoża i wód, nieodpowiednie magazynowanie i zagospodarowanie powstałych odpadów), nie mają procedur zapewniających właściwe zagospodarowanie materiałów niebezpiecznych zawartych w statkach, takich jak: azbest, polichlorowane bifenyle (PCB), tributyllocyna i odpady olejowe. Prowadzi to do skażenia środowiska i jest przyczyną wielu wypadków i chorób osób wykonujących prace rozbiórkowe. Aby zapobiec temu niekorzystnemu zjawisku, od chwili obowiązywania rozporządzenia 1257/2013 statki podnoszące banderę państwa UE nie będą mogły być kierowane do recyklingu do zakładów spoza europejskiego wykazu. Wpisanie zakładu do wykazu będzie gwarantować, że jest to miejsce, gdzie w szczególności:

- bezpiecznie i racjonalnie postępuje się oraz zagospodarowuje odpady niebezpieczne powstałe wskutek demontażu statku, poprzez szczegółową dokumentację ich ilości i jakości oraz kierowanie wyłącznie do zakładów posiadających stosowane zezwolenia w tym

	zakresie, – istnieją odpowiednie urządzenia zabezpieczające przed niekontrolowanymi wyciekami, w tym szczelne podłoże wraz z odpowiednimi urządzeniami odprowadzającymi, – istnieją plany gotowości i reagowania w nagłych wypadkach oraz zapewniony jest szybki dostęp do sprzętu służącego do reagowania w tego typu sytuacjach (m.in. sprzęt gaśniczy, żurawie), – osoby zatrudnione są przeszkolone i mają zapewnione środki ochrony indywidualnej, – prowadzony jest rejestr zdarzeń, wypadków i chorób zawodowych, a o wszelkich wypadkach informowane są odpowiednie służby i organy. Proponowane uregulowania wynikające z rozporządzenia 2015/757 stanowią pierwszy krok do podjęcia działań na poziomie Unii Europejskiej, których celem będzie redukcja emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego. Szacuje się, że prowadzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla ze statków (MRV) pozwoli do roku 2030 na redukcję emisji dwutlenku węgla o 2% w stosunku do scenariusza BAU. Odnosnie do zmian wynikających z rezolucji MSC.380(94) należy oczekiwać, iż podniesienie bezpieczeństwa statków do przewozu kontenerów (kontenerowców), dla których znany będzie rzeczywisty ciężar przyjmowanego ładunku, przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków i incydentów morskich, które mogą prowadzić do utraty życia lub zdrowia ludzi oraz stanowić źródło zanieczyszczeń środowiska morskiego.
--	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2 pkt 8, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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

Do czasu utworzenia Bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami, o której mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 6, kopie wydanych decyzji dotyczących wstrzymywania działalności prowadzącego zakład recyklingu statku wojewódzki inspektor ochrony środowiska przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska.

Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, zachowują ważność do czasu upływu roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Prowadzący zakład recyklingu statków, jeżeli zamierza kontynuować tę działalność, jest obowiązany do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie albo pozwolenia na wytwarzanie odpadów lub pozwolenia zintegrowanego, uwzględniających wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków zgodnie z przepisami, odpowiednio, ustawy zmienianej w art. 4 albo w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Jeżeli prowadzący zakład recyklingu statków, który zamierza kontynuować tę działalność, nie złożył wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie albo pozwolenia na wytwarzanie odpadów lub pozwolenia zintegrowanego w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, wygasa z upływem tego terminu.

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

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W zakresie wymogów dotyczących zawartości siarki w paliwie ewaluacja efektywności funkcjonowania przepisów dokonana zostanie w ramach obowiązków sprawozdawczych do Komisji Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2016/802 odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych. W zakresie recyklingu nie przewiduje się odrębnej ewaluacji skuteczności przepisów. Ewaluacja będzie dokonywana w ramach obowiązku sprawozdawczego prowadzonego zgodnie z rozporządzeniem 1257/2013.

Podobnie w odniesieniu do przepisów wprowadzonych na mocy rozporządzenia 2015/757. Pierwszy okres sprawozdawczy dotyczący rozporządzenia 2015/757 rozpoczyna się od dnia 1 stycznia 2018 r. Natomiast od 2019 r. właściciele statków lub inne podmioty odpowiedzialne za eksploatację statku, zobowiązane będą do przedłożenia

w terminie do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisji Europejskiej i dyrektorowi urzędu morskigo właściwemu dla portu macierzystego statku raportu emisji CO₂ oraz innych istotnych informacji z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność.

W odniesieniu do zmian wynikających z Konwencji SOLAS ewaluacja nastąpi na forum IMO po wejściu w życie zmian do konwencji, w ramach obrad Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) IMO.

Nie przewiduje się ewaluacji zmian w zakresie: ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawy o portach i przystaniach morskich, ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach, ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw i ustawy o pracy na morzu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

n/d

**Raport z konsultacji publicznych oraz opiniowania
projektu ustawy o zmianie ustawy
o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw**

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa.

W trybie ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1881) projekt ustawy został przedłożony do zaopiniowania:

1. Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;
2. NSZZ „Solidarność”;
3. Forum Związków Zawodowych.

W trybie ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029) projekt ustawy został przedłożony do zaopiniowania:

1. Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
2. Związkowi Pracodawców – Business Centre Club;
3. Pracodawcom Rzeczypospolitej Polskiej;
4. Związkowi Rzemiosła Polskiego.

Na podstawie § 36 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został skierowany do następujących podmiotów:

1. Polski Rejestr Statków;
2. Instytut Morski w Gdańsku;
3. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
4. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
5. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
6. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
7. Związek Armatorów Polskich;
8. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów;
9. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
10. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
11. Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”;
12. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
13. Stowarzyszenie Starszych Mechaników Morskich;
14. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
15. Polska Żegluga Morska P.P.;
16. Kołobrzaska Żegluga Pasażerska Sp. z o.o.;
17. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
18. Euroafrica Services Limited, oddział w Polsce;
19. Chipolbrok – Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
20. Baltramp Shipping Sp. z o.o.;

21. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
22. Polskie Linie Oceaniczne S.A.;
23. Polska Żegluga Bałtycka S.A.;
24. POL-EURO linie Żeglugowe S.A.;
25. POL-LEVANT Linie Żeglugowe Sp. z o.o.;
26. LOTOS Petrobaltic S.A.;
27. SHIP – SERVICE S.A. Grupa Orlen;
28. UNIBALTIC Sp. z o.o.;
29. PRCiP Sp. z o.o.;
30. Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych.

Konsultacje społeczne trwały ponad 30 dni i były dostępne dla wszystkich zainteresowanych osób. W toku konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych podlegających procedurze notyfikacji, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt ustawy nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji bądź uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾ :		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
art. 3 pkt. 2	„planowanie przestrzenne obszarów morskich” oznacza proces, za pośrednictwem którego właściwe organy państw członkowskich analizują i organizują działalność ludzką na obszarach morskich aby osiągnąć cele ekologiczne, gospodarcze i społeczne;	T	art. 2 pkt 5	W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2145) wprowadza się następujące zmiany: (...) 5) w rozdziale 9 przed art. 37a dodaje się art. 37 ¹ w brzmieniu: „Art. 37 ¹ . Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej oznacza proces, za pośrednictwem którego właściwe organy, o których	

				mowa w art. 37e ust. 1, analizują i organizują wykorzystanie obszarów morskich, aby osiągnąć cele ekologiczne, gospodarcze i społeczne.”;	
--	--	--	--	---	--

Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich implementują do polskiego prawa:

- Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1642);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

W opinii Komisji Europejskiej definicja morskiego planowania przestrzennego zawarta w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich powinna obligatoryjnie być przeniesiona do prawa krajowego w celu pełnej transpozycji ww. dyrektywy. Potwierdzenie powyższego znajduje się w przesłanym przez Komisję Europejską w 2015 roku dokumencie pt. „*Transposition checklist for Directive 2014/89/EU*”. Wprowadzana zmiana ma na celu dokonanie pełnej transpozycji dyrektywy. Zaproponowana definicja nie wpływa na proces planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, określony uprzednio w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

w zakresie objętym przedmiotem projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw

L.p.	Jedn. red.	Treść przepisu projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
1.	Art. 1	Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2015 r. poz. 434 i 881) wprowadza się następujące zmiany:	Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135). Niniejsza ustawa służy stosowaniu: 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1); 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.). Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55). ²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.
2	Art. 1 pkt 1	w art. 4 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 i 9: „8) system obiegu paliwa na statku – oznacza system dystrybucji, filtracji, oczyszczania i dostarczania paliwa ze zbiorników paliwowych do urządzeń spalania paliwa; 9) THETIS-EU – oznacza unijny system informacji, opracowany i	Zmiana ma na celu wyraźne wskazanie, że zmiany w art. 4 ustawy zmienianej służyć wdrażaniu m.in. decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. W projekcie ustawy rozszerzono listę definicji wymienionych w art. 4 ustawy przez wprowadzenie

		obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA”, będący platformą do raportowania i wymiany informacji o wynikach kontroli przeprowadzanych zgodnie z przepisami: niniejszej ustawy, ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. poz. 1361, z 2004 r. poz. 959, z 2005 r. poz. 1683 oraz z 2010 r. poz. 1508), decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55), zwanej dalej „decyzją 2015/253”, oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/757”, wykorzystującą informacje z systemów SafeSeaNet.”;	definicji systemu obiegu paliwa oraz systemu THETIS-EU.
3	Art. 1 pkt 2	w art. 6 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu: „6) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem	

		1257/2013” – w przepisach tego rozporządzenia; 7) dla statków objętych rozporządzeniem 2015/757 – w przepisach tego rozporządzenia.”;	
4	Art. 1 pkt 3	w art. 7: a) ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a. Inspekcje, o których mowa w ust. 1, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację w rozumieniu art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.”, b) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie: „5. Organ inspekcyjny może zlecić każdorazowo dokonanie określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 14 ust. 4 przeglądów lub czynności inspekcyjnych uznanej organizacji upoważnionej do wykonywania zadań administracji morskiej. 5a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć zadania organu inspekcyjnego uznanej organizacji upoważnionej zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.”;	W art. 7 ust. 1a ustawy zmienianej doprecyzowano pojęcia organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem oraz uznanej organizacji. Zaproponowane zmiany mają na celu ujednolicenie pojęć używanych w innych przepisach dotyczących wykonywania zadań administracji morskiej, m.in. w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.) i w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597). W art. 7 ust. 5 i ust. 5a ustawy zmienianej doprecyzowano pojęcia organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem oraz uznanej organizacji. Zaproponowane zmiany mają na celu ujednolicenie pojęć używanych w innych przepisach dotyczących wykonywania zadań administracji morskiej, m.in. w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu.
5	Art. 1 pkt 4	w art. 8: a) ust. 2a otrzymuje brzmienie: „2a. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu statku nieuprawiającego żeglugi międzynarodowej lub statku niepodlegającego konwencjom, o których mowa w art. 1 pkt 1, uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, sprawująca nadzór techniczny nad statkiem, wydaje statkowi zaświadczenie o	W art. 8 ustawy zmienianej doprecyzowano pojęcia organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem oraz uznanej organizacji. Zaproponowane zmiany mają na celu ujednolicenie pojęć używanych w innych przepisach dotyczących wykonywania zadań administracji morskiej, m.in. w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu.

		zgodności na formularzu określonym przez tę organizację.”, b) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 4, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty określonej w załączniku do ustawy.”;	
6	Art. 1 pkt 5	po art. 8 dodaje się art. 8a i art. 8b w brzmieniu: „Art. 8a. 1. W celu zapewnienia prawidłowego użytkowania THETIS-EU przez administrację morską minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje i odwołuje Krajowego Administratora THETIS-EU, zwanego dalej „Administratorem THETIS-EU”. 2. Na stanowisko Administratora THETIS-EU może być powołana osoba, która spełnia następujące wymagania: 1) posiada minimum 3-letnie doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu lub inspekcji państwa bandery; 2) posiada wykształcenie wyższe; 3) posiada dobrą znajomość języka angielskiego w mowie i piśmie; 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym w przepisach, o których mowa w art. 4 pkt 9; 5) posiada znajomość obsługi THETIS-EU. 3. Do zadań Administratora THETIS-EU należy: 1) udzielanie praw dostępu do THETIS-EU; 2) przygotowanie i aktualizacja wzorów formularzy służących do elektronicznego raportowania o wynikach inspekcji	W art. 8a ustawy zmienianej wskazano konieczność powołania Krajowego Administratora THETIS-UE w celu zapewnienia prawidłowego użytkowania systemu THETIS-EU przez administrację morską. W ust. 2 określono wymagania dla Administratora THETIS-UE a w ust. 3 wskazano jego zadania.

		przeprowadzonych przez organ inspekcyjny; 3) szkolenie inspektorów inspekcji państwa bandery i inspekcji państwa portu w zakresie obsługi THETIS-EU oraz udzielanie niezbędnych konsultacji w użytkowaniu systemu; 4) informowanie do dnia 15 stycznia każdego roku ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich o liczbie inspekcji koniecznych do wykonania przez organy inspekcyjne w danym roku kalendarzowym w ramach THETIS-EU; 5) weryfikacja poprawności i kompletności wprowadzonych do THETIS-EU informacji o wynikach przeprowadzonych przez organy inspekcyjne inspekcji oraz informowanie właściwego dyrektora urzędu morskiego o wykrytych niezgodnościach; 6) monitorowanie działań podjętych przez organ inspekcyjny wobec statków, które w THETIS-EU zostały wskazane do inspekcji; 7) pełnienie funkcji punktu kontaktowego w zakresie THETIS-EU i udział w pracach EMSA dotyczących funkcjonowania oraz modyfikacji THETIS-EU; 8) sporządzanie i przekazywanie w terminie do dnia 30 kwietnia każdego roku do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej sprawozdania z inspekcji prowadzonych przez organy inspekcyjne w roku poprzednim w zakresie objętym THETIS-EU; 9) wykonywanie innych zadań związanych z funkcjonowaniem THETIS-EU. Art. 8b. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w THETIS-EU informacje o wynikach inspekcji przeprowadzonej zgodnie	
--	--	--	--

		z przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 9. 2. W przypadku, o którym mowa w art. 8a ust. 3 pkt 5, właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie podejmuje czynności w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności.”;	
7	Art. 1 pkt 6	w art. 13da: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Przeprowadzenie na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich testów metod redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg ust. 1 albo 2, wymaga uzyskania pozwolenia.”, b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu: „2a. Nie wymaga uzyskania pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, o których mowa w ust. 2, na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich, które posiadają wydany przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację działającą w jej imieniu, dokument świadczący o prowadzeniu tych testów zgodnie z prawidłem 3.2 załącznika VI do Konwencji MARPOL. 2b. W przypadku, o którym mowa w ust. 2a, armator przekazuje wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru, w którym przeprowadzono testy, przeprowadzania testów, w terminie nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich	W art. 13da ustawy zmienianej zmodyfikowano ust. 2, doprecyzowując, że pozwolenia wymaga testowanie tylko tych metod redukcji emisji, które nie posiadają jeszcze zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg. Ponadto przez dodanie ust. 2a statki o obcej przynależności, które posiadają wydany przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację działającą w jej imieniu, dokument świadczący o prowadzeniu testów metod redukcji emisji, wyłączono z obowiązku uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów od administracji polskiej. Rozwiązanie takie ma na celu uniknięcie dublowania procedury wydawania pozwolenia przez administrację polską, w przypadku, gdy statek otrzymał już wcześniej pozwolenie innej administracji i zostało ono wydane zgodnie z międzynarodowymi regulacjami w tym zakresie, czyli we współpracy z administracją polską. W takim przypadku, zgodnie z dodanym ust. 2b, armator przekazuje jedynie wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru przeprowadzania testów, w terminie nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich zakończenia, a zatem analogicznie do tego, jak przekazywane są wyniki testów w przypadku wydania pozwolenia przez administrację polską. Przez dodanie ust. 3a w art. 13da w projekcie ustawy wskazano armatorom statków o polskiej przynależności organ, do którego można będzie składać wnioski o uzyskanie pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji w przypadku testów prowadzonych wyłącznie poza polskimi obszarami morskimi. Zmiana ma na celu poszerzenie dostępnych armatorom możliwości przeprowadzania testów metod redukcji emisji również na przypadki, w których testy miałyby być prowadzone wyłącznie na wodach międzynarodowych. Art. 13da nie regulował dotychczas w ust. 3 takiej ewentualności.

		zakończenia.”, c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach o polskiej przynależności testów metod redukcji emisji wyłącznie poza polskimi obszarami morskimi składa się do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.”;	
8	Art. 1 pkt 7	7) w art. 13db ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Pozwolenie na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji wydaje, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru, w którym planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, a w przypadku, o którym mowa w art. 13da ust. 3a – dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku, na okres nie dłuższy niż 18 miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 4.”;	
9	Art. 1 pkt 8	art. 13g otrzymuje brzmienie: „Art. 13g. 1. Dyrektor urzędu morskiego przeprowadza inspekcje w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym. 2. Inspekcja w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym jest przeprowadzana zgodnie z art. 3–6 decyzji 2015/253 i obejmuje: 1) sprawdzanie każdorazowo dokumentów dostawy paliwa zawierających informacje dostawcy o zawartości siarki w paliwach żeglugowych, w tym sprawdzenie, czy towarzyszą tym dokumentom zaplombowane próbki paliwa żeglugowego podpisane przez przedstawiciela statku przyjmującego paliwo oraz sprawdzanie dziennika maszynowego i książki zapisów	W celu harmonizacji przepisów ustawy z decyzją 2015/253 doprecyzowano kwestie pobierania próbek paliwa żeglugowego z systemu obiegu paliwa przez zmianę w art. 13g i wskazanie w nim, iż kontrola w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym przeprowadzana jest zgodnie z decyzją 2015/253. Obecny ust. 2 doprecyzowano o kwestie zakresu kontroli co najmniej 40% inspekcjonowanych statków wskazując m.in. system obiegu paliwa (pkt 2 a), jako możliwe miejsce poboru próbek paliwa. Pozostałe wskazane w ustawie możliwe miejsca poboru próbek paliwa przeniesiono do pkt 2 lit. b-d. Dodano również ust. 3, w którym zgodnie z decyzją 2015/253 wskazuje się obowiązek przechowywania próbki pobranego paliwa przez przedstawiciela statku przez okres co najmniej 12 miesięcy. Dotychczasowe brzmienie przepisu w ust. 4 dotyczącego zakresu sprawozdania z przeprowadzonych inspekcji, które przekazywane jest do UOKiK pozostało bez zmian lecz zostało przeniesione do ust. 8 i 9. W ust. 10 określono obowiązek ministra właściwego ds. gospodarki

		olejowych w zakresie wpisów dokumentujących operacje zmiany paliwa; 2) w odniesieniu do co najmniej 40% inspekcjonowanych statków pobieranie próbek paliwa żeglugowego : a) z systemu obiegu paliwa na statku, b) ze zbiornika paliwowego statku, jeżeli jest to technicznie możliwe, c) wykorzystując zaplombowane próbki paliwa żeglugowego towarzyszące dokumentom dostawy paliwa, przekazane na statek przez dostawcę paliwa zgodnie z prawidłem 18 załącznika VI do Konwencji MARPOL lub d) w trakcie jego dostawy na statek – i badanie w nim zawartości siarki. 3. W przypadku pobrania próbek paliwa żeglugowego na statku zgodnie z przepisami decyzji 2015/253, przedstawiciel statku przechowuje jedną butelkę z próbką przez okres nie krótszy niż 12 miesięcy od daty jej pobrania. 4. W przypadku ustalenia w wyniku inspekcji, że na danym statku nie przestrzega się wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, dyrektor urzędu morskigo żąda od kapitana tego statku: 1) podjęcia działań mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do określonych norm, o ile jest to możliwe; 2) przedstawienia: a) wykazu działań podjętych w celu osiągnięcia zgodności z wymaganiami dotyczącymi zawartości siarki w paliwie żeglugowym na danym obszarze morskim,	morskiej w zakresie przekazywania Komisji Europejskiej informacji, o których mowa w art. 7 decyzji 2015/253.
--	--	---	---

		b) dowodu, że podjęto próbę nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej 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. 5. 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. 6. Przy podejmowaniu działań, o których mowa w ust. 4, dyrektor urzędu morskiego uwzględnia ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu. 7. Informacje o wynikach inspekcji statku w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym obejmują: 1) datę inspekcji; 2) dane identyfikacyjne statku: numer identyfikacyjny nadany przez Międzynarodową Organizację Morską, nazwę, przynależność, sygnał rozpoznawczy, pojemność brutto (GT), rodzaj napędu, metody redukcji emisji dwutlenku siarki w spalinach, jeżeli są inne niż polegające na stosowaniu paliw niskosiarkowych; 3) nazwy posiadanych przez statek zbiorników paliwowych i ich pojemność; 4) typ urządzenia spalinowego oraz jego moc określoną w kW; 5) dane dotyczące paliwa żeglugowego dostarczonego na	
--	--	--	--

		statek uzyskane z dokumentów dostawy paliwa lub na podstawie zapisów w dzienniku maszynowym: datę dostarczenia paliwa, typ paliwa, ilość w m³, zawartość siarki w %, nazwę dostawcy i port dostawy paliwa; 6) dane z Międzynarodowego certyfikatu o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki: nazwę organu, który wydał certyfikat, datę wydania, datę ważności, nazwę organu, który przeprowadził inspekcję okresową potwierdzającą ważność certyfikatu, oraz datę i miejsce ostatniej inspekcji okresowej; 7) dane dotyczące pobranej próbki paliwa żeglugowego: typ paliwa, ilość w ml, zawartość siarki w %, źródło poboru próbki, metodę poboru próbki, numer identyfikacyjny próbki, nazwę portu, w którym pobrano próbkę, oraz datę wykonania analizy i nazwę laboratorium przeprowadzającego analizę; 8) stwierdzone niezgodności z wymogami w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym rodzaj uchybienia, oraz działania podjęte w celu osiągnięcia zgodności; 9) inne dane uzyskane w ramach inspekcji. 8. Z przeprowadzonych inspekcji w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym dyrektor urzędu morskiego sporządza corocznie sprawozdanie, które przekazuje do dnia 30 kwietnia następnego roku Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. 9. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 8, zawiera w szczególności informacje o:	
--	--	---	--

		1) całkowitej liczbie przetestowanych próbek paliwa żeglugowego z podziałem na rodzaje paliwa żeglugowego; 2) każdorazowo użytej do badania ilości paliwa żeglugowego i wyliczonej średniej zawartości siarki; 3) liczbie inspekcji 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 informacji. 10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia przekazanie Komisji Europejskiej informacji, o których mowa w art. 7 decyzji 2015/253, do dnia 30 czerwca każdego roku.”;	
10	Art. 1 pkt 9	po art. 13j dodaje się art. 13k-13m w brzmieniu: „Art. 13k. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadanie, o którym mowa art. w 19 ust. 3 rozporządzenia 2015/757. Art. 13l. Raport, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757, przedkłada się Komisji Europejskiej oraz dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku. Art. 13m.1. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadania kontrolne państwa portu, o których mowa w art. 11 rozporządzenia 1257/2013. 2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wykonuje zadania organu administracji w rozumieniu przepisów rozporządzenia 1257/2013. 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa	W projekcie ustawy, przez dodanie art. 13m.1, wskazano dyrektora urzędu morskiego jako organ, który wykonuje zadania kontrolne państwa portu w rozumieniu rozporządzenia 1257/2013. W art. 13m.2 ustawy wskazano organ odpowiedzialny za wykonywanie zadań państwa bandery (administracji) określonych w rozporządzeniu 1257/2013. Ponadto, ze względu na konieczność wskazania organu odpowiedzialnego za przekazywanie Komisji Europejskiej sprawozdania ze stosowania rozporządzenia 1257/2013, dodano art. 13m.3. Przewiduje się w nim, iż minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie przekazywał cyklicznie do Komisji Europejskiej sprawozdania, które będą sporządzane na podstawie danych otrzymywanych od dyrektorów urzędów morskich. W art. 13k, art. 13l, projektu ustawy wprowadzono zmiany wynikające z potrzeby wdrożenia rozporządzenia 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego, którego podstawowym celem jest ustanowienie europejskiego systemu monitorowania,

		w art. 21 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013.”;	raportowania i weryfikacji emisji CO₂ ze statków. W art. 13k projektu ustawy wskazano dyrektora urzędu morskigo jako organ odpowiedzialny za sprawdzenie czy na statku, który wpłynął do portu, znajduje się ważny dokument zgodności. Dyrektor urzędu morskigo może podjąć czynność sprawdzającą w przypadku każdego statku wobec którego nie są dostępne informacje na temat daty wystawienia i daty ważności dokumentu zgodności oraz tożsamości weryfikatora, który zweryfikował raport emisji CO₂. Od chwili stosowania rozporządzenia 2015/757, zgodnie z przepisami art. 13l, do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa przedkładać będą raporty emisji CO₂ oraz inne istotne informacje z całego roku sprawozdawczego Komisji Europejskiej oraz dyrektorowi urzędu morskigo właściwemu dla portu macierzystego statku.
11	Art. 1 pkt. 10	po art. 34 dodaje się art. 34a i art. 34b w brzmieniu: „Art. 34a. Dyrektor urzędu morskigo powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz zainteresowane państwo bandery o zastosowanych sankcjach, o których mowa w art. 20 ust. 2 rozporządzenia 2015/757. Art. 34b. 1. W przypadku określonym w art. 20 ust. 3 rozporządzenia 2015/757, dyrektor urzędu morskigo, w drodze decyzji, wydaje statkowi o obcej przynależności nakaz opuszczenia portu, o czym powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz zainteresowane państwo bandery. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. 2. Dyrektor urzędu morskigo, w drodze decyzji, wydaje zakaz wejścia do portu statkowi o obcej przynależności, wobec którego w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej wydano nakaz opuszczenia portu z powodu	W art. 34aprojektu ustawy wprowadzono zmiany wynikające z potrzeby wdrożenia rozporządzenia 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskigo, którego podstawowym celem jest ustanowienie europejskiego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO₂ ze statków. Obowiązkami dyrektora urzędu morskigo jako organu wskazanego w art. 34a ust. 1 będzie powiadamianie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisji Europejskiej, EMSA, pozostałych państw członkowskich oraz zainteresowanego państwa bandery o sankcjach zastosowanych wobec określonego statku. W art. 34a ust. 2 projektu ustawy przewidziano, że dyrektor urzędu morskigo będzie uprawniony do wydania w drodze decyzji administracyjnej nakazu opuszczenia portu zgodnie z art. 20 ust. 3 rozporządzenia 2015/757. Dyrektor będzie mieć obowiązek przekazania stosownych informacji o wydanej decyzji ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, Komisji Europejskiej, EMSA, pozostałym państwom członkowskim i zainteresowanemu państwu bandery. Zaproponowane w art. 34a rozwiązanie, zarówno w aspekcie powiadamiania odpowiednich podmiotów jak i nakazu opuszczenia portu, jest rozwiązaniem analogicznym do tego, które przewidziano w art. 102e. § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. 2016 r. poz. 66).

		nieprzechowywania na statku ważnego dokumentu zgodności w rozumieniu w art. 3 lit. h rozporządzenia 2015/757, do czasu przedstawienia tego dokumentu.”;	
12	Art. 1 pkt. 11	w art. 36a uchyla się pkt 10;	w art. 36a dokonano zmian usuwając pkt 10
13	Art. 1 pkt. 12	po art. 36a dodaje się art. 36aa w brzmieniu: „Art. 36aa. 1. Jeżeli armator statku, nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków lub łamiąc ustanowione prawem zakazy, używa na statku paliwa żeglugowego zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR. 2. Jeżeli armator statku stosuje na statku metody redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg ust. 1 albo 2, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR. 3. Jeżeli armator statku nie przekazuje wyników testów metod redukcji emisji zgodnie z art. 13da ust. 2b, podlega karze pieniężnej do wysokości 100 000 SDR. 4. Jeżeli armator statku objętego rozporządzeniem 1257/2013, nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków lub łamiąc ustanowione prawem zakazy, eksploatuje statek bez ważnego świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia 1257/2013, lub kieruje statek do zakładu recyklingu, który nie znajduje się w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR. 5. Jeżeli armator statku objętego rozporządzeniem 2015/757, nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków: 1) nie monitoruje emisji CO₂ w sposób określony w art. 8	w art. 36aa dodano przepisy określające kary dla armatora statku, który: używa na statku paliwa zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki, stosuje na statku metody redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia lub nie przekazuje wyników testów metod redukcji emisji zgodnie z art. 13da ust. 2b. W art. 36a ust. 5 ustanowiono sankcje dla armatorów, którzy eksploatują lub poddają recyklingowi statki niezgodnie z rozporządzeniem 1257/2013. Sankcje dotyczyć będą czynności polegających na: eksploatacji statku bez ważnego świadectwa potwierdzającego dokonanie przeglądu oraz kierowaniu statku celem recyklingu do zakładu, który nie znajduje się w europejskim wykazie. Proponowany górny wymiar kary ustalony na 600 000 SDR wynika z faktu, iż poddawanie statków recyklingowi w zakładach spoza europejskiego wykazu niesie ze sobą korzyści finansowe, a sankcja za takie działanie musi być skuteczna, proporcjonalna i odstrasżająca. Projekt ustawy nie przewiduje zastosowania w tym przypadku kar pozbawienia wolności, z tego względu przewidziano możliwość stosowania wysokich kary finansowych. Ustanowienie kar ma na celu zapewnienie, że statki podnoszące banderę kraju UE będą poddawane recyklingowi jedynie w zakładach spełniających odpowiednie wymogi w zakresie ochrony środowiska i przepisów bhp, co przyczyni się do eliminacji występowania negatywnych skutków dla zdrowia i życia ludzkiego oraz środowiska związanych z demontażem statków w miejscach nieprzystosowanych do tego, głównie w krajach Azji Południowej. W art. 36aa ust. 5 projektu ustawy ustanowiono sankcje dla armatorów statków za niewykonanie obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania, które wynikają z rozporządzenia 2015/757. Zaproponowano maksymalną wysokość kary pieniężnej w wymiarze 50 000 SDR.

		rozporządzenia 2015/757, 2) nie monitoruje parametrów, o których mowa w art. 9 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia 2015/757, w sposób określony w tym przepisie, 3) nie monitoruje parametrów, o których mowa w art. 10 zdanie pierwsze rozporządzenia 2015/757, w sposób określony w tym przepisie, 4) nie przedkłada w terminie do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisji Europejskiej lub dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757, 5) wbrew art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2015/757, nie zapewnia, aby w przypadku określonym w tym przepisie każdy statek, za który odpowiada, spełniał wymogi rozporządzenia 2015/757 w odniesieniu do całego okresu sprawozdawczego, w którym armator odpowiada za dany statek, 6) wbrew art. 12 ust. 1 rozporządzenia 2015/757, nie składa raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757, z wykorzystaniem automatycznych systemów i formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych – podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;	
14	Art. 1 pkt. 13	W art. 37 w pkt 11 na końcu dodaje się przecinek i dodaje się pkt 12–18 w brzmieniu: „12) nie posiada na statku dokumentów dostawy paliwa żeglugowego znajdującego się w zbiornikach paliwowych statku lub posiadane dokumenty nie zawierają wszystkich	W celu harmonizacji przepisów ustawy z wytycznymi¹ Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) doprecyzowano sankcje dla kapitana lub innego członka załogi statku za naruszenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych przez dodanie pkt 12-18 w art. 37 ustawy zmienianej. Doprecyzowanie podlegających karze przypadków łamania wymogów wzmocni

¹ Appendix VI w dokumencie pn. *Sulphur Inspection Guidance*

		wymaganych informacji zgodnie z konwencją MARPOL, 13) niezgodnie z konwencją MARPOL nie posiada na statku próbek paliwa żeglugowego znajdującego się w zbiornikach paliwowych statku lub próbki paliwa żeglugowego są niezaplombowane lub niepodpisane, 14) nie posiada dokumentów, o których mowa w art. 13g ust. 4 pkt 2, 15) nie posiada ważnego pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji lub nie spełnia warunków, o których mowa w art. 13da ust. 1, 2 i 2a, 16) stosuje na statku metody redukcji emisji w sposób, który nie zapewnia redukcji emisji, o której mowa w art. 13c ust. 4, 17) nie dokonuje, zgodnie z konwencją MARPOL, przejścia na paliwo wymagane na danym obszarze morskim w czasie, który zapewnia spełnienie wymogów dotyczących zawartości siarki w paliwie, 18) odmawia organom inspekcyjnym pobrania próbek paliwa żeglugowego, o których mowa w art. 13g ust. 2 pkt 2”;	egzekwowanie dyrektywy 2016/802.
15	Art. 1 pkt. 14	w art. 38 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36aa ust. 1, nie nakłada się, w przypadku gdy: 1) armator statku zastosował zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki; 2) przedstawiony dowód, o którym mowa w art. 13g ust. 5, wykazał, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim.”;	Wskazano przypadki wyłączenia z nakładania kar pieniężnych.

16	Art. 1 pkt. 15	w załączniku do ustawy: a) w pkt 16 i 17 wyrazy „międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” zastępuje się wyrazami „międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki””, b) dodaje się pkt 25-29 w brzmieniu: „25. Za inspekcję po zmianie przynależności statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” lub wydanie tego świadectwa w trybie określonym w prawidło 4.2 załącznika nr 4 Konwencji AFS w wysokości: 25.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek – 950 PLN 25.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek – 1050 PLN 25.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek – 1150 PLN 25.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek – 1300 PLN 25.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek – 1500 PLN 25.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek – 1750 PLN. 26. Za inspekcję i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat efektywności	Z uwagi na niejednoznaczność dotychczasowego brzmienia pkt 16 i pkt 17 w załączniku do ustawy, które mogło sugerować pobieranie jednej opłaty za inspekcję i wydanie dwóch różnych świadectw, dokonano przeniesienia do nowego pkt 26 i doprecyzowania w nim kwestii związanych z inspekcją i wydawaniem "Międzynarodowego certyfikatu efektywności energetycznej". Kwestie dotyczące "Międzynarodowego certyfikatu o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" pozostawiono w pkt 16 i pkt 17. Dodano też nowy pkt 25, w którym doprecyzowano kwestie związane z inspekcjami i wydawaniem "Międzynarodowego certyfikatu systemu przeciwporostowego" po zmianie przynależności statku eksploatowanego zgodnie z wymogami konwencji AFS. Uzupełniono w ten sposób brakujący element w katalogu możliwych przypadków wymagających inspekcji. W załączniku do projektu ustawy dodano również pkt 27, pkt 28 i pkt 29, w których ustala się opłaty związane z przeprowadzeniem inspekcji i wydawaniem świadectwa inwentaryzacji i świadectwa gotowości do recyklingu. Wysokość opłat została uzależniona od rodzaju przeglądu statku (zasadniczy, odnowieniowy, dodatkowy i końcowy) oraz pojemności brutto statków.
----	----------------	---	---

		energetycznej” przed oddaniem statku do eksploatacji lub po znacznej przebudowie statku istniejącego, lub po zmianie przynależności statku, w wysokości: 26.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 2000 jednostek – 6700 PLN 26.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 7700 PLN 26.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 10 000 PLN 26.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 8400 PLN. 27. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. a rozporządzenia 1257/2013, nowego statku przed oddaniem go do eksploatacji lub istniejącego statku i wydanie świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013, w wysokości: 27.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 8700 PLN 27.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 9700 PLN 27.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 15 000 PLN 27.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 10 000 PLN. 28. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. b oraz c rozporządzenia 1257/2013, statku eksploatowanego i wydanie świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013, w wysokości:	
--	--	---	--

		28.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3000 PLN 28.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3400 PLN 28.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 4300 PLN 28.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3800 PLN. 29. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. d rozporządzenia 1257/2013, statku eksploatowanego i wydanie świadectwa gotowości do recyklingu, o którym mowa w art. 9 ust. 9 rozporządzenia 1257/2013: 29.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 6800 PLN 29.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 8000 PLN 29.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 11 000 PLN 29.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 9000 PLN.”.	
17	Art. 2	Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz.2145 wprowadza się następujące zmiany:	
18	Art. 2 pkt 1	art. 17 pkt 2 lit. b) otrzymuje brzmienie "b) badań naukowych,"	Zmiana w art. 17 pkt 2 lit. b) oraz powiązana z nią zmiana w art. 55 ust. 1 pkt 3 mają na celu rozszerzenie zakresu badań naukowych prowadzonych w wyłącznej strefie ekonomicznej w ramach przysługującego Rzeczypospolitej Polskiej władztwa

			oraz umożliwienie wymierzenia kary pieniężnej armatorowi, z którego statku podczas przebywania w polskich obszarach morskich dokonuje się badań naukowych, z naruszeniem przepisów niniejszej ustawy i innych ustaw oraz przepisów wydanych na ich podstawie.
19	Art. 2 pkt 2	w art. 26 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Pozwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje, w drodze decyzji, właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego po zaopiniowaniu wniosku o wydanie tego pozwolenia przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w zakresie stwierdzenia zgodności z ustaleniami koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, ministrów właściwych do spraw: energii, gospodarki, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, rybołówstwa, środowiska, gospodarki wodnej, wewnętrznych oraz Ministra Obrony Narodowej.”;	Zmiana w art. 26 ust. 2 polegająca na dodaniu w treści ustępu słowa „energii” ma na celu wskazanie kompetencji nowo powołanego ministra właściwego do spraw energii w procesie wydawania przez właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich pozwoleń na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz stanowi konsekwencję wejścia w życie zmian w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, z późn. zm.) oraz wydania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Energii (Dz. U. z 2015 r. poz. 2075).
20	Art. 2 pkt 3	w art. 27a ust. 2b otrzymuje brzmienie: „2b. Wniosek wraz z załącznikami, o których mowa w ust. 2, należy złożyć w 9 egzemplarzach.”;	Zmiana w art. 27a ust. 2b polegająca na zwiększeniu do 9 liczby egzemplarzy wniosków przesyłanych do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, wynika ze zwiększenia liczby organów uczestniczących w procedurze wydawania pozwolenia na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz związanego z układaniem i utrzymywaniem kabli lub rurociągów na polskich obszarach morskich.
21	Art. 2 pkt 4	w art. 37 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. Zabrania się w pasie technicznym: 1) zaśmiecania i zanieczyszczania terenu, 2) bez zgody, o której mowa w art. 37 ust. 1: a) rozpalania ogniska na plaży, b) używania pojazdu silnikowego, zaprzęgowego lub motoroweru, 3) nie będąc do tego upoważnionym, przebywania na terenach	Dodano w art. 2 projektu ustawy pkt 3, w którym proponuje się dodanie w art. 37 ustawy o obszarach dodatkowego ust. 2a zawierającego przepisy materialne odnoszące się do zmian proponowanych w art. 60c pkt 2 i 3 tej ustawy.

		(ogrodzonych lub oznakowanych) objętych pracami hydrotechnicznymi lub pomiarowymi, zagrożonych erozją, pożarem i innymi zdarzeniami, w szczególności skażeniami, zanieczyszczeniami lub obecnością niebezpiecznych przedmiotów.”;	
22	Art. 2 pkt 5	w rozdziale 9 przed art. 37a dodaje się art. 37 ¹ w brzmieniu: „Art. 37 ¹ . Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej oznacza proces, za pośrednictwem którego właściwe organy, o których mowa w art. 37e ust. 1, analizują i organizują wykorzystanie obszarów morskich, aby osiągnąć cele ekologiczne, gospodarcze i społeczne.”;	Po art. 37 proponowane jest dodanie art. 37 ¹ , celem zdefiniowania „planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej”. W opinii Komisji Europejskiej definicja morskiego planowania przestrzennego zawarta w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich powinna obligatoryjnie być przeniesiona do prawa krajowego w celu pełnej transpozycji ww. dyrektywy. Potwierdzenie powyższego znajduje się w przesłanym przez Komisję Europejską w 2015 roku dokumencie pt. „ <i>Transposition checklist for Directive 2014/89/EU</i> ”. Wprowadzana zmiana ma na celu dokonanie pełnej transpozycji dyrektywy. Zaproponowana definicja nie wpływa na proces planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, określony uprzednio w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.
23	Art. 2 pkt 6	w art. 37e w ust. 1 w pkt 8 lit. c otrzymuje brzmienie: „c) Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrami właściwymi do spraw: gospodarki, energii, rybołówstwa, środowiska, gospodarki wodnej, wewnętrznych, turystyki, łączności, transportu, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego w zakresie ich właściwości,”;	Proponowane dodanie do art. 37e ust. 1 pkt 8 lit. c do wyliczenia ministrów właściwych do uzgodnienia projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej – ministra właściwego ds. energii, jest zasadne ze względu na zmianę kompetencji ministra właściwego ds. gospodarki i przeniesienie części jego kompetencji na ministra właściwego ds. energii na podstawie art. 1 pkt 1 lit. b i pkt 4 ustawy z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1960).
24	Art. 2 pkt 7	w art. 42 w ust. 2 pkt 27 otrzymuje brzmienie: „27) kontroli paliwa żeglugowego dostarczanego na statki oraz	Proponowana zmiana w art. 42 pkt 27 ustawy jest doprecyzowaniem obowiązujących już wymogów i podkreśla, że stosownej kontroli podlega paliwo używane na statku, a nie tylko paliwo dostarczane na statek. Doprecyzowanie takie służy

		paliwa żeglugowego używanego na statkach;”;	ujednoceniu sformułowań odnoszących się do kontroli paliwa żeglugowego i harmonizacji z wymogami decyzji 2015/253.
25	Art. 2 pkt 8	w art. 50a w ust. 8: a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Podmioty zarządzające portem, przystanią, terminalem lub stoczną w zakresie ochrony przeciwpożarowej, oprócz obowiązków wynikających z przepisów o ochronie przeciwpożarowej, są obowiązane do:” b) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) uzgadniania z właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskiego regulaminów organizacyjnych podmiotów wykonujących zadania związane z ochroną przeciwpożarową w portach od strony wody, a w przypadku przystani morskiej - uzgadniania sposobów i warunków ochrony przeciwpożarowej całej przystani;”;	Zmiana w art. 50a ust. 8 polegająca na usunięciu z treści ustępu słowa „remontowej” umożliwi zastosowanie przedmiotowej regulacji do stoczni, które nie są stoczniami remontowymi, a które, z uwagi na charakter swojej działalności, stwarzają równie duże zagrożenie pożarowe, co stocznie remontowe, w związku z czym powinny być objęte analogicznym nadzorem przeciwpożarowym dyrektorów urzędów morskich.
26	Art. 2 pkt 9	w art. 55 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) badań naukowych;”;	Zmiana w art. 17 pkt 2 lit. b) oraz powiązana z nią zmiana w art. 55 ust. 1 pkt 3 mają na celu rozszerzenie zakresu badań naukowych prowadzonych w wyłącznej strefie ekonomicznej w ramach przysługującego Rzeczypospolitej Polskiej władztwa oraz umożliwienie wymierzenia kary pieniężnej armatorowi, z którego statku podczas przebywania w polskich obszarach morskich dokonuje się badań naukowych, z naruszeniem przepisów niniejszej ustawy i innych ustaw oraz przepisów wydanych na ich podstawie.
27	Art. 2 pkt 10	10) w art. 56a uchyla się ust. 2;	
28	Art. 2 pkt 11	11) w art. 57 dodaje się ust. 4 w brzmieniu: „4. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 55–56a, ustala dyrektor urzędu morskiego, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z	

		tytułu naruszenia.”;	
29	Art. 2 pkt 12	w art. 60a pkt 1otrzymuje brzmienie: „1) wprowadza statek do strefy zamkniętej dla żeglugi i rybołówstwa lub pozostawia w tej strefie sprzęt rybacki”;	Pierwotny zapis nie odzwierciedlał jego założeń, wskazując połączenie wymienionych w nim warunków jako podstawę kwalifikacji wykroczenia, podczas gdy każdy z tych warunków powinien być brany pod uwagę osobno. Mając to na uwadze słowo „i” zastąpiono słowem „lub”.
30	Art. 2 pkt 13	w art. 60c pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2) bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskigo, o której mowa w art. 37 ust. 1, rozpala ognisko na plaży, 3) nie będąc uprawniony do wjazdu albo bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskigo, o której mowa w art. 37 ust. 1, używa pojazdu silnikowego, zaprzęgowego lub motoroweru,”.	Zmiana w art. 60c ma na celu wyłączenie osób i organów upoważnionych spod zakazu wykonywania na terenie pasa technicznego czynności takich jak rozpalanie ognisk na plaży oraz używanie na terenie pasa technicznego pojazdów silnikowych, zaprzęgowych i motorowerów. W projekcie ustawy przewidziano, iż wyłączenie dotyczyłoby służb ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej, Policji, Straży Granicznej, urzędów morskich, a także osób, które muszą dojść do posesji oraz które uzyskały zgodę właściwego dyrektora urzędu morskigo, na podstawie umotywowanego wniosku.
31	Art. 3	W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. poz. 179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642) w art. 7 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu: „3. W ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 5, podmiot zarządzający zapewnia w szczególności: 1) ochronę przeciwpożarową od strony wody zarządzanych obiektów i terenów; 2) ochronę przeciwpożarową od strony wody statków i innych obiektów pływających znajdujących się na wodach portu, redy lub kotwiczowiska portu. 4. Koszt działań ratowniczo-gaśniczych prowadzonych przez siły i środki ochrony przeciwpożarowej podmiotu zarządzającego poza zarządzanym obszarem ponosi podmiot, na rzecz którego działania te były prowadzone.”.	Proponowana zmiana poprzez dodanie ust. 3 w art. 7 ma charakter porządkujący, ponieważ zarządy morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej posiadają w swoich strukturach wyspecjalizowane jednostki ochrony przeciwpożarowej (portowe straże pożarne lub portowe służby ratownicze) lub zlecają przedmiotową usługę wyspecjalizowanym podmiotom prywatnym. Podmioty zarządzające dysponują również flotą statków pożarniczych i holowników przystosowanych do prowadzenia działań gaśniczych. Zapewnienie wymienionych powyżej sił i środków, określone w projektowanych przepisach jako „zapewnienie ochrony przeciwpożarowej od strony wody” jest konieczne do właściwej ochrony przeciwpożarowej na obszarach podległych zarządom portów, a także do zapewnienia asysty pożarniczej podczas przeładunku statków przewożących ładunki niebezpieczne, zgodnie z przepisami porządkowymi terenowych organów administracji morskiej. Projektowany art. 7 ust. 4 ustawy ma na celu jednoznaczne uporządkowanie kwestii zwrotu kosztów interwencji ratowniczo-gaśniczych sił i środków ochrony przeciwpożarowej zapewnianych

			przez zarządy portów, podejmowanych poza obszarem ich odpowiedzialności. Jako jedyne w Polsce formacje dysponujące wykwalifikowanym i odpowiednio wyposażonym personelem, przygotowanym do prowadzenia działań ratowniczo-gaśniczych od strony wody, portowe straże pożarne i portowe służby ratownicze prowadzą działania operacyjne również poza obszarem podległym zarządom portów. Działania te są podejmowane na wezwanie Państwowej Straży Pożarnej, na podstawie odpowiednich porozumień o współpracy, jak również na wezwanie innych podmiotów, w sytuacji gdy portowa straż pożarna jest w stanie najszybciej podjąć skuteczną interwencję ratowniczo-gaśniczą (np. w miejscu trudnodostępnym od strony lądu). W związku z brakiem jasnych regulacji prawnych w przedmiotowym zakresie opisane powyżej działania generują dla podmiotu zarządzającego portem trudne do odzyskania koszty. Odrębnym zagadnieniem jest kwestia gaszenia pożarów statków znajdujących się w porcie lub jego okolicy. Działania takie są rozumiane jako ratownictwo morskie, w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, za które podmiotowi niosącemu pomoc należy się wynagrodzenie. Również w tej sytuacji ustawowo ograniczony zakres działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego portem morskim, określony w art. 7 ust 1 ustawy, uniemożliwia odzyskanie kosztów poniesionych w związku z przeprowadzoną operacją ratowniczo-gaśniczą.
30	Art. 4	W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672, 831 i 903) wprowadza się następujące zmiany: 1) w odnośniku pierwszym zdanie drugie otrzymuje brzmienie: „Niniejsza ustawa służy stosowaniu: 1) rozporządzenia (WE) nr 166/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie ustanowienia Europejskiego	W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. poz. 1169) określono, że pozwolenia zintegrowanego wymagają instalacje do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych o zdolności przetwarzania ponad 10 ton na dobę z wykorzystaniem obróbki fizyczno-chemicznej. Dotyczy to nie tylko takiej obróbki łącznie, ale również odrębnie prowadzonej obróbki fizycznej. Zakłady recyklingu statków są objęte przepisami ww. rozporządzenia ze względu na prowadzoną obróbkę fizyczną polegającą na demontażu statków. W związku z tym pojawiła się potrzeba wprowadzenia zmian wynikających z Rozporządzenia 1257/2013 w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska

	Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń i zmieniającego dyrektywę Rady 91/689/EWG i 96/61/WE (Dz. Urz. UE L 33 z 04.02.2006, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14, z późn. zm.); 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”; 2) w art. 184 po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu: „4a. Do wniosku o wydanie pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się informacje oraz zaświadczenie, o którym mowa w art. 102a ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. 4b. Do wniosku o przedłużenie pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się zaświadczenie, o którym mowa w art. 102a ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.”; 3) w art. 186 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu: „2. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do odmowy przedłużenia pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków.”; 4) w art. 188: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu: „1a. Pozwolenie na wytwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków oraz pozwolenie zintegrowane dla prowadzącego zakład recyklingu statków wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy	(Dz. U. 2016 poz. 672 z późn. zm.) w Rozdziale 4 "Pozwolenia zintegrowane" oraz zmodyfikowania przepisu przejściowego. Zmiany w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska polegają na określeniu dodatkowych wymagań dla wniosku o wydanie pozwolenia zintegrowanego, treści samego pozwolenia jak również czasu jego obowiązywania.
--	---	---

		niż 5 lat. 1b. Pozwolenia, o których mowa w ust. 1a, mogą być przedłużone na czas oznaczony nie dłuższy niż kolejne 5 lat.”; b) w ust. 2b w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu: „7) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach – w przypadku dla prowadzącego zakład recyklingu statków.”.	
31	Art. 5	Art. 4. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281) wprowadza się następujące zmiany:	
32	Art. 5 pkt 1	w art. 5 w pkt 33 w lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h oraz i w brzmieniu: „h) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092), zwaną dalej „Konwencją STCW”, i) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655), zwaną dalej „Konwencją STCW-F”;;”;	W związku z ratyfikowaniem przez Polskę Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655) wprowadzono odniesienia do tej konwencji.
33	Art. 5 pkt 2	w art. 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:	Z art. 9 ust. 1 ustawy wykreślono obowiązek składania do IMO, co 7 lat, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej

		„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz urzędy, służby i inne podmioty, o których mowa w ust. 2, są poddawane audytowi IMO zgodnie z przepisami dotyczącymi systemu audytu państw członkowskich IMO.	wniosku o przeprowadzenie audytu, ze względu na fakt, że w związku ze zmianą przepisów IMO w tym zakresie audyt przestał być dobrowolny, wobec czego nie jest już przeprowadzany na wniosek państwa - o jego przeprowadzeniu decyduje IMO.
34	Art. 5 pkt 3	uchyla się art. 18a;	Z ustawy usunięty został również art. 18a, ustanawiający organem administracji w rozumieniu rozporządzenia 1257/2013, organ inspekcyjny, a przepis tego artykułu został przeniesiony do art. 13m.1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, w której uregulowane zostały pozostałe kwestie dotyczące recyklingu statków.
35	Art. 5 pkt 4	w art. 62 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich i statków rybackich muszą odpowiadać wymaganiom określonym odpowiednio w: 1) Konwencji STCW; 2) Konwencji STCW-F; 3) Konwencji SOLAS; 4) Konwencji MLC; 5) przepisach ustawy.”;	W ustawie zmieniono art. 62 ust.1 wprowadzając zapis, że kwalifikacje członków załóg statków morskich lub statków rybackich muszą odpowiadać wymaganiom określonym m.in. w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655). Proponowana zmiana wynika z ratyfikacji przez Polskę w 2015 r. Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r., która weszła w życie 28 października 2015 r.
36	Art. 5 pkt 5	w art. 68: a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,” b) część wspólna wyliczenia otrzymuje brzmienie: „– mając na względzie postanowienia umów międzynarodowych oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa	W celu ujednolicenia przepisów ustawy w związku z proponowaną zmianą art. 62 ust. 1, konieczne jest również wprowadzenie zmiany do delegacji rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim uwzględniając ratyfikowaną konwencję. Proponuje się również wprowadzić odpowiednie vacatio legis do wydania rozporządzenia regulującego m. in. szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich i rodzaje uprawnień zawodowych marynarzy w tym rybaków, mając na uwadze dostosowanie przepisów rozporządzenia do postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r.

		statków rybackich.”;	
37	Art. 5 pkt 6	w art. 71: a) ust. 2b otrzymuje brzmienie: „2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia tych studiów.”, b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c i 2d w brzmieniu: „2c. Zaświadczenie o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego dla osób ubiegających się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa, o których mowa w art. 63 pkt 1 i 2 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, jest ważne przez okres 5 lat od dnia zdania egzaminu. 2d. O wydanie dyplomu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, na podstawie dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku gdy zdany egzamin dyplomowy został uznany za równoważny zgodnie z art. 64 ust. 4, można ubiegać się w okresie 5 lat od dnia zdania egzaminu dyplomowego.”;	Ze względu na fakt, że obecnie żaden z aktów prawnych nie wskazuje jak długo ważne jest zaświadczenie o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego dla osób ubiegających się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa, w art. 71 dodano ust. 2c, wskazujący, że zaświadczenie to, jest ważne przez okres 5 lat od dnia zdania egzaminu. Zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy, o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego można ubiegać się nie tylko na podstawie zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu, ale również na podstawie dyplomu ukończenia studiów w przypadku, gdy egzamin dyplomowy został uznany za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną (Komisją). W związku z tym konieczne jest również dodanie przepisu określającego termin, w jakim osoba legitymująca się takim dyplomem ukończenia studiów może ubiegać się o wydanie dyplomu kwalifikacyjnego. Zgodnie z dodanym ust. 2d, w celu zapewnienia spójności przepisów oraz równego traktowania obywateli, termin ten jest taki sam jak w przypadku ważności zaświadczenia o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego. Ze względu na wprowadzenie ust. 2d zmienione zostało także brzmienie ust. 2b w art. 71. Wykreślono fragment przepisu ustanawiającego warunek, że tylko w przypadku egzaminu dyplomowego uznanego za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym dyplom ukończenia studiów uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu szkolenia. Ujęcie warunku uznania egzaminu dyplomowego w przepisie dotyczącym możliwości ubiegania się o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego i jednoczesna rezygnacja z tego warunku w przepisie dotyczącym zaświadczenia o ukończeniu szkolenia stanowi ujednolicenie przepisów. Dodatkowo jest to rozwiązanie korzystne dla obywateli, ponieważ nawet w przypadku braku uznania egzaminu dyplomowego, dyplom ukończenia studiów w uznanych uczelniach będzie posiadał walor zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.
38	Art. 5 pkt 7	w art. 77 w ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Egzaminy mogą być przeprowadzane przez	Wprowadzono zmianę w art. 77 ust. 3 ustawy poprzez wskazanie, że lista egzaminatorów podlega publikacji na stronie internetowej Komisji. Dotychczas przepisy nie określały, w jaki sposób lista

		egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F z określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji. Listę egzaminatorów publikuje się na stronie internetowej Komisji w celu umożliwienia morskim jednostkom edukacyjnym, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, przeprowadzenia egzaminu dyplomowego na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8.”;	egzaminatorów powinna być udostępniana. Wprowadzenie powyższej zmiany stanowi uzupełnienie luki w obowiązujących przepisach. Celem publikowania listy egzaminatorów Komisji, zawierającej imię i nazwisko oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych egzaminatora, jest przede wszystkim zapewnienie samym egzaminatorom możliwości sprawdzenia swoich danych, w szczególności przyznanego zakresu uprawnień egzaminacyjnych. Ponadto niezbędne jest również umożliwienie uznanym uczelniom przeprowadzającym egzaminy dyplomowe, które mogą być uznane za równoważne z egzaminami kwalifikacyjnymi na poziomie operacyjnym, spełnienia jednego z warunków ustawowych uznania egzaminu dyplomowego za równoważny. Warunek ten określa art. 64 ust. 4 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim i jest to zapewnienie przez uczelnię możliwości udziału przedstawiciela Komisji w składzie komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin. Jako przedstawiciela Komisji należy rozumieć egzaminatora z listy egzaminatorów Komisji posiadającego stosowny do kierunku i specjalności studiów zakres uprawnień egzaminacyjnych. W celu stwierdzenia, kto może być przedstawicielem Komisji na egzaminie dyplomowym, uczelnie muszą mieć stały dostęp do aktualnej listy egzaminatorów Komisji. Z uwagi na ilość osób znajdujących się na liście egzaminatorów (w chwili obecnej blisko 360) oraz częstotliwość i zakres dokonywanej aktualizacji listy, dostęp do aktualnej listy egzaminatorów dla wskazanych wyżej podmiotów może być zapewniony wyłącznie poprzez jej publikację na stronie internetowej Komisji.
39	Art. 5 pkt 8	po art. 86a dodaje się art. 86b w brzmieniu: „Art. 86b. 1. Zabrania się prowadzenia statku morskiego lub statku żeglugi śródlądowej, jachtu morskiego lub jachtu śródlądowego oraz wykonywania obowiązków w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. 2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia prowadzenia statku morskiego lub statku żeglugi śródlądowej, jachtu morskiego lub jachtu śródlądowego albo wykonywania obowiązków w zakresie	W art. 86a ustawy znajduje się przepis dotyczący badania na zawartość alkoholu w organizmie, a w art. 127 ust. 1 pkt 7 – karania za wykonywanie określonych czynności na statku w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Art. 86b został dodany, ponieważ obecnie brak jest przepisu materialnego zawierającego zakaz prowadzenia statku morskiego lub statku żeglugi śródlądowej, jachtu morskiego lub śródlądowego, oraz wykonywania obowiązków w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Należy również mieć na uwadze, że obecne przepisy Kodeksu karnego przewidują sankcje tylko za prowadzenie statku w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, natomiast

		bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, przepisy art. 86a stosuje się odpowiednio.”;	nie uwzględniają innych czynności w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego.
40	Art. 5 pkt 9	po art. 101 dodaje się art. 101a do 101c w brzmieniu: „Art. 101a. 1. Kontener eksportowany z portu polskiego, przed załadowaniem na statek, powinien posiadać informację o zweryfikowanej masie brutto kontenera (VGM), zgodnie z prawidłem 2 rozdziału VI Konwencji SOLAS. VGM określa się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące weryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek.³⁾ 2. VGM określona przez załadowcę nie może różnić się od rzeczywistej masy kontenera o więcej niż 5% oraz nie może przekraczać maksymalnej masy brutto określonej na tabliczce uznania kontenera. 3. Kontener nieposiadający informacji o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera nie może być załadowany na statek. 4. Za określenie VGM odpowiada załadowca wskazany w wystawionym przez przedsiębiorcę żeglugowego konosamencie, morskim liście przewozowym albo innym dokumencie transportu multimodalnego, w tym w bezpośrednim konosamencie, a w przypadku braku tych dokumentów – podmiot, który zawarł umowę	Art. 101a-101c zostały dodane w celu dokonania pełnej implementacji do polskiego porządku prawnego zmian wprowadzonych rezolucją MSC.380(94) z dnia 21 listopada 2014 r. do prawidła 2 rozdziału VI Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu sporządzonej (Konwencji SOLAS). Zmiany te wprowadzają obowiązek podawania przez załadowcę kontenera eksportowanego/zamykanego na terenie danego państwa-strony konwencji zweryfikowanej masy brutto kontenera (VGM) oraz przekazania informacji o VGM do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego, z odpowiednim wyprzedzeniem, tak aby informacja o VGM mogła być użyta przy tworzeniu planu załadunku statku. Określenie VGM ma być zweryfikowane przez załadowcę podpisem osoby odpowiedzialnej wyznaczonej przez załadowcę na dokumencie (papierowym lub elektronicznym) przekazywanym do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego (proponowany art. 101a). Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami Konwencji SOLAS podanie VGM przez załadowcę powinno nastąpić przez pomiar wagi kontenera za pomocą jednej z dwóch metod - pomiaru całego zamkniętego kontenera po jego załadowaniu lub przez zważenie poszczególnych towarów/ładunku, włączając wagę palet, materiału sztauerskiego, innych opakowań lub materiałów zabezpieczających towar/ładunek oraz dodanie masy tary kontenera (proponowany art. 101b). Stosowanie metody 2 będzie wymagało zatwierdzenia przez dyrektora urzędu morskiego. Proces zatwierdzenia stosowania metody 2 przez załadowcę został szczegółowo opisany w art. 101c projektu ustawy.

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

		przewozu z przedsiębiorcą żeglugowym albo na rzecz lub w imieniu którego taką umowę zawarto, zwany dalej „załadowcą”. 5. VGM jest określona w dokumencie lub komunikacie przekazywanym w postaci papierowej lub elektronicznej. Dokument i komunikat określający VGM powinien być podpisany przez upoważnioną przez załadowcę osobę odpowiedzialną za potwierdzenie VGM, zwaną dalej „osobą odpowiedzialną”. Dokument i komunikat powinien być opatrzony, odpowiednio, kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo czytelnym podpisem własnoręcznym, z podaniem imienia i nazwiska osoby odpowiedzialnej. 6. Dokument lub komunikat, o których mowa w ust. 5, są przekazywane do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego w sposób uzgodniony między załadowcą i przedsiębiorcą żeglugowym lub przedstawicielem terminala kontenerowego oraz w czasie pozwalającym na uwzględnienie VGM w planie załadunku statku. W przypadku przekazania dokumentu lub komunikatu tylko przedsiębiorcy żeglugowemu jest on obowiązany do przekazania informacji o VGM przedstawicielowi terminala kontenerowego z wyprzedzeniem umożliwiającym załadunek statku. W przypadku kontenera dostarczonego drogą morską do portu, w którym jest przeładowywany na inny statek w celu dalszego transportu do portu docelowego, w porcie przeładunku za VGM przyjmuje się informację o masie brutto kontenera przekazaną przedstawicielowi terminala kontenerowego przez przedsiębiorcę żeglugowego dostarczającego kontener. 7. Zarządzający terminalem kontenerowym zapewnia, że na terminalu obowiązują procedury określające sposób postępowania w przypadku, gdy kontener na wjeździe do terminala kontenerowego nie posiada	
--	--	---	--

		określonej VGM, oraz procedury uniemożliwiającej dokonanie załadunku na statek kontenera nieposiadającego określonej VGM oraz w odniesieniu do którego stwierdzono, że określona przez załadowcę VGM różni się od masy kontenera uzyskanej podczas pomiaru na terminalu kontenerowym. 8. Załadowca i przedstawiciel terminala kontenerowego mogą zawrzeć umowę określającą sposób postępowania z kontenerem w celu określenia VGM na terminalu kontenerowym. 9. W celu dodatkowej weryfikacji VGM określonej przez załadowcę, przedsiębiorca żeglugowy, przedstawiciel terminala kontenerowego lub właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego mogą dokonywać wyrywkowych kontroli VGM. Koszty ważenia kontenera pokrywa zlecający ważenie. W przypadku gdy masa kontenera uzyskana w czasie wyrywkowej kontroli różni się od VGM określonej przez załadowcę, koszty ważenia kontenera pokrywa załadowca. 10. W przypadku stwierdzenia, że masa kontenera różni się od VGM określonej przez załadowcę o więcej niż 5% lub że masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera, przedsiębiorca żeglugowy lub przedstawiciel terminala kontenerowego powiadamia o tym właściwego dyrektora urzędu morskiego i właściwego dyrektora izby celnej, podając dane identyfikacyjne kontenera, dane załadowcy umożliwiające jego identyfikację: imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby i numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym oraz VGM określoną przez załadowcę w dokumencie lub komunikacie, o których mowa w ust. 5, a także przekazuje kopie dokumentów potwierdzających dokonanie na terminalu kontenerowym pomiaru masy kontenera.	
--	--	---	--

		11. W przypadku stwierdzenia różnicy masy kontenera za VGM przyjmuje się masę określoną w sposób, o którym mowa w ust. 9 lub 10. Art. 101b. 1. Określenie VGM przez załadowcę następuje przez zważenie: 1) zapakowanego i zamkniętego kontenera, zwane dalej „metodą 1”; 2) poszczególnych składników ładunku kontenera, włączając wagę palet, materiału sztauerskiego i innych opakowań lub materiałów zabezpieczających ładunek, oraz dodanie masy tary kontenera, zwane dalej „metodą 2”. 2. Do ważenia, o którym mowa w ust. 1, używa się certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeń pomiarowych, spełniających wymagania w zakresie dokładności: 1) co najmniej klasy III w przypadku wag nieautomatycznych – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla wag nieautomatycznych (Dz. U. poz. 802); 2) co najmniej klasy Y(b) w przypadku wag automatycznych – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi automatyczne dla pojedynczych ładunków, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1766); 3) co najmniej klasy D w przypadku wag samochodowych do ważenia pojazdów w ruchu – określone w przepisach rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń	
--	--	--	--

		wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1345). 3. Stosowanie przez załadowcę metody 1 nie wymaga zatwierdzenia. 4. Stosowanie przez załadowcę metody 2 wymaga uzyskania zatwierdzenia dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby załadowcy. Właściwość dyrektora urzędu morskiego ze względu na siedzibę załadowcy określa się zgodnie z art. 17 ust. 1a i 1b. 5. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi listę załadowców, którzy uzyskali zatwierdzenie stosowania metody 2, zawierającą imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby, i umieszcza ją na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu morskiego. 6. W przypadku stosowania metody 2 załadowca jest obowiązany zważyć poszczególne składniki ładunku kontenera wymienione w ust. 1 pkt 2, chyba że dane dotyczące masy ładunku są podane przez producentów, a ładunek został wcześniej zważony na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz oryginalnie, szczelnie i trwale zapakowany, i jego masa jest w sposób trwały i widoczny umieszczona na ładunku lub jego opakowaniu. 7. W przypadku stosowania metody 1 i metody 2 załadowca jest obowiązany do przechowywania dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz wyznaczenie osoby odpowiedzialnej przez okres co najmniej 3 lat od dnia określenia	
--	--	--	--

		VGM. 8. Kontener pakuje się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące pakowania jednostek transportowo-ładunkowych.⁴⁾ 9. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy może przeprowadzać doraźne kontrole u załadowców stosujących metodę 1 lub metodę 2, w celu potwierdzenia spełniania warunków określonych do stosowania metody 1 lub metody 2, w tym zweryfikowania informacji o potencjalnych nieprawidłowościach. 10. O negatywnym wyniku kontroli doraźnej załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „upoważnionym przedsiębiorcą AEOS”, dyrektor urzędu morskiego powiadamia Służbę Celną. 11. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy, biorąc pod uwagę skalę i powtarzalność naruszeń, może cofnąć, w drodze decyzji, zatwierdzenie, o którym mowa w ust. 4, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w określaniu VGM przez załadowcę stosującego metodę 2 lub różnic w masie kontenera. Ponowne zatwierdzenie może nastąpić po upływie 3 miesięcy od daty wycofania zatwierdzenia. 12. Od decyzji, o której mowa w ust. 11, wydanej przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji	
--	--	--	--

⁴⁾ Okólnik MSC.1/Circ.1497 – Kodeks praktyki IMO/ILO/UNECE dotyczący pakowania jednostek transportowo-ładunkowych (Kodeks CTU) (Dz. Urz. Min. Gosp. Mors. i Żegl. Śródl. z 2016 r. poz. 19).

		morskiej, służy odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Art. 101c. 1. Warunkiem ubiegania się o zatwierdzenie stosowania metody 2 jest posiadanie przez załadowcę udokumentowanych procedur dotyczących sposobu określania VGM oraz dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi, o których mowa w art. 101b ust. 2. 2. Załadowca ubiegający się o zatwierdzenie albo potwierdzenie zatwierdzenia stosowania metody 2 składa wniosek do właściwego dyrektora urzędu morskiego. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załadowca dołącza dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1, w tym udokumentowane procedury dotyczące sposobu określania VGM, dokumenty potwierdzające dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi, o których mowa w art. 101b ust. 2, dokumenty wskazujące osobę odpowiedzialną, kopie certyfikatów w zakresie systemów zarządzania lub dokumenty potwierdzające posiadanie statusu upoważnionego przedsiębiorcy AEOS, jeżeli załadowca takie posiada, oraz, z wyjątkiem załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS, dowód opłaty za przeprowadzenie kontroli. 4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 3, przekazuje się pocztą w postaci papierowej lub drogą elektroniczną w postaci odwzorowania cyfrowego. 5. W celu zatwierdzenia stosowania metody 2 dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy przeprowadza kontrolę wstępną, a następnie, w celu potwierdzenia zatwierdzenia – kontrole	
--	--	--	--

		odnowieniowe, z tym że kontroli tych nie przeprowadza się u przedsiębiorcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS. 6. Kontrole mają na celu potwierdzenie właściwego stosowania metody 2. 7. Kontrole odnowieniowe przeprowadza się co roku od daty uzyskania zatwierdzenia, a w przypadku załadowcy posiadającego wdrożony certyfikowany system zarządzania zgodnie ze standardem uznanym międzynarodowo – co 3 lata. 8. Kontrolę wstępną i kontrolę odnowieniową przeprowadza się w terminie 30 dni od dnia otrzymania, odpowiednio, wniosku o zatwierdzenie stosowania metody 2 albo wniosku o potwierdzenie stosowania metody 2. 9. Z kontroli sporządza się protokół w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje załadowca, a drugi pozostaje w aktach dyrektora urzędu morskiego. 10. W przypadku pozytywnego wyniku kontroli dyrektor urzędu morskiego, w terminie 7 dni od dnia sporządzenia protokołu: 1) w przypadku kontroli wstępnej – zatwierdza, w drodze decyzji, stosowanie przez załadowcę metody 2 i wpisuje załadowcę na listę, o której mowa w art. 101b ust. 5; 2) w przypadku kontroli odnowieniowej – potwierdza, w drodze decyzji, zatwierdzenie stosowania przez załadowcę metody 2. 11. W przypadku negatywnego wyniku kontroli w protokole wpisuje się jego przyczynę oraz odpowiednio, w drodze decyzji, odmawia się zatwierdzenia stosowania metody 2 albo cofa się je. W przypadku kontroli wstępnej zakończonej negatywnym wynikiem załadowca, po usunięciu jego przyczyn, może złożyć nowy wniosek,	
--	--	--	--

		o którym mowa w ust. 2. W przypadku cofnięcia zatwierdzenia przepis art. 101b ust. 11 zdanie drugie stosuje się odpowiednio. 12. Od decyzji, o której mowa w ust. 10 i 11, wydanej przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej, służy odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. 13. Za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia albo potwierdzenia zatwierdzenia stosowania metody 2 pobiera się opłatę ustaloną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa. Załadowca dodatkowo pokrywa koszty przejazdu i zakwaterowania kontrolerów, na zasadach stosowanych przy podróżach służbowych. W przypadku gdy koszty netto wynoszą poniżej 10 PLN, odstępuje się od ich pobrania. 14. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 13, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty ustalonej w załączniku do ustawy. 15. Załadowca informuje dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na siedzibę załadowcy o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej w terminie 14 dni od dnia dokonania zmiany.”;	
41	Art. 5 pkt 10	w art. 107: a) w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) odbyła wymagane szkolenie kandydata na pilota lub pilota i praktykę pilotową;”; b) ust. 7 otrzymuje brzmienie: „7. Naboru na szkolenia kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w	Z uwagi na pominięcie w dotychczasowych przepisach szkoleń kandydatów na pilotów zaktualizowano przepisy o te szkolenia.

		porozumieniu z szefem stacji pilotowej, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.”;	
42	Art. 5 pkt 11	w art. 107a: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad szkoleniem kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich oraz praktykami pilotowymi, dokonując audytów.”, b) w ust. 3 wyrazy „w szkoleniu pilotów lub realizacji praktyk pilotowych” zastępuje się wyrazami „w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyk pilotowych”, c) w ust. 5 wyrazy „w szkoleniu pilotów lub realizacji praktyki pilotowej” zastępuje się wyrazami „w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyki pilotowej”;	Z uwagi na pominięcie w dotychczasowych przepisach szkoleń kandydatów na pilotów zaktualizowano przepisy o te szkolenia.
43	Art. 5 pkt 12	w art. 127 w ust. 1 w pkt 7 na końcu dodaje się przecinek i dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) określa VGM kontenera różniącą się od masy kontenera o więcej niż 5%, nie informuje dyrektora urzędu morskiego o stwierdzonych różnicach w masie kontenera większych niż 5% od VGM określonej przez załadowcę lub o stwierdzeniu, że masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera, określa VGM w dokumencie lub komunikacie, który jest podpisany przez osobę inną niż osoba odpowiedzialna, ładuje na statek kontener nieposiadający informacji o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub kontener o masie przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera,	W proponowanym art. 127 ust. 1 pkt 8 dodano sankcje administracyjne za nieprzestrzeganie nowych art. 101a-101c dotyczących określania zweryfikowanej masy brutto kontenera (VGM).

		nie zapewnia obowiązywania na terminalu procedur, o których mowa w art. 101a ust. 7, określa VGM metodą inną niż metoda 1 lub 2, używa do określenia VGM niecertyfikowanych lub niezalegalizowanych urządzeń pomiarowych lub nie używa w ogóle tych urządzeń, stosuje metodę 2, nie posiadając zatwierdzenia właściwego dyrektora urzędu morskiego, nie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej lub nie przechowuje przez okres 3 lat dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz wyznaczenie osoby odpowiedzialnej”;	
44	Art. 5 pkt 13	w art. 130 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 126–128, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;	Wskazano warunki, na podstawie których ustala się wysokość kar pieniężnych.
45	Art. 5 pkt 14	w załączniku do ustawy: a) w części I: – po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu: „4a. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu dla statku uprawiającego żeglugę na wodach polarnych - 1500 PLN”, – pkt 18.8 otrzymuje brzmienie: „18.8. Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych.”, – po pkt 18.30 dodaje się pkt 18.31 w brzmieniu:	Z związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. Międzynarodowego kodeksu dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (Kodeksu polarnego) w części I dodano pkt 4a dotyczący opłaty za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu dla statku uprawiającego żeglugę na wodach polarnych, które będzie dokonywane przez organ inspekcyjny zgodnie z przepisami ustawy dotyczącymi inspekcji państwa bandery. W pkt 18.8 poprawiono błąd redakcyjny polegający na pominięciu słowa „urządzeń”. Dodano pkt 18.31 dotyczący opłat za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia lub odnowienia zatwierdzenia metody 2, o której mowa w art. 101c.

		„18.31. Za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia albo potwierdzenia zatwierdzenia stosowania metody 2 – 2 000 PLN.”, b) w części III: – pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4. Oplata za egzamin teoretyczny na jachty komercyjne: 4.1. Na dyplom kapitana na jachtach o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek - 400 PLN. 4.2. Na poziomie operacyjnym - 400 PLN. 4.3 Na poziomie zarządzania - 500 PLN.”, – uchyla się pkt 6.3.2.	
46	Art. 6	Art. 6. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r. poz. 1987) wprowadza się następujące zmiany:	Zmiany wynikają z potrzeby implementacji niektórych przepisów rozporządzenia 1257/2013.
47	Art. 6 pkt 1	w odnośniku nr 1 dodaje się zdanie w brzmieniu: „Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”;	Dodano zdanie informujące o stosowaniu przepisów ustawy o odpadach w kontekście przepisów rozporządzenia 1257/2013.
48	Art. 6 pkt 2	w art. 3 w ust. 1: a) po pkt 20 dodaje się pkt 20a w brzmieniu: „20a) prowadzącym zakład recyklingu statków – rozumie się przez to prowadzącego zakład recyklingu statków w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem	Rozszerzono listę definicji w art. 3 ust. 1 poprzez dodanie definicji recyklingu statków oraz definicji prowadzącego zakład recyklingu statków w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).

		1257/2013;”, b) po pkt 23 dodaje się pkt 23a w brzmieniu: „23a) recyklingu statków – rozumie się przez to recykling statków w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia 1257/2013;”;	
49	Art. 6 pkt 3	w art. 42: a) w ust. 2 po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu: „13a) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1-4 – w przypadku zezwoleń na przetwarzanie dla prowadzących zakład recyklingu statków;”, b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu: „6a. Do wniosku o zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się zaświadczenie, o którym mowa w art. 102a ust. 1 pkt 5.”;	Mając na względzie rozporządzenie 1257/2013 w art. 42 dodano w ust. 2 pkt 13a oraz ust. 6a, które dotyczą dodatkowych wymagań odnoszących się do wniosku posiadacza odpadów o wydanie zezwolenia na przetwarzanie odpadów.
50	Art. 6 pkt 4	w art. 43 w ust. 2 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu: „7a) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1 pkt 1–4 – w przypadku zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków;”;	Mając na względzie rozporządzenie 1257/2013 w art. 43 ust. 2 w pkt 7a rozszerzono stosownie zakres informacji określonych w zezwoleniu na zbieranie odpadów.
51	Art. 6 pkt 5	w art. 44 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu: „2. Zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy niż 5 lat. 3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 2, może być przedłużone na czas oznaczony, nie dłuższy niż kolejne 5 lat.”;	Mając na względzie rozporządzenie 1257/2013 w art. 44 przy pomocy ust. 2 i 3 określono termin ważności zezwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków - czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat i wprowadzono możliwość przedłużenia tego zezwolenia na kolejne 5 lat.
52	Art. 6 pkt 6	w art. 46 dodaje się ust. 4 w brzmieniu: „4. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do odmowy przedłużenia zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego	Mając na względzie rozporządzenie 1257/2013 w art. 46 wskazano podstawy odmowy wydania zezwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków, jeśli zakład nie spełnia warunków określonych

		zakład recyklingu statków;”;	w art. 13 ust. 1 lit b-e oraz h rozporządzenia 1257/2013.
53	Art. 6 pkt 7	w art. 47: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Jeżeli posiadacz odpadów, który uzyskał zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków, narusza przepisy ustawy w zakresie działalności objętej zezwoleniem, działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem lub prowadzony przez niego zakład recyklingu statków nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, właściwy organ wzywa prowadzącego zakład recyklingu statków do niezwłocznego zaniechania naruszeń, wyznaczając termin usunięcia nieprawidłowości.”, b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2. W przypadku gdy posiadacz odpadów, o którym mowa w ust. 1 i 1a, mimo wezwania, nadal odpowiednio narusza przepisy ustawy lub działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem, lub zakład recyklingu statków prowadzony przez niego nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, właściwy organ cofa to zezwolenie, w drodze decyzji, bez odszkodowania. 3. Cofnięcie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 i 1a, powoduje zakończenie działalności objętej tym zezwoleniem.”;	Mając na względzie rozporządzenie 1257/2013 w art. 47 ust. 1a przewidziano możliwość wezwania do usunięcia nieprawidłowości, a w ust. 2 i 3 cofnięcia zezwolenia przez właściwy organ w przypadku, gdy posiadacz odpadów, który uzyskał zezwolenie narusza przepisy ustawy w zakresie działalności objętej zezwoleniem lub działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem.
54	Art. 6 pkt 8	w art. 50 w ust. 1 w pkt 5 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu: „d) prowadzących zakłady recyklingu statków;”;	Mając na względzie rozporządzenie 1257/2013 w art. 50 ust. 1 pkt 5 lit. d dodano informację, że marszałek województwa dokonuje wpisu do rejestru na wniosek prowadzących zakład recyklingu statków.
55	Art. 6 pkt 9	w art. 52 w ust. 1 w pkt 8 w lit. d w tiret drugi kropkę zastępuje się	Mając na względzie rozporządzenie 1257/2013 w art. 52 w pkt 8 lit. e rozszerzono zakres wymagań dotyczących informacji jakie

		przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu: „e) prowadzącego zakład recyklingu statków: – adres zakładu recyklingu statków, – informację o decyzjach związanych z gospodarką odpadami, – informację o metodzie recyklingu statków, – informację o rodzaju i wielkości statków, które można poddać recyklingowi statków, – informację o ograniczeniach i uwarunkowaniach w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, w tym dotyczących gospodarowania odpadami niebezpiecznymi, – informację o maksymalnej rocznej wielkości recyklingu statków, którą oblicza się jako sumę masy statków wyrażoną w tonach masy statku pustego (LDT) w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 24 rozporządzenia 1257/2013.”;	zawiera rejestr podmiotów prowadzących recykling statków.
56	Art. 6 pkt 10	w dziale VII dodaje się rozdział 8 w brzmieniu: „Rozdział 8 Statki przeznaczone do recyklingu Art. 102a. 1. Do wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się: 1) informację o metodzie recyklingu statków; 2) informację o rodzaju i wielkości statków, które można poddać recyklingowi statków; 3) informacje o ograniczeniach i uwarunkowaniach w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, w tym dotyczące gospodarowania odpadami niebezpiecznymi; 4) informację o maksymalnej rocznej wielkości recyklingu statków, którą oblicza się jako sumę masy statków wyrażoną w tonach masy statku pustego (LDT) w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 24 rozporządzenia	Mając na względzie rozporządzenie 1257/2013 w dziale VII dodano rozdział 8 Statki przeznaczone do recyklingu i art. 102a oraz art. 102b. Przy pomocy art. 102a ust. 1, uregulowano zakres informacji jakie zgodnie z rozporządzeniem 1257/2013 powinny być dołączane do wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków. W art. 102b ustawy uregulowano kwestie zatwierdzania wymaganego rozporządzeniem 1257/2013 planu recyklingu statku. Plan przygotowany przez prowadzącego zakład, w którym dokonany zostanie recykling konkretnego statku zatwierdzany będzie przez właściwy organ w trybie decyzji administracyjnej w terminie 60 dni od dnia przekazania organowi planu. Ponadto wprowadzono obowiązek uzyskania przez organ opinii dyrektora urzędu morskiego właściwego dla miejsca przetwarzania odpadów, w przypadku statków, nad którymi dyrektor urzędu morskiego sprawował nadzór w okresie ich eksploatacji przed skierowaniem do recyklingu.

	1257/2013; 5) zaświadczenie o zgodności z wymogami, o których mowa w art. 13 ust. 1 lit. b–j rozporządzenia 1257/2013, wydane przez uznaną organizację upoważnioną zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281), wydane nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku. 2. Do wniosku o przedłużenie zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5. Art. 102b. 1. Organ właściwy do wydania zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków zatwierdza plan recyklingu statku, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia 1257/2013, w drodze decyzji, w terminie 60 dni, licząc od dnia jego przedłożenia przez prowadzącego zakład recyklingu statków. 2. Zatwierdzenie planu recyklingu statku wymaga zasięgnięcia opinii dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce przetwarzania. Właściwość dyrektora urzędu morskiego określa się zgodnie z art. 17 ust. 1a i 1b ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. 3. Dyrektor urzędu morskiego wydaje opinię o planie recyklingu statku w terminie 30 dni, licząc od dnia jego otrzymania. Niewydanie opinii w tym terminie uznaje się za brak zastrzeżeń do planu. 4. W przypadku gdy plan recyklingu statków nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, organ, o którym mowa w ust. 1, odmawia zatwierdzenia tego planu, w drodze decyzji.	W ust. 4 wprowadzono możliwość i określono podstawę odmowy zatwierdzenia przez właściwy organ planu recyklingu statku. W art. 102c ust.1 wprowadzono wymóg niezwłocznego informowania ministra właściwego do spraw środowiska przez właściwy organ o wydaniu, przedłużeniu i cofnięciu zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków oraz przekazywania wszelkich informacji, które mogą być istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013. W ust. 2 wskazano ministra właściwego do spraw środowiska jako organ odpowiedzialny za informowanie Komisji Europejskiej i przekazywanie wszelkich informacji, które mogą być istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków. W przypadku naruszenia przepisów ochrony środowiska, działalność prowadzącego zakład recyklingu statków będzie wstrzymywana na podstawie przepisów ogólnych zawartych w art. 32 ustawy o odpadach.
--	---	--

		Art 102c. 1. Organ właściwy do wydania zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków, pozwolenia na wytwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków oraz pozwolenia zintegrowanego dla prowadzącego zakład recyklingu statków informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw środowiska o wydaniu, przedłużeniu i cofnięciu tego zezwolenia oraz pozwolenia, a także przekazuje informacje, które są istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013. 2. Minister właściwy do spraw środowiska informuje niezwłocznie Komisję Europejską o uzyskaniu przez prowadzącego zakład recyklingu statków zezwolenia oraz pozwolenia, o których mowa w ust. 1, o ich przedłużeniu i cofnięciu oraz o wstrzymaniu działalności prowadzącego zakład recyklingu statków, a także przekazuje informacje, które są istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013.”;	
57	Art. 6 pkt 11	art. 168 otrzymuje brzmienie: „Art. 168. Zadania samorządu województwa, o których mowa w art. 8 ust. 5, art. 23 ust. 4, art. 31 ust. 1, art. 41 ust. 3 pkt 1 i ust. 6, art. 46, art. 47 ust. 1, 1a, 2, 4 i 7, art. 102b ust. 1 i 4, art. 102c ust. 1, art. 129 ust. 1, art. 130, art. 131 ust. 4, art. 133, art. 134, art. 135 ust. 3 i 4, art. 144 ust. 3, art. 146 ust. 2 i 5, art. 148 ust. 1, 3 i 4, art. 151 ust. 8, art. 165 ust. 1 i art. 167 ust. 2 są zadaniami zleconymi z zakresu administracji rządowej.”.	W dziale IX „Zadania z zakresu administracji rządowej realizowane przez samorząd województwa i przepisy szczególne w postępowaniu o wydanie decyzji z zakresu gospodarki odpadami” uzupełniono zakres informacji w art. 168 i wskazano, że zadania marszałków związane z recyklingiem statków określone w art. 47 ust. 1, 1a, 2, 4 i 7, art. 102b ust.1 i 4 i art. 102c ust.1 są zadaniami zleconymi z zakresu administracji rządowej.
58	Art. 7	W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o	Dodano przepis przejściowy, w którym uregulowana zostanie kwestia uzyskiwania dyplomów kwalifikacyjnych na podstawie

		bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320) w art. 7 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Do dnia 1 stycznia 2024 r. wydawanie dyplomów, o których mowa w art. 63 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, na podstawie dyplomów ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, uzyskanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, następuje na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.”.	dyplomów ukończenia studiów wyższych w uznanych uczelniach uzyskanych przed dniem 8 grudnia 2015 r., tj. przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 24 lipca 2014 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morski oraz niektórych innych ustaw.
59	Art. 8	Art. 7. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2015 r. poz. 1569) wprowadza się następujące zmiany:	
60	Art. 8 pkt 1	w art. 18 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. Właściwość dyrektora urzędu morskigo określa się zgodnie z art. 17 ust. 1a i 1b ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”.”;	Proponowane zmiany w ustawie wynikają z konieczności doprecyzowania na poziomie ustawy właściwości dyrektorów urzędów morskich w zakresie ich nowych kompetencji wynikających z rozdziału 3 ustawy o pracy na morzu - pośrednictwo pracy. Proponuje się odesłanie w tym zakresie do podziału terytorialnego określonego w art. 17 ust. 1a i ust. 1b ustawy o bezpieczeństwie morskim dla stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych.
61	Art. 8 pkt 2	w art. 37 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Marynarz zatrudniony na stanowisku kucharza, odpowiedzialny za przygotowanie posiłków, posiada kwalifikacje i przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.”; 3) art. 62 otrzymuje brzmienie: „Art. 62. 1. Dyrektor urzędu morskigo właściwy dla portu macierzystego statku we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej organizuje repatriację, w przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności nie	Projektowana zmiana art. 62 ustawy o pracy na morzu wynika z uwag zgłaszanych w toku uzgodnień międzyresortowych projektu rozporządzenia w sprawie sposobu i trybu dochodzenia zwrotu kosztów repatriacji (art. 62 ust. 4 ustawy o pracy na morzu), w zakresie konieczności uregulowania przedmiotowych kwestii na poziomie ustawy. W związku z tym wyraźnie wskazano, iż ściąganie kosztów repatriacji odbywa się w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Ponadto, podobnie jak w przypadku pośrednictwa pracy, dodano wyraźne wskazanie właściwości dyrektora urzędu morskigo. Przepis ten nie zmienia natomiast zakresu kosztów repatriacji, które wynikają z art. 59 ust. 2 ustawy o pracy na morzu, który pozostaje bez zmian.

		podjął działań zmierzających do repatriacji marynarza lub gdy nie pokrył kosztów repatriacji. 2. Właściwy dyrektor urzędu morskiego ponosi koszty repatriacji, o której mowa w ust. 1, w tym koszty transportu bagażu osobistego marynarza, którego ciężar nie przekracza 30 kg, oraz koszty niezbędnej opieki zdrowotnej marynarza w czasie repatriacji. 3. Właściwy dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję w sprawie obciążenia armatora statku o polskiej przynależności poniesionymi kosztami repatriacji, o której mowa w ust. 1. 4. Ściągnięcie kosztów repatriacji, o której mowa w ust. 1, odbywa się w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.	
62	Art. 9	Art. 9. Do spraw wszczętych na podstawie ustaw zmienianych w art. 1, art. 2 oraz art. 5 i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.	
63	Art. 10	Art. 10. Do czasu utworzenia Bazy danych o produktach i opakowaniach oraz gospodarce odpadami, na podstawie art. 79 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6, kopię wydanych decyzji dotyczących wstrzymywania działalności prowadzącego zakład recyklingu statku wojewódzki inspektor ochrony środowiska przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska.	W celu wypełnienia zobowiązań zawartych w art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE zaproponowano dodanie w projekcie ustawy przepisu przejściowego.
64	Art. 11	Art. 11. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, zachowują ważność do czasu upływu	Dodano przepis przejściowy odnoszący się do kwestii zasad i warunków uzyskania zezwolenia przez podmiot, który obecnie prowadzi działalność w zakresie gospodarki odpadami.

		terminu, o którym mowa w ust. 2. 2. Prowadzący zakład recyklingu statków, jeżeli zamierza kontynuować tę działalność, jest obowiązany do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie albo pozwolenia na wytwarzanie odpadów lub pozwolenia zintegrowanego, uwzględniających wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków zgodnie z przepisami, odpowiednio, ustawy zmienianej w art. 4 albo w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 3. Jeżeli prowadzący zakład recyklingu statków nie złożył wniosku, o którym mowa w ust. 2, w terminie, o którym mowa w tym przepisie, zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, wygasa z upływem tego terminu.	
65	Art. 12	Art. 12. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 5 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	W celu ujednolicenia przepisów ustawy w związku z proponowaną zmianą art. 62 ust. 1, konieczne jest również wprowadzenie zmiany do delegacji rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim uwzględniając ratyfikowaną konwencję. Proponuje się również wprowadzić odpowiednie vacatio legis do wydania rozporządzenia regulującego m. in. szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich i rodzaje uprawnień zawodowych marynarzy w tym rybaków, mając na uwadze dostosowanie przepisów rozporządzenia do postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r.

66	Art. 13	Art. 13. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2 pkt 8, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia	Określono terminy wejścia w życie przepisów ustawy. Dodano przepis przejściowy dotyczący obowiązku sporządzania planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych, które będą dotyczyć podmiotów zarządzających wszystkimi stoczniami, a nie tylko – jak dotychczas – stoczniami remontowymi.
----	---------	--	--



Warszawa, dnia 28 grudnia 2016 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.651.2016/11/KR

dot.: RM-10-173-16 z 22.12.2016 r.

KPRM



AAA233191

RUP-106280-2016

Pani
Jolanta Rusiñak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra
Spraw Zagranicznych
Rafała Szczęcha
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich²⁾

Na podstawie art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948) zarządza się, co następuje:

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne wobec członków załóg statków morskich do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) warunki przyznawania i odnawiania dyplomów i świadectw, świadectw przeszkoleń, zezwoleń oraz potwierdzeń uznania, zwanych dalej „dokumentami kwalifikacyjnymi”;
- 3) rodzaje uprawnień zawodowych wynikających z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;
- 4) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowisko oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności;
- 5) sposób obliczania czasu praktyki pływania;

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 1909 i 2091).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektyw:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33 oraz Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 78);
- 2) dyrektywy 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez Państwa Członkowskie oraz zmieniającej dyrektywę 2001/25/WE (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 160).

- 6) wzory dokumentów kwalifikacyjnych i sposób ich ewidencji;
- 7) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej, wzory zaświadczeń potwierdzających odbycie lub zaliczenie praktyki pływania.

2. Kwalifikacje osób uprawnionych do obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych określają przepisy w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) żegluga krajowa – podróże po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym;
- 2) żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej, z wyłączeniem morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych;
- 3) żegluga międzynarodowa – podróże po obszarach morskich innych niż wymienione w pkt 1 i 2;
- 4) wody ograniczone – żeglugę przybrzeżną, zgodnie z pkt 2, w odniesieniu do rejonów żeglugi w rybołówstwie morskim;
- 5) wody nieograniczone – wszystkie akweny morskie inne niż wymienione w pkt 4, w odniesieniu do rejonów żeglugi w rybołówstwie morskim;
- 6) morskie jednostki edukacyjne typu A – morskie jednostki edukacyjne, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy, zwane dalej „MJE typu A”;
- 7) morskie jednostki edukacyjne typu B – morskie jednostki edukacyjne, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 2 ustawy, zwane dalej „MJE typu B”;
- 8) morskie jednostki edukacyjne typu C – szkoły ponadgimnazjalne, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy, zwane dalej „MJE typu C”;
- 9) morskie jednostki edukacyjne typu D – placówki kształcenia praktycznego, doksztalcania i doskonalenia zawodowego, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy, zwane dalej „MJE typu D”;
- 10) praktyka pływania – okres pływania na statku, w charakterze członka załogi, zgodnie z wymogami rozporządzenia, z wyłączeniem:
 - a) jachtów morskich,
 - b) jednostek rekreacyjnych,
 - c) statków wyłączonych z eksploatacji,
 - d) statków w budowie;

- 11) dodatkowa praktyka pływania – okres pływania na statku, z wyłączeniem:
 - a) jachtów morskich,
 - b) jednostek rekreacyjnych,
 - c) statków wyłączonych z eksploatacji,
 - d) statków w budowie– w charakterze członka załogi na stanowisku, do którego upoważnia dany dyplom lub świadectwo, liczony od daty przyznania tego dyplomu lub świadectwa;
- 12) morski statek handlowy – statek z własnym napędem przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi;
- 13) statek obsługiwany w układzie zmianowym – morski statek handlowy obsługiwany przez kolejno wymieniające się załogi lub części załóg, jeżeli po każdym – nie dłuższym niż 6 tygodni – nieprzerwanym okresie pracy pracownikowi zapewnia się co najmniej równy okres wolnego od pracy pobytu na lądzie;
- 14) statek szkolny – statek morski przeznaczony do szkolenia uczniów lub studentów morskich jednostek edukacyjnych, o których mowa art. 74 ust. 2 ustawy, zgodnie z programem nauczania;
- 15) łódź rybacka – statek rybacki o długości nie większej niż 15 m, przyjętej jako 96% całkowitej długości konstrukcyjnej wodnicy na poziomie 85% najmniejszej wysokości konstrukcyjnej mierzonej od linii stępki albo jako długość od przedniej części dziobnicy do osi trzonu sterowego na tej wodnicy, jeżeli ta będzie większa; na statkach zaprojektowanych z przegłębieniem konstrukcyjnym wodnica, której długość ma być mierzona, powinna być równoległa do wodnicy konstrukcyjnej;
- 16) GMDSS – Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa;
- 17) ARPA – Radarowy Automatyczny System Śledzenia i Akwizycji Ech;
- 18) ECDIS – System Obrazowania Elektronicznych Map i Informacji Nawigacyjnych.

§ 3. 1. Dyplomy i świadectwa w żegludze międzynarodowej potwierdzają posiadanie kwalifikacji zawodowych uprawniających do zajmowania stanowisk na statku na poszczególnych poziomach odpowiedzialności.

2. Rozróżnia się następujące poziomy odpowiedzialności:

- 1) pomocniczy;

- 2) operacyjny;
- 3) zarządzania.

3. Wzory dyplomów i świadectw określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Dokumenty kwalifikacyjne wydaje się w języku polskim i angielskim.

2. Dokumenty kwalifikacyjne wystawia się z datą przyznania, czyli od dnia spełnienia ostatniego warunku niezbędnego do uzyskania, odnowienia lub wymiany danego dokumentu kwalifikacyjnego.

§ 5. 1. Z zastrzeżeniem ust. 2 oraz § 37 ust. 1, osoby ubiegające się o przyznanie dyplomu albo świadectwa powinny mieć ukończone 18 lat.

2. Osoby ubiegające się o przyznanie świadectwa młodszego marynarza pokładowego, młodszego motorzysty, młodszego kucharza okrętowego lub młodszego rybaka rybołówstwa morskiego powinny mieć ukończone 16 lat.

§ 6. Osoby ubiegające się o uzyskanie, odnowienie lub wymianę dyplomu lub świadectwa powinny posiadać ważne świadectwo zdolności do wykonywania pracy na statku, o którym mowa w przepisach dotyczących wykonywania pracy na morskich statkach handlowych.

§ 7. 1. Z zastrzeżeniem ust. 5, osoba posiadająca zagraniczny dyplom lub świadectwo wydane na podstawie umowy międzynarodowej i uznane przez Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) może, po uzyskaniu potwierdzenia uznania dyplomu albo świadectwa, zajmować na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności odpowiednie stanowiska określone w rozporządzeniu.

2. Potwierdzenie uznania dyplomu na poziomie zarządzania wydawane jest pod warunkiem zdania egzaminu z polskiego prawa morskiego.

3. Potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa wydaje się na wniosek armatora.

4. Wzór potwierdzenia uznania dyplomu lub świadectwa określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

5. Kwalifikacje uzyskane w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w zawodzie regulowanym związanym z bezpieczeństwem morskim, a nie wynikające bezpośrednio z Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F, uznaje się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania

kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 65).

6. Potwierdzenie uznania wydaje się wyłącznie do ważnego dyplomu lub świadectwa na okres nieprzekraczający daty ważności dyplomu lub świadectwa, do którego zostało wydane.

7. Potwierdzenie uznania wydane przez inne państwo niż Rzeczpospolita Polska nie może stanowić podstawy do wydawania potwierdzenia uznania określonego przepisami rozporządzenia.

§ 8. 1. Osoba posiadająca dyplom, świadectwo lub świadectwo przeszkolenia, wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo uznane przez Komisję Europejską, może ubiegać się o polski dyplom, świadectwo lub świadectwo przeszkolenia na zasadach określonych w rozporządzeniu.

2. Zagraniczne dokumenty, o których mowa w ust. 1, nie podlegają odnowieniu ani wymianie na polski dyplom, świadectwo lub świadectwo przeszkolenia.

3. Osoba chcąca odnowić lub wymienić dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w ust. 1, zobowiązana jest ubiegać się o ten dokument na zasadach określonych w rozporządzeniu.

§ 9. 1. Świadectwa przeszkoleń dodatkowych i specjalistycznych wydane przez państwa członkowskie Unii Europejskiej i państwa uznane przez Komisję Europejską, lub przez ośrodki szkolące marynarzy uznawane i nadzorowane przez te państwa, uznaje się, jeśli są wydawane na podstawie Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F.

2. Dokument, o którym mowa w ust. 1, może zostać uznany przy ubieganiu się o wydanie lub odnowienie polskiego dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, jeśli wymóg posiadania takiego dokumentu wynika z rozporządzenia, a wnioskujący nie posiada wymaganego polskiego dokumentu kwalifikacyjnego.

DZIAŁ II

Kwalifikacje nieoficerskie

Rozdział 1

Dział pokładowy statków morskich

§ 10. W dziale pokładowym na poziomie pomocniczym ustala się następujące stanowiska:

- 1) praktykanta pokładowego;
- 2) młodszego marynarza pokładowego;
- 3) marynarza wachtowego;
- 4) starszego marynarza.

§ 11. W dziale pokładowym ustala się następujące świadectwa:

- 1) świadectwo młodszego marynarza pokładowego;
- 2) świadectwo marynarza wachtowego;
- 3) świadectwo starszego marynarza.

§ 12. Do uzyskania świadectwa młodszego marynarza pokładowego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkolenia w zakresie:

- 1) indywidualnych technik ratunkowych;
- 2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
- 3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
- 4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

§ 13. Do uzyskania świadectwa marynarza wachtowego wymagane jest:

- 1) ukończenie co najmniej pierwszego roku studiów w MJE typu A lub MJE typu B, lub co najmniej pierwszego roku nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom szypra w żegludze krajowej, zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez morską jednostkę edukacyjną oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym, albo
- 2) ukończenie studiów w MJE typu B lub nauki w MJE typu C, kształcących na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym, albo

- 3) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na to świadectwo, albo
- 4) posiadanie świadectwa rybaka, ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania oraz zdanie egzaminu na świadectwo marynarza wachtowego, albo
- 5) posiadanie dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej albo dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, albo dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego oraz zdanie egzaminu na świadectwo marynarza wachtowego.

§ 14. Do uzyskania świadectwa starszego marynarza wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika oraz:

- 1) posiadanie świadectwa marynarza wachtowego, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku marynarza w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego marynarza albo
- 2) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie świadectwa marynarza wachtowego oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym, w tym co najmniej 6 miesięcy na stanowisku marynarza wachtowego oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego marynarza, albo
- 3) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom szypra w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa marynarza wachtowego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku marynarza w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego marynarza, albo
- 4) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym na świadectwo starszego marynarza zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa marynarza wachtowego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku marynarza w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego marynarza.

§ 15. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy świadectw w dziale pokładowym:

- 1) świadectwo młodszego marynarza pokładowego uprawniające do zajmowania stanowisk praktykanta pokładowego lub młodszego marynarza pokładowego na każdym statku;
- 2) świadectwo marynarza wachtowego uprawniające do zajmowania stanowisk:
 - a) marynarza wachtowego – na każdym statku,
 - b) kierownika statku o długości do 9 m i mocy silnika do 200 kW w żegludze krajowej bez prawa przewozu pasażerów, z tym że jeżeli moc silnika przekroczy 100 kW – pod warunkiem zdania egzaminu z zakresu obsługi silników spalinowych;
- 3) świadectwo starszego marynarza uprawniające do zajmowania stanowisk:
 - a) marynarza wachtowego – na każdym statku,
 - b) starszego marynarza – na każdym statku,
 - c) kierownika:
 - na statku bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze krajowej,
 - na statku o długości do 15 m i mocy silnika do 200 kW w żegludze krajowej bez prawa przewozu pasażerów, z tym że jeżeli moc silnika przekroczy 100 kW – pod warunkiem zdania egzaminu z zakresu obsługi silników spalinowych.

Rozdział 2

Dział maszynowy statków morskich

§ 16. 1. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej na poziomie pomocniczym ustala się stanowiska:

- 1) praktykanta maszynowego;
- 2) młodszego motorzysty;
- 3) motorzysty wachtowego;
- 4) starszego motorzysty.

2. W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej na poziomie pomocniczym ustala się stanowisko elektromontera.

§ 17. 1. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się następujące świadectwa:

- 1) świadectwo młodszego motorzysty;
- 2) świadectwo motorzysty wachtowego;
- 3) świadectwo starszego motorzysty.

2. W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się świadectwo elektromontera.

§ 18. Do uzyskania świadectwa młodszego motorzysty wymagane jest posiadanie świadectw przeszkolenia w zakresie:

- 1) indywidualnych technik ratunkowych;
- 2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
- 3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
- 4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

§ 19. 1. Do uzyskania świadectwa motorzysty wachtowego wymagane jest:

- 1) ukończenie co najmniej pierwszego roku studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez morską jednostkę edukacyjną oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym, albo
- 2) ukończenie co najmniej pierwszego roku nauki w MJE typu C, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania, lub na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez morską jednostkę edukacyjną oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym, albo
- 3) ukończenie studiów w MJE typu B lub nauki w MJE typu C, kształcących na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym, albo
- 4) posiadanie dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego, co najmniej 2-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej i ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym

w specjalności mechanicznej zgodnego z certyfikatem uznania oraz zdanie egzaminu na to świadectwo, albo

- 5) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej zgodnego z certyfikatem uznania i posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym oraz zdanie egzaminu na to świadectwo.

2. Za równoważne z ukończeniem szkolenia na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej uznaje się ukończenie studiów wyższych na kierunkach związanych z kształceniem w zakresie mechaniki i budowy maszyn lub automatyki i robotyki.

3. Przy ubieganiu się o świadectwo motorzysty wachtowego 1/2 ogólnej wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 5, może być zastąpiona praktyką przy budowie, naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych w stoczniach, zakładach produkcyjnych lub warsztatach mechanicznych, albo praktyką w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej przy naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych na stacjonarnych platformach wiertniczych.

§ 20. Do uzyskania świadectwa starszego motorzysty wymagane jest:

- 1) posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku motorzysty na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego motorzysty albo
- 2) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania, lub ukończenie nauki w MJE typu C, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym co najmniej 3 miesiące na stanowisku motorzysty wachtowego oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego motorzysty, albo
- 3) ukończenie nauki w MJE typu C, kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki

plywania na stanowisku motorzysty wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego motorzysty, albo

- 4) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym na świadectwo starszego motorzysty zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku motorzysty wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego motorzysty.

§ 21. 1. Do uzyskania świadectwa elektromontera wymagane jest:

- 1) ukończenie co najmniej pierwszego roku studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, kształcących na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez morską jednostkę edukacyjną oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 2) ukończenie co najmniej pierwszego roku nauki w MJE typu C kształcącej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez morską jednostkę edukacyjną oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, albo
- 3) ukończenie studiów w MJE typu B lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania, oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 4) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 5) posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym

w specjalności elektrycznej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na to świadectwo.

2. Za równoważne z ukończeniem szkolenia na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej uznaje się ukończenie studiów wyższych na kierunkach związanych z kształceniem w zakresie elektrotechniki, elektroniki lub mechatroniki.

3. Przy ubieganiu się o świadectwo elektromontera 3 miesiące ogólnej praktyki pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 5, może być zastąpione praktyką przy budowie lub remontach okrętowych maszyn i urządzeń elektrycznych w stocznich, zakładach produkcyjnych i warsztatach mechanicznych, albo praktyką w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej przy remontach okrętowych maszyn i urządzeń elektrycznych na stacjonarnych platformach wiertniczych.

§ 22. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy świadectw w dziale maszynowym:

- 1) świadectwo młodszego motorzysty uprawniające do zajmowania stanowisk praktykanta maszynowego lub młodszego motorzysty na każdym statku;
- 2) świadectwo motorzysty wachtowego uprawniające do zajmowania stanowiska:
 - a) motorzysty wachtowego na każdym statku,
 - b) kierownika maszyn na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 400 kW;
- 3) świadectwo starszego motorzysty uprawniające do zajmowania stanowiska:
 - a) motorzysty wachtowego na każdym statku,
 - b) starszego motorzysty na każdym statku,
 - c) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku w żegludze krajowej,
 - d) oficera mechanika wachtowego lub starszego oficera mechanika – na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW;
- 4) świadectwo elektromontera uprawniające do zajmowania stanowiska elektromontera na każdym statku.

Rozdział 3

Kucharze okrętowi

§ 23. Na statkach morskich ustala się stanowiska:

- 1) młodszego kucharza okrętowego;
- 2) kucharza okrętowego.

§ 24. Ustala się następujące świadectwa kucharzy:

- 1) świadectwo młodszego kucharza okrętowego;
- 2) świadectwo kucharza okrętowego.

§ 25. Do uzyskania świadectwa młodszego kucharza okrętowego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie:

- 1) indywidualnych technik ratunkowych;
- 2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
- 3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
- 4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

§ 26. Do uzyskania świadectwa kucharza okrętowego wymagane jest:

- 1) posiadanie co najmniej wykształcenia zasadniczego zawodowego oraz tytułu zawodowego lub dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe w zawodzie kucharz, kucharz małej gastronomii, technik żywienia i gospodarstwa domowego, technik organizacji usług gastronomicznych lub technik żywienia i usług gastronomicznych, 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego kucharza okrętowego oraz zdanie egzaminu na to świadectwo albo
- 2) posiadanie dyplomu mistrza kucharskiego oraz 3-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego kucharza okrętowego, albo
- 3) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego kucharza okrętowego oraz zdanie egzaminu na to świadectwo.

§ 27. 1. Świadectwo młodszego kucharza okrętowego uprawnia do zajmowania stanowiska młodszego kucharza okrętowego na każdym statku.

2. Świadectwo kucharza okrętowego uprawnia do zajmowania stanowiska kucharza okrętowego na każdym statku.

DZIAŁ III

Kwalifikacje oficerskie

Rozdział 1

Dział pokładowy w żegludze międzynarodowej

§ 28. W dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej ustala się następujące stanowiska:

- 1) na poziomie operacyjnym – oficera wachtowego;

- 2) na poziomie zarządzania:
 - a) starszego oficera,
 - b) kapitana.

§ 29. W dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej ustala się następujące dyplomy:

- 1) oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej;
- 2) starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000;
- 3) starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;
- 4) kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000;
- 5) kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej.

§ 30. 1. Do uzyskania dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej wymagane jest posiadanie świadectwa ogólnego operatora GMDSS oraz świadectw przeszkoleń w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, nautycznego dowodzenia statkiem i świadectwa ratownika oraz:

- 1) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, potwierdzonej w wydanym przez morską jednostkę edukacyjną zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki pływania na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej, oraz zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej albo
- 2) posiadanie dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania w żegludze międzynarodowej na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej, albo
- 3) posiadanie dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej albo dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, albo dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania w żegludze międzynarodowej

na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w dziale pokładowym na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza pokładowego, marynarza wachtowego lub starszego marynarza oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej, albo

- 4) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza, marynarza lub starszego marynarza, w tym co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej, albo
- 5) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego lub oficera elektroautomatyka okrętowego, świadectwa marynarza wachtowego, dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej, ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej.

2. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 1, powinna zawierać okres pełnienia obowiązków wachtowych na mostku pod nadzorem kapitana albo oficera wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy, udokumentowany w książce praktyk.

3. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 2–5, powinna zawierać okres pełnienia obowiązków wachtowych na mostku pod nadzorem kapitana albo oficera wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy, udokumentowany w zaświadczeniu o pełnieniu wachty nawigacyjnej. Wzór zaświadczenia o pełnieniu wachty nawigacyjnej określa załącznik nr 6.

4. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest ważne 2 lata od momentu ukończenia studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C.

5. W przypadku braku zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wymagane jest posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym na stanowisku praktykanta

pokładowego, młodszego marynarza, marynarza lub starszego marynarza, w tym co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej.

§ 31. 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania oraz:

- 1) dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej albo
- 2) dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej, dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, odbycie 24-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego nabytej po uzyskaniu obu dyplomów oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A lub MJE typu B, kształcących na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

§ 32. 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania oraz:

- 1) dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej, w tym co najmniej 6 miesięcy na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie

zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej albo

- 2) dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej, ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej, albo
- 3) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku co najmniej oficera wachtowego na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A lub MJE typu B, kształcących na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

3. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu, o których mowa w ust. 1 pkt 3, nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej i zdaniu egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.

§ 33. 1. Do uzyskania dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, albo
- 2) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze

międzynarodowej albo dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej.

2. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu, o których mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej i zdały egzamin na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

§ 34. Do uzyskania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej wymagane jest zdanie egzaminu na ten dyplom oraz posiadanie:

- 1) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej albo
- 2) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 oraz dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej nabytej po uzyskaniu obu dyplomów.

§ 35. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej:

- 1) dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej uprawniający do zajmowania stanowisk:
 - a) oficera wachtowego – na każdym statku,
 - b) kapitana:
 - na statku bez własnego napędu,
 - na statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej 50, pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 6-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku;
- 2) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 uprawniający do zajmowania stanowisk:

- a) oficera wachtowego – na każdym statku,
 - b) starszego oficera – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3000,
 - c) kapitana:
 - na każdym statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej,
 - na każdym statku w żegludze krajowej, przy czym na statku pasażerskim – pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 6-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku,
 - na każdym statku bez własnego napędu;
- 3) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej uprawniający do zajmowania stanowisk:
- a) oficera wachtowego – na każdym statku,
 - b) starszego oficera – na każdym statku,
 - c) kapitana:
 - na statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej,
 - na każdym statku w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim – pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 6-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku,
 - na każdym statku bez własnego napędu;
- 4) dyplom kapitana na statkach o pojemności od 500 do 3000 uprawniający do zajmowania stanowisk:
- a) oficera wachtowego – na każdym statku,
 - b) starszego oficera – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3000,
 - c) starszego oficera – na każdym statku, pod warunkiem posiadania dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej,
 - d) kapitana – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3000;
- 5) dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej uprawniający do zajmowania stanowisk:
- a) oficera wachtowego – na każdym statku,
 - b) starszego oficera – na każdym statku,

- c) kapitana – na każdym statku.

Rozdział 2

Dział pokładowy w żegludze przybrzeżnej

§ 36. W dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej ustala się następujące stanowiska:

- 1) na poziomie operacyjnym – oficera wachtowego;
- 2) na poziomie zarządzania – kapitana.

§ 37. W dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej ustala się następujące dyplomy:

- 1) dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej;
- 2) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej.

§ 38. 1. Do uzyskania dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej, świadectwa ogólnego operatora GMDSS i świadectwa ratownika oraz:

- 1) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej lub międzynarodowej, potwierdzonej w wydany przez morską jednostkę edukacyjną zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej albo
- 2) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej lub międzynarodowej na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza, marynarza lub starszego marynarza oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej, albo
- 3) posiadanie dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej.

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest ważne 2 lata od momentu ukończenia studiów w MJE typu A lub MJE typu B, lub nauki w MJE typu C.

3. W przypadku braku zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wymagane jest posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej

lub międzynarodowej na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza, marynarza lub starszego marynarza.

§ 39. 1. Do uzyskania dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej wymagane jest ukończenie 20 roku życia oraz posiadanie dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto powyżej 200 w żegludze przybrzeżnej lub międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego, świadectw przeszkoleń w zakresie: wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego i zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A lub MJE typu B, kształcących na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

§ 40. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej:

- 1) dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej uprawniający do zajmowania stanowiska:
 - a) oficera wachtowego:
 - na każdym statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej,
 - na każdym statku w żegludze krajowej,
 - b) kapitana:
 - na statku bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej,
 - na statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze krajowej, z wyjątkiem statków pasażerskich;
- 2) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej uprawniający do zajmowania stanowiska:
 - a) oficera wachtowego na każdym statku w żegludze przybrzeżnej,
 - b) kapitana:

- na statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, przy czym na statku pasażerskim – pod warunkiem odbycia dodatkowej 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana na tym statku lub 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich na stanowisku oficera wachtowego, na którym oficer wachtowy pełnił wachtę na mostku,
- na każdym statku bez własnego napędu,
- na każdym statku w żegludze krajowej, przy czym na statku pasażerskim – pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 6-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku.

Rozdział 3

Dział pokładowy w żegludze krajowej

§ 41. W dziale pokładowym w żegludze krajowej ustala się następujące stanowiska:

- 1) szypra 2 klasy w żegludze krajowej;
- 2) szypra 1 klasy w żegludze krajowej.

§ 42. W dziale pokładowym w żegludze krajowej ustala się następujące dyplomy:

- 1) dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej;
- 2) dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej.

§ 43. Do uzyskania dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, pierwszej pomocy medycznej, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, odpowiedniego świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i świadectwa ratownika oraz:

- 1) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym albo
- 2) ukończenie nauki w MJE typu C, kształcącej na dyplom co najmniej szypra 2 klasy w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym, albo

- 3) posiadanie świadectwa starszego marynarza, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego marynarza oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na ten dyplom, albo
- 4) posiadanie dyplomu szypra 2 lub 1 klasy rybołówstwa morskiego i zdanie egzaminu na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej, albo
- 5) posiadanie ważnego dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto powyżej 500 lub oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej.

§ 44. Do uzyskania dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej wymagane jest posiadanie dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej lub oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, świadectw przeszkoleń w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, odpowiedniego świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i świadectwa ratownika oraz:

- 1) dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim w dziale pokładowym na statkach o pojemności brutto powyżej 100 lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach o pojemności brutto powyżej 100 oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej, albo
- 2) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim w dziale pokładowym na statkach o pojemności brutto powyżej 100 lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach o pojemności brutto powyżej 100 oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej, albo
- 3) ukończenie nauki w MJE typu C, kształcącej na dyplom co najmniej szypra 2 klasy w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim w dziale pokładowym na statkach o pojemności brutto powyżej 100 lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach o pojemności brutto powyżej 100 oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej, albo

- 4) posiadanie dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego albo szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego i zdanie egzaminu na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej.

§ 45. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym w żegludze krajowej:

- 1) dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej uprawniający do zajmowania stanowiska:
 - a) oficera wachtowego na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3000 w żegludze krajowej,
 - b) kapitana:
 - na statku bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 3000 w żegludze krajowej,
 - na statku o pojemności brutto poniżej 200 w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej 50, pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 6-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku;
- 2) dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej uprawniający do zajmowania stanowiska kapitana na każdym statku w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej 1500, pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 6-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku.

Rozdział 4

Dział maszynowy w żegludze międzynarodowej

§ 46. 1. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się następujące stanowiska:

- 1) na poziomie operacyjnym – oficera mechanika wachtowego;
- 2) na poziomie zarządzania:
 - a) drugiego oficera mechanika,
 - b) starszego oficera mechanika.

2. W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się na poziomie operacyjnym – stanowisko oficera elektroautomatyka.

§ 47. 1. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się następujące dyplomy:

- 1) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej;
- 2) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW;
- 3) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej;
- 4) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW;
- 5) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.

2. W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej.

§ 48. 1. Do uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej, dowodzenia siłownią okrętową i świadectwa ratownika oraz:

- 1) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, potwierdzonej w wydanym przez MJE zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, albo
- 2) posiadanie dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego oraz dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w specjalności mechanicznej

zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, albo

- 3) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, w tym co najmniej 24 miesiące praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej.

2. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 1, powinna zawierać okres pełnienia obowiązków wachtowych w maszynowni pod nadzorem starszego mechanika albo oficera mechanika wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy, udokumentowany w książce praktyk.

3. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, powinna zawierać okres pełnienia obowiązków wachtowych w maszynowni pod nadzorem starszego mechanika albo oficera mechanika wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy, udokumentowany w zaświadczeniu o pełnieniu wachty maszynowej. Wzór zaświadczenia o pełnieniu wachty maszynowej określa załącznik nr 7.

4. Przy ubieganiu się o dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej 6-miesięczna wymagana praktyka pływania, o której mowa w ust. 1, może być zastąpiona praktyką przy budowie, naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych w stocznjach, zakładach produkcyjnych i warsztatach mechanicznych, albo praktyką w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej przy naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych na stacjonarnych platformach wiertniczych.

5. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest ważne 2 lata od momentu ukończenia studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C.

6. W przypadku braku zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wymagane jest posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, w tym co najmniej 24 miesiące praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej.

§ 49. 1. Do uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW wymagane jest posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, na stanowisku oficera mechanika wachtowego

oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale maszynowym.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A lub MJE typu B, kształcących na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

§ 50. 1. Do uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku oficera mechanika wachtowego, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej na stanowisku oficera mechanika wachtowego, oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale maszynowym albo
- 2) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku co najmniej oficera mechanika wachtowego na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale maszynowym.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A lub MJE typu B, kształcących na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

3. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej i zdały egzamin na poziomie zarządzania w dziale maszynowym.

§ 51. 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW oraz dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale maszynowym albo
- 2) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika.

2. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej i zdały egzamin na poziomie zarządzania w dziale maszynowym.

§ 52. Do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej wymagane jest zdanie egzaminu na ten dyplom oraz posiadanie:

- 1) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika, przy czym 6 miesięcy wymaganej praktyki może być zastąpione praktyką pływania na stanowisku starszego oficera mechanika na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW, albo
- 2) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn 3000 kW i powyżej, dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW oraz dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika nabytej po uzyskaniu obu dyplomów.

§ 53. 1. Do uzyskania dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1

kV, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej i świadectwa ratownika oraz:

- 1) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki pływania potwierdzonej w wydanym przez morską jednostkę edukacyjną zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, albo
- 2) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego oraz dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, albo
- 3) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej.

2. Przy ubieganiu się o dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego 6-miesięczna wymagana praktyka pływania, o której mowa w ust. 1, może być zastąpiona praktyką przy budowie lub remontach okrętowych maszyn i urządzeń elektrycznych w stoczniach, zakładach produkcyjnych i warsztatach mechanicznych, albo praktyką w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej przy naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych na stacjonarnych platformach wiertniczych.

§ 54. W dziale maszynowym ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów:

- 1) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej uprawniający do zajmowania stanowiska:
 - a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,

- b) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW,
 - c) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1500 kW w żegludze krajowej;
- 2) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW uprawniający do zajmowania stanowiska:
 - a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,
 - b) drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW,
 - c) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW w żegludze przybrzeżnej,
 - d) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 6000 kW w żegludze krajowej;
- 3) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej uprawniający do zajmowania stanowiska:
 - a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,
 - b) drugiego oficera mechanika – na każdym statku,
 - c) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW w żegludze przybrzeżnej,
 - d) starszego oficera mechanika – na statkach w żegludze krajowej;
- 4) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW uprawniający do zajmowania stanowiska:
 - a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,
 - b) drugiego oficera mechanika – na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW,
 - c) drugiego oficera mechanika – na każdym statku, pod warunkiem posiadania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej,
 - d) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW,
 - e) starszego oficera mechanika na każdym statku w żegludze krajowej;
- 5) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej uprawniający do zajmowania stanowiska:

- a) starszego oficera mechanika – na każdym statku,
 - b) drugiego oficera mechanika – na każdym statku,
 - c) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku;
- 6) dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej uprawniający do zajmowania stanowiska oficera elektroautomatyka na każdym statku.

Rozdział 5

Dział maszynowy w żegludze krajowej

§ 55. W dziale maszynowym w żegludze krajowej ustala się stanowisko oficera mechanika w żegludze krajowej, dla którego ustala się dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej.

§ 56. Do uzyskania dyplomu oficera mechanika w żegludze krajowej wymagane jest:

- 1) posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku motorzysty na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz zdanie egzaminu na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej albo
- 2) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego oraz dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku motorzysty oraz zdanie egzaminu na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej, albo
- 3) ukończenie nauki w MJE typu C, kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania, lub na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku motorzysty oraz zdanie egzaminu na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej.

§ 57. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomu oficera mechanika w żegludze krajowej, uprawniających do zajmowania stanowiska:

- 1) motorzysty wachtowego – na każdym statku w żegludze krajowej;
- 2) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku w żegludze krajowej;
- 3) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1100 kW – w żegludze krajowej.

DZIAŁ IV

Kwalifikacje zawodowe w rybołówstwie morskim

§ 58. Ustala się następujące stanowiska w dziale pokładowym na statkach rybackich:

- 1) młodszego rybaka;
- 2) rybaka;
- 3) starszego rybaka;
- 4) oficera wachtowego;
- 5) kierownika jednostki;
- 6) kapitana.

§ 59. W dziale pokładowym w rybołówstwie morskim ustala się następujące świadectwa i dyplomy:

- 1) świadectwo młodszego rybaka rybołówstwa morskiego;
- 2) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego;
- 3) świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego;
- 4) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;
- 5) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
- 6) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego.

§ 60. 1. Do uzyskania świadectwa młodszego rybaka rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie:

- 1) indywidualnych technik ratunkowych;
- 2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
- 3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej.

2. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, mogą być zastąpione świadectwem przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg łodzi rybackich w żegludze krajowej.

§ 61. Do uzyskania świadectwa rybaka rybołówstwa morskiego wymagane jest:

- 1) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym albo
- 2) ukończenie pierwszego roku studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub pierwszego roku nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo

- 3) ukończenie nauki w MJE typu C, kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym.

§ 62. Do uzyskania świadectwa starszego rybaka rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika oraz:

- 1) posiadanie świadectwa rybaka rybołówstwa morskiego, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym albo
- 2) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, oraz posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 3) ukończenie nauki w MJE typu C, kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 4) posiadanie świadectwa starszego marynarza oraz 3-miesięcznej praktyki na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 5) posiadanie świadectwa marynarza oraz 6-miesięcznej praktyki na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 6) posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym.

§ 63. Do uzyskania dyplomu szypa klasy 2 rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectwa przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, odpowiedniego świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej oraz:

- 1) posiadanie świadectwa starszego rybaka rybołówstwa morskiego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D w zakresie oficera wachtowego statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych i zdanie egzaminu na ten dyplom albo
- 2) posiadanie dyplomu szypa 2 lub 1 klasy żeglugi krajowej, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej i stateczności statku rybackiego, albo

- 3) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej i stateczności statku rybackiego, albo
- 4) ukończenie studiów w MJE typu A lub w MJE typu B, lub nauki w MJE typu C, kształcących co najmniej w zakresie oficera wachtowego statku rybackiego o długości powyżej 24 m na wodach ograniczonych, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym, albo
- 5) ukończenie nauki w MJE typu C, kształcącej na dyplom szypra żeglugi krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego, albo
- 6) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej na świadectwo rybaka lub marynarza, zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D w zakresie oficera wachtowego statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych oraz zdanie egzaminu na ten dyplom.

§ 64. 1. Do uzyskania dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym i odpowiedniego świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej oraz:

- 1) posiadanie dyplomu szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana lub 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera na statkach rybackich o długości powyżej 15 m, oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D w zakresie szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych i zdanie egzaminu na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, albo
- 2) posiadanie dyplomu co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale

pokładowym na statkach rybackich o długości powyżej 15 m oraz zdanie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej oraz stateczności statku rybackiego.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A, MJE typu B lub MJE typu C, kształcących w zakresie szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych zgodnie z certyfikatem uznania.

§ 65. 1. Do uzyskania dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statkach rybackich o długości powyżej 24 m, ukończenie szkolenia w zakresie szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach nieograniczonych oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego, albo
- 2) dyplomu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach rybackich o długości powyżej 24 m oraz zdanie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej i stateczności statku rybackiego.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A, MJE typu B lub MJE typu C, kształcących w zakresie szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach nieograniczonych zgodnie z certyfikatem uznania.

§ 66. 1. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe w rybołówstwie morskim:

- 1) świadectwo młodszego rybaka rybołówstwa morskiego uprawniające do zajmowania stanowiska młodszego rybaka na każdym statku rybackim;
- 2) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego uprawniające do zajmowania stanowiska:
 - a) rybaka – na każdym statku rybackim,
 - b) kierownika jednostki bez prawa przewozu pasażerów – na łodzi rybackiej o długości do 9 m i mocy silnika do 200 kW w żegludze krajowej – pod warunkiem zdania egzaminu z zakresu obsługi silników spalinowych, o ile moc silnika przekracza 100 kW;
- 3) świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego uprawniające do zajmowania stanowiska:

- a) rybaka – na każdym statku rybackim,
 - b) starszego rybaka – na każdym statku rybackim,
 - c) kierownika jednostki bez prawa przewozu pasażerów – na łodzi rybackiej o długości do 15 m i mocy silnika do 200 kW w żegludze na wodach ograniczonych – pod warunkiem zdania egzaminu z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej; jeżeli moc silnika przekracza 100 kW, dodatkowym warunkiem jest zdanie egzaminu z obsługi silników spalinowych do 200 kW,
 - d) oficera wachtowego – na statku rybackim do 24 m w żegludze na wodach ograniczonych pod warunkiem ukończenia szkolenia w zakresie oficera wachtowego na statkach rybackich o długości do 24 m na wodach ograniczonych i zdania egzaminu z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej;
- 4) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego uprawniający do zajmowania stanowiska:
- a) kapitana na statku rybackim o długości 15 m i poniżej w każdej żegludze,
 - b) kapitana – na statku rybackim o długości do 24 m na wodach ograniczonych
 - c) oficera wachtowego – na statku rybackim o długości do 24 m w każdej żegludze,
 - d) oficera wachtowego na każdym statku rybackim na wodach ograniczonych;
- 5) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego uprawniający do zajmowania stanowiska:
- a) kapitana – na każdym statku rybackim na wodach ograniczonych,
 - b) kapitana – na statkach rybackich o długości do 24 m na wodach nieograniczonych,
 - c) oficera wachtowego – na każdym statku rybackim, w każdej żegludze;
- 6) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego uprawniający do zajmowania stanowiska kapitana na każdym statku rybackim, w każdej żegludze.

2. Wymóg zdania egzaminu z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, nie dotyczy absolwentów MJE typu A, MJE typu B lub MJE typu C, kształcących na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym, zgodnie z certyfikatem uznania.

3. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lit. d, nie dotyczy absolwentów MJE typu A, MJE typu B lub MJE typu C, kształcących na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym, zgodnie z certyfikatem uznania.

DZIAŁ V

Dodatkowe przeszkolenia

Rozdział 1

Przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa

§ 67. 1. Każdy członek załogi statku powinien odbyć na statku przeszkolenie zapoznawcze obejmujące zagadnienia związane z ochroną statku, ochroną przeciwpożarową, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statki, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym.

2. Każdy członek załogi statku, z zastrzeżeniem ust. 15, powinien posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych.

3. Każdy członek załogi statku powinien, z zastrzeżeniem ust. 4a, 11, 12 i 15 oraz § 71 ust. 3, posiadać co najmniej świadectwa przeszkoleń w zakresie:

- 1) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
- 2) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
- 3) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej;
- 4) problematyki ochrony na statku.

4. Każdy członek załogi, któremu wyznaczono na statku obowiązki w zakresie ochrony, powinien posiadać świadectwo przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony.

5. Wymogi określone w ust. 3 pkt 4 nie dotyczą członków załóg statków posiadających świadectwo przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony.

6. Świadectwa przeszkoleń w zakresie indywidualnych technik ratunkowych i ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego zachowują ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlegają odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.

7. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie problematyki ochrony na statku jest ukończenie odpowiedniego szkolenia.

8. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej jest ukończenie odpowiedniego szkolenia.

9. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej jest ukończenie odpowiedniego szkolenia.

10. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony jest ukończenie odpowiedniego szkolenia.

11. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego jest ukończenie odpowiedniego szkolenia.

12. Świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.

13. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej jest ukończenie odpowiedniego szkolenia.

14. Wymogi określone w ust. 3 pkt 3 nie dotyczą członków załóg statków rybackich i statków żeglugi krajowej innych niż pasażerskie.

15. Wymogi określone w ust. 3 pkt 4 nie dotyczą członków załóg statków rybackich i statków żeglugi krajowej.

16. Na łodziach rybackich w żegludze krajowej świadectwa przeszkoleń w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego i elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej mogą być zastąpione świadectwem przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg na łodzi rybackiej w żegludze krajowej.

17. Świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg na łodzi rybackiej w żegludze krajowej zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem:

- 1) posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo
- 2) posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania odbytej w okresie ostatnich 12 miesięcy ważności świadectwa przeszkolenia, albo
- 3) ukończenia pełnego szkolenia na to świadectwo.

18. Wymogi określone w ust. 2 i 3 nie dotyczą członków załóg statków brzegowych stacji ratowniczych służby SAR, pod warunkiem posiadania zaświadczenia o ukończeniu przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa wydanego przez dyrektora służby SAR.

§ 68. 1. Każdy członek załogi wyznaczony do kierowania zbiorczym środkiem ratunkowym powinien posiadać świadectwo ratownika.

2. Na statkach wyposażonych w szybkie łodzie ratownicze każdy członek załogi wyznaczony do kierowania tą łodzią powinien posiadać świadectwo starszego ratownika.

3. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa ratownika powinna posiadać aktualne świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, co najmniej 6-miesięczną praktykę pływania na statkach morskich oraz ukończyć odpowiednie szkolenie.

4. Świadectwo ratownika zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.

5. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa starszego ratownika powinna posiadać aktualne świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, świadectwo ratownika oraz ukończyć odpowiednie szkolenie.

6. Świadectwo starszego ratownika zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.

§ 69. 1. Na statkach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne kapitan i oficerowie w dziale pokładowym powinni posiadać odpowiednie aktualne świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej, wydane na podstawie przepisów w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych.

2. Na statkach wyposażonych w ECDIS kapitan i oficerowie w dziale pokładowym powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS.

3. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS jest ukończenie odpowiedniego szkolenia.

§ 70. 1. Na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej kapitan i starszy oficer powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.

2. Świadectwo przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1, zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu przez ukończenie szkolenia uaktualniającego.

3. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym jest ukończenie odpowiedniego szkolenia

§ 71. 1. Oficer wyznaczony do pełnienia funkcji oficera ochrony statku na statkach w żegludze międzynarodowej powinien posiadać świadectwo przeszkolenia oficera ochrony statku.

2. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa przeszkolenia oficera ochrony statku powinna posiadać co najmniej 12-miesięczną praktykę pływania na statkach morskich oraz ukończyć szkolenie na to świadectwo.

3. Wymogi określone w § 67 ust. 3 pkt 4 i ust. 4 nie dotyczą członków załóg statków posiadających świadectwo przeszkolenia oficera ochrony statku.

§ 72. 1. Przed dopuszczeniem do pracy na statku każdy nowo zaokrętowany członek załogi powinien ukończyć, nadzorowane przez wyznaczonego oficera, szkolenia dotyczące zapoznania ze statkiem w zakresie zagadnień związanych z ochroną statku, ochroną przeciwpożarową, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statki, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym. Szkolenia powinny być prowadzone w taki sposób, aby nie zakłócały normalnego funkcjonowania statku.

2. Każdy członek załogi realizujący program szkolenia objętego książką praktyk powinien być nadzorowany przez wyznaczonego oficera.

§ 73. Na statkach pasażerskich przewożących powyżej 400 pasażerów, wyznaczony oficer odpowiedzialny za sprawy bezpieczeństwa i ochrony oraz stan sprzętu ratunkowego i przeciwpożarowego, a także szkolenie załogi w zakresie bezpieczeństwa życia na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, powinien posiadać dyplom na poziomie zarządzania w dziale pokładowym.

Rozdział 2

Dodatkowe przeszkolenia specjalistyczne

§ 74. Na statkach przewożących ładunki niebezpieczne każdy oficer działu pokładowego powinien posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych.

§ 75. 1. Na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i chemikaliów każdy marynarz zatrudniony na poziomie pomocniczym lub operacyjnym powinien posiadać

świadcstwo przeszkolenia na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych i chemikaliów stopnia podstawowego.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1 i 2, jest ukończenie odpowiedniego przeszkolenia.

3. Na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych każdy marynarz zatrudniony na poziomie pomocniczym lub operacyjnym powinien posiadać świadectwo przeszkolenia na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych stopnia podstawowego.

4. Na zbiornikowcach osoby na stanowiskach kapitana, starszego oficera, starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika powinny posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia wyższego na dany typ zbiornikowca.

5. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa przeszkolenia stopnia wyższego na:

- 1) zbiornikowce do przewozu produktów naftowych powinna posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, odbyć co najmniej 3-miesięczną praktykę pływania na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych oraz ukończyć szkolenie stopnia wyższego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych;
- 2) zbiornikowce do przewozu chemikaliów powinna posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, odbyć co najmniej 3-miesięczną praktykę pływania na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów oraz ukończyć szkolenie stopnia wyższego na zbiornikowce do przewozu chemikaliów;
- 3) zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych powinna posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych, odbyć co najmniej 3-miesięczną praktykę pływania na zbiornikowcu do gazów skroplonych oraz ukończyć szkolenie stopnia wyższego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych.

6. Świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 3, zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu pod warunkiem posiadania 3-miesięcznej praktyki pływania na danym typie zbiornikowca odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia. Datę ważności świadectw ustala się na zasadach określonych w § 84 ust. 4 i 5.

§ 76. 1. Na statkach pasażerskich:

- 1) kapitanowie, oficerowie i pozostali członkowie załogi wyznaczeni w rozkładzie alarmowym do pomocy pasażerom w sytuacji zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie kierowania tłumem;
- 2) załoga zajmująca się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich powinna posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg bezpośrednio obsługujących pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich; wymóg nie dotyczy statków pasażerskich w żegludze krajowej do 12 Mm od portu schronienia;
- 3) kapitanowie, starsi mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie osoby wpisane na listę alarmową, ponoszące odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacji zagrożenia na pokładzie statku pasażerskiego, powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich, z wyłączeniem członków załóg statków pasażerskich w żegludze krajowej uprawnionych do przewozu nie więcej niż 50 pasażerów;
- 4) kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie osoby odpowiedzialne za zaokrętowanie pasażerów, załadunek, wyładunek i opiekę nad ładunkiem oraz zamykanie otworów w kadłubie zewnętrznym na statkach typu ro-ro powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim typu ro-ro; wymóg nie dotyczy statków pasażerskich w żegludze krajowej do 12 Mm od portu schronienia.

2. Osoby ubiegające się o świadectwa przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, powinny ukończyć odpowiednie szkolenie.

3. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich, odbytej w okresie ostatnich 5 lat lub ukończenia odpowiedniego szkolenia. Datę ważności świadectw ustala się na zasadach określonych w § 84 ust. 4 i 5.

4. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w ust. 1 pkt 4, zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich typu ro-ro, odbytej w okresie ostatnich 5 lat lub ukończenia odpowiedniego szkolenia. Datę ważności świadectw ustala się na zasadach określonych w § 84 ust. 4 i 5.

§ 77. 1. Na statkach o nietypowych charakterystykach manewrowych i na statkach o pojemności brutto powyżej 50000 kapitan jest obowiązany posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych jest ukończenie odpowiedniego szkolenia.

§ 78. 1. Osoby ubiegające się o wydanie świadectw przeszkoleń w zakresie:

- 1) współpracy z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (służbą SAR),
 - 2) znajomości Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom (Kodeks ISM),
 - 3) przewozu ładunków niebezpiecznych,
 - 4) wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym,
 - 5) wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania,
 - 6) nautycznego dowodzenia statkiem,
 - 7) dowodzenia siłownią okrętową
- otrzymują właściwe świadectwo przeszkolenia po ukończeniu odpowiedniego przeszkolenia na to świadectwo, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Obowiązek ukończenia odpowiedniego przeszkolenia na świadectwo, o którym mowa w pkt. 6, nie dotyczy osób, które ukończyły szkolenie kwalifikacyjne na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym, rozpoczęte po dniu 1 lipca 2013 r. lub szkolenie na poziomie zarządzania w dziale pokładowym.

3. Obowiązek ukończenia odpowiedniego przeszkolenia na świadectwo, o którym mowa w pkt. 7, nie dotyczy osób, które ukończyły szkolenie kwalifikacyjne na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, rozpoczęte po dniu 1 lipca 2013 r. lub szkolenie na poziomie zarządzania w dziale maszynowym.

§ 79. 1. Osoby na stanowiskach starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych turbiną parową lub gazową powinny posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy.

2. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy powinna ukończyć odpowiednie szkolenie oraz odbyć 3-miesięczną praktykę pływania na statku posiadającym siłownię tego typu co najmniej na stanowisku oficera mechanika wachtowego.

3. Świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 1, zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu pod warunkiem posiadania 3-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na statkach o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy albo ukończenia odpowiedniego szkolenia. Datę ważności świadectwa ustala się na zasadach określonych w § 84 ust. 4 i 5.

§ 80. 1. Na statkach wyposażonych w układy zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV każdy oficer mechanik wachtowy, drugi oficer mechanik i starszy oficer mechanik powinien posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV.

2. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV na statkach powinna ukończyć odpowiednie szkolenie.

3. Z obowiązku ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 2, zwolnione są osoby, które ukończyły szkolenie na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, rozpoczęte po 1 lipca 2013 r.

§ 81. 1. Wzory świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa i dodatkowych przeszkoleń specjalistycznych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. Zezwolenie, o którym mowa w art. 66 ust. 1 ustawy, wydaje się na wniosek armatora statku o polskiej przynależności, który powinien określać dane i kwalifikacje osoby ubiegającej się o wydanie zezwolenia uprawniającego do zajmowania stanowiska, którego dotyczy wniosek, nazwę, pojemność brutto, typ i moc maszyn statku o polskiej przynależności. Wzór zezwolenia określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

DZIAŁ VI

Dokumenty kwalifikacyjne, sposób zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków oraz warunki odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych

§ 82. 1. Dowodem odbycia wymaganej praktyki pływania jest wpis w książeczce żeglarskiej.

2. Dla osób nieposiadających książeczki żeglarskiej dowodem odbycia praktyki pływania jest zaświadczenie wydane przez kapitana statku albo dowódcę jednostki pływającej.

3. W uzasadnionych przypadkach w celu wyjaśnienia wpisu dokonanego do książeczki żeglarskiej lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, dyrektor urzędu morskiego może żądać dodatkowych informacji od armatora statku, na którym odbywała się praktyka pływania.

§ 83. 1. Praktykę pływania na statkach obsługiwanych w układzie zmianowym, statkach pełniących służbę państwową specjalnego przeznaczenia oraz statkach Straży Granicznej i jednostkach pływających Marynarki Wojennej zalicza się w stosunku 3 miesiące pływania za 2 miesiące wymaganej praktyki pływania.

2. Praktykę pływania na ruchomych platformach z własnym napędem zalicza się w stosunku 3 miesiące pływania za 2 miesiące wymaganej praktyki pływania, z tym że w ilości nie większej niż 1/2 okresu praktyki wymaganej do uzyskania danego dyplomu w dziale pokładowym.

3. Praktykę pływania, o której mowa w ust. 1 i 2, zalicza się w stosunku 1 miesiąc pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki, jeżeli wpisy w książeczce żeglarskiej albo w zaświadczeniu, o którym mowa w art. 82 ust. 2, zawierają wyłączny pobyt marynarza na statku w morzu.

4. Praktykę pływania na morskim statku handlowym uznaje się za właściwą, jeżeli była odbyta na statkach morskich z własnym napędem, przy czym na statku rybackim zgodnie z ust. 8 i 9.

5. Praktykę pływania na statkach morskich bez własnego napędu zalicza się w stosunku 2 miesiące pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki pływania do uzyskania dyplomu szypa 2 klasy żeglugi krajowej, z tym że w ilości nie większej niż 1/3 wymiaru wymaganej praktyki pływania na ten dyplom.

6. Praktyka pływania na morskich statkach handlowych w dziale maszynowym powinna być realizowana na statkach o napędzie mechanicznym posiadających siłownię okrętową ze stacjonarnym silnikiem napędu głównego.

7. Praktykę pływania w żegludze międzynarodowej uznaje się za właściwą, jeżeli była odbyta na statkach morskich w żegludze międzynarodowej z wyłączeniem statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania żeglugi na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym państwa innego niż Rzeczpospolita Polska.

8. Praktykę pływania na statkach rybackich zalicza się w stosunku 2 miesiące praktyki pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki pływania, niezbędnej do uzyskania danego dyplomu w dziale pokładowym na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej i przybrzeżnej.

9. Praktykę pływania na statkach rybackich zalicza się w stosunku 1 miesiąc praktyki pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki pływania, niezbędnej do uzyskania danego świadectwa lub dyplomu w dziale maszynowym, lub danego świadectwa w dziale pokładowym.

§ 84. 1. Świadectwa wydaje się bezterminowo, z zastrzeżeniem § 67 ust. 5, 9 i 14, § 68 ust. 4 i 6, § 70 ust. 2, § 75 ust. 5, § 76 ust. 3 i 4 oraz § 79 ust. 3.

2. Dyplomy zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu na zasadach określonych w § 85, z zastrzeżeniem ust. 3 i ust. 5 pkt 2.

3. Termin ważności, o którym mowa w ust. 2, nie dotyczy dyplomów:

- 1) szypa 1 i 2 klasy żeglugi krajowej;
- 2) oficera mechanika w żegludze krajowej.

4. Datę ważności dyplomu przyznanego po raz pierwszy ustala się od dnia ostatniego wymustrowania ze statku albo od dnia zdania egzaminu na dany dyplom w zależności, który z warunków następuje później.

5. Datę ważności odnawianego dyplomu przy spełnionym warunku, o którym mowa w § 85 ust. 1, ustala się:

- 1) na okres 5 lat od daty wydania dyplomu, z zastrzeżeniem pkt 2 – w przypadku złożenia wniosku w trakcie ważności dyplomu;
- 2) na okres 5 lat od daty utraty ważności odnawianego dyplomu – w przypadku złożenia wniosku w okresie do 6 miesięcy przed datą upływu ważności dyplomu;
- 3) na okres 5 lat od daty utraty ważności odnawianego dyplomu – w przypadku złożenia wniosku po upływie ważności posiadanego dyplomu.

6. W przypadku gdy nie można ustalić daty ważności odnawianego dyplomu w sposób określony w ust. 5, datę tę ustala się na okres 5 lat od daty ostatniego wymustrowania, o ile spełniony został warunek określony w § 85 ust. 1 pkt 1.

7. W przypadkach określonych w § 85 ust. 2 datę ważności odnawianego dyplomu lub świadectwa ustala się na okres 5 lat od dnia zdania egzaminu.

§ 85. 1. Warunkiem odnowienia dyplomu jest:

- 1) odbycie co najmniej 12-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na stanowisku oficerskim w swojej specjalności na statkach morskich, z wyłączeniem jachtów morskich, albo
- 2) odbycie w ostatnich 6 miesiącach ważności dyplomu co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania w charakterze co najmniej oficera dodatkowego w swojej specjalności lub na stanowisku o stopień niższym od stanowiska, do którego zajmowania uprawnia posiadany ważny dyplom, albo
- 3) zastosowanie zamiany co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat w wymiarze 1 miesiąc praktyki za 2 miesiące pracy:
 - a) w inspekcji państwa bandery lub państwa portu lub
 - b) w pilotażu morskim, lub
 - c) w stoczniach na statkach morskich w dziale maszynowym podczas prób na uwięzi, lub
 - d) na stacjonarnych platformach wiertniczych, lub
 - e) na jachtach komercyjnych o pojemności brutto 200 i powyżej w dziale pokładowym, lub
 - f) na jachtach komercyjnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym, lub
 - g) na statkach morskich bez własnego napędu, lub
 - h) jako inżynier mechanik serwisowy statków lub mechanik nadzorującym budowę i remonty statków.

2. W razie niespełnienia wymagań określonych w ust. 1 warunkiem odnowienia dyplomu jest zdanie egzaminu na odnowienie dyplomu.

3. Praktykę na jachtach komercyjnych, o której mowa w ust. 1 pkt 3 lit. e i f, zalicza się po przedłożeniu przez wnioskodawcę kopii dokumentów bezpieczeństwa jachtu wydanych przez państwo bandery, potwierdzających pojemność brutto jachtu, moc maszyn głównych oraz rodzaj żeglugi.

§ 86. 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencje wydanych dokumentów kwalifikacyjnych.

2. Ewidencję dokumentów kwalifikacyjnych prowadzi się w postaci papierowej lub elektronicznej.

3. W przypadku prowadzenia ewidencji w postaci papierowej akta ewidencyjne osób powinny być:

- 1) oprowiane w teczki i usystematyzowane według numerów ewidencyjnych; w teczkach dokumenty powinny być ułożone według kolejności ich wpływu;
- 2) przechowywane w specjalnie do tego celu przeznaczonym archiwum.

4. Urządzenia i systemy teleinformatyczne służące do prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 2, oraz przetwarzania danych w bazie danych powinny spełniać warunki określone w przepisach w sprawie dokumentacji, przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych.

5. Na wniosek właściwych organów administracji morskiej innych państw, armatorów lub ich przedstawicieli informacje dotyczące wydanych dokumentów kwalifikacyjnych zawarte w ewidencji, o której mowa w ust. 1, są potwierdzane w postaci papierowej lub elektronicznej.

DZIAŁ VII

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 87. 1. Dyplomy wydane na podstawie rozporządzenia Ministra – Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 17 sierpnia 1983 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych członków załóg polskich statków morskich (Dz. U. poz. 232 oraz z 1987 r. poz. 70), na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na odpowiednie dokumenty kwalifikacyjne określone w rozporządzeniu, z zastrzeżeniem ust. 3–7:

- 1) dyplom szypra III klasy żeglugi krajowej, szypra II klasy żeglugi krajowej oraz szypra II klasy rybołówstwa morskiego – na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej lub dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;
- 2) dyplom szypra I klasy żeglugi krajowej oraz szypra I klasy rybołówstwa morskiego – na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej lub dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
- 3) dyplom oficera pokładowego III klasy, dyplom oficera pokładowego III klasy rybołówstwa morskiego, dyplom oficera pokładowego II klasy oraz dyplom oficera pokładowego II klasy rybołówstwa morskiego – na dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej;
- 4) dyplom oficera pokładowego I klasy oraz oficera pokładowego I klasy rybołówstwa morskiego – na dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;

- 5) dyplom kapitana żeglugi wielkiej oraz kapitana żeglugi wielkiej rybołówstwa morskiego – na dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;
- 6) dyplom oficera mechanika okrętowego V klasy – na świadectwo starszego motorzysty lub dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej;
- 7) dyplom oficera mechanika okrętowego III i IV klasy – na dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej;
- 8) dyplom oficera mechanika okrętowego II klasy – na dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej;
- 9) dyplom oficera mechanika okrętowego I klasy – na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej;
- 10) dyplom oficera elektryka okrętowego I, II i III klasy – na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej.

2. Dyplomy wydane na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich (Dz. U. poz. 227 oraz z 1998 r. poz. 34 i poz. 285), na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na odpowiednie dokumenty kwalifikacyjne określone w rozporządzeniu, z zastrzeżeniem ust. 3–7:

- 1) dyplom szypra II klasy – na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej lub dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;
- 2) dyplom szypra I klasy – na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej lub dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
- 3) dyplom oficera pokładowego III klasy oraz dyplom oficera pokładowego II klasy na – dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej;
- 4) dyplom starszego oficera pokładowego – na dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;
- 5) dyplom kapitana żeglugi wielkiej – na dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;
- 6) dyplom oficera mechanika okrętowego V klasy – na świadectwo starszego motorzysty lub dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej;
- 7) dyplom oficera mechanika okrętowego IV klasy oraz dyplom oficera mechanika okrętowego III klasy – na dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej;

- 8) dyplom oficera mechanika okrętowego II klasy – na dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej;
- 9) dyplom starszego oficera mechanika okrętowego – na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej;
- 10) dyplom oficera elektryka okrętowego – na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej.

3. Dla dokonania wymiany dyplomów, o których mowa w ust. 1 i 2, należy:

- 1) w dziale pokładowym przedłożyć ważne świadectwa:
 - a) przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego,
 - b) przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej,
 - c) ratownika,
 - d) operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej, odpowiednie dla danego dyplomu,
 - e) przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, odpowiednie dla danego dyplomu,
 - f) przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem;
- 2) w dziale maszynowym przedłożyć ważne świadectwa:
 - a) przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego,
 - b) przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej,
 - c) ratownika,
 - d) przeszkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową;
- 3) w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej przedłożyć dodatkowo ważne świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV.

4. Wymóg, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 lit. c i d, nie dotyczy osób wymieniających dyplom oficera mechanika okrętowego V klasy.

5. Wymóg, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 lit. d, nie dotyczy osób wymieniających posiadany dyplom na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej.

6. Wymóg, o którym mowa w ust. 3 pkt 1 lit. a, nie dotyczy osób wymieniających posiadany dyplom na dyplom szypca 2 klasy rybołówstwa morskiego lub dyplom szypca 2 klasy żeglugi krajowej. Dla dokonania wymiany posiadanego dyplomu na dyplom szypca

2 klasy żeglugi krajowej należy przedłożyć świadectwo ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego.

7. Wymóg, o którym mowa w ust. 3 pkt 1 lit. f, nie dotyczy osób wymienających posiadany dyplom na dyplom szypra klasy 2 i szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego oraz dyplom szypra 2 klasy i szypra 1 klasy żeglugi krajowej.

8. Wymiana dyplomów może zostać dokonana na zasadach określonych w § 85.

9. Wymogi, o których mowa w § 85, nie dotyczą osób wymienających posiadany dyplom na dyplom w żegludze krajowej.

10. Świadectwa uzyskane na podstawie przepisów, o których mowa w ust. 1 i 2, podlegają wymianie na odpowiednie świadectwa określone w rozporządzeniu:

- 1) świadectwo marynarza na:
 - a) świadectwo marynarza wachtowego lub
 - b) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego – pod warunkiem zdania egzaminu ze znajomości narzędzi połowowych;
- 2) świadectwo starszego marynarza na:
 - a) świadectwo starszego marynarza lub
 - b) starszego rybaka rybołówstwa morskiego – pod warunkiem zdania egzaminu ze znajomości narzędzi połowowych;
- 3) świadectwo motorzysty okrętowego – na świadectwo motorzysty wachtowego;
- 4) świadectwo elektromontera – na świadectwo elektromontera;
- 5) świadectwo kucharza okrętowego – na świadectwo kucharza okrętowego;
- 6) świadectwo rybaka – na świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego;
- 7) świadectwo starszego rybaka – na świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego;
- 8) świadectwo ratownika – na świadectwo ratownika.

11. Wymóg zdania egzaminu ze znajomości narzędzi połowowych, o którym mowa w ust. 8 pkt 1 lit. b i pkt 2 lit. b, nie dotyczy osób, które świadectwo marynarza lub starszego marynarza uzyskały na podstawie praktyki pływania odbytej na statkach rybackich.

12. Do dokonania wymiany świadectw, o których mowa w ust. 8 pkt 2 i 6, wymagane jest posiadanie ważnego świadectwa ratownika.

§ 88. 1. Dokumenty kwalifikacyjne wydane na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wykszolenia

i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności (Dz. U. poz. 1117) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. poz. 734) zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane.

2. Na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie:

- 1) dyplom kapitana żeglugi bałtyckiej – na dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej;
- 2) dyplom oficera wachtowego żeglugi bałtyckiej – na dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej;
- 3) dyplom kapitana w żegludze krajowej – na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej;
- 4) świadectwo starszego marynarza w żegludze krajowej oraz świadectwo starszego marynarza – na świadectwo starszego marynarza;
- 5) świadectwo marynarza w żegludze krajowej – na świadectwo marynarza wachtowego;
- 6) dyplom szypra klasy 2 w żegludze krajowej oraz dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej – na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej;
- 7) dyplom szypra klasy 1 w żegludze krajowej oraz dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej – na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej;
- 8) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW oraz dyplom oficera mechanika – na świadectwo starszego motorzysty lub dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej;
- 9) świadectwo obserwatora radarowego, operatora radarowego i ARPA – na świadectwo przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym;
- 10) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego – na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
- 11) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego – na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego.

3. Wymiana dyplomów, o których mowa w ust. 2, może zostać dokonana na zasadach określonych w § 85.

4. Wymogi, o których mowa w § 85, nie dotyczą osób wymieniających posiadany dyplom na dyplom w żegludze krajowej.

5. Wymiana dyplomów szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego i szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego może zostać dokonana pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statku rybackim długości powyżej 15 m, nabytej w okresie ostatnich 5 lat lub zdania egzaminu na odnowienie dyplomu.

§ 89. 1. Dyplomy wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 lutego 2005 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. poz. 445 oraz z 2010 r. poz. 1669) zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane.

2. Dyplomy w żegludze międzynarodowej wydane na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, zachowują swoją ważność nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 r. i, na wniosek zainteresowanego, podlegają odnowieniu na zasadach określonych w § 85.

3. Dyplomy i świadectwa wydane na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, na wniosek zainteresowanego, mogą być wymienione na odpowiednie dyplomy i świadectwa określone w rozporządzeniu:

- 1) dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej – na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej;
- 2) dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej – na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej;
- 3) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego na:
 - a) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego albo
 - b) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego pod warunkiem posiadania 6 miesięcy praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statkach rybackich o długości powyżej 24 m na wodach nieograniczonych, nabytej w okresie ostatnich 5 lat lub zdanie egzaminu na ten dyplom;
- 4) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego – na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;
- 5) dyplom oficera mechanika – na świadectwo starszego motorzysty lub dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej;
- 6) świadectwo starszego marynarza – na świadectwo starszego marynarza;
- 7) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego – na świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego;
- 8) świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego – na świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego.

4. Wymiana dyplomów szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego i szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego może zostać dokonana pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statku rybackim długości powyżej 15 m, nabytej w okresie ostatnich 5 lat, lub zdania egzaminu na odnowienie dyplomu.

5. Wydane na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, świadectwa przeszkolenia:

- 1) na zbiornikowiec do przewozu: produktów naftowych, chemikaliów i gazów skroplonych stopień podstawowy lub produktów naftowych stopień podstawowy, lub chemikaliów stopień podstawowy zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych i chemikaliów;
- 2) na zbiornikowiec do przewozu: produktów naftowych, chemikaliów i gazów skroplonych stopień podstawowy lub gazów skroplonych stopień podstawowy zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych;
- 3) w zakresie: bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich odpowiednio na statku pasażerskim ro-ro i statku pasażerskim innym niż ro-ro zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwa z przeszkolenia:
 - a) w zakresie bezpieczeństwa dla członków załogi bezpośrednio obsługujących pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich lub
 - b) w zakresie kierowania tłumem – pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich, odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia; datę ważności świadectwa ustala się na zasadach określonych w § 84;
- 4) w zakresie: dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba odpowiednio na statku pasażerskim ro-ro i statku pasażerskim innym niż ro-ro zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwa z przeszkolenia:
 - a) w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich – pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich, odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia; datę ważności świadectwa ustala się na zasadach określonych w § 84, lub
 - b) w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i statku, na statkach pasażerskich typu ro-ro – pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na

statkach pasażerskich typu ro-ro, odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia; datę ważności świadectwa ustala się na zasadach określonych w § 84;

- 5) w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS;
- 6) w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwa przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym;
- 7) w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwa przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania;
- 8) w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwa przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem;
- 9) w zakresie dowodzenia siłownią okrętową zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na świadectwa przeszkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową;
- 10) w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, ratownika i starszego ratownika zachowują swoją ważność do dnia 31 grudnia 2016 r. i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie odpowiednio na świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, świadectwo ratownika i świadectwo starszego ratownika; datę ważności świadectwa ustala się na 5 lat od dnia wystawienia nowego świadectwa.

§ 90. 1. Dokumenty kwalifikacyjne wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937, z 2014 r. poz. 1349 oraz z 2015 r. poz. 1846) zachowują swoją ważność, na czas, na jaki zostały wydane.

2. Dyplomy wydane na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, na wniosek zainteresowanego, mogą być wymienione na odpowiednie dyplomy określone w rozporządzeniu:

- 1) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego – na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;

- 2) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego – na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
- 3) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego – na dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego.

§ 91. Osoby ubiegające się o wydanie świadectwa elektromontera, posiadające świadectwo motorzysty wachtowego oraz 12 miesięcy praktyki pływania w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, nabytej w okresie 5 lat przed dniem 30 listopada 2015 r., są zwolnione z obowiązku ukończenia szkolenia, o którym mowa w § 21 ust. 1 pkt 5.

§ 92. 1. Dyplomy oficera elektroautomatyka okrętowego, wydane na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 lutego 2005 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 r. i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn 750 kW i powyżej na zasadach określonych w § 85.

2. W przypadku ubiegania się o wymianę lub odnowienie dyplomu elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej uzyskanego na podstawie szkolenia rozpoczętego przed dniem 1 lipca 2013 r. należy przedłożyć dodatkowo świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV.

§ 93. 1. W sprawach o wydanie dokumentów kwalifikacyjnych wszczętych, lecz niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

2. Osobie, która przed dniem wejścia w życie rozporządzenia złoży wniosek o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego nieobjętego przepisami niniejszego rozporządzenia, wydaje się dokumenty zgodne z niniejszym rozporządzeniem, o ile spełnia warunki ich uzyskania oraz przedstawi dokumenty potwierdzające spełnianie tych wymagań.

3. Warunkiem uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej przez osoby, które ukończyły naukę lub studia w morskiej jednostce edukacyjnej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym zgodnie z certyfikatem uznania i rozpoczęły cykl szkolenia przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz wystąpiły z wnioskiem o wydanie dyplomu przed dniem 1 stycznia 2017 r., jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej i świadectwa ratownika oraz 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, potwierdzonej w wydanym przez morską jednostkę edukacyjną zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w specjalności mechanicznej, z zastrzeżeniem § 95 ust. 2.

4. Osoby ubiegające się o wydanie dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, które rozpoczęły cykl szkolenia przed dniem 1 stycznia 2013 r., oraz wystąpiły z wnioskiem o przystąpienie do egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej przed dniem 1 stycznia 2017 r., są zwolnione z obowiązku przedkładania książki praktyk przed przystąpieniem do egzaminu.

§ 94. 1. Osoby, które rozpoczęły studia w MJE typu A lub w MJE typu B, lub naukę w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania przed dniem 1 lipca 2013 r., są zwolnione z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 14 pkt 2.

2. Osoby, które rozpoczęły studia w MJE typu A lub w MJE typu B, lub naukę w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania przed dniem 1 lipca 2013 r., są zwolnione z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 20 pkt 2.

3. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, którzy rozpoczęli studia przed dniem 1 lipca 2013 r., są zwolnieni z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 30 ust. 1 pkt 1 i § 38 pkt 1.

4. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej lub elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania, którzy rozpoczęli studia przed dniem 1 lipca 2013 r., są zwolnieni

z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 48 ust. 1 pkt 1, § 53 ust. 1 pkt 1 i § 93 ust. 3.

5. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B, którzy przed dniem 1 stycznia 2012 r. ukończyli studia na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej na kierunku i w specjalności uznanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, mogą ukończyć szkolenie dla absolwentów na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej jako równoważne z ukończeniem szkolenia na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.

6. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, są zwolnieni z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 30 ust. 1 pkt 1 i § 38 pkt, jeśli egzamin dyplomowy został uznany za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

7. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, są zwolnieni z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 48 ust. 1 pkt 1, § 53 ust. 1 pkt 1 i § 93 ust. 3, jeśli egzamin dyplomowy został uznany za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej.

§ 95. 1. Obowiązek przedłożenia świadectwa przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem, o którym mowa w § 30 ust. 1, dotyczy osób, które rozpoczęły szkolenie na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym przed dniem 1 lipca 2013 r.

2. Obowiązek przedłożenia świadectwa przeszkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową, o którym mowa w § 48 ust. 1, dotyczy osób, które rozpoczęły szkolenie na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym przed dniem 1 lipca 2013 r.

3. Obowiązek przedłożenia świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV, o którym mowa w § 53 ust. 1, dotyczy osób, które rozpoczęły szkolenie na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej przed dniem 1 lipca 2013 r.

§ 96. 1. Osoby, które posiadają 6-miesięczną praktykę pływania w żegludze międzynarodowej, nabytą w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 1 stycznia 2012 r., są zwolnione z obowiązku ukończenia szkolenia, o którym mowa w § 67 ust. 6, i mogą uzyskać

świadectwo przeszkolenia w zakresie problematyki ochrony na statku, o ile wystąpią do dyrektora urzędu morskiego ze stosownym wnioskiem do dnia 31 grudnia 2013 r.

2. Osoby, które posiadają 6-miesięczną praktykę pływania w żegludze międzynarodowej w charakterze członka załogi z wyznaczonymi obowiązkami w zakresie ochrony, potwierdzoną przez kapitana statku lub armatora, nabytą w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 1 stycznia 2012 r., są zwolnione z obowiązku ukończenia szkolenia, o którym mowa w § 67 ust. 7, i mogą uzyskać świadectwo przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony, o ile wystąpią ze stosownym wnioskiem do dyrektora urzędu morskiego do dnia 31 grudnia 2013 r.

§ 97. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.³⁾

**MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937, z 2014 r. poz. 1349 oraz z 2015 r. poz. 1846), które zgodnie z art. 12 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

WZORY DYPLOMÓW I ŚWIADECTW KWALIFIKACYJNYCH
(format A5 i A6, kolor niebieski, formularz numerowany, opatrzone znakiem wodnym, druk
obustronny)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**ŚWIADECTWO
MŁODSZEGO MARYNARZA
POKŁADOWEGO**

**DECK HAND
CERTIFICATE**

Wystawione na podstawie
rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Regulation of Minister of Maritime Economy and
Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of
Poland certifies that:*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

spełnia wymagania § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi
Śródlądowej z dnia r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków
załóg statków morskich (Dz. U., poz.) i może podjąć pracę w dziale pokładowym na
statku morskim

*has fulfilled requirements of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland
Navigation of concerning seafarers' training and qualifications (Journal of
Law, pos.) and may be engaged in deck department on sea going vessel*

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne
tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in
connection with an adequate certificate of training only.*

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO MARYNARZA WACHTOWEGO

RATING FORMING PART OF A NAVIGATIONAL WATCH CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej
Polskiej zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:*

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/4
Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków
w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej
ograniczeniami:

*has been found duly qualified in accordance with the provisions of
reg. II/4 of the STCW Convention and has been found competent to
perform the following functions, at the level specified, subject to any
limitations indicated below:*

Zakres obowiązków <i>Function</i>	Poziom Level	Ograniczenia <i>Limitations applying</i>
Pełnienie części wachty nawigacyjnej <i>Navigation</i>	Pomocniczy <i>Support</i>	Patrz uwagi nr 1 i 2 <i>See notes Nos. 1 & 2</i>

Przyznane z dniem/*Granted on:*

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW
świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim
świadectwem z przeszkolenia.

*NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate
is valid in connection with an adequate certificate of training only.*

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

*NOTE No.2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from
valid medical certificate.*

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi
Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia
i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego
świadectwa może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and
Inland Navigation of ... concerning seafarers' training and
qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may
serve in the following capacities indicated below:*

Stanowisko <i>Capacity</i>	Ograniczenia <i>Limitations applying</i>	Potwierdzenie <i>Confirmation</i>
Marynarz wachtowy <i>Rating forming part of a navigational watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Kierownik statku o długości do 9 m z silnikiem o mocy do 100 kW <i>Skipper of the vessel of length up to 9 m with engine power up to 100 kW</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej. Bez prawa przewozu pasażerów <i>Valid only on home trade Without permission to carry passengers</i>	X
Kierownik statku o długości do 9 m z silnikiem o mocy do 200 kW <i>Skipper of the vessel of length up to 9 m with engine power up to 200 kW</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej. Bez prawa przewozu pasażerów <i>Valid only on home trade Without permission to carry passengers</i>	

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/*Date and place of birth*



.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
Podpis posiadacza/*Holder's signature*

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO STARSZEGO MARYNARZA

RATING AS ABLE SEAFARER DECK CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia
i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego świadectwa może zajmować stanowiska wymienione
poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime
Economy and Inland Navigation of concerning
seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the
lawful holder of this certificate may serve in the following capacities
indicated below:*

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Marynarz wachtowy <i>Rating forming part of a navigational watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Starszy marynarz <i>Able-bodied seaman</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Kierownik statku bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 500 <i>Skipper on dumb ships less than 500 GT</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej <i>Valid only on home trade</i>	X
Kierownik statku o długości do 15 m z silnikiem o mocy do 100 kW <i>Skipper of the vessel of length up to 15 m with engine power up to 100 kW</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej. Bez prawa przewozu pasażerów <i>Valid only on home trade Without permission to carry passengers</i>	X
Kierownik statku o długości do 15 m z silnikiem o mocy do 200 kW <i>Skipper of the vessel of length up to 15 m with engine power up to 200 kW</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej. Bez prawa przewozu pasażerów <i>Valid only on home trade Without permission to carry passengers</i>	

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of
Poland certifies that:*

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawida II/5 Konwencji
STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach
i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

*has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/5 of
the STCW Convention and has been found competent to perform the following
functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:*

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Nawigacja <i>Navigation</i>	Pomocniczy Support	Patrz uwagi nr 1 i 2 <i>See notes Nos. 1 & 2</i>
Operacje ładunkowe <i>Cargo handling and stowage</i>		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		
Konserwacja i naprawy <i>Maintenance and repair</i>		

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW
świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim
świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate
is valid in connection with an adequate certificate of training only.*

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from
valid medical certificate.*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO MŁODSZEGO MOTORZYSTY

WIPER CERTIFICATE

Wystawione na podstawie
rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions
of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of
Poland certifies that:*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

spełnia wymagania § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.
U., poz....) i może podjąć pracę w dziale maszynowym na statku morskim.
*has fulfilled requirements of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland
Navigation of concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law...,
pos....) and may be engaged in engine department on sea going vessel.*

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne
tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in
connection with an adequate certificate of training only.

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO MOTORZYSTY WACHTOWEGO

RATING FORMING PART OF AN ENGINE ROOM WATCH CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie §... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Motorzysta wachtowy <i>Rating forming part of an engine room watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Kierownik maszyn na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 400 kW <i>Chief engineer on ships by main propulsion machinery power of less than 400 kW</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/4 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. III/4 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Eksplotacja siłowni okrętowych <i>Marine engineering</i>	Pomocniczy <i>Support</i>	Patrz uwagi nr 1 i 2 <i>See notes Nos. 1 & 2</i>

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.*

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO STARSZEGO MOTORZYSTY

RATING AS ABLE SEAFARER ENGINE CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. ..., z późn. zm.) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law pos. ..., as amended), the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Motorzysta wachtowy <i>Rating forming part of an engine room watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Starszy motorzysta <i>Rating as able seafarer engine</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Oficer mechanik wachtowy <i>Engineer officer in charge of a watch</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej <i>Valid only on domestic voyages</i>
Oficer mechanik wachtowy lub starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW <i>Engineer officer in charge of a watch or chief engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of less than 750 kW</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/5 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/5 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Eksplotacja siłowni okrętowych <i>Marine engineering</i>	Pomocniczy Support	Patrz uwagi Nr 1 i 2 See notes Nos. 1 & 2
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa <i>Marine electrical, electronic and control engineering</i>		
Konserwacja i naprawy <i>Maintenance and repair</i>		
Dbłość o statek i opieką nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for persons on board</i>		

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA Nr 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.*

UWAGA Nr 2: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No. 2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from a valid medical certificate.*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO ELEKTROMONTERA

ELECTRO-TECHNICAL RATING CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Elektromonter	Bez ograniczeń
<i>Electro-technical rating</i>	<i>None</i>

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/7 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. III/7 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa <i>Marine electrical, electronic and control engineering</i>	Pomocniczy Support	Patrz uwagi nr 1 i 2 See notes Nos. 1 & 2
Konserwacja i naprawy <i>Maintenance and repair</i>		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.*

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth



miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature



Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**ŚWIADECTWO
MŁODSZEGO KUCHARZA OKRĘTOWEGO**

**COOK ASSISTANT
CERTIFICATE**

Wystawione na podstawie rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions
of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

spełnia wymagania § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.
U., poz.....) i może podjąć pracę w charakterze młodszego kucharza na każdym statku.

*has fulfilled requirements of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland
Navigation of concerning seafarers' training and qualifications (Journal of
Law..., pos....) and may be engaged as cook assistant on sea going vessel.*

Pryznane z dniem/Granted on:

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest
ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE : *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in
connection with an adequate certificate of training only.*

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO KUCHARZA OKRĘTOWEGO

COOK CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg
statków morskich (Dz. U. poz. ..., z późn. zm.)

*Issued under the provisions of MLC Convention 2006
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
of concerning seafarers' training and qualifications (Journal of
Law pos. ..., as amended)*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:

*Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami Prawidła 3.2,
wytyczna B3.2.2 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. i może pełnić
obowiązki kucharza okrętowego.

*has been duly trained in accordance with the provisions of Regulation
3.2, guideline B3.2.2 of the MLC Convention 2006 and may perform
duties as a cook.*

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW to
świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem
Przeszkolenia.

NOTE: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is
valid in connection with an adequate certificate of training only.*

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
OFICERA WACHTOWEGO
NA STATKACH
O POJEMNOŚCI BRUTTO 500 I POWYŻEJ**

**OFFICER IN CHARGE
OF A NAVIGATIONAL WATCH
CERTIFICATE
ON SHIPS
OF 500 GROSS TONNAGE AND MORE**

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Na podstawie § ... Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków
załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może
zajmować stanowiska wymienione poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime
Economy and Inland Navigation of concerning
seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the
lawful holder of this certificate may serve in the following capacities
indicated below:*

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Oficer wachtowy Officer in charge of a navigational watch	Bez ograniczeń None	X
Kapitan na statkach bez własnego napędu Master on dumb ships	Bez ograniczeń None	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 Master on ships of less than 500 GT	Ważne tylko w żegludze krajowej Bez prawa przewozu pasażerów Valid only on home trade Without permission to carry passengers	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 50 Master on ships of less than 50 GT	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach pasażerskich Valid only on home trade on passenger ships	

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła
II/1 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków
w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej
ograniczeniami:
*has been found duly qualified in accordance with the provisions of
reg.II/1 of the STCW Convention and has been found competent to
perform the following functions, at the level specified, subject to any
limitations indicated below:*

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Nawigacja Navigation	Operacyjny Operational	Patrz uwagi nr 1 i 2 See notes Nos. 1 & 2
Operacje ładunkowe Cargo handling and stowage		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi Controlling the operation of the ship and care for person on board		
Radiokomunikacja Radiocommunication		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na
statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko
w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships
with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate
certificate of training only.*

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from
valid medical certificate.*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
STARSZEGO OFICERA
NA STATKACH O POJEMNOŚCI BRUTTO
OD 500 DO 3000**

**CHIEF MATE
CERTIFICATE
ON SHIPS
OF BETWEEN 500 AND 3000 GROSS TONNAGE**

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Oficer wachtowy <i>Officer in charge of a navigational watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Starszy oficer na statkach o pojemności brutto poniżej 3000 <i>Chief mate on ships of less than 3000 GT</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 <i>Master on ships of less than 500 GT</i>	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej <i>Valid only on near-coastal voyages</i>	X
Kapitan na statkach bez własnego napędu <i>Master on dumb ships</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Kapitan <i>Master</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach innych niż pasażerskie <i>Valid only on home trade on ships other than passenger ship</i>	X
Kapitan <i>Master</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach pasażerskich <i>Valid only on home trade on passenger ships</i>	

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Nawigacja <i>Navigation</i>	Zarządzania <i>Management</i>	Patrz uwagi nr 1 i 2 <i>See notes Nos. 1 & 2</i>
Operacje ładunkowe <i>Cargo handling and stowage</i>		
Dbałość o statek i opiekę nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		
Radiokomunikacja <i>Radiocommunication</i>		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

.....
Nazwisko/Surname Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth



.....
Podpis posiadacza/Holder's signature



.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate



.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
STARSZEGO OFICERA
NA STATKACH
O POJEMNOŚCI BRUTTO 3000 I POWYŻEJ

CHIEF MATE
CERTIFICATE
ON SHIPS
OF 3000 GROSS TONNAGE AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.U. Nr ..., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law... No. ... pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Oficer wachtowy <i>Officer in charge of a navigational watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Starszy oficer <i>Chief mate</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 <i>Master on ships of less than 500 GT</i>	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej <i>Valid only on near-coastal voyages</i>	X
Kapitan <i>Master</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach innych niż pasażerskie <i>Valid only on home trade on ships other than passenger ships</i>	X
Kapitan <i>Master</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach pasażerskich <i>Valid only on home trade on passenger ships</i>	
Kapitan na statkach bez własnego napędu <i>Master on dumb ships</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Nawigacja <i>Navigation</i>	Zarządzania <i>Management</i>	Patrz uwagi nr 1 i 2 <i>See notes Nos. 1 & 2</i>
Operacje ładunkowe <i>Cargo handling and stowage</i>		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		
Radiokomunikacja <i>Radiocommunication</i>		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

NOTE No. 1:

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
KAPITANA**
NA STATKACH O POJEMNOŚCI BRUTTO
OD 500 DO 3000

**MASTER
CERTIFICATE**
ON SHIPS
OF BETWEEN 500 AND 3000 GROSS TONNAGE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Oficer wachtowy <i>Officer in charge of a navigational watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Starszy oficer na statkach o pojemności brutto poniżej 3000 <i>Chief mate on ships of less than 3000 GT</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Starszy oficer <i>Chief mate</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 3000 <i>Master on ships of less than 3000 GT</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Nawigacja <i>Navigation</i>	Zarządzania <i>Management</i>	Patrz uwagi nr 1 i 2 <i>See notes Nos. 1 & 2</i>
Operacje ładunkowe <i>Cargo handling and stowage</i>		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		
Radiokomunikacja <i>Radiocommunication</i>		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.*

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.*

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth



miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature



Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
KAPITANA ŻEGLUGI WIELKIEJ
NA STATKACH
O POJEMNOŚCI BRUTTO 3000 I POWYŻEJ

MASTER MARINER
CERTIFICATE
ON SHIPS
OF 3000 GROSS TONNAGE AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie
wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U.,
poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowisko
wymienione poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime
Economy and Inland Navigation of concerning
seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the
lawful holder of this certificate may serve in the following capacity
indicated below:*

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Oficer wachtowy <i>Officer in charge of a navigational watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Starszy oficer <i>Chief mate</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Kapitan <i>Master</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:*

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła
II/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków
w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej
ograniczeniami:

*has been found duly qualified in accordance with the provisions of
reg.II/2 of the STCW Convention and has been found competent to
perform the following functions, at the level specified, subject to any
limitations indicated below:*

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Nawigacja <i>Navigation</i>	Zarządzania <i>Management</i>	Patrz uwagi nr 1 i 2 <i>See notes Nos. 1 & 2</i>
Operacje ładunkowe <i>Cargo handling and stowage</i>		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		
Radiokomunikacja <i>Radiocommunication</i>		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA Nr 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na
statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko
w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships
with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate
certificate of training only.*

UWAGA Nr 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No. 2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from
valid medical certificate.*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
OFICERA WACHTOWEGO
ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ**

**OFFICER IN CHARGE
OF A NAVIGATIONAL WATCH
CERTIFICATE
NEAR-COASTAL VOYAGES**

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Oficer wachtowy na statkach o pojemności brutto poniżej 500 <i>Officer in charge of a navigational watch on ships of less than 500 GT</i>	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej <i>Valid only on near-coastal voyages</i>
Oficer wachtowy <i>Officer in charge of a navigational watch</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej <i>Valid only on home trade</i>
Kapitan na statkach bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 500 <i>Master on dumb ships of less than 500 GT</i>	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej <i>Valid only on near-coastal voyages</i>
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 <i>Master on ships of less than 500 GT</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej z wyjątkiem statków pasażerskich <i>Valid only on home trade except passenger ships</i>

Żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej

Near-Coastal voyages – voyages on Baltic Sea and adjacent areas till 8° longitude east

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/3 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/3 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Nawigacja Navigation	Operacyjny Operational	Patrz uwagi nr 1 i 2 See notes Nos. 1 & 2
Operacje ładunkowe Cargo handling and stowage		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi Controlling the operation of the ship and care for person on board		
Radiokomunikacja Radiocommunication		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.*

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.*

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
KAPITANA
ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ**

**MASTER
CERTIFICATE
NEAR-COASTAL VOYAGES**

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:
Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Oficer wachtowy <i>Officer in charge of a navigational watch</i>	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej <i>Valid only on near-coastal voyages</i>	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 <i>Master on ships of less than 500 GT</i>	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej na statkach innych niż pasażerskie <i>Valid only on near-coastal voyages on ships other than passenger ships</i>	X
Kapitan <i>Master</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach innych niż pasażerskie <i>Valid only on home trade on ships other than passenger ships</i>	X
Kapitan na statkach bez własnego napędu <i>Master on dumb ships</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 <i>Master on ships of less than 500 GT</i>	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej na statkach pasażerskich <i>Valid only on near-coastal voyages</i>	
Kapitan <i>Master</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach pasażerskich <i>Valid only on home trade</i>	

Żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej

Near-Coastal voyages – voyages on Baltic Sea and adjacent areas till 8° longitude east

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

..... posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/3 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/3 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Nawigacja <i>Navigation</i>	Zarządzania Management	Patrz uwagi nr 1 i 2 See notes Nos. 1 & 2
Operacje ładunkowe <i>Cargo handling and stowage</i>		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		
Radiokomunikacja <i>Radiocommunication</i>		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA

**DYPLOM
SZYPRA 2 KLASY
ŻEGLUGI KRAJOWEJ**

Wystawiony na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków
załóg statków morskich

Nr

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i
kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.U., poz. ...) posiadacz
tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Stanowisko	Ograniczenia	Potwierdzenie
Oficer wachtowy na statkach o pojemności brutto poniżej 3000	Ważne tylko w żegludze krajowej	X
Kapitan na statkach bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 3000	Ważne tylko w żegludze krajowej	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 200	Ważne tylko w żegludze krajowej Nieważne na statkach pasażerskich	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 50	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach pasażerskich	

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej
Polskiej zaświadcza, że:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami § ...
rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w
sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następującym zakresie
i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

Zakres obowiązków	Ograniczenia
Nawigacja	Patrz uwagi nr 1 i 2
Operacje ładunkowe	
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi	
Radiokomunikacja	

Przyznany z dniem:

UWAGA NR 1: Na statkach wyposażonych w ARPA dyplom jest ważny tylko
w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

.....
Nazwisko Imię

.....
Data i miejsce urodzenia



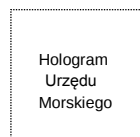
miejsce na fotografię
43 x 33 mm

.....
Miejsce i data wydania

Ważny bezterminowo

pieczęć urzędowa

.....
Podpis posiadacza



Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby

Nr



RZECZPOSPOLITA POLSKA

**DYPLOM
SZYPRA 1 KLASY
ŻEGLUGI KRAJOWEJ**

Wystawiony na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków
załóg statków morskich

Nr

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej
Polskiej zaświadcza, że:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami § ...
rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w
sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następującym zakresie
i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

Zakres obowiązków	Ograniczenia
Nawigacja	Patrz uwagi nr 1 i 2
Operacje ładunkowe	
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi	
Radiokomunikacja	

Przyznany z dniem:

UWAGA NR 1: Na statkach wyposażonych w ARPA dyplom jest ważny tylko
w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia i
kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione
poniżej:

Stanowisko	Ograniczenia	Potwierdzenie
Kapitan	Ważne tylko w żegludze krajowej Nieważne na statkach pasażerskich	X
Kapitan	Ważne tylko w żegludze krajowej. Nieważne na statkach pasażerskich o pojemności brutto 1500 i powyżej	

.....
Nazwisko

.....
Imię

.....
Data i miejsce urodzenia

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm

.....
Miejsce i data wydania

.....
Ważny bezterminowo

.....
pieczęć urzędowa

.....
Podpis posiadacza

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr



RZECZPOSPOLITA POLSKA

**DYPLOM
OFICERA MECHANIKA
W ŻEGLUDZE KRAJOWEJ**

Wystawiony na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg
statków morskich

Nr

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia
i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione
poniżej:

Stanowisko	Ograniczenia
Motorzysta wachtowy	Ważne tylko w żegludze krajowej
Oficer mechanik wachtowy	Ważne tylko w żegludze krajowej
Starszy mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1100 kW	Ważne tylko w żegludze krajowej

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej
Polskiej zaświadcza, że:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami § ...
rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w
sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich i
jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następującym
zakresie i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

Zakres obowiązków	Ograniczenia
Eksplotacja siłowni okrętowych	Patrz uwagi nr 1 i 2
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa	
Konserwacja i naprawy	
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi	

Przyznane z dniem

UWAGA NR 1: Na zbiornikowcach oraz na statkach pasażerskich dyplom jest
ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem
z przeszkolenia.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

.....
Nazwisko

.....
Imię

.....
Data i miejsce urodzenia

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm

.....
Miejsce i data wydania

.....
Ważny bezterminowo

.....
pieczęć urzędowa

.....
Podpis posiadacza

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
OFICERA MECHANIKA
WACHTOWEGO**

NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
750 kW I POWYŻEJ

**ENGINEER OFFICER
IN CHARGE OF WATCH
CERTIFICATE**

ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY
POWER OF 750 kW AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dniaw sprawie wyszkolenia
i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione
poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime
Economy and Inland Navigation of concerning
seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the
lawful holder of this certificate may serve in the following capacities
indicated below:*

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Oficer mechanik wachtowy Engineer officer in charge of watch	Bez ograniczeń None
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 750 kW	Bez ograniczeń None
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1500 kW Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 1500 kW	Ważne tylko w żegludze krajowej Valid only on home trade

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła
III/1 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków
w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej
ograniczeniami:

*has been found duly qualified in accordance with the provisions of
reg.III/1 of the STCW Convention and has been found competent to
perform the following functions, at the level specified, subject to any
limitations indicated below:*

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Eksplotacja siłowni okrętowych Marine engineering	Operacyjny Operational	Patrz uwagi nr 1 i 2 See notes Nos. 1 & 2
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa Marine electrical, electronic and control engineering		
Konserwacja i naprawy Maintenance and repair		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi Controlling the operation of the ship and care for person on board		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW ten
dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem
z przeszkolenia.

NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate
is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from
valid medical certificate.

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

Podpis posiadacza/Holder's signature

Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
DRUGIEGO OFICERA MECHANIKA
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
OD 750 kW DO 3000 kW

SECOND ENGINEER OFFICER
CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY
POWER OF BETWEEN 750 kW AND 3000 kW

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia
i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione
poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime
Economy and Inland Navigation of concerning seafarers'
training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder
of this certificate may serve in the following capacities indicated
below:*

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Oficer mechanik wachtowy Engineer officer in charge of watch	Bez ograniczeń None
Drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW Second engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW	Bez ograniczeń None
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej Valid only on near-coastal voyages
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 6000 kW Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 6000 kW	Ważne tylko w żegludze krajowej Valid only on home trade

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła
III/3 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków
w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej
ograniczeniami:

*has been found duly qualified in accordance with the provisions of
reg.III/3 of the STCW Convention and has been found competent to
perform the following functions, at the level specified, subject to any
limitations indicated below:*

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Eksplotacja siłowni okrętowych Marine engineering	Zarządzania Management	Patrz uwagi nr 1, 2 i 3 See notes Nos. 1, 2 & 3
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa Marine electrical, electronic and control engineering		
Konserwacja i naprawy Maintenance and repair		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi Controlling the operation of the ship and care for person on board		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach z napędem turbiną parową lub gazową ten dyplom jest ważny tylko
w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: On ships with power installation of steam or gas turbine this certificate is valid in
connection with an adequate certificate of training.

UWAGA NR 2: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW i na statkach
z instalacjami wysokiego napięcia (1 kV i powyżej) dyplom jest ważny tylko
w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.2: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with high
voltage installation (1 kV and more) this certificate is valid in connection with an
adequate certificate of training only.

UWAGA NR 3: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać
z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.3: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid
medical certificate.

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

Podpis posiadacza/Holder's signature

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
DRUGIEGO OFICERA MECHANIKA
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
3000 kW I POWYŻEJ

SECOND ENGINEER OFFICER
CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY
POWER OF 3000 kW AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i
kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.U., poz. ...) posiadacz
tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime
Economy and Inland Navigation of concerning seafarers'
training and qualifications, (Journal of Law ..., pos....) the lawful
holder of this certificate may serve in the following capacities
indicated below:*

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Oficer mechanik wachtowy Engineer officer in charge of watch	Bez ograniczeń None
Drugi oficer mechanik Second engineer officer	Bez ograniczeń None
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej Valid only on near-coastal voyages
Starszy oficer mechanik Chief engineer officer	Ważne tylko w żegludze krajowej Valid only on home trade

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła
III/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków
w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej
ograniczeniami:

*has been found duly qualified in accordance with the provisions of
reg.III/2 of the STCW Convention and has been found competent to
perform the following functions, at the level specified, subject to any
limitations indicated below:*

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Eksplotacja siłowni okrętowych Marine engineering	Zarządzania Management	Patrz uwagi nr 1, 2 i 3 See notes Nos. 1, 2 & 3
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa Marine electrical, electronic and control engineering		
Konserwacja i naprawy Maintenance and repair		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi Controlling the operation of the ship and care for person on board		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach z napędem turbiną parową lub gazową ten dyplom jest ważny tylko
w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: On ships with power installation of steam or gas turbine this certificate is valid in
connection with an adequate certificate of training.

UWAGA NR 2: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW i na statkach
z instalacjami wysokiego napięcia (1 kV i powyżej) dyplom jest ważny tylko
w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.2: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with high
voltage installation (1 kV and more) this certificate is valid in connection with an
adequate certificate of training only.

UWAGA NR 3: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać
z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.3: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical
certificate.

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
STARSZEGO OFICERA MECHANIKA
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
OD 750 kW DO 3000 kW

CHIEF ENGINEER OFFICER
CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY
POWER OF BETWEEN 750 kW AND 3000 kW

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/3 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/3 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Eksplotacja siłowni okrętowych Marine engineering	Zarządzania Management	Patrz uwagi nr 1, 2 i 3 See notes Nos. 1, 2 & 3
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa Marine electrical, electronic and control engineering		
Konserwacja i naprawy Maintenance and repair		
Dbłość o statek i opieka nad ludźmi Controlling the operation of the ship and care for person on board		

Przyznany z dniem/Granted on:

- UWAGA NR 1: Na statkach z napędem turbiną parową lub gazową ten dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No.1: On ships with power installation of steam or gas turbine this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training.
- UWAGA NR 2: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW i na statkach z instalacjami wysokiego napięcia (1 kV i powyżej) dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No.2: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with high voltage installation (1 kV and more) this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.
- UWAGA NR 3: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No.3: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Oficer mechanik wachtowy <i>Engineer officer in charge of watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW <i>Second engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Drugi oficer mechanik <i>Second engineer officer</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW <i>Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Starszy oficer mechanik <i>Chief engineer officer</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej Valid only on home trade	X

.....
Nazwisko/Surname Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth



.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate



.....
Podpis posiadacza/Holder's signature



.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
STARSZEGO OFICERA MECHANIKA
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
3000 kW I POWYŻEJ

CHIEF ENGINEER OFFICER
CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY
POWER OF 3000 kW AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Oficer mechanik wachtowy <i>Engineer officer in charge of watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Drugi oficer mechanik <i>Second engineer officer</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Starszy oficer mechanik <i>Chief engineer officer</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Eksplotacja siłowni okrętowych <i>Marine engineering</i>	Zarządzania <i>Management</i>	Patrz uwagi nr 1, 2 i 3 See notes Nos. 1, 2 & 3
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa <i>Marine electrical, electronic and control engineering</i>		
Konserwacja i naprawy <i>Maintenance and repair</i>		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA NR 1: Na statkach z napędem turbiną parową lub gazową ten dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.1: On ships with power installation of steam or gas turbine this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training.

UWAGA NR 2: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW i na statkach z instalacjami wysokiego napięcia (1 kV i powyżej) dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

NOTE No.2: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with high voltage installation (1 kV and more) this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 3: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.3: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

Podpis posiadacza/Holder's signature

Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
OFICERA ELEKTROAUTOMATYKA
OKRĘTOWEGO
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
750 kW I POWYŻEJ**

**ELECTRO-TECHNICAL OFFICER
CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY
POWER OF 750 kW AND MORE**

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia
i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione
poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime
Economy and Inland Navigation of concerning
seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the
lawful holder of this certificate may serve in the following capacities
indicated below:*

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Oficer elektroautomatyk Elektro-technical officer	Bez ograniczeń None

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:*

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła
III/6 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków
w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej
ograniczeniami:

*has been found duly qualified in accordance with the provisions of
reg.III/6 of the STCW Convention and has been found competent to
perform the following functions, at the level specified, subject to any
limitations indicated below:*

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa <i>Marine electrical, electronic and control engineering</i>	Operacyjny <i>Operational</i>	Patrz uwagi nr 1 i 2 <i>See notes Nos. 1 & 2</i>
Konserwacja i naprawy <i>Maintenance and repair</i>		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for person on board</i>		

Przyznany z dniem: / *Granted on:*

UWAGA Nr 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW
dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim
świadcstwem z przeszkolenia.

*NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this
certificate is valid in connection with an adequate certificate
of training only.*

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych
należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

*NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be
read from valid medical certificate.*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**ŚWIADECTWO
MŁODSZEGO RYBAKA
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**

**JUNIOR DECK FISHERMAN
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING**

Wystawione na podstawie
rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

*Issued under the provisions of Regulation of Minister of Maritime Economy and
Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications*

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej
Polskiej zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of
Poland certifies that:*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

spełnia wymagania § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi
Śródlądowej z dnia r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg
statków morskich (Dz. U., poz.....) i może zajmować stanowisko młodszego rybaka na
statku rybackim

*has fulfilled requirements of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland
Navigation of concerning seafarers' training and qualifications (Journal of
Law....., pos.....) and may be engaged as junior deck fisherman on fishing vessel*

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**ŚWIADECTWO
RYBAKA
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**

**FISHERMAN
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING**

Wystawione na podstawie rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions of Regulation
of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications under the authority
of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Nr/No.

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego świadectwa może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Rybak <i>Fisherman</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Kierownik łodzi rybackiej o długości do 9 m i mocy silnika do 100 kW <i>Skipper of the fish boat of length up to 9 m and engine power up to 100 kW</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej Bez prawa przewozu pasażerów <i>Valid only on home trade Without permission to carry passengers</i>	X
Kierownik łodzi rybackiej o długości do 9 m i mocy silnika do 200 kW <i>Skipper of the fish boat of length up to 9 m and engine power up to 200 kW</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej Bez prawa przewozu pasażerów <i>Valid only on home trade Without permission to carry passengers</i>	

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**ŚWIADECTWO
STARSZEGO RYBAKA
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**

**ABLE FISHERMAN
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING**

Wystawione na podstawie rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej i Żegludgi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions of Regulation
of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications under the authority
of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Nr/No.

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

Podpis posiadacza/Holder's signature

Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żegludgi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego świadectwa może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying	Potwierdzenie Confirmation
Rybak <i>Fisherman</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Starszy rybak <i>Able fisherman</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>	X
Kierownik łodzi rybackiej o długości do 15 m i mocy silnika do 100 kW <i>Skipper of the fish boat of length up to 15 m and engine power up to 100 kW</i>	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych. Bez prawa przewozu pasażerów <i>Valid only on trade in limited water. Without permission to carry passengers</i>	
Kierownik łodzi rybackiej o długości do 15 m i mocy silnika do 200 kW <i>Skipper of the fish boat of length up to 15 m and engine power up to 200 kW</i>	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych. Bez prawa przewozu pasażerów <i>Valid only on trade in limited waters. Without permission to carry passengers</i>	
Oficer wachtowy na statku rybackim o długości do 24 m <i>Officer in charge of a navigational watch on fishing ship of length up to 24 m</i>	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych <i>Valid only on trade in limited waters</i>	

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
SZYPRĄ KLASY 2
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**

**SKIPPER CLASS 2
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING**

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW-F 1995
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions of Convention STCW-F 1995
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications under the authority
of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Nr/No.

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

Podpis posiadacza/Holder's signature

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowisko wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Kapitan statku rybackiego o długości do 15 m <i>Master on fishing ship of length up to 15 m</i>	Bez ograniczeń None
Kapitan statku rybackiego o długości do 24 m <i>Master on fishing ship of length up to 24 m</i>	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych. Bez prawa przewozu pasażerów. <i>Valid only on trade in limited waters. Without permission to carry passengers</i>
Oficer wachtowy na statku rybackim o długości do 24 m <i>Officer in charge of a navigational watch on fishing ship of length up to 24 m</i>	Bez ograniczeń None
Oficer wachtowy na statku rybackim <i>Officer in charge of a navigational watch on fishing ship</i>	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych <i>Valid only on trade in limited waters</i>

Przyznany z dniem: / Granted on:

UWAGA: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM
SZYPRĄ KLASY 1
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**

**SKIPPER CLASS 1
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING**

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW-F 1995
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions of Convention STCW-F 1995
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications under the authority
of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Nr/No.

Nazwisko/Surname

Imię/Name

Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

Podpis posiadacza/Holder's signature

Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowisko wymienione poniżej:

Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacity indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Kapitan statku rybackiego <i>Master on fishing ship</i>	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych. <i>Valid only on trade in limited waters.</i>
Kapitan statku rybackiego o długości do 24 m <i>Master on fishing ship of length up to 24 m</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Oficer wachtowy na statku rybackim <i>Officer in charge of a navigational watch on fishing ship</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA: Ewentualną konieczność noszenia szkielek korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM SZYPRĄ
ŻEGLUGI NIEOGRANICZONEJ
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**

**SKIPPER IN UNLIMITED VOYAGES
SEAGOING FISHING**

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW-F 1995
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

Issued under the provisions of Convention STCW-F 1995
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications under the authority
of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office

Nr/No.

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej z dnia w sprawie wyszkolenia
i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...)
posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowisko wymienione
poniżej:

*Under the provisions of § ... of Regulation of Minister of Maritime
Economy and Inland Navigation of concerning
seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the
lawful holder of this certificate may serve in the following capacity
indicated below:*

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Kapitan statku rybackiego	Bez ograniczeń
Master on fishing ship	None

Przyznany z dniem/Granted on:

UWAGA: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy
odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read
from valid medical certificate.

WZÓR POTWIERDZENIA UZNANIA DYPLOMU LUB ŚWIADECTWA
(format A5, kolor niebieski, formularz numerowany, opatrzony znakiem wodnym, druk obustronny)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**POTWIERDZENIE UZNANIA
DYPLOMU/ŚWIADECTWA ***

**ENDORSEMENT ATTESTING
THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE**

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia w sprawie
wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz.)

*Issued under the provisions of STCW Convention 1978 as amended
and of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of
concerning
seafarers' training and qualifications (Journal of Law ..., pos....)*

Nr/No.

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this endorsement

.....
Data ważności potwierdzenia
The validity of this endorsement

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

Hologram
Urzędu
Morskiego

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej
Polskiej zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:*
Dyplom Nr/Świadectwo Nr*/Certificate No.

.....
Wydany przez lub z upoważnienia Rządu
Issued by or on behalf of the Government of

.....
jest odpowiednio uznany zgodnie z wymaganiami przepisu 1/10 Konwencji
STCW i że jego posiadacz jest uprawniony do zajmowania poniższego
stanowiska na polskim statku morskim:
*is duly recognized in accordance with the provisions of reg. 1/10 of the
STCW Convention and the holder may serve in the following capacity on
Polish seagoing vessel:*

STANOWISKO / CAPACITY	OGRANICZENIA / LIMITATIONS

Niniejsze potwierdzenie jest ważne wyłącznie w połączeniu z oryginałem krajowego
dypłomu / świadectwa.
This endorsement is valid only together with the holder's national certificate in original.

* Niepotrzebne skreślić/Delete as appropriate

WZORY ŚWIADECTW PRZESZKOLEŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA I DODATKOWYCH
PRZESZKOLEŃ SPECJALISTYCZNYCH
(format A6, papier biały offsetowy, druk obustronny)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
INDYWIDUALNYCH TECHNIK RATUNKOWYCH

*Certificate of Basic Safety Training
in Personal Survival Techniques*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie podstawowym
z Indywidualnych Technik Ratunkowych zgodnie
z wymaganiami przepisu VI/1 Konwencji STCW.

*has been duly trained in Personal Survival Techniques in
accordance with the provisions of Reg. VI/1 of the STCW
Convention.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ
STOPIEŃ PODSTAWOWY

***Certificate of Basic Safety Training
in Fire Prevention & Fire Fighting***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie ochrony
przeciwpożarowej zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1
Konwencji STCW

*has been duly trained in fire prevention and fire fighting
techniques in accordance with the provisions of Reg. VI/1 of
the STCW Convention*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
OCHRONY PRZECIWPÓŻAROWEJ
STOPIEŃ WYŻSZY

***Certificate of Training
in Advanced Fire Fighting***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawdła VI/3 Konwencji STCW i może nadzorować akcje
gaszenia pożarów na statku

*has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. VI/3
of the STCW Convention and can be assigned to control fire
fighting operation on board*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
ELEMENTARNYCH ZASAD UDZIELANIA
PIERWSZEJ POMOCY MEDYCZNEJ

*Certificate of Basic Safety Training
in Elementary First Aid*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie elementarnych
zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej zgodnie
z wymaganiami przepisu VI/1 Konwencji STCW

*has been duly trained in elementary first aid in accordance with
the provisions of Reg. VI/1 of the STCW Convention*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE
BEZPIECZEŃSTWA
DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG ŁODZI RYBACKICH
W ŻEGLUDZE KRAJOWEJ

Wystawione na podstawie
rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr

Zaświadcza się niniejszym, że:

.....
Nazwisko

.....
Imię

.....
Data i miejsce urodzenia

ukończył odpowiednie przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa dla
członków załóg łodzi rybackich w żegludze krajowej, zgodnie
z wymaganiami §... rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej z dniaw sprawie wyszkolenia i kwalifikacji
członków załóg statków morskich (Dz. U., poz.....).

.....
Miejsce i data wydania

Ważne do:

pieczęć urzędowa

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE UDZIELANIA
PIERWSZEJ POMOCY MEDYCZNEJ

*Certificate of Training
in Medical First Aid*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami
prawdła VI/4.1 Konwencji STCW i może udzielać pierwszej
pomocy medycznej na statku

*has been duly trained in acc. with the provisions of
Reg. VI/4.1 of the STCW Convention and may provide
medical first aid on board*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE SPRAWOWANIA
OPIEKI MEDYCZNEJ NAD CHORYM

*Certificate of Training
in Medical Care*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:

This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawdła VI/4.2 Konwencji STCW i może sprawować opiekę
medyczną nad chorym na statku

*has been duly trained in acc. with the provisions of
Reg. V/4.2 of the STCW Convention and may take charge of
medical care on board*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
BEZPIECZEŃSTWA WŁASNEGO
I ODPOWIEDZIALNOŚCI WSPÓLNEJ

*Certificate of Basic Safety Training
in Personal Safety & Social Responsibilities*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa
osobistego i odpowiedzialności społecznej zgodnie
z wymaganiami prawidła VI/1 Konwencji STCW

*has been duly trained in personal safety and social
responsibilities in acc. with the provisions of Reg. VI/1 of
the STCW Convention*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

1. Indywidualne techniki ratunkowe
2. Ochrona przeciwpożarowa stopień podstawowy
3. Elementarne zasady udzielania pierwszej pomocy medycznej
4. Bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna

Basic Safety Training Certificate

1. *Personal Survival Techniques*
2. *Fire Prevention and Fire Fighting*
3. *Elementary First Aid*
4. *Personal Safety and Social Responsibilities*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie
bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1
Konwencji STCW.

*has been duly trained in basic safety in acc. with the
provisions of Regulation VI/1 of STCW Convention.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO RATOWNIKA

***Certificate of Proficiency
in Survival Craft and Rescue Boats
Other Than Fast Rescue Boats***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami
prawdła VI/2.1 Konwencji STCW i może dowodzić środkami
ratunkowymi i łodziami ratowniczymi innymi niż szybkie
łódzie ratownicze.

*has been found qualified in acc. with the provisions of
Reg. VI/2.1 of the STCW Convention and has been found
proficient in survival craft and rescue boats other than fast
rescue boats.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
STARSZEGO RATOWNIKA

*Certificate of Proficiency
in Fast Rescue Boats*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami
prawdła VI/2.2 Konwencji STCW i może dowodzić szybkością
łodzią ratowniczą.

*has been found qualified in acc. with the provisions of
Reg. VI/2.2 of the STCW Convention and has been found
proficient in fast rescue boat.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
WYKORZYSTANIA RADARU I A.R.P.A.
POZIOM OPERACYJNY

*Certificate of Training
in Utilizing of Radar and ARPA
Operational Level*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie nawigacji radarowej i nakresów radarowych oraz wykorzystania ARPA na poziomie operacyjnym zgodnie z postanowieniami sekcji A-II/1 kodu Konwencji STCW i jest upoważniony do pełnienia wachty nawigacyjnej na statku.

has been duly trained in radar navigation, radar plotting and use of ARPA at operational level in acc. with the provisions of Section A-II/1 of the Code of the STCW Convention and is entitled to take charge of a navigational watch on board.

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
WYKORZYSTANIA RADARU I A.R.P.A.
POZIOM ZARZĄDZANIA

*Certificate of Training
in Utilizing of Radar and ARPA
Management Level*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie użycia radaru i ARPA, nautycznego dowodzenia statkiem i operacji SAR na poziomie zarządzania zgodnie z postanowieniami sekcji A-II/2 kodu Konwencji STCW i jest upoważniony do pełnienia wachty nawigacyjnej na statku wyposażonym w ARPA

has been duly trained in use of radar and ARPA including bridge teamwork and search and rescue operations on management level in acc. with the provisions of Section A-II/2 of the Code of the STCW Convention and is entitled to take charge of a navigational watch on board ship with ARPA

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE
OBSŁUGI I WYKORZYSTANIA ECDIS

*Certificate of Training
in the Operational Use Electronic Chart Display and
Information Systems*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada przeszkolenie zgodnie z wymaganiami sekcji A-II/1,
A-II/2, A-II/3 kodu Konwencji STCW. Szkolenie zgodne
z kursem modelowym IMO 1.27.

*has been duly trained in acc. with the provisions Section A-II/1,
A-II/2, A-II/3 of the Code of the STCW Convention. Training
in accordance with the IMO Model Course 1.27.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

.....
miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
NAUTYCZNEGO DOWODZENIA STATKIEM

***Certificate of Training
in Bridge Resource Management***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko / Surname

.....
Imię / Name

.....
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem oraz wykorzystania umiejętności przywódczych i kierowniczych, zgodnie z wymaganiami sekcji A-II/1 i A-II/2 Kodu Konwencji STCW

has been duly trained in bridge resource management and use leadership and managerial skills in acc. with the provisions of Section A-II/1 and A-II/2 of the Code of the STCW Convention

.....
Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
DOWODZENIA SIŁOWNIĄ OKRĘTOWĄ

***Certificate of Training
in Engine Room Resource Management***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko / Surname

.....
Imię / Name

.....
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie dowodzenia
siłownią okrętową oraz wykorzystania umiejętności
przywódczych i kierowniczych, zgodnie z wymaganiami
sekcji A-III/1 i A-III/2 Konwencji STCW

*has been duly trained in engine room resource
management and use leadership and managerial skills in
acc. with the provisions of Section A-III/1 and A-III/2 of the
STCW Convention*

.....
Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE PROBLEMATYKI OCHRONY
NA STATKU

*Certificate of Proficiency
in Security-awareness*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie problematyki
ochrony na statku zgodnie z wymaganiami przepisu VI/6.1
Konwencji STCW

*has been duly trained in security-awareness in acc. with the
provisions of Reg. VI/6.1 of the STCW Convention*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG
Z PRZYDZIELONYMI OBOWIĄZKAMI W ZAKRESIE
OCHRONY

*Certificate of Proficiency
for seafarers with designated security duties*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami
prawidła VI/6.4 Konwencji STCW i może mieć przydzielone
obowiązki w zakresie ochrony

*has been duly trained in acc. with the provisions of Reg.
VI/6.4 of the STCW Convention and may be designated to
security duties*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA OFICERA
OCHRONY STATKU

*Certificate of Proficiency
for Ship Security Officer*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami
prawdła VI/5 Konwencji STCW oraz sekcji A-VI/5 kodu
Konwencji STCW i może pełnić obowiązki oficera ochrony
statku.

*has been found qualified in acc. with the provisions of
Reg. VI/5 of the STCW Convention and Section A-VI/5 of
Code of the STCW Convention and may perform ship
security officer duties.*

.....
Miejsce i data wydania/ Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
PRZEWÓZU ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH

*Certificate of Training
in Hazardous Cargo Carriage on Vessels*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie przewożenia
towarów niebezpiecznych zgodnie z postanowieniami sekcji
B-V/b i B-V/c kodu Konwencji STCW.

*has been duly trained in hazardous cargo carriage on
vessels in accordance with the provisions of section B-V/b
and B-V/c of the Code of the STCW Convention.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU
PRODUKTÓW NAFTOWYCH ORAZ CHEMIKALIÓW
STOPIEŃ PODSTAWOWY

*Certificate of Training
in Oil and Chemical Tanker Familiarization*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie
z wymaganiami przepisu V/1-1 Konwencji STCW i może
pełnić obowiązki na zbiornikowcu do przewozu produktów
naftowych i chemikaliów

*has been duly trained in acc. with the provisions of
Reg. V/1-1 of the STCW Convention and may perform
shipboard duties on oil and chemical tanker*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO
NA ZBIORNIKOWIEC
DO PRZEWÓZU GAZÓW SKROPLONYCH
STOPIEŃ PODSTAWOWY

*Certificate of Training
in Liquefied Gas Tanker Familiarization*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie
z wymaganiami prawidła V/1-2 Konwencji STCW i może
pełnić obowiązki na zbiornikowcu do przewożenia gazów
skroplonych.

*has been duly trained in acc. with the provisions of
Reg. V/1-2 of the STCW Convention and may perform
shipboard duties on liquefied gas tanker.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate



miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely



pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO
NA ZBIORNIKOWIEC
DO PRZEWÓZU PRODUKTÓW NAFTOWYCH
STOPIEŃ WYŻSZY

***Certificate of Advanced Training
in Oil Tankers Operations***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawdła V/1-1 Konwencji STCW i może pełnić funkcję
odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do
przewożenia produktów naftowych.

*has been duly trained in acc. with the provisions of
Reg. V/1-1 of the STCW Convention and can be assigned
immediate responsibility for handling of cargo on oil tanker.*

.....
Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this certificate



miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till



pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO
NA ZBIORNIKOWIEC
DO PRZEWÓZU CHEMIKALIÓW
STOPIEŃ WYŻSZY

*Certificate of Advanced Training
in Chemical Tankers Operations*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawdła V/1-1 Konwencji STCW i może pełnić funkcję
odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do
przewożu chemikaliów.

*has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/1-1
of the STCW Convention and can be assigned immediate
responsibility for handling of cargo on chemical tanker.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate



miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till



pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO
NA ZBIORNIKOWIEC
DO PRZEWÓZU GAZÓW SKROPLONYCH
STOPIEŃ WYŻSZY

***Certificate of Advanced Training
in Liquefied Gas Tankers Operations***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawdła V/1-2 Konwencji STCW i może pełnić funkcję
odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewożenia
gazów skroplonych

*has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/1-
2 of the STCW Convention and can be assigned immediate
responsibility for handling of cargo on liquefied gas tanker*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate



miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till



pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE KIEROWANIA TŁUMEM

*Certificate in Training
in Crowd Management*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawdła V/2.4 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na
statku pasażerskim.

*has been duly trained in acc. with the provisions of
Reg. V/2.4 of the STCW Convention and may perform
shipboard duties on board passenger ship.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO
I ZACHOWAŃ LUDZKICH

*Certificate of Training
in Crisis Management and Human Behaviour*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

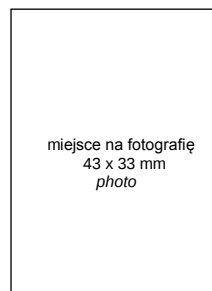
.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawdła V/2.6 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na
statku pasażerskim.

has been duly trained in acc. with the provisions of
Reg. V/2.6 of the STCW Convention and may perform
shipboard duties on board passenger ship.

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate



miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till



pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA
DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG BEZPOŚREDNIO
OBSŁUGUJĄCYCH PASAŻERÓW W POMIESZCZENIACH
PASAŻERSKICH

*Certificate in Safety Training
for personnel providing direct service to passengers in passenger
spaces on board passenger ships*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawdła V/2.5 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na
statku pasażerskim.

has been duly trained in acc. with the provisions of
Reg. V/2.5 of the STCW Convention and may perform
shipboard duties on board passenger ship.

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I ŁADUNKU
ORAZ SZCZELNOŚCI KADŁUBA NA STATKU
PASAŻERSKIM TYPU RO-RO

*Certificate of Training
in Passenger Safety, Cargo Safety and Hull Integrity
on ro-ro passenger ships*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami
prawidła V/2.7 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na
statku pasażerskim typu ro-ro.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/2.7
of the STCW Convention and may perform shipboard duties
on board ro-ro passenger ship.

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE
MANEWROWANIA DUŻYMI STATKAMI
I STATKAMI O NIETYPOWYCH
CHARAKTERYSTYKACH MANEWROWYCH

*Certificate of Practical Training
in Handling of Large Ships and Ships with Unusual
Manoeuvring Characteristics*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

został przeszkolony w zakresie manewrowania dużymi statkami
i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych zgodnie
z postanowieniami sekcji B-V/a Kodu Konwencji STCW.

*has been duly trained in handling of large ships and ships with
unusual manoeuvring characteristics in acc. with the provisions of
section B-V/a of the Code of the STCW Convention.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
OBSŁUGI SIŁOWNI O NAPĘDZIE INNYM NIŻ
TŁOKOWY SILNIK SPALINOWY

*Certificate of Training in operation and maintenance of
main propulsion other than marine diesel engines*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada odpowiednie przeszkolenie w zakresie obsługi siłowni
o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy, zgodnie
z wytycznymi sekcji A-III/2.6 i A-III/3.6 Kodu Konwencji STCW.

*has been duly trained in operation and maintenance of main
propulsion other than marine diesel engines, in accordance with
section A-III/2.6 and A-III/3.6 of the Code of the STCW
Convention.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do:
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
WSPÓŁPRACY ZE SŁUŻBAMI SAR

***Certificate of Training
in Co-operation between
Passenger Ship on Fixed Routes and
Search and Rescue Services***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji SOLAS 1974 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the SOLAS Convention 1974 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada przeszkolenie zgodnie z wymaganiami rozdziału V,
prawidła 7.3 Konwencji SOLAS.

*has been duly trained in acc. with the requirements of Chapter V,
Regulation 7.3 of SOLAS Convention.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE ZNAJOMOŚCI MIĘDZYNARODOWEGO
KODEKSU ZARZĄDZANIA BEZPIECZNĄ
EKSPLOATACJĄ
STATKÓW I ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZENIOM
(KODEKS ISM)

***Certificate of Training
in International Management Code for the Safe
Operation of Ships and for Pollution Prevention
Familiarization
(ISM Code)***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji SOLAS 1974 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the SOLAS Convention 1974 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada przeszkolenie zgodnie z wymaganiami rozdziału IX
Konwencji SOLAS w zakresie Międzynarodowego kodeksu
zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania
zanieczyszczeniom (Kodeks ISM).

*has been duly trained in acc. with the Chapter IX of SOLAS
Convention in the scope of the International Management Code for
the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM
Code).*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE OBSŁUGI I KONSERWACJI
UKŁADÓW ZASILANIA O NAPIĘCIU
PRZEKRACZAJĄCYM 1 kV

***Certificate of Training
in operation and maintenance of power systems
in excess of 1 kV***

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w

*Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Zaświadczam się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie obsługi
i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym
1 kV zgodnie z wymaganiami sekcji A-III/6 Konwencji
STCW.

*has been duly trained in operation and maintenance of
power systems in excess of 1kV in acc. with the provisions
of Section A-III/6 of the STCW Convention.*

.....
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

**WZÓR ZEZWOLENIA NA ZAJMOWANIE STANOWISKA NA STATKU
O POLSKIEJ PRZYNALEŻNOŚCI**
(format A6, kolor niebieski, formularz numerowany, opatrzony znakiem wodnym, druk obustronny)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**ZEZWOLENIE
NA ZAJMOWANIE STANOWISKA
NA STATKU O POLSKIEJ PRZYNALEŻNOŚCI**

DISPENSATION
TO FILL THE POST
ON SHIP UNDER THE POLISH FLAG

Wystawione na podstawie
artykułu VIII Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji
członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. ...)

*Issued in accordance with
article VIII of STCW Convention 1978 as amended
and of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
of concerning seafarers' training and qualifications
(Journal of Law..., pos....)*

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of
the Republic of Poland certifies that:*

.....
imię i nazwisko/name and surname

posiadacz dyplomu:
the holder of certificate

.....
Dyplom/certificate

otrzymał zezwolenie na zajmowanie stanowiska:
has been granted dispensation to fill the post of

na statku o polskiej przynależności:
on ship under the Polish flag

ważne do:
valid till

data:
date

podpis:
signature

pieczęć urzędowa
official seal

WZÓR ZAŚWIADCZENIA O PEŁNIENIU WACHTY NAWIGACYJNEJ

.....

data/date

Nazwa statku

Ship's name

Zaświadczenie o pełnieniu wachty nawigacyjnej*Certificate of watchkeeping service on the bridge***(Wymagane do uzyskania dyplomu oficera wachtowego - prawidło II/1 Konwencji STCW 1978 z późniejszymi poprawkami)***(Required for certification of officer in charge of navigational - regulation II/1 of the STCW Convention 1978 as amended)*

Zaświadcza się niniejszym, że

This is to certify that

nazwisko/surname

imię/name

był zatrudniony na stanowisku

served in capacity of

na statku

on board

nazwa statku/ship's name

numer IMO/IMO number

typ statku/type of vessel

poj. brutto/gross tonnage

moc maszyn/propulsion power [kW]

i pełnił wachtę na mostku pod nadzorem kwalifikowanego oficera wachtowego

and performed bridge watchkeeping duties under supervision of a qualified officer

od/from do/till

W/w marynarz był zatrudniony przez:

The a/m seafarer was employed by:

nazwa i adres armatora /company name and address

numer faksu i telefonu /fax and phone number

Kapitan/Master

Pieczęć statku/Ship's stamp

Nazwisko i imię/podpis
Full name and signature

WZÓR ZAŚWIADCZENIA O PEŁNIENIU WACHTY MASZYNOWEJ

..... data/date

Nazwa statku
Ship's name

Zaświadczenie o pełnieniu wachty maszynowej
Documentary evidence of engine-room watchkeeping duties

(Wymagane do uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego - prawidło III/1 Konwencji STCW 1978 z późniejszymi poprawkami)

(Required for certification of officer in charge of an engineering watch - regulation III/1 of the STCW Convention 1978 as amended)

Zaświadcza się niniejszym, że
This is to certify that Nazwisko/Surname Imię/Name

był zatrudniony na stanowisku
served in capacity of

na statku
on board Nazwa statku/name of vessel Numer IMO/IMO number

.....
 typ statku/type of vessel poj. brutto/gross tonnage moc maszyn/propulsion power [kW]

i pełnił wachtę maszynową pod nadzorem kwalifikowanego oficera mechanika wachtowego
and performed engine-room watchkeeping duties under the supervision of a qualified engineer officer

od/from do/till

W/w marynarz był zatrudniony przez:

The a/m seafarer was employed by: nazwa i adres armatora/company name and address

numer faksu i telefonu/fax and phone number

Starszy Mechanik/Chief Engineer

Pieczętka statku/Ship's stamp

.....
 Nazwisko i imię/podpis
 Full Name and signature

WZÓR ZAŚWIADCZENIA O ZALICZENIU KSIĄŻKI PRAKTYK

Oryginal / Kopia

Nr ¹
data**Zaświadczenie o zaliczeniu książki praktyk**

(Wymagane do uzyskania dyplomu oficera wachtowego – prawidło II/1 Konwencji STCW /
 oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej – prawidło II/3 Konwencji STCW /
 oficera mechanika wachtowego – prawidło III/1 Konwencji STCW /
 oficera elektroautomatyka okrętowego – prawidło III/6 Konwencji STCW²)

Zaświadczenie wydaje się na podstawie
 § 28 ust. 1 pkt 1 / § 36 ust. 1 pkt 1 / § 45 ust. 1 pkt 1 / § 51 ust. 1 pkt 1³ rozporządzenia Ministra Gospodarki
 Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia..... w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków
 morskich (Dz. U. poz. ...)

Zaświadcza się niniejszym, że
 imię i nazwisko

uzyskał zaliczenie *Książki praktyk* o numerze⁴

wydanej przez
 nazwa morskiej jednostki edukacyjnej

.....
 Podpis kierownika morskiej jednostki edukacyjnej /
 osoby upoważnionej

¹ numer zaświadczenia zgodny z prowadzoną przez morskiej jednostce edukacyjnej w rejestrze ewidencją wydanych
 zaświadczeń

² niewłaściwe skreślić

³ niewłaściwe skreślić

⁴ sposób numeracji *książki praktyk* zgodny z systemem jakości obowiązującym w morskiej jednostce edukacyjnej

WZÓR ZAŚWIADCZENIA POTWIERDZAJĄCEGO ODBYCIE PRAKTYKI PŁYWANIA

.....
Nazwa statku/ *Ship's name*

data/date

Zaświadczenie potwierdzające odbycie praktyki pływania
Documentary evidence of sea service

Zaświadcza się niniejszym, że
This is to certify that *imię i nazwisko/ name and surname*

był zatrudniony na stanowisku
served in capacity of

na statku
on board *Nazwa statku/ ship's name* *Numer IMO/IMO number*

.....
typ statku/type of vessel *poj. brutto/gross tonnage* *moc maszyn/propulsion power [kW]*

od/from do/till

W/w marynarz był zatrudniony przez:
The a/m seafarer was employed by: *nazwa i adres armatora / company name and address*

.....

.....
numer faksu i telefonu / fax and phone number

Kapitan/Master

Pieczętka statku/*Ship's stamp*

.....
Nazwisko i imię/podpis
Full name and signature

WZÓR ZAŚWIADCZENIA POTWIERDZAJĄCEGO UKOŃCZENIE SZKOLENIA

LOGO I DANE ADRESOWE MJE

.....
(Nr zaświadczenia)**ZAŚWIADCZENIE**

Pan/Pani

Data i miejsce urodzenia

Ukończył/a kurs kwalifikacyjny¹

w terminie od do

Zaświadczenie jest ważne przez 5 lat od dnia ukończenia szkolenia.

Zaświadczenie wydawane jest celem przedłożenia w Urzędzie Morskim.

.....
Pieczęć i podpis upoważnionej osoby.....
Miejscowość, data

¹ Należy wpisać odpowiednio: poziom i dział lub wpisać nazwę dyplomu bądź świadectwa.

UZASADNIENIE

W związku ze zmianą delegacji ustawowej, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych regulujących kwalifikacje zawodowe członków załóg statków morskich.

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich stanowi wykonanie zmienionej ustawą z dnia o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.) delegacji. Zgodnie z tą zmianą, art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.) upoważnia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych wymagań kwalifikacyjnych do zajmowania stanowisk na statkach morskich, warunków przyznawania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych, wzory tych dokumentów oraz sposobu ich ewidencji, a także sposobu obliczania czasu praktyki pływania na statkach. Zgodnie z ww. delegacją ustawową, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi również warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych (Konwencja STCW, Konwencja STCW-F, Konwencja MLC, Konwencja SOLAS), ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności.

Projekt rozporządzenia równocześnie implementuje dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy, która w art. 3 ust. 1 wymaga, by szkolenia marynarzy w państwach członkowskich prowadzone były zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

W projekcie rozporządzenia dostosowano przepisy z zakresu certyfikacji rybaków do wymogów Międzynarodowej konwencji sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich (Dz. U z 2015 r. poz. 1654), zwanej „Konwencją STCW-F”.

Dział I projektu, podobnie jak w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937, z późn. zm.), zawiera przepisy o charakterze ogólnym. Zgodnie z zapisami ustawy przepisy niniejszego projektu rozporządzenia nie mają zastosowania do kwalifikacji jachtów morskich, które są regulowane odrębnymi przepisami. W związku z przyjętym założeniem dostosowania przepisów z zakresu kwalifikacji rybaków do Konwencji STCW-F, w słowniczku definicji

znajdują się definicje: wód ograniczonych i nieograniczonych oraz łodzi rybackiej. W dziale tym wskazuje się także możliwości przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych, w tym uzyskiwania, odnawiania i wymiany dokumentów kwalifikacyjnych. Dodatkowo określa się zasady uznawania dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy i rybaków wydanych za granicą, a także ubiegania się przez obcokrajowców o polskie dokumenty kwalifikacyjne.

Dział II reguluje zasady ubiegania się o świadectwa na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym oraz maszynowym (w specjalności mechanicznej i elektrycznej).

W dziale III określono zasady ubiegania się o dyplomy na poziomie operacyjnym i zarządzania w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej, a także w żegludze krajowej w dziale pokładowym i maszynowym.

Dział IV określa warunki przyznawania dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe w rybołówstwie morskim. W związku z faktem, że dotychczas obowiązujące rozporządzenie już dostosowało przepisy z tego zakresu do wymogów Konwencji STCW-F, wprowadzając dyplom szypra żeglugi nieograniczonej, modyfikując zasady uzyskania i uprawnienia wynikające z dyplomów szypra 1 i 2 klasy rybołówstwa morskiego oraz wprowadzono terminowość dyplomów szypra klasy 2 i 1 oraz dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej, w dziale tym nie wprowadzono znaczących zmian.

Dział V reguluje kwestie obowiązkowych przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa i dodatkowych przeszkoleń specjalistycznych, wymaganych na poszczególnych typach statków.

W dziale VI określa się sposoby zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków oraz warunki odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych.

Dział VII zawiera przepisy przejściowe oraz końcowe. Określa się w nim zasady wymiany dokumentów kwalifikacyjnych wydanych na podstawie wcześniejszych przepisów w zakresie kwalifikacji załóg statków morskich na dokumenty zgodne z zapisami projektu. Wykazane dokumenty kwalifikacyjne w przepisach przejściowych zostały dopasowane do dokumentów zgodnych z niniejszym projektem na podstawie programów szkoleń zgodnych z poprzednimi przepisami oraz uprawnień jakie nadawały dokumenty wydawane zgodnie z tymi przepisami. Ponieważ w przypadku rozporządzeń od 2000 r., które spełniały już wymagania Konwencji STCW, wykazano jedynie te dokumenty, w stosunku do których zmieniły się uprawnienia. Ponadto przewiduje się możliwość wymiany lub odnowienia dokumentów kwalifikacyjnych na wniosek zainteresowanego.

Proponuje się, by rozporządzenie weszło w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Okres ten podyktowany jest koniecznością wprowadzenia modyfikacji do systemu

PHICS (zmiany wzorów dyplomów wydawanych w rybołówstwie morskim), przy pomocy którego urzędy morskie wydają dokumenty.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega, w celu uzyskania opinii, konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym lub innymi właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie MGMiŻŚ w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Brzezicki, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Piotrowska-Łaga, Departament Edukacji Morskiej, agnieszka.piotrowska-laga@mgm.gov.pl	Data sporządzenia 15.12.2016 Źródło: Upoważnienie ustawowe Nr w wykazie prac
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich stanowi wykonanie zmienionej ustawą z dnia o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.) delegacji. Zgodnie z tą zmianą, art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.) upoważnia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych wymagań kwalifikacyjnych do zajmowania stanowisk na statkach morskich, warunków przyznawania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych, wzory tych dokumentów oraz sposobu ich ewidencji, a także sposobu obliczania czasu praktyki pływania na statkach. Zgodnie z ww. delegacją ustawową, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi również warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności.

Projekt rozporządzenia zastępuje aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937, z późn. zm.).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W projekcie proponuje się doprecyzowanie m.in. zasad przyznawania świadectw i dyplomów, ich odnawiania oraz wymiany. W związku ze zmianą przepisów aktualizuje się również dyplomy w rybołówstwie morskim. Proponowane zmiany zapewnią możliwość łatwiejszego uzyskania świadectw i dyplomów przy jednoczesnym zachowaniu jednakowego poziomu kształcenia – na podstawie odbytej praktyki pływania oraz dadzą gwarancję zatrudnienia osobom odchodzącym z rybołówstwa morskiego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wszystkie państwa członkowskie są zobowiązane do wdrożenia jednakowych rozwiązań wynikających z Konwencji STCW, MLC i STCW-F. W zakresie nieobjętym przepisami międzynarodowymi, państwa członkowskie określić mogą własne wymagania wobec załóg statków morskich oraz nadać im uprawnienia do zajmowania stanowisk innych, aniżeli wynikające ściśle z umów międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Marynarze w żegludze międzynarodowej	Ok. 32,3 tys.	System PHICS (System kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich)	Utrzymanie pracy na dotychczasowym stanowisku poprzez zachowanie uprawnień.
Marynarze w żegludze krajowej	Ok. 350	System PHICS	Utrzymanie pracy na dotychczasowym stanowisku poprzez zachowanie uprawnień.
Rybacy w rybołówstwie morskim	Ok. 750	System PHICS	Utrzymanie pracy u dotychczasowego pracodawcy dzięki dokumentowi odpowiadającemu wymogom międzynarodowym.
Pracownicy administracji morskiej, w których zakresie obowiązków znajdują się sprawy związane z wydawaniem dokumentów kwalifikacyjnych	32 pracowników urzędów morskich, pracujących w wydziałach dokumentów marynarzy	urzędy morskie	Konieczność wymiany dotychczas wydanych świadectw na nowe wzory.
Armatorzy	Polska (543 statki) i zagraniczna flota handlowa	Dane własne MGMiŻŚ	Możliwość utrzymania zatrudniania sprawdzonych pracowników na dotychczasowych

			stanowiskach.
Marynarze w żegludze międzynarodowej	Ok. 32,3 tys.	System PHICS (System kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich)	Utrzymanie pracy na dotychczasowym stanowisku poprzez zachowanie uprawnień.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie skierowany do konsultacji z następującymi podmiotami:

1. Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni,
2. Akademia Morska w Gdyni,
3. Akademia Morska w Szczecinie,
4. Bałtycka Akademia Umiejętności w Gdańsku,
5. Bernhard Schulte Shipmanagement (Poland) w Gdyni,
6. Centrum Szkoleń Morskich w Gdyni,
7. Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej w Uście,
8. Centrum Szkolenia Morskiego „Zenit” w Szczecinie,
9. Dohle Marine Services Europe w Gdyni,
10. Maritime Safety & Security Sp. z o.o. w Szczecinie,
11. Ośrodek Szkoleń Ratownictwa Morskiego Mayday w Gdyni,
12. Morski Ośrodek Szkoleniowy AM w Szczecinie w Świnoujściu,
13. Morski Ośrodek Szkoleniowy AM w Szczecinie w Kołobrzegu,
14. Ośrodek Kształcenia i Doskonalenia Zawodowego Portowej Straży Pożarnej „Florian” w Gdańsku,
15. Ośrodek Szkolenia Morskiego „Libra” w Kołobrzegu,
16. Ośrodek Szkolenia Morskiego przy Centrum Kształcenia Zawodowego w Świnoujściu,
17. Ośrodek Szkolenia Ratowniczego Fundacji Rozwoju Akademii Morskiej w Gdyni,
18. Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej Sp. z o.o. w Szczecinie,
19. Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej Sp. z o.o. w Szczecinie – filia w Kołobrzegu,
20. Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej Sp. z o.o. w Szczecinie – filia w Uście,
21. Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej s. c. w Gdyni,
22. Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni,
23. Ośrodek Szkoleniowy Polsteam s.c. w Gdyni,
24. Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie,
25. Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego AM w Szczecinie w Kołobrzegu,
26. Polcargos International Sp. z o.o. w Szczecinie Morski Ośrodek Szkoleniowy w Kołobrzegu,
27. Policealna Szkoła Morska w Szczecinie,
28. Politechnika Gdańska, Wydział Chemiczny,
29. Security Consulting and Training SCAT w Elblągu,
30. Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
31. Studium Doskonalenia Kadr Akademii Morskiej w Gdyni Sp. z o.o. wraz z Gdyńską Szkołą Morską,
32. Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
33. Technikum Morskie i Politechniczne w Zachodniopomorskim Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej w Szczecinie,
34. Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku,
35. Zespół Szkół Morskich w Darłowie,
36. Zespół Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy w Kołobrzegu,
37. Zespół Szkół Morskich im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Świnoujściu,
38. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie – Koźlu,
39. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej – Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle n. Notecią,
40. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
41. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
42. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
43. Związek Armatorów Polskich,
44. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów,
45. Stowarzyszenie Starszych Mechaników Morskich,
46. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej,
47. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
48. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”,
49. Business Centre Club – Związek Pracodawców,
50. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,

51. Związek Rzemiosła Polskiego,
52. Forum Związków Zawodowych,
53. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
54. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku,
55. DNV GL,
56. Rosyjski Morski Rejestr Statków,
57. RINA Poland,
58. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o. o.,
59. Bureau Veritas Polska,
60. American Bureau of Shipping Poland Sp. z o. o.,
61. Rada Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Wejście w życie rozporządzenia będzie miało wpływ na budżety urzędów morskich, wydających dokumenty potwierdzające udział w szkoleniach przewidzianych projektem rozporządzenia, które stosować będą nowe i zmienione wzory dokumentów. W związku z tym, że dokumenty drukowane będą na wcześniej zakupionych blankietach, nie przewiduje się zwiększenia kosztów dla administracji. W związku ze zmianą wzorów dokumentów i wprowadzeniem nowych świadectw szkolenia, konieczna będzie modyfikacja systemu, przy wykorzystaniu którego urzędy morskie przygotowują dokumenty. Szacuje się, że koszt modyfikacji systemu może wynieść ok. 15.000 zł netto. Koszty dostosowania systemu PHICS będą finansowane z budżetu państwa ze środków planowanych corocznie w części 21 – Gospodarka morska, w tym zaplanowanych w ustawie budżetowej na 2016 r., a wejście w życie regulacji nie będzie podstawą do ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Armatorzy – utrzymanie zatrudnienia sprawdzonych pracowników na dotychczasowych stanowiskach						
	sektor mikro-, małych i średnich	Armatorzy – utrzymanie zatrudnienia sprawdzonych pracowników na						

	przedsiębiorstw	dotychczasowych stanowiskach
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Załogi statków – utrzymanie dotychczasowych uprawnień
Niemierzalne		Utrzymanie warunków bytowych na dotychczasowym poziomie
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy. Przyczyni się do utrzymania zatrudnienia osób posługujących się świadectwami oraz dyplomami w dziale pokładowym i w dziale maszynowym. Nie wpłynie natomiast na globalny wzrost zatrudnienia w grupie członków załóg statków morskich.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia będzie skutkowało przeprowadzeniem szeregu audytów w zakresie uznania MJE do szkoleń wprowadzanych rozporządzeniem oraz wydaniem świadectw szkoleń osobom, które będą kończyły szkolenia określone w rozporządzeniu.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Monitoring będzie odbywał się na bieżąco poprzez analizę liczby wymienionych (wydanych nowych) dokumentów kwalifikacyjnych.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
-		