

**USTAWA**  
**z dnia 9 listopada 2000 r.**  
**o bezpieczeństwie morskim<sup>1)</sup>**

**Opracowano na podstawie: Dz.U. z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1936, Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i 899, Nr 273, poz. 2703.**

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- 1) dyrektywy 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych przepisów i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odnośnych działań Administracji Morskiej (Dz.Urz. WE L 319 z 12.12.1994 r., z późn. zm.),
- 2) dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz.Urz. WE L 157 z 07.07.1995 r., z późn. zm.),
- 3) dyrektywę 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. L 320 z 30.12.95 r., z późn. zm.),
- 4) dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz.Urz. WE L 46 z 17.02.1997 r., z późn. zm.),
- 5) dyrektywy 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz.Urz. WE L 34 z 09.02.1998 r., z późn. zm.),
- 6) dyrektywy 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.Urz. WE L 144 z 15.05.1998 r., z późn. zm.),
- 7) dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 188 z 02.07.1998 r., z późn. zm.),
- 8) dyrektywy 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro - ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.Urz. WE L 138 z 01.06.1999 r., z późn. zm.),
- 9) dyrektywy 2001/25/WE z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy (Dz.Urz. WE L 136 z 18.05.2001 r., z późn. zm.),
- 10) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz.Urz. WE L 208 z 05.08.2002 r.).

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

## **Rozdział 1**

### **Przepisy ogólne**

#### **Art. 1.**

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

#### **Art. 2.**

Ustawę stosuje się z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, art. 18 ust. 1 pkt 1, art. 33 ust. 1 i art. 40, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami.

#### **Art. 3.**

1. Przepisy ustawy stosuje się do:
  - 1) statków o polskiej przynależności,
  - 2) statków o obcej przynależności, znajdujących się na polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.
2. Do statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.

#### **Art. 4.**

1. Przepisów ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie.
2. Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może, w drodze rozporządzenia, poddać odpowiednim przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

#### **Art. 5.**

Ileokroć w ustawie jest mowa o:

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

- 2) państwie trzecim - należy przez to rozumieć państwo nie będące członkiem Unii Europejskiej.

## **Rozdział 2**

### **Budowa statku, jego stałych urządzeń i wyposażenie**

#### **Art. 6.**

1. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, określonym w:

- 1) umowach międzynarodowych:

- a) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”,
- b) Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz.U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282), zwanej dalej „Konwencją o liniach ładunkowych”,
- c) Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz.U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106), zwanej dalej „Konwencją o zapobieganiu zderzeniom”,
- d) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwanej dalej „Konwencją MARPOL 1973/78”,

- 1a) przepisach ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz.U. Nr 93, poz. 899), zwanej dalej „ustawą o wyposażeniu morskim”,

- 2) przepisach ustawy.

2. Niezależnie od spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, statek może być dopuszczony do żeglugi tylko wówczas, jeżeli odpowiada wymaganiom w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określonym w:

- 1) Konwencji (nr 92) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202),
- 2) Konwencji (nr 133) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz.U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512),
- 3) Konwencji (nr 147) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych, przyjętej w Genewie dnia 29 października 1976 r. (Dz.U. z 1997 r. Nr 72, poz. 454).

3. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe, ustanawiane przez organizacje międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest członkiem.

#### **Art. 7.**

1. W celu zapewnienia spełniania przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega inspekcjom przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, Nr 170, poz. 1652 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41).
2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich, a zagranicą również konsulowie, z zastrzeżeniem ust. 5 i ust. 6.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze rozporządzenia, niektóre zadania organu inspekcyjnego w stosunku do statków sportowych o długości kadłuba do 24 m – związkowi sportowemu, o którym mowa w art. 10 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U. z 2001 r. Nr 81 poz. 889, Nr 102, poz. 1115, z 2002 r. Nr 4, poz. 31, Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 130, poz. 1112 i Nr 207, poz. 1752 oraz z 2003 r. Nr 203, poz. 1966), kierując się względami uproszczenia procedur i specjalistycznym charakterem zadań realizowanych przez związki sportowe.
5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Straży Granicznej i Policji, rodzaje przeglądów i inspekcji oraz tryb ich dokonywania, a także rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa jednostek pływających, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające. **ust. 3 w art. 7 uchylony**
6. Minister Obrony Narodowej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne, o których mowa w ust. 2 i ust. 5, dla jednostek pływających Marynarki Wojennej oraz rodzaje przeglądów i inspekcji, a także tryb ich dokonywania, biorąc pod uwagę specyfikę i charakter zadań realizowanych przez te jednostki.
7. Organy, o których mowa w ust. 2, ust. 5 i ust. 6, mogą upoważnić każdorazowo do wykonywania określonych czynności inspekcyjnych wyznaczone w tym celu osoby lub instytucje klasyfikacyjne.

#### **Art. 8.**

1. Armator albo kapitan statku są obowiązani:
  - 1) zgłosić statek do inspekcji:
    - a) wstępnej - przed rozpoczęciem żeglugi, a w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską - po zmianie tej przynależności,
    - b) okresowych - przed upływem terminów inspekcji,
  - 2) niezwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny o każdym przypadku wymagającym przeprowadzenia inspekcji doraźnej,

- 3) na wezwanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji, przedłożyć wszystkie dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku,
  - 4) na żądanie organu inspekcyjnego, dokonać czynności niezbędnych do przeprowadzenia inspekcji.
2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 4, wlicza się w koszty eksploatacji statku.
  3. Inspekcję przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

#### **Art. 8a.**

1. W przypadku statku zbudowanego po dniu 17 lutego 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa trzeciego, inspekcja wstępna ma na celu dodatkowo sprawdzenie, czy wyposażenie statku:
  - 1) odpowiada dokumentom bezpieczeństwa statku w zakresie wymagań określonych w ustawie o wyposażeniu morskim,
  - 2) posiada znak zgodności lub
  - 3) może być uznane za równoważne z wyposażeniem spełniającym wymagania w rozumieniu ustawy o wyposażeniu morskim.
2. Organ inspekcyjny, po przedstawieniu przez armatora dokumentów potwierdzających, że wyposażenie spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 3, na jego wniosek, wydaje certyfikat uznania wyposażenia za równoważne. Certyfikat ten powinien określać warunki i ograniczenia stosowania tego wyposażenia i powinien być przechowywany na statku.
3. Dla potwierdzenia, że wyposażenie może zostać uznane za równoważne, dyrektor urzędu morskiego może podjąć działania określone w art. 40f ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1360, z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 130, poz. 1188, Nr 170, poz. 1652 i Nr 229, poz. 2275 oraz z 2004 r. Nr 70, poz. 631, Nr 92, poz. 881 i Nr 93, poz. 896).
4. Koszty uzyskania dokumentów i certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, ponosi armator.
5. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

#### **Art. 9.**

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

#### **Art. 10.**

1. Inspekcje, o których mowa w art. 8 i art. 9, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez instytucję klasyfikacyjną sprawującą nadzór techniczny nad statkiem, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Nadzór techniczny instytucji klasyfikacyjnej sprawowany jest podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas eksploatacji statku.
3. Organ inspekcyjny może powierzyć dokonanie przeglądu statku osobie lub instytucji klasyfikacyjnej innej, niż określona w ust. 1, mając na względzie przepis art. 8 ust. 3.
4. Inspekcje, o których mowa w art. 8 ust. 1 pkt 1 lit. a i art. 9, powinny być poprzedzone kontrolą Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej pod względem spełnienia wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych i zdrowotnych.

#### **Art. 11.**

1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję doraźną statku w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub że nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w razie stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty lub położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w tym świadectwie.
2. Inspekcję przeprowadza się na wniosek właściciela, armatora, kapitana statku, izby morskiej, Państwowej Inspekcji Pracy lub zainteresowanego związku zawodowego.
3. Inspekcja może być przeprowadzona również z innych przyczyn uznanych za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

#### **Art. 11a.**

1. Inspekcje statków obcej przynależności zawijających do polskich portów przeprowadza organ inspekcyjny przy pomocy inspektora inspekcji portu, zwanego dalej „inspektorem”.
2. Inspektor przeprowadza inspekcję, legitymując się dokumentem identyfikacyjnym.
3. Organ inspekcyjny raz na miesiąc podaje do publicznej wiadomości informacje dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub stanowią przedmiot odmowy dostępu do portu w czasie poprzedniego miesiąca.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób podawania informacji dotyczących statków, o których mowa w ust. 3, biorąc pod uwagę postanowienia umów międzynarodowych i przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora oraz wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora, uwzględniając:
  - 1) kwalifikacje wymagane od inspektora,
  - 2) procent ogólnej liczby statków podlegających inspekcji w ciągu roku,
  - 3) rodzaje statków podlegających inspekcji w pierwszej kolejności,

- 4) okoliczności przeprowadzania inspekcji rozszerzonej,
  - 5) kategorii statków podlegających rozszerzonym inspekcjom,
  - 6) kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wydanie odmowy wejścia statku do portu,
  - 7) procedury kontroli statków oraz listę dokumentów podlegających kontroli
- kierując się zaleceniami Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 12 ust. 6, a także przepisami prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.

### **Art. 12.**

1. Jeżeli organ inspekcyjny poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, może w każdym czasie zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia z portu i niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 24 godzin, przeprowadzić jego inspekcję.
2. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1, że stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny zabrania użycia statku.
3. W razie stwierdzenia, że stan statku nie czyni go niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie go do żeglugi w sposób zamierzony przez armatora, organ inspekcyjny zabrania użycia statku w sposób zamierzony, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, aby statek mógł być w ten sposób użyty.
4. W razie odmowy usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 3, organ inspekcyjny może zakazać statkowi opuszczania portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego, albo zabronić mu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej.
5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1-4, w stosunku do statku o przynależności do państwa - strony jednej z umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, stosuje się postanowienia tej umowy.
6. W razie negatywnego wyniku inspekcji statku o obcej przynależności skutkującego decyzją o jego zatrzymaniu, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym na piśmie administrację państwa przynależności statku albo konsula bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także Międzynarodową Organizację Morską (IMO) oraz organy inspekcyjne państw - stron Memorandum Paryskiego podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r.
7. Kapitanowi statku przysługuje prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu, o której mowa w ust. 6, o czym musi zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.
8. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 1-6 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

### **Art. 13.**

1. Organ inspekcyjny, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji wstępnej albo okresowej, wydaje dokumenty bezpieczeństwa statku. W dokumentach bezpieczeństwa statku ustala się okres ich ważności.
2. Organ inspekcyjny potwierdza przedłużenie ważności wydanych dokumentów, o których mowa w ust. 1, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji.

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

#### **Art. 14.**

1. Za przeprowadzenie inspekcji i wydanie albo potwierdzenie ważności dokumentu bezpieczeństwa organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty nie pobiera się za inspekcję doraźną nieobejmującą całokształtu wymogów bezpieczeństwa.
  2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa, z zastrzeżeniem ust. 2a.
- 2a. W przypadku, o którym mowa w art. 7 ust. 4, opłaty o których mowa w ust. 1, pobiera właściwy związek sportowy i stanowią one dochód tego związku.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb przeprowadzania i zakres inspekcji, rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku.

**ust. 6 w art. 13  
uchylony**

#### **Art. 15.**

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia osób na statkach, określi, w drodze rozporządzeń:
  - 1) wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, o których mowa w art. 6, bądź uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych polskiej instytucji klasyfikacyjnej,
  - 2) sposób uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej, a także rodzaje i zakres przeglądów statku, dokonywanych przez instytucję klasyfikacyjną.



2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze względy, o których mowa w ust. 1, może, w drodze rozporządzenia:
  - 1) uznać za obowiązujące szczegółowe przepisy techniczne w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wydawane przez polską instytucję klasyfikacyjną oraz warunki uznawania przepisów technicznych wydawanych przez zagraniczne instytucje klasyfikacyjne sprawujące nadzór techniczny nad statkami o polskiej przynależności,
  - 2) zwiększyć wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wobec statków podlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 6, w stosunku do wymagań określonych tymi umowami,
  - 3) wyłączyć spod działania niektórych postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, statki podlegające tym umowom, zgodnie z przepisami tych umów,
  - 4) poddać działaniu umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, statki niepodlegające tym umowom, w zakresie określonym w rozporządzeniu.

#### **Art. 16.**

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

#### **Art. 16a.**

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

**Art. 16b.**

1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR) spełniający wymagania, w tym standardy techniczne Międzynarodowej Komisji Elektrotechniki (Standard Nr 61996 IEC) ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (Rezolucja IMO A.861(20)), z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, harmonogram wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (VDR), w zależności od ich rodzaju i roku budowy, oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002 r.).
3. Właściwy organ administracji morskiej przekazuje informacje zebrane z rejestratorów danych z podróży (VDR) właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej, na ich wniosek, w razie wypadku, który nastąpił na obszarze podlegającym jurysdykcji tego państwa.

**Rozdział 3****Kwalifikacje i skład załogi****Art. 17.**

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

**Art. 18.**

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

2. Kwalifikacje załóg statków sportowych i turystycznych regulują odrębne przepisy.

### **Art. 19.**

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

- 8a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, regulamin pracy komisji egzaminacyjnych, o których mowa w ust. 8, oraz kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących i członków tych komisji, uwzględniając konieczność zapewnienia sprawnego przeprowadzania egzaminu przez osoby posiadające odpowiednie wykształcenie i kwalifikacje.
9. Przewodniczącego komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego.
10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, warunki i sposób uznawania, potwierdzania uznania oraz nadzorowanie wyższych szkół morskich i ośrodków, w zakresie spraw określonych w ust. 6, biorąc pod uwagę wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe w tym zakresie.
- 10a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, programy szkoleń, o których mowa w ust. 4 i 5, i wymagania egzaminacyjne w tym zakresie, uwzględniając konieczność rzetelnego przygotowania do wykonywania obowiązków na statku.

#### **Art. 20.**

W szczególnie uzasadnionych przypadkach, stanowiska, o których mowa w art. 19 ust. 1, z wyjątkiem stanowiska kapitana i starszego mechanika, mogą zajmować przez czas określony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, na podstawie zezwolenia wydanego przez dyrektora urzędu morskiego, osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa, pod warunkiem, że osoby te posiadają wiedzę i umiejętności zapewniające właściwe wykonywanie obowiązków na tych stanowiskach; okres ten nie może być przedłużony.

#### **Art. 21.**

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

#### **Art. 22.**

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

**Art. 23.**

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

**Art. 24.**

1. W celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego statek podlega inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.
2. Inspekcja polega na sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dyplomy, świadectwa, świadectwa przeszkolenia albo zezwolenia oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym dokumentem bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW.
3. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada ważnego dyplomu lub świadectwa, świadectwa przeszkolenia albo zezwolenia, bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania, o których mowa w art. 12 ust. 1-4, w celu zapewnienia tego, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.
4. W razie stwierdzenia uchybień, o których mowa w ust. 3, na statku o obcej przynależności, organ inspekcyjny zawiadamia o tym kapitana statku oraz konsula lub przedstawicielstwo dyplomatyczne państwa przynależności statku. O podjętych wobec statku działaniach organ ten zawiadamia również właściwą organizację międzynarodową.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, programy szkoleń, o których mowa w ust. 4 i 5, i wymagania egzaminacyjne w tym zakresie, uwzględniając konieczność rzetelnego przygotowania do wykonywania obowiązków na statku.
6. Inspekcję przeprowadza się, stosując przepis art. 8 ust. 3.

**Art. 25.**

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

- 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym również na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i 3, wzory tych dokumentów i sposób ich ewidencji, a także sposób zaliczania praktyki pływania na statkach,
- 2) szczegółowy tryb przeprowadzania inspekcji w zakresie wymagań określonych w niniejszym rozdziale,
- 3) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy oficerskie lub zagraniczne świadectwa nieoficerskie wydane na podstawie

Konwencji STCW, aby ubiegać się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,

- 4) wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi,
  - 5) tryb przeprowadzania egzaminów i zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej, a także członków komisji dokonujących oceny ośrodków, o których mowa w art. 19 ust. 6,
- mając na względzie postanowienia Konwencji STCW.

#### **Art. 25a.**

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

#### **Art. 25b.**

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

#### **Art. 25c.**

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

## **Rozdział 4**

### **Bezpieczne uprawianie żeglugi**

#### **Art. 26.**

1. W sprawach dotyczących ruchu statków na morzu terytorialnym stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. Nr 32, poz. 131, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, z 1995 r. Nr 7, poz. 31 i Nr 47, poz. 243, z 1996 r. Nr 34, poz. 145, z 1997 r. Nr 111, poz. 726 oraz z 1999 r. Nr 70, poz. 778) oraz postanowienia Konwencji o zapobieganiu zderzeniom.
2. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określają, w drodze rozporządzenia, zakres stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu mających na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może, w drodze rozporządzenia, wydać przepisy szczególne regulujące ruch statków na morskich wodach wewnętrznych, jeżeli względy bezpieczeństwa żeglugi na tych akwenach tego wymagają.

#### **Art. 27.**

1. Statek oraz jednostka pływająca Straży Granicznej i Policji obowiązane są przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.
2. Kapitan statku znajdującego się w morzu obowiązany jest w szczególności:
  - 1) skutecznie, za pomocą dostępnych środków łączności, przekazywać statkom znajdującym się w pobliżu, a także właściwym władzom państwa nadbrzeżnego ostrzeżenia nawigacyjne o zauważonych niebezpieczeństwach dla żeglugi,
  - 2) po otrzymaniu z jakiegokolwiek źródła wiadomości, że statkowi, statkowi powietrznemu lub pochodzącym z nich środkom ratunkowym grozi niebezpieczeństwo - postępować zgodnie z postanowieniami konwencji, o której mowa w ust. 1, oraz konwencji, o której mowa w art. 40.

#### **Art. 27a.**

1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje brzegowe stacje radiowe o:
  - 1) wszystkich przypadkach mających wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku,

- 2) wszystkich przypadkach, które zagrażają bezpieczeństwu morskemu, takich jak uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdolność do żeglugi statku, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.
2. Informacja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać:
- 1) identyfikację statku,
  - 2) jego pozycję,
  - 3) port wyjścia,
  - 4) port przeznaczenia,
  - 5) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających jeżeli są przewożone na statku,
  - 6) ilość osób na pokładzie,
  - 7) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (Rezolucja IMO Nr A.851(20)).
3. W przypadku gdy statek może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, życia lub środowiska morskiego, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne powiadamia odpowiednie zagraniczne ratownicze ośrodki koordynacyjne o potencjalnym zagrożeniu, a dyrektor urzędu morskiego dokonuje inspekcji statku lub sprawdza informacje o tym statku. O podjętych działaniach dyrektor urzędu morskiego informuje państwo bandery, którą statek podnosi oraz państwo, do którego statek się udaje.
4. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan statku lub brzegowa stacja radiowa nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany powiadomić o zaistniałej sytuacji organ państwa, które wydało certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem. W przypadku statku o polskiej przynależności dyrektor urzędu morskiego może cofnąć te dokumenty.

#### **Art. 28.**

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

#### **Art. 28a.**

1. Kapitan statku zmierzającego do portu polskiego obowiązany jest przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:
  - 1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem lub



- 2) najpóźniej w momencie, gdy statek opuszcza poprzedni port - jeśli podróż trwa krócej niż 24 godziny, lub
  - 3) jeśli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży - niezwłocznie.
2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, stosuje się również do kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

#### **Art. 29.**

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi uwzględniając postanowienia rozdziału V Konwencji SOLAS.
2. Minister Obrony Narodowej może, w drodze rozporządzenia, poddać jednostki pływające Marynarki Wojennej wszystkim lub niektórym postanowieniom rozdziału V Konwencji SOLAS, kierując się względami bezpiecznego uprawiania żeglugi oraz charakterem wykonywanych zadań przez te jednostki.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem obowiązujących systemów tego oznakowania.

#### **Art. 29a.**

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

#### **Art. 29b.**

Jeżeli w przypadku szczególnie złej pogody lub stanu morza istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia obszarów morskich, bądź zagrożone jest bezpieczeństwo życia ludzkiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji właściwych służb meteorologicznych:

- 1) powiadamia, jeśli jest to możliwe, kapitana statku znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z tego portu o stanie morza i warunkach pogodowych,
- 2) nienaruszając obowiązku niesienia pomocy statkom w niebezpieczeństwie oraz zgodnie z planem, o którym mowa w art. 29a, może podjąć inne środki, łącznie z zaleceniem bądź zakazem wejścia do lub wyjścia z portu, do czasu gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już ryzyko dla życia ludzkiego lub zagrożenie zanieczyszczenia środowiska,

- 3) może podjąć niezbędne środki w celu ograniczenia bunkrowania statków lub wprowadzić zakaz bunkrowania na wodach terytorialnych.

### **Art. 30.**

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

### **Art. 31.**

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

### **Art. 32.**

1. Do przewozu towarów niebezpiecznych statkami stosuje się postanowienia rozdziału VII Konwencji SOLAS, z wyjątkiem przewozu zbiornikowcami albo innymi statkami o specjalnej konstrukcji lub całkowicie przebudowanymi.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zasady przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, mając na względzie bezpieczne pakowanie i mocowanie tych towarów oraz środki ostrożności, konieczne ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami.

### **Art. 33.**

1. Kontener przewożony statkami należy utrzymywać w stanie zapewniającym bezpieczeństwo, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o bezpiecznych kontenerach, sporządzonej w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118 i 119).
2. Dowodem, że kontener odpowiada wymaganiom wskazanym w ust. 1, jest umieszczona na nim tabliczka uznania kontenera za bezpieczny.
3. Organ inspekcyjny ogranicza kontrolę do sprawdzenia, czy kontener ma ważną tabliczkę uznania go za bezpieczny, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że stan kontenera zagraża bezpieczeństwu, organ inspekcyjny zabrania jego użycia i nakazuje doprowadzenie kontenera do stanu zgodnego z wymaganiami bezpieczeństwa.
5. O wykryciu wady kontenera, która mogła już istnieć w momencie, gdy kontener został uznany za bezpieczny, należy powiadomić organ inspekcyjny państwa, który dokonał takiego uznania.

**Art. 34.**

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przy czynnościach ładunkowych kontenerów i ich transporcie, określi, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów, a także organy uprawnione do dokonywania tych czynności oraz do kontroli stanu kontenerów. **ust. 2 w art. 34 uchyłony**

**Art. 35.**

1. Na każdej przesyłce o masie brutto tysiąc kilogramów i więcej, przeznaczonej do przewiezienia drogą morską statkiem, nadanej na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, przed załadowaniem na statek, powinna być, w sposób wyraźny i trwały, oznaczona jej masa.
2. Załadunek i przewóz morzem przesyłki, o której mowa w ust. 1, nieoznaczonej w sposób określony w ust. 1, jest zabroniony.
3. Obowiązek oznaczania masy przesyłki w sposób określony w ust. 1 spoczywa na wysyłającym.
4. W przypadku gdy wysyłający nie oznaczy masy przesyłki, organ inspekcyjny zarządzi oznaczenie masy na przesyłce na koszt wysyłającego.

**Art. 35a.**

1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia operacji poszukiwawczych i ratowniczych armator obowiązany jest do:
  - 1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich kursujących na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia,
  - 2) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich.
2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obowiązany jest zbierać informacje o osobach znajdujących się na pokładzie dotyczące:
  - 1) nazwisk,
  - 2) imion lub ich pierwszych liter,
  - 3) płci,
  - 4) wieku,
  - 5) szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach - na wniosek pasażera.
3. Rejestrację, o której mowa w ust. 1, prowadzi się w taki sposób, aby wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim zostały policzone przed wyruszeniem statku w podróż.
4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o liczbie osób znajdujących się na statku przekazywana jest kapitanowi oraz odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji osobie wyznaczonej przez armatora.

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

#### **Art. 35b.**

1. Armator statku, o którym mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1, obowiązany jest do:
  - 1) prowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów,
  - 2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji pasażerów, przechowywanie oraz przekazywanie tych informacji w razie konieczności.
2. Armator zapewnia niezwłoczne przekazywanie informacji, o których mowa w art. 35a ust. 2, organom prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze.
3. Armator zapewnia zarejestrowanie i przekazanie kapitanowi, przed wyruszeniem statku w podróż, informacji o osobach, które wymagają szczególnej pomocy w nagłych wypadkach.
4. System rejestracji informacji, o którym mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu i kontroli przez dyrektora urzędu morskiego, właściwego ze względu na rejon uprawiania żeglugi. Zatwierdzeniu podlegają też zmiany w systemie rejestracji pasażerów.

#### **Art. 35c.**

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

#### **Art. 35d.**

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

- 1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich,
  - 2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji,
  - 3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na pokładzie w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku,
  - 4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji,
  - 5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji,
  - 6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestrowania pasażerów
- uwzględniając postanowienia dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 2.07.1998 r., z późn. zm.).

**Art. 36.**

1. Usługi pilotowe mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego potwierdzone odpowiednim dokumentem.
2. Wykonywanie usług pilotowych na określonych rodzajach statków oraz na określonych trasach lub akwenach może być uwarunkowane uzyskaniem przez pilota morskiego szczególnych uprawnień, zwanych dalej „uprawnieniami pilotowymi”.
3. Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub uzyskanie określonych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich za opłatą, której wysokość określona jest w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.
4. Nadzór nad pilotażem na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor właściwego urzędu morskiego.
5. Jeżeli tego wymagają warunki bezpieczeństwa morskiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego wprowadza pilotaż obowiązkowy określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania uprawnień pilotowych, warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień, wzory dokumentów kwalifikacyjnych, a także szczegółowe uprawnienia dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania nadzoru nad pilotażem, mając na względzie zapewnienie prawidłowej realizacji usług pilotowych.

**Art. 37.**

1. Korzystanie z portów morskich, red, kotwicowisk i torów wodnych oraz urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów dozwolone jest z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa morskiego.
2. Wymagania bezpieczeństwa morskiego, o których mowa w ust. 1, określa w aktach prawa miejscowego właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.
3. Przepisy, o których mowa w ust. 2, określają w szczególności sprawy dotyczące:
  - 1) bezpieczeństwa ruchu statków,
  - 2) korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego,
  - 3) utrzymania porządku w portach.
- 4 Przepisy, o których mowa w ust. 2 i ust. 3, mają odpowiednio zastosowanie do przystani morskich.

**Art. 37a.**

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

**Art. 38.**

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

**Art. 39.**

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

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

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

**Art. 41.**

1. Dla wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu tworzy się Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, zwaną dalej „Służbą SAR”.
2. Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.
3. W skład służby SAR wchodzi:
  - 1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne - organizujące i koordynujące akcje poszukiwawcze i ratownicze,

- 2) morskie statki ratownicze,
- 3) brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze.

#### **Art. 42.**

1. Do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, poprzez:
  - 1) utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia na morzu,
  - 2) planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych,
  - 3) utrzymywanie w gotowości sił i środków ratownictwa życia na morzu,
  - 4) współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych z jednostkami organizacyjnymi wymienionymi w art. 43 ust. 1,
  - 5) współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju,
  - 6) współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw, w szczególności podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych.
2. Zadania, o których mowa w ust. 1, Służba SAR wykonuje na podstawie "Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych", zwanego dalej "Planem SAR", opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR.
3. Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte między rządami zainteresowanych państw.
4. Służba SAR wykonuje także inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw.

#### **Art. 43.**

1. Przy wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 42 ust. 1, ze Służbą SAR współdziałają jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne jednostki będące w stanie udzielić pomocy. Współdziałanie polega w szczególności na udzielaniu niezbędnej pomocy, zgodnie z Planem SAR.
2. Koszty współdziałania jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust.1, ze Służbą SAR w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych w zakresie wynikającym z Planu SAR pokrywane są z budżetu państwa.
3. W ramach współdziałania, o którym mowa w ust. 1:
  - 1) brzegowe stacje radiowe prowadzą stały nasłuch radiowy na międzynarodowych częstotliwościach przeznaczonych do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie; po odebraniu wezwania lub informacji o niebezpieczeństwie natychmiast informują o tym Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne,

- 2) jednostki organizacyjne służb meteorologicznych zapewniają właściwą osłonę meteorologiczną akcji poszukiwawczych i ratowniczych.
4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzeń, szczegółowe zasady i sposób prowadzenia nasłuchu radiowego i przekazywania Morskiemu Ratowniczemu Centrum Koordynacyjnemu odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie oraz szczegółowe zasady i sposób zapewnienia osłony meteorologicznej.

#### **Art. 44.**

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

#### **Art. 46.**

1. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne jest uprawnione do:
  - 1) zwracania się do zagranicznych ratowniczych ośrodków koordynacyjnych o udzielenie niezbędnej pomocy, włączając w nią statki, statki powietrzne oraz personel wraz z wyposażeniem,
  - 2) podejmowania niezbędnych uzgodnień z właściwymi organami celnymi, ochrony granic i innymi władzami w celu wprowadzania na terytorium, w tym na morze terytorialne lub w przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej, statków, statków powietrznych, personelu i wyposażenia, o których mowa w pkt. 1,
  - 3) zapewnienia zagranicznym ratowniczym ośrodkom koordynacyjnym na ich żądanie niezbędnej pomocy w zakresie, o którym mowa w pkt. 1.
2. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wykonuje zgodnie z porozumieniami, o których mowa w art. 42 ust. 3.

**art. 45 uchylony**

#### **Art. 47.**

1. Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa rada, będąca jego organem opiniotawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu, zwana dalej „Radą SAR”.
2. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 43 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektor Służby SAR.
3. Członków Rady SAR, z wyjątkiem przewodniczącego, powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z właściwymi ministrami.
4. Radzie SAR przewodniczy Dowódca Marynarki Wojennej.
5. Organizację i tryb działania Rady SAR określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.
6. Do zadań Rady SAR należy:



- 1) opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR,
  - 2) opiniowanie planów rozwoju Służby SAR,
  - 3) inicjowanie przedsięwzięć zmierzających do podnoszenia efektywności działań Służby SAR.
7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady SAR, w tym na jej obsługę administracyjną.

#### **Art. 48.**

1. Projekt Planu SAR przygotowuje dyrektor Służby SAR.
2. Projekt Planu SAR, po zaopiniowaniu przez Radę SAR, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w części dotyczącej udziału w Planie SAR - jednostek Marynarki Wojennej, oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, w części dotyczącej udziału w Planie SAR - jednostek Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Policji.
3. Dyrektor Służby SAR jest obowiązany do bieżącej aktualizacji Planu SAR.

#### **Art. 49.**

1. Rada Ministrów, mając na względzie efektywność działania brzegowych stacji ratowniczych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady i sposób wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, określając uprawnienia członków ochotniczych drużyn ratowniczych do służbowej odzieży ochronnej i noszenia oznak Służby SAR, do wyżywienia, zwrotu kosztów dojazdu oraz ryczałtu za udział w akcjach, a także do ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków oraz ubezpieczenia rentowego na wypadek śmierci lub trwałego kalectwa.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową organizację Służby SAR, w tym wzory oznak służbowych, zakres odpowiedzialności dyrektora, oznakowanie jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających.

#### **Art. 50.**

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

### **Rozdział 6**

#### **Kary pieniężne**

#### **Art. 51.**

Armator, który narusza przepisy w zakresie:

- 1) obowiązków określonych w art. 8 ust. 1,
- 2) obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie,
- 3) przewożenia statkiem ziarna luzem i ładunków masowych,
- 4) przewożenia statkiem towarów niebezpiecznych,
- 5) przewożenia statkiem kontenerów,
- 6) przewożenia statkiem przedmiotów o ciężarze tysiąca kilogramów i więcej,

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

### **Art. 52.**

Kto:

- 1) używa międzynarodowego sygnału wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek lub statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie i wzywa pomocy,
- 2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR,
- 3) nie przekazuje w sposób określony ustawą posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu,
- 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróże morską statkiem pasażerskim,
- 5) nie przekazuje, na żądanie właściwych organów, informacji w przypadkach, o których mowa w art. 27a,

podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.

### **Art. 53.**

Kapitan, który:

- 1) nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji,
- 2) narusza przepisy, o których mowa w art. 26, art. 27 i art. 31 ust. 2,
- 3) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego,
- 4) nie stosuje się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zakazu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej bądź też w inny sposób narusza ustalony porządek portowo-żeglugowy,
- 5) nie zapewnia wymagań bezpieczeństwa statku określonych przepisami, o których mowa w art. 6 i art. 18 ust. 1,

podlega karze pieniężnej, o której mowa w art. 52.

**Art. 54.**

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

**Rozdział 7****Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe****Art. 55.**

W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. - Kodeks morski (Dz.U. z 1998 r. Nr 10, poz.36) skreśla się rozdział 4 działu I tytułu I, art. 56, art. 57 § 2 i art. 222.

**Art. 56.**

W ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1992 r. Nr 4, poz. 16, Nr 40, poz. 174 i Nr 54, poz. 254, z 1994 r. Nr 43, poz. 165, z 1996 r. Nr 7, poz. 44, Nr 10, poz. 56 i Nr 106, poz. 496, z 1997 r. Nr 6, poz. 31, Nr 28, poz. 153, Nr 80, poz. 495, Nr 88, poz. 554, Nr 121, poz. 770 i Nr 141, poz. 944, z 1998 r. Nr 146, poz. 961, Nr 162, poz. 1114 i 1126, z 1999 r. Nr 50, poz. 500 oraz z 2000 r. Nr 12, poz. 136) w art. 3 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

- „1a. Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej mogą brać udział ponadto w zwalczaniu klęsk żywiołowych, nadzwyczajnych zagrożeń środowiska i likwidacji ich skutków oraz w akcjach poszukiwania i ratowania życia.”.

**Art. 57.**

W ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz.U. Nr 61, poz. 258, z 1994 r. Nr 113, poz. 547 i z 1998 r. Nr 113, poz. 717) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w pkt 3 wyrazy „Kodeksu morskiego” zastępuje się wyrazami „ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 109, poz. 1156)”;
- 2) w art. 11 w ust. 1 w pkt 3 kropkę na końcu zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) ucznia szkoły morskiej, w celu odbycia praktyki pływania określonej programem nauczania szkoły.”;
- 3) w art. 12 w ust. 1 w pkt 2 kropkę na końcu zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) dla ucznia na czas trwania praktyki pływania.”.

**Art. 58.**

W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. Nr 47, poz. 243) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:

„Art. 23a. Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, określona przepisami ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 109, poz. 1156).”;

2) w art. 24 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określi:

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

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

**Art. 59.**

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

- 1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne i Centrum Operacyjne Zwalczania Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego,
- 2) morskie statki ratownicze i specjalne statki morskie do zwalczania zanieczyszczeń,
- 3) brzegowe stacje ratownicze,
- 4) bazy.

2. Pracownicy Polskiego Ratownictwa Okrętowego zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych i na statkach, o których mowa w ust. 1, stają się pracownikami Służby SAR w trybie art. 23<sup>1</sup> Kodeksu pracy.

3. Do wydzielenia jednostek organizacyjnych i podziału składników majątkowych, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące podziału przedsiębiorstw państwowych.

#### **Art. 60.**

Do czasu wydania przepisów wykonawczych, o których mowa w ustawie, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, zachowują moc dotychczasowe przepisy wydane na podstawie uchylanych przepisów ustawy, o której mowa w art. 55, o ile nie są sprzeczne z niniejszą ustawą.

#### **Art. 61.**

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

#### **Art. 62.**

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

### **ZAŁĄCZNIK**

#### **I. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE DOKUMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI**

1. Za certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego:

- 1.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 1.200 j.t.
- 1.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 1.600 j.t.
- 1.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2.400 j.t.
- 1.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3.200 j.t.
- 1.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 800 j.t.

2. Za certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego:

- 2.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 2000 j.t.
- 2.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 3000 j.t.
- 2.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 4000 j.t.
- 2.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 5000 j.t.
- 2.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 1000 j.t.

3. Za wystawienie certyfikatu bezpieczeństwa oraz pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej (łącznie):

- 3.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 2000 j.t.
- 3.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 2700 j.t.
- 3.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 4000 j.t.
- 3.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 5300 j.t.
- 3.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 1300 j.t.

4. Za certyfikat konstrukcji i wyposażenia oraz pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej (łącznie):
  - 4.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 1200 j.t.
  - 4.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 1600 j.t.
  - 4.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2400 j.t.
  - 4.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3200 j.t.
  - 4.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 800 j.t.
5. Za certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego z wyposażeniem radiotelefonicznym dla statków o pojemności brutto do 500 z wyposażeniem GMDSS - 600 j.t.
6. Za certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego - 500 j.t.
7. Za certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub za tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem:
  - 7.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 1500 j.t.
  - 7.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 2000 j.t.
  - 7.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2500 j.t.
  - 7.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3500 j.t.
  - 7.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 1000 j.t.
8. Za dokument zgodności lub tymczasowy dokument zgodności - 1200 j.t.
9. Za wykazy wyposażenia do certyfikatu bezpieczeństwa lub karty bezpieczeństwa - 150j.t.
10. Za certyfikat zwolnienia lub zwolnienie od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50% stawki opłaty podstawowej za dokument, którego zwolnienie dotyczy.
11. Za certyfikat bezpiecznej obsługi - 500 j.t.
12. Za certyfikat zdolności do przewozu stałych ładunków masowych - 1.000 j.t.
13. Za certyfikat zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne - 1.200 j.t.
14. Za kartę bezpieczeństwa, kartę bezpieczeństwa statku rybackiego i kartę bezpieczeństwa typu "Ł":
  - 14.1 Statki o pojemności brutto do 20 lub do 15 m długości - 100 j.t.
  - 14.2 Statki o pojemności brutto powyżej 20 do 100 lub powyżej 15 m do 25 m długości - 200 j.t.
  - 14.3 Statki o pojemności brutto powyżej 100 do 300 - 400 j.t.
  - 14.4 Statki o pojemności brutto powyżej 300 do 500 - 600 j.t.
  - 14.5 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 1.000 j.t.
  - 14.6 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2.000 j.t.
  - 14.7 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3.000 j.t.
  - 14.8 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 1.000 j.t.
  - 14.9 Jeżeli parametry statku określone w pkt 14.1 i 14.2 wskazują na możliwość zastosowania dwóch stawek, stosuje się stawkę wg pojemności brutto
15. Za kartę bezpieczeństwa dla statku sportowego i rekreacyjnego:
  - 15.1 Statki o długości do 6 m - 50 j.t.
  - 15.2 Statki o długości powyżej 6 m do 9 m - 75 j.t.
  - 15.3 Statki o długości powyżej 9 m do 12 m - 100 j.t.
  - 15.4 Statki o długości powyżej 12 m do 15 m - 150 j.t.
  - 15.5 Statki o długości powyżej 15 m do 24 m - 300 j.t.
  - 15.6 Statki o długości powyżej 24 m - 500 j.t.
16. Zwyczki i zniżki opłat:
  - 16.1. Za kartę bezpieczeństwa na jednorazowa podróż pobiera się opłaty w wysokości 50% opłat wymienionych w pkt 14.1-14.8 oraz 15.1-15.6
  - 16.2 Opłata za potwierdzenie ważności dokumentów bezpieczeństwa wynosi 50% wartości stawki określonej do wydania dokumentu bezpieczeństwa, na którym dokonano potwierdzenia ważności.

- 16.3 Jeżeli właścicielem jednostki sportowej lub rekreacyjnej jest: emeryt, rencista, uczeń lub student, opłatę za wydanie dokumentu bezpieczeństwa obniża się o 50%.
- 16.4 Opłaty określone w pkt 14.1-14.8 ulegają obniżeniu o:  
- 50 % dla statku bez własnego napędu mechanicznego,  
- 20% dla statku bez własnego napędu mechanicznego wyposażonego w mechanizmy pomocnicze.
- 16.5 Za wystawienie dokumentu bezpieczeństwa dla statku morskiego po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej - opłata wynosi 110% opłaty podstawowej dla danego dokumentu.
- 16.6 W przypadku gdy inspekcję pozytywną poprzedziła inspekcja negatywna, opłata za wystawienie dokumentu bezpieczeństwa wynosi 200% opłaty podstawowej dla danego dokumentu.
- 16.7 W przypadku gdy inspekcja poprzedzająca wydanie lub potwierdzenie dokumentu bezpieczeństwa statku - z powodów niezależnych od urzędu morskiego - zostanie w całości lub w części dokonana poza godzinami pracy urzędu morskiego, opłata za wydanie dokumentu bezpieczeństwa wynosi 130% opłaty podstawowej za dany dokument.
17. Inne opłaty:
- 17.1 Za reinspekcję statku obcej bandery zatrzymanego przez PSC - 4.000 j.t.
- 17.2 Za wymianę dokumentu bezpieczeństwa na wniosek armatora bez konieczności przeprowadzania inspekcji - 50 j.t.
- 17.3 Za wydanie duplikatu lub odpisu dokumentu bezpieczeństwa - 50 j.t.
- 17.4 Za przywrócenie ważności dokumentu bezpieczeństwa (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej pobieranej przy wystawianiu tego dokumentu
- 17.5 Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 1 miesiąca bez inspekcji - pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości - 50 j.t.
- 17.6 Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 3 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 30% opłaty podstawowej.
- 17.7 Za wystawienie nowego dokumentu bezpieczeństwa na okres powyżej 3 miesięcy do 6 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej.
- 17.8 Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji: środków ratunkowych, urzędów p.poż, urzędów radiowych
- 17.8.1 Wydanie dokumentu uznania - 1350 j.t.
- 17.8.2 Potwierdzenie dokumentu uznania - 650 j.t.
- 17.8.3 Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji - 550 j.t.
- 17.9 Wynagrodzenie dla zespołu kontrolującego stacje atestacji:
- 17.9.1 Przewodniczący zespołu kontrolującego - 300 j.t.
- 17.9.2 Członek zespołu kontrolującego - 250 j.t.
- 17.10 Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich
- 17.10.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 200 j.t.
- 17.10.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 400 j.t.
- 17.10.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 800 j.t.
- 17.10.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 1200 j.t.
- 17.10.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 opłata jak w pkt 17.10.4 i dodatkowo za każde następne 20.000 - 400 j.t.
- 17.11 Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50% opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt. 17.10.1-17.10.5
- 17.12 Opłata za uznanie instytucji klasyfikacyjnej
- Za przeprowadzenie:
- 17.12.1 Audytu wstępnego - 50 000 j.t.
- 17.12.2 Audytu odnowieniowego - 40 000 j.t.

- 17.12.3 Audytu okresowego - 20 000 j.t.
- 17.12.4 Audytu dodatkowego - 20 000 j.t.
- 17.12.5 Za wydanie dokumentu świadectwa uznania instytucji klasyfikacyjnej - 500 j.t.
- 17.13 Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na ilość środków ratunkowych) - 300 j.t.
- 17.14 Za zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nie ujętego w niniejszym cenniku pobiera się opłatę w wysokości - 300 j.t.
- 17.15 Koszty przejazdów oraz pobytu inspektorów / audytorów poza miastami - siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem inspekcji lub audytu ponosi zleceniodawca. W przypadku, gdy opłata netto wynosi poniżej 10 j.t., odstępuje się od jej pobrania.
- 17.16 Za świadectwo wolnej burty - 350 j.t.  
Opłata za wydanie świadectwa wolnej burty nie obejmuje opłaty za przeprowadzenie przeglądu
- 17.17 Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku materiałów niebezpiecznych - 400 j.t.
- 17.18 Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej - dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie) - 250 j.t.
- 17.19 Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy) - 4000 j.t.
- 17.20 Za wydanie zezwolenia jednorazowego na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) - w czasie jednej wizyty w porcie - 600 j.t.
- 17.21 Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze określonego w zezwoleniu portu lub jego rejonie - 250 j.t.
- 17.22 Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota - 150 j.t.
- 17.23 Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota - 400 j.t.
- 17.24 Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na samodzielne pilotowanie dowodzonego przez siebie statku na obszarze, określonego w zezwoleniu, portu lub jego rejonie - 150 j.t.
- 17.25 Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 17.17 - 100 j.t.
- 17.26 Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych - 200 j.t.
- 17.27 Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, duże pontony o długości powyżej 50 m, wraki - 150 j.t.
- 17.28 Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie - 50 j.t.
- 17.29 Za zalegalizowanie dziennika okrętowego lub innego dokumentu (książki) podlegającego legalizacji - 10 j.t.



17.30 Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne - 500 j.t.

18. Objasnienia uzupełniające:

- 18.1 Dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto opłaty nalicza się według wzoru:  
 $V=0,25 \times L \times B \times H$ ,  
 gdzie: B - szerokość maksymalna, H - wysokość boczna, L - długość całkowita.  
 Uwaga: dla doków pływających H oznacza wysokość boczną łącznie z basztami.
- 18.2 Opłata za wystawienie lub potwierdzenie każdego dokumentu bezpieczeństwa zawiera opłatę za przeprowadzenie odpowiedniej inspekcji i sporządzenie dokumentu.
- 18.3 Opłaty za wystawienie, potwierdzenie, przedłużanie czy przywrócenie ważności wszystkich dokumentów bezpieczeństwa statku ponosi armator lub właściciel statku.
- 18.4 Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.
- 18.5 Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.

## II. OPŁATY ZA WYSTAWIANIE DOKUMENTÓW KWALIFIKACYJNYCH I ŻEGLARSKICH

### 1. OPŁATY ZA DYPLOMY OFICERSKIE I ŚWIADECTWA MARYNARSKIE ORAZ ICH DUPLIKATY

- |     |  |         |
|-----|--|---------|
| 1.1 | Dyplom oficera statków morskich w żegludze międzynarodowej   | 50 j.t. |
| 1.2 | Dyplom oficera statków morskich w żegludze krajowej  | 30 j.t. |
| 1.3 | Potwierdzenie dyplomu  | 20 j.t. |
| 1.4 | Dyplom pilota morskiego  | 50 j.t. |
| 1.5 | Świadectwo marynarza   | 30 j.t. |
| 1.6 | Świadectwo potwierdzenia kwalifikacji zagranicznego dyplomu (świadczenia)  | 50 j.t. |
| 1.7 | Świadectwo przeszkolenia dodatkowego i specjalistycznego   | 20 j.t. |
| 1.8 | Przy wydaniu pierwszego duplikatu dokumentu kwalifikacyjnego opłatę podwyższa się o 50 % opłaty podstawowej za ten dokument. Przy wydaniu kolejnego duplikatu opłatę podwyższa się o 100%. |         |

### 2. ZEZWOLENIE NA ZAJMOWANIE STANOWISKA

- |     |   |          |
|-----|---|----------|
| 2.1 | Zezwolenie na zajmowanie stanowiska oficerskiego (Art. VIII Konwencji STCW)   | 40 j.t.  |
| 2.2 | Zezwolenie na zajmowanie stanowiska marynarskiego   | 20 j.t.  |
| 2.3 | Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych w pilotażu pełnomorskim  | 30 j.t.  |
| 2.4 | Karta identyfikacyjna pilota pełnomorskiego   | 40 j.t.  |
| 2.5 | Uprawnienia tonażowe dla pilota morskiego   | 50 j.t.  |
| 2.6 | Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych dla kapitana żeglugi śródlądowej na statkach żeglugi śródlądowej obcych bander na wodach administrowanych przez urząd morski | 200 j.t. |
| 2.7 | Zezwolenie na zajmowanie stanowiska II i starszego mechanika na statku z napędem turbiną gazową lub parową  | 30 j.t.  |
| 2.8 | Zezwolenie na zajmowanie stanowisk oficerskich na zbiornikowcach  | 30 j.t.  |

### 3. KSIĄŻECZKI

- |     |                  |  |
|-----|------------------|--|
| 3.1 | <i>skreślony</i> |  |
| 3.2 | <i>skreślony</i> |  |
| 3.3 | <i>skreślony</i> |  |

<b>4.</b>	<b>INNE DOKUMENTY</b>	
4.1	Za potwierdzenie autentyczności dokumentu	5 j.t.
4.2	Za wydanie innego dokumentu niż wymienione wyżej lub wyciągu pływania, sporządzonych dla innych celów niż potrzeby urzędu	5 j.t.
4.3	Za prolongatę ważności dokumentów pobiera się 50 % normalnej opłaty.	
4.4	Za wydanie certyfikatu uznania ośrodka szkoleniowego	150 j.t.
4.5	Za wydanie załącznika do certyfikatu uznania ośrodka szkoleniowego o rozszerzeniu działalności o dodatkowe kursy	100 j.t.
<b>III.</b>	<b>OPLATY ZA EGZAMIN I ZASADY WYNAGRADZANIA CZŁONKÓW KOMISJI EGZAMINACYJNEJ</b>	
<b>1.</b>	<b>OPLATA ZA EGZAMIN W ŻEGLUDZE MIĘDZYNARODOWEJ</b>	
1.1	Na poziom pomocniczy	100 j.t.
1.2	Na poziom operacyjny	300 j.t.
1.3	Na poziom zarządzania	250 j.t.
1.4	Na poziom operacyjny w żegludze przybrzeżnej	200 j.t.
1.5	Na poziom zarządzania w żegludze przybrzeżnej	200 j.t.
<b>2.</b>	<b>OPLATA ZA EGZAMIN W ŻEGLUDZE KRAJOWEJ</b>	
2.1	Na stopnie marynarskie	100 j.t.
2.2	Na stopnie oficerskie	150 j.t.
<b>3.</b>	<b>OPLATA ZA EGZAMIN NA STATKI RYBACKIE</b>	
3.1	Na stopnie marynarskie	100 j.t.
3.2	Na stopnie oficerskie	150 j.t.
<b>4.</b>	<b>OPLATA ZA EGZAMIN DODATKOWY</b>	
4.1	Na stopień kapitana statku o pojemności brutto 3 000 i powyżej	200 j.t.
4.2	Na stopień starszego mechanika okrętowego na statkach o mocy maszyn 3 000 kW i powyżej	200 j.t.
4.3	Na stopień elektroautomatyka	150 j.t.
4.4	Na stopień oficera mechanika statków o mocy maszyn poniżej 750 kW	100 j.t.
4.5	Na stopień kucharza okrętowego	100 j.t.
4.6	Na stopień starszego marynarza	100 j.t.
4.7	Z zakresu obsługi siłowni z napędem innym niż tłokowy silnik spalinowy (turbiny)	100 j.t.
4.8	Z zakresu obsługi silników spalinowych do 200 kW	50 j.t.
4.9	Z zakresu obsługi narzędzi połowowych	50 j.t.
4.10	Na potwierdzenie dyplomu	75 j.t.
4.11	Na świadectwo ratownika	75 j.t.
4.12	Na świadectwa specjalistyczne i dodatkowe	9 j.t.
<b>5.</b>	<b>OPLATA ZA EGZAMIN NA UPRAWNIENIA W PILOTAŻU</b>	
5.1	Pilota	150 j.t.
5.2	Dla kapitana statku do manewrowania statkiem bez pilota na obszarze określonego w uprawnieniu portu morskiego lub w jego rejonie	75 j.t.
5.3	Egzamin sprawdzający kwalifikacje samodzielnego pilotowania określonego statku na wyznaczonym akwenie	75 j.t.

5.4	Egzamin sprawdzający dla kapitana statku posiadającego zezwolenie na manewrowanie statkiem bez pilota (co 5 lat od daty otrzymania pierwszego zezwolenia)	75 j.t.
6.	<i>skreślony</i>	
6.1	<i>skreślony</i>	
6.1.1	<i>skreślony</i>	
6.1.2	<i>skreślony</i>	
7.	Za egzamin poprawkowy pobiera się opłatę w wysokości 50% opłat określonych niniejszą taryfą.	
8.	Za wydanie duplikatu zaświadczenia	10 j.t.
9.	Opłaty za czynności związane z uznaniem wyższych szkół morskich w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW oraz uznaniem ośrodka szkoleniowego:	
9.1	Opłata za kontrolę wyższej szkoły morskiej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW lub kontrolę ośrodka szkoleniowego na certyfikat uznania	1 350 j.t.
9.2	Opłata za kontrolę ośrodka na rozszerzenie działalności	800 j.t.
9.3	Opłata za kontrolę ośrodka lub wyższej szkoły morskiej na potwierdzenie certyfikatu uznania	800 j.t.
10.	Wynagrodzenie zespołu kontrolującego:	
10.1.	Przewodniczący zespołu kontrolującego	300 j.t.
10.2.	Członek zespołu kontrolującego	250 j.t.
11.	<b>WYNAGRODZENIE CZŁONKÓW KOMISJI EGZAMINACYJNEJ ZA UCZESTNICTWO W EGZAMINIE (OD OSOBY EGZAMINOWANEJ)</b>	
11.1	Przewodniczący Komisji Egzaminacyjnej	13 j.t.
11.2	Wiceprzewodniczący Komisji Egzaminacyjnej	10 j.t.
11.3	Sekretarz Komisji Egzaminacyjnej	8 j.t.
11.4	Egzaminator za przeprowadzenie egzaminu	9 j.t.
12.	Obsługa administracyjna egzaminu	5 j.t.
13.	Za wynajęcie symulatora dla celów egzaminowania	do 400 j.t. /h
<b>IV.</b>	<b>JEDNOSTKA TARYFOWA</b>	
	Wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR - Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.	