

Materiał porównawczy
do ustawy z dnia 27 lipca 2012 r.
o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich
(druk nr 165)

USTAWA z dnia 1 grudnia 1961 r. O IZBACH MORSKICH (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368)

USTAWA
z dnia 1 grudnia 1961 r.
o izbach morskich [¹⁾*

**Występujące w tekście wartości pieniężne zostały podane po ich przeliczeniu zgodnie z art. 4 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o denominacji złotego (Dz.U.1994.84.386).]*

Art. 1.

1. Do właściwości izb morskich należy:

- 1) orzekanie w sprawach z wypadków morskich;
- 2) rozpoznawanie innych spraw przekazanych izbom morskim odrębnymi przepisami.

[2. Wypadkami morskimi w rozumieniu niniejszej ustawy są zdarzenia na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, polegające na:

- 1) zatonięciu, zaginięciu lub utraceniu statku w inny sposób;
- 2) opuszczeniu statku;
- 3) zderzeniu statków;
- 4) zetknięciu statku z dnem, podwodną lub nawodną przeszkodą;
- 5) uderzeniu statku w budowlę, urządzenie lub instalację, w następstwie którego statek spowodował ich uszkodzenie lub doznał uszkodzenia;
- 6) powstaniu pożaru lub wybuchu na statku;
- 7) zanieczyszczeniu środowiska w następstwie utraty lub uszkodzenia statku;
- 8) zagrożeniu albo ograniczeniu bezpieczeństwa statku lub znajdujących się na nim osób, na skutek:
 - a) uszkodzenia lub niesprawności konstrukcji, urządzeń albo innych elementów wyposażenia statku,
 - b) zmian w zakresie stateczności statku;
- 9) zaginięciu człowieka przebywającego na statku;
- 10) śmierci lub uszczerbku na zdrowiu człowieka w związku z pracą lub pobytem na statku, zachowaniem się statku, działaniem lub stanem jego urządzeń albo innych jego elementów lub właściwościami ładunku statku.]

<2. Wypadkami morskimi w rozumieniu niniejszej ustawy są:

- 1) wypadek morski, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 lipca 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...);
- 2) zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w rozumieniu art. 5 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zaistniałe w wyniku świadomego działania lub zaniechania podjętego z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku.>

Art. 2.

1. Izby morskie rozpoznają wypadki morskie:

- 1) statków o polskiej przynależności;
- 2) statków o obcej przynależności, jeżeli wypadek nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym albo jeżeli z wnioskiem o wszczęcie postępowania wystąpił armator lub kapitan takiego statku.

[1a. Izby morskie rozpatrują również sprawy wypadków morskich promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, jeżeli wypadek nastąpił na obszarze innym niż polskie wody wewnętrzne lub polskie morze terytorialne, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia statku był port Rzeczypospolitej Polskiej.]

2. Sprawy wypadków morskich, w których uczestniczyły jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji, izby morskie rozpoznają, w odniesieniu do tych jednostek, za zgodą Dowódcy Marynarki Wojennej, Komendanta Głównego Straży Granicznej lub Komendanta Głównego Policji.

[Art. 3a.

1. *Ilekoć w ustawie jest mowa o szybkim statku pasażerskim należy przez to rozumieć statek określony w prawie 1 rozdziału X Konwencji SOLAS, przewożący więcej niż 12 pasażerów; szybkim statkiem pasażerskim nie jest uprawiający pasażerską żeglugę krajową statek pasażerski klasy B, C lub D, którego wyporność na projektowej wodnicy pływania jest mniejsza od 500 m³, a maksymalna prędkość jest niższa niż 20 węzłów.*
2. *Ilekoć w ustawie jest mowa o promie pasażerskim typu ro-ro, należy przez to rozumieć prom pasażerski typu ro-ro, o którym mowa w art. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).]*

Art. 21.

1. Organy administracji morskiej oraz inne organy władzy publicznej są obowiązane:

[1) o wypadku morskim niezwłocznie zawiadomić izbę morską;]

2) zabezpieczyć ślady i dowody;

3) w przypadkach niecierpiących zwłoki dokonać czynności koniecznych do wstępnego ustalenia stanu faktycznego;

4) przekazać izbie morskiej materiał dotyczący wypadku oraz

[5) w zakresie pomocy prawnej załatwiać wezwania izb morskich.]

<5) wykonywać czynności w drodze pomocy prawnej.>

[2. Jeżeli organem określonym w ust. 1 jest polski urząd konsularny, jest on obowiązany po otrzymaniu wiadomości o wypadku morskim przedsięwziąć niezwłocznie w ramach swoich uprawnień czynności, o których mowa w ust. 1.]

<2. Konsul Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany, po otrzymaniu wiadomości o wypadku morskim, przedsięwziąć niezwłocznie w ramach swoich uprawnień czynności, o których mowa w ust. 1.>

[3. Armator i kapitan statku, którego dotyczy wypadek morski, obowiązani są niezwłocznie zawiadamiać o każdym wypadku morskim kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, oraz izbę morską, zabezpieczyć ślady i dowody dla wstępnego ustalenia stanu faktycznego oraz na żądanie kapitanatu (bosmanatu) portu i izby morskiej udzielać wszelkich wyjaśnień.

3a. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio do podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w sprawach wypadków morskich, którym ulegli ich pracownicy lub w których obiekty portowe zostały uszkodzone albo spowodowały szkody.

3b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonania obowiązków armatorów i kapitanów statków oraz podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich, uwzględniając rodzaj wypadków podlegających zgłoszeniu, w odniesieniu do których ślady i dowody powinny być zabezpieczone oraz dokumenty sporządzone i przekazane organom uprawnionym do prowadzenia dochodzeń, a także rodzaj pomocy i informacji, których należy udzielać tym organom.]

4. Organy Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji i prokuratury wojskowej w sprawie toczącej się przed izbą morską nie są obowiązane do udzielania informacji, udostępniania dokumentów i innych danych, jeżeli może to doprowadzić do ujawnienia informacji niejawnych.

[Art. 22.

1. Izba morska wszczyna postępowanie z urzędu albo na wniosek delegata lub zainteresowanego.

2. Wszczęcie postępowania następuje z urzędu, gdy:

1) statek zatonął, zaginął, został opuszczony lub w inny sposób utracony;

2) w wypadku morskim nastąpiło zaginięcie, śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu człowieka, a także narażenie na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu;

3) izba morska uzna, że interes publiczny wymaga rozpoznania sprawy.]

<Art. 22.

Izba morska wszczyna postępowanie na wniosek zainteresowanego lub organu administracji morskiej.>

[Art. 22a.

W przypadku wszczęcia postępowania z urzędu, w postępowaniu mogą uczestniczyć przedstawiciele istotnie zainteresowanych państw, o których mowa w art. 24a, jeżeli w wypadku uczestniczył prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski.]

Art. 23.

1. Izba morska może, po wypowiedzeniu się delegata, odmówić wszczęcia postępowania lub wszczęte postępowanie umorzyć, jeżeli rozpoznanie sprawy byłoby niecelowe ze względu na brak interesu publicznego.

[2. W sprawach, w których wszczęcie postępowania następuje z urzędu, odmowa wszczęcia i umorzenie postępowania wymaga zgody delegata.]

3. Postępowanie o odmowie wszczęcia lub o umorzeniu postępowania doręcza się delegatowi oraz zainteresowanemu, który wniósł o rozpoznanie sprawy.

[4. W sprawach określonych w art. 15 ust. 4 uprawnienia delegata wynikające z przepisów ust. 1-3 przysługują odpowiednio państwowemu inspektorowi pracy.]

<4. W sprawach określonych w art. 15 ust. 4 uprawnienia delegata wynikające z przepisów ust. 1 i 3 przysługują odpowiednio państwowemu inspektorowi pracy.>

[Art. 24a.

1. Za istotnie zainteresowane wypadkiem morskim promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego uznaje się państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym:

- 1) bandery statku objętego dochodzeniem;
- 2) na którego morzu terytorialnym doszło do wypadku;
- 3) którego stan środowiska naturalnego, także w obszarach, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznał szkody lub był zagrożony w wyniku wypadku morskiego;
- 4) które, także w odniesieniu do sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznało szkody lub było zagrożone szkodą w wyniku wypadku morskiego;
- 5) którego obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń w wyniku wypadku morskiego;
- 6) dysponujące istotnymi informacjami, które mogą zostać wykorzystane w dochodzeniu.

2. Za istotnie zainteresowane wypadkiem morskim promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego uznaje się także państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym z innych powodów, niż wymienione w ust. 1, mające w dochodzeniu interes, uznany za istotny przez izbę morską.]

[Art. 25a.

1. W dochodzeniu prowadzonym w sprawie wypadku morskiego promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego mogą wziąć udział przedstawiciele istotnie zainteresowanych państw, o których mowa w art. 24a.

2. W uzasadnionych przypadkach izba morska może przyznać państwu istotnie zainteresowanemu, o którym mowa w art. 24a, wiodącą rolę w prowadzeniu dochodzenia w sprawie wypadku, o którym mowa w ust. 1, lub umożliwić prowadzenie odrębnego dochodzenia w sprawie tego wypadku.

3. Za państwo wiodące w dochodzeniu w sprawie wypadku, o którym mowa w ust. 1, uznaje się państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, które w uzgodnieniu z innymi istotnie zainteresowanymi państwami, o których mowa w art. 24a, wzięło na siebie odpowiedzialność za jego prowadzenie.]

Art. 28.

1. Dochodzeniem w rozumieniu ustawy są czynności w celu utrwalenia śladów i dowodów oraz umożliwienia przeprowadzenia rozprawy przez wstępne wyjaśnienie przebiegu,

przyczyn i okoliczności wypadku morskiego i ustalenie kręgu zainteresowanych oraz świadków.

2. Z zastrzeżeniem art. 20, każda osoba wezwana w charakterze świadka ma obowiązek stawić się i złożyć zeznania w dochodzeniu.
3. Rzeczy mogące stanowić dowód w sprawie należy wydać na żądanie izby morskiej, a w wypadkach niecierpiących zwłoki - także na żądanie inspektora dochodzeniowego lub kapitanatu (bosmanatu) portu.
4. Armator i kapitan statku obowiązani są na wezwanie prowadzącego dochodzenie udzielić wyjaśnień o statku, w szczególności o składzie jego załogi, miejscu pobytu statku i członków załogi lub o terminach przybycia statku do polskiego portu i o wysokości szkody, oraz przedłożyć użyte w danej podróży mapy morskie, dzienniki i inne dokumenty lub dane gromadzone w formie elektronicznej potrzebne do wyjaśnienia okoliczności wypadku.
5. Izba morska jest upoważniona do:
 - 1) dostępu i badania miejsca wypadku, statku, jego szczątków i zawartości;
 - 2) sporządzania spisów oraz czasowego przejmowania części statków i innych rzeczy wymagających zbadania;
 - 3) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;
 - 4) zapoznania się z wynikami postępowań i badań przeprowadzanych przez inne podmioty;
 - 5) uzyskania informacji i dostępu do dokumentacji użytkownika statku, producenta i innych osób lub jednostek organizacyjnych w zakresie niezbędnym dla ustalenia przyczyny wypadku.
6. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części portu.
7. Prowadzący dochodzenie na zlecenie izby morskiej korzysta z uprawnień, o których mowa w ust. 5 i 6, jest też uprawniony do:
 - 1) przesłuchiwania świadków;
 - 2) zapoznawania się z zeznaniami w innych postępowaniach i udziału w przesłuchiwaniu świadków.

<8. Przepisy ust. 2–7 nie naruszają przepisów ustawy z dnia 27 lipca 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...).>

Art. 35.

[1. Jeżeli zainteresowany członek załogi lub pilot statku uprawiającego żeglugę na wodach, o których mowa w art. 1 ust. 2, posiadający dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej wydany przez właściwy podmiot polski, wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania, izba morska może w orzeczeniu pozbawić go prawa wykonywania tych uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat.]

<1. Jeżeli zainteresowany członek załogi statku lub pilot morski, posiadający dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej wydany przez właściwy organ polski, wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania, izba morska może, w orzeczeniu, pozbawić go prawa wykonywania tych uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat.>

2. Izba morska może w orzeczeniu uzależnić przywrócenie prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej od spełnienia przez zainteresowanego co najmniej jednego z następujących warunków:
 - 1) wykonywania określonych niższych uprawnień w żegludze morskiej przez czas oznaczony;
 - 2) wykazania koniecznych umiejętności w trybie przewidzianym przepisami o kwalifikacjach w żegludze morskiej;
 - 3) odbycia w częściowym lub pełnym zakresie praktyki, która była wymagana do uzyskania dotychczasowych uprawnień.
3. Izba morska może na posiedzeniu, w tym samym składzie, w którym orzekła o pozbawieniu zainteresowanego prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej, postanowić o zawieszeniu prawa wykonywania tych uprawnień przez zainteresowanego do czasu ostatecznego zakończenia postępowania, jeżeli uzasadniają to względy bezpieczeństwa żeglugi. Na postanowienie to zainteresowanemu przysługuje zażalenie.
4. Dokumenty określające uprawnienia w żegludze morskiej członków załóg statków i pilotów oraz organy właściwe do ich wydawania określają odrębne przepisy.
5. Przepisów ust. 1-3 nie stosuje się do członków załóg jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

[Art. 39a.

1. *Po uprawnomocnieniu się orzeczenia wyciąg z orzeczenia publikuje się na stronie internetowej izby morskiej. W przypadku, o którym mowa w art. 2 ust. 1a, sporządza się i publikuje raport z postępowania w sprawie wypadku morskiego. O publikacji raportu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powiadamia Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.*
2. *Raport, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać w szczególności:*
 - 1) *omówienie podstawowych faktów związanych z wypadkiem, wskazujące, czy w jego wyniku miała miejsce śmierć człowieka, obrażenia ciała lub zanieczyszczenie środowiska;*
 - 2) *określenie państwa, bandery oraz oznaczenie właściciela lub armatora statku oraz oznaczenie instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór nad statkiem;*
 - 3) *szczegółowe wymiary statków, które brały udział w wypadku;*
 - 4) *dane dotyczące silników głównych i pomocniczych statków, które brały udział w wypadku;*
 - 5) *dane dotyczące wieku pracowników, posiadanych przez nich dyplomów i świadectw oraz liczbę stanowisk i staż pracy na danym stanowisku;*
 - 6) *opis procedur bezpieczeństwa na statkach, które brały udział w wypadku;*
 - 7) *szczegółowy opis okoliczności, w jakich wydarzył się wypadek;*
 - 8) *ustalenie czynników, które stanowiły przyczynę wystąpienia wypadku, oraz wnioski zgodnie z wymaganiami bazy danych wypadków Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego;*
 - 9) *zalecenia mające na celu zapobieganie podobnym wypadkom w przyszłości, o ile jest to możliwe.]*

[Art. 59.

1. *Izba morska może nałożyć na winnych nieprzestrzegania przepisów art. 21 ust. 3 i 3a oraz art. 28 ust. 2 karę pieniężną w wysokości do 5.000 zł.*
2. *Na postanowienie wydane na podstawie ust. 1 służy zażalenie.]*

<Art. 59.

1. Izba morska może nałożyć na winnych nieprzestrzegania przepisu art. 28 ust. 2 karę pieniężną w wysokości do 5000 zł.
2. Na postanowienie wydane na podstawie ust. 1 służy zażalenie.>

USTAWA z dnia 18 września 2001 r. – KODEKS MORSKI (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z późn. zm.)

[Art. 66.

- § 1. *Kapitan obowiązany jest niezwłocznie po wypadku morskim zawiadomić o nim kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, a także właściwą izbę morską zgodnie z przepisami ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599).*
- § 2. *Kapitan obowiązany jest, na żądanie izby morskiej lub kapitanatu (bosmanatu) portu, udzielić wyjaśnień o każdym wypadku morskim.]*

<Art. 66.

- § 1. **Kapitan obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku morskim Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 27 lipca 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...).**
- § 2. **Kapitan obowiązany jest, na żądanie izby morskiej lub kapitanatu portu, udzielić wyjaśnień o każdym wypadku morskim.>**

[Art. 229.

- § 1. *Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym oraz szkolenie kandydatów na pilotów i pilotów organizują i koordynują stacje pilotowe utworzone przez dyrektora terytorialnie właściwego urzędu morskiego dla określonego rejonu pilotowego.*
- § 2. *Tworząc stację pilotową, o której mowa w § 1, dyrektor urzędu morskiego wydaje regulamin jej funkcjonowania, po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów.]*

< Art. 229.

- § 1. **Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym organizują i koordynują stacje pilotowe.**
- § 2. **Stację pilotową tworzy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego, określając wymagania, jakie powinna spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.**
- § 3. **Dyrektor urzędu morskiego wydaje regulamin funkcjonowania stacji pilotowej po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów.>**

Art. 249.

§ 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji.

[§ 2. *Minister Obrony Narodowej i ministrowie właściwi do spraw wewnętrznych oraz finansów publicznych określą, w drodze rozporządzenia, zasady obliczania i przeznaczenia wynagrodzenia za ratownictwo morskie należnego jednostkom pływającym wymienionym w § 1 oraz tryb postępowania w tych sprawach, w sposób stwarzający zachętę dla ich załóg do podejmowania działań ratowniczych.*]

USTAWA z dnia 18 sierpnia 2011 r. O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

Art. 5.

Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) statku - należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszki, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;
- 2) statku o wartości historycznej - należy przez to rozumieć statki zabytkowe i ich repliki, w tym również statki przeznaczone do wspierania i promocji rzemiosł tradycyjnych i umiejętności żeglarskich używane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;
- [3) *statku rybackim - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza;*]
- <3) statku rybackim – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych żywych zasobów morza;>**
- 4) statku pasażerskim - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 5) promie pasażerskim typu ro-ro - należy przez to rozumieć statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych;
- 6) statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia - należy przez to rozumieć statki używane wyłącznie do:
 - a) inspekcji i pomiarów hydrograficznych,
 - b) ratowania życia na morzu,
 - c) zwalczania rozlewów olejów i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko naturalne,
 - d) obsługi oznakowania nawigacyjnego,
 - e) wykonywania ustawowych zadań Służby Celnej,
 - f) zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów,
 - g) łamania lodów;
- 7) jachcie morskim - należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, o napędzie żaglowym lub mechanicznym;
- 8) jachcie rekreacyjnym - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny;

- 9) jachcie komercyjnym - należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzenia działalności polegającej na:
 - a) odpłatnym przewozie osób,
 - b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,
 - c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,
 - d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,
 - e) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku;
- 10) jachcie śródlądowym - należy przez to rozumieć statek żeglugi śródlądowej o napędzie żaglowym lub mechanicznym przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.³⁾);
- 11) działaniach statek-port - należy przez to rozumieć działania wywołujące bezpośredni wpływ na statek związane z przemieszczaniem osób, ładunku lub zaopatrzenia;
- 12) żegludze na linii regularnej - należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich zapewniającą połączenie pomiędzy co najmniej dwoma portami, zgodnie z opublikowanym rozkładem lub odbywającą się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać jej cykliczny charakter;
- 13) pasażerskiej żegludze krajowej - należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich uprawianą przez statki pasażerskie pomiędzy portami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej;
- 14) międzynarodowej żegludze pasażerskiej - należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich statkiem pasażerskim inną niż pasażerska żegluga krajowa;
- 15) informacji dotyczącej identyfikacji statku - należy przez to rozumieć podstawowe informacje o statku, takie jak nazwa oraz, o ile statek posiada, sygnał rozpoznawczy oraz numer IMO statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) lub morski radiowy numer identyfikacyjny MMSI;
- 16) organizacji - należy przez to rozumieć instytucję klasyfikacyjną wykonującą zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkami;
- 17) uznanej organizacji - należy przez to rozumieć organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków;
- 18) przepisach klasyfikacyjnych - należy przez to rozumieć wymagania uznanej organizacji w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń oraz wyposażenia, a także utrzymania statku oraz procedur przeprowadzania przeglądów statku;
- 19) przeglądzie statku - należy przez to rozumieć kontrolę przeprowadzaną przez organizację w celu potwierdzenia zgodności z przepisami klasyfikacyjnymi dla wydania świadectwa klasy;
- 20) świadectwie klasy - należy przez to rozumieć dokument wydany przez uznaną organizację potwierdzający zdolność lub przystosowanie statku do określonego używania zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi tej uznanej organizacji;
- 21) certyfikacie - należy przez to rozumieć dokument bezpieczeństwa wydany dla statku zgodnie z przepisami ustawy oraz umów międzynarodowych;
- 22) dacie rocznicowej - należy przez to rozumieć dzień i miesiąc każdego roku, taki sam jak w dacie upływu ważności danego certyfikatu;
- 23) inspekcji - należy przez to rozumieć kontrolę przeprowadzaną przez:

- a) państwo bandery, inne państwo na zlecenie państwa bandery lub uznaną organizację w imieniu państwa bandery, w celu potwierdzenia, że statek i jego załoga spełniają wymagania określone w przepisach krajowych i międzynarodowych,
- [b) państwo portu zgodnie z postanowieniami Memorandum Paryskiego;]
- <b) państwo portu – zgodnie z postanowieniami porozumień międzynarodowych w sprawie inspekcji państwa portu;>**
- [24) *Memorandum Paryskim - należy przez to rozumieć porozumienie Państw Europejskich, Rosji i Kanady w sprawie inspekcji państwa portu, podpisane w Paryżu 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2008 r. Nr 15, poz. 77);]*
- <24) Memorandum Paryskim – należy przez to rozumieć międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 14, poz. 49);>**
- 25) regionie Memorandum Paryskiego - należy przez to rozumieć obszar geograficzny, w którym państwa-strony Memorandum Paryskiego przeprowadzają inspekcje na podstawie postanowień tego Memorandum;
- 26) systemie THETIS - należy przez to rozumieć system informacyjny wspomagający realizację zadań inspekcji państwa portu, zawierający dane dotyczące inspekcji państwa portu przeprowadzanych w regionie Memorandum Paryskiego;
- 27) priorytecie I lub priorytecie II - należy przez to rozumieć element opisujący status statku w systemie THETIS, określający obowiązek przeprowadzenia inspekcji statku, zależny od profilu ryzyka statku, a także czasu jaki upłynął od ostatniej inspekcji oraz zaistnienia czynników nadrzędnych lub nieoczekiwanych okoliczności;
- 28) profilu wysokiego, profilu średniego lub profilu niskiego ryzyka - należy przez to rozumieć element systemu THETIS opisujący statek w zależności od parametrów określonych w przepisach Unii Europejskiej w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, decydujący o priorytecie inspekcji statku, zakresie i częstotliwości jej przeprowadzania;
- 29) zatrzymaniu statku - należy przez to rozumieć decyzję zakazującą wyjścia statku w morze z powodu wykrytych uchybień, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatny do żeglugi morskiej;
- 30) wstrzymaniu operacji - należy przez to rozumieć decyzję zakazującą kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane uchybienia, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną;
- 31) zakazie wejścia do portu - należy przez to rozumieć decyzję wydaną kapitanowi lub armatorowi statku skutkującą, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi inspekcji państwa portu, zakazem wejścia do wszystkich portów i kotwicowisk państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 32) zakazie używania statku - należy przez to rozumieć decyzję zabraniającą uprawiania regularnej żeglugi promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego wydaną zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich;
- 33) umowach międzynarodowych - należy przez to rozumieć:
- a) Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) wraz z Protokołem z 1978 r. 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), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173), zwaną dalej "Konwencją SOLAS",
- b) Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), zwaną dalej "Konwencją o liniach ładunkowych",
 - c) Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzoną 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), zwaną dalej "Konwencją o zapobieganiu zderzeniom",
 - d) Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, sporządzony w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwaną dalej "Konwencją MARPOL",
 - e) Międzynarodową konwencję o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzoną w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247), zwaną dalej "Konwencją TONNAGE",
 - f) Międzynarodową konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisaną w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851);
- 34) Kodeksie ISM - należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określony w rozdziale IX Konwencji SOLAS;
- 35) państwie członkowskim Unii Europejskiej - należy przez to rozumieć również państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- [36) *państwie trzecim - należy przez to rozumieć państwo niebędące członkiem Unii Europejskiej.*
- <36) państwie trzecim – należy przez to rozumieć państwo niebędące państwem członkowskim Unii Europejskiej.>**

Art. 12.

1. Statek niepodlegający umowom międzynarodowym może być używany w żegludze morskiej, jeżeli jego budowa, stałe urządzenia i wyposażenie zapewniają bezpieczne uprawianie żeglugi, ochronę środowiska morskiego oraz bezpieczeństwo życia i zdrowia osób na nim przebywających, z uwzględnieniem wymagań umów międzynarodowych, w zakresie określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 2.
- [2. *Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi bądź uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych uznanej organizacji, kierując się*

koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia i zdrowia osób przebywających na statkach, z uwzględnieniem, dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m, przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.]

<2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi bądź uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych uznanej organizacji lub podmiotu, o którym mowa w art. 26 ust. 1, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia i zdrowia osób przebywających na statkach, z uwzględnieniem, dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m, przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.>

Art. 20.

1. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega inspekcji:
 - [1) wstępnej - przeprowadzanej przed wpisaniem statku do polskiego rejestru okrętowego lub w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 4;]*
 - <1) wstępnej – przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 4;>**
 - 2) rocznej - przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, corocznie w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po tej dacie;
 - 3) pośredniej - przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu w okresie trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po drugiej lub trzeciej dacie rocznicowej certyfikatu;
 - 4) odnowieniowej - przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu, nie wcześniej niż 3 miesiące przed utratą jego ważności i nie później niż w dniu utraty ważności tego certyfikatu;
 - 5) doraźnej - przeprowadzanej w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub że nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie wolnej burty.
2. Inspekcja doraźna może być przeprowadzona również:
 - 1) po zatrzymaniu statku - w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania;
 - 2) przed wyjściem statku z polskiego portu, dla statku:
 - a) okazjonalnie wychodzącego w podróż międzynarodową, lub który będzie poddany inspekcji państwa portu w następnym porcie zgodnie ze wskazaniem w systemie THETIS,
 - b) o profilu wysokiego ryzyka;
 - 3) w celu nadzorowania prawidłowości działań uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej;
 - 4) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty;

- 5) z innych przyczyn uznanych przez organ inspekcyjny za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

[Art. 22.

W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega audytowi:

- 1) *wstępnemu - przeprowadzanemu w celu wydania dokumentu zgodności oraz certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentów tymczasowych;*
- 2) *rocznemu - przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności dokumentu zgodności;*
- 3) *pośredniemu - przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem;*
- 4) *odnowieniowemu - przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem ich ważności;*
- 5) *dodatkowemu - przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach pomiędzy audytami.]*

< Art. 22.

W ramach inspekcji państwa bandery:

1) statek o polskiej przynależności podlega audytowi:

- a) **wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania dokumentu zgodności oraz certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentów tymczasowych,**
- b) **pośredniemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem,**
- c) **odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem ich ważności,**
- d) **dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach pomiędzy audytami;**

2) armator podlega audytowi w celu potwierdzenia ważności dokumentu zgodności, corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po tej dacie.>

Art. 26.

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może upoważnić, w drodze decyzji, podmiot do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i osób znajdujących się na tych jachtach.

[2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, powinien spełniać warunki techniczne i organizacyjne oraz zapewnić, aby osoby dokonujące przeglądów technicznych jachtów morskich posiadały wiedzę techniczną oraz znajomość przepisów klasyfikacyjnych w zakresie budowy i stałego wyposażenia tych jachtów.]

<2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, powinien spełniać warunki techniczne i organizacyjne oraz posiadać przepisy techniczne w zakresie budowy i stałego wyposażenia jachtów morskich, a także zapewnić, aby osoby dokonujące przeglądów technicznych jachtów morskich posiadały wiedzę techniczną oraz znajomość przepisów technicznych w zakresie budowy i stałego wyposażenia takich jachtów.>

3. Kontrolę nad podmiotami upoważnionymi sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.
4. Za upoważnienie pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie, jeżeli podmiot nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2.
6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, tryb upoważniania i cofania upoważnienia, a także sposób przeprowadzania kontroli, kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa osób znajdujących się na jachtach oraz mając na uwadze rodzaj działalności prowadzonej przez te podmioty.

Art. 28.

1. W przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego:
 - 1) uzyskuje informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa statku od jego armatora oraz poprzedniej administracji, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych przez tę administrację uchybień, które nie zostały usunięte;
[2)zapewnia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych, w szczególności przeprowadza inspekcję wstępną weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację.]
 - <2) zapewnia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych, w szczególności przeprowadza ocenę stanu technicznego statku, weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację.>**
- <1a. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem go do polskiego rejestru pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.>**
2. Na żądanie dyrektora urzędu morskiego armator statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany dostarczyć posiadane informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1.
3. Izba morską, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności, przed wpisem statku do polskiego rejestru okrętowego informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu morskiego dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 i 2. Wpisu statku do rejestru dokonuje się na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskiego stwierdzającej spełnienie przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisania statku do rejestru.
[4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz uwzględniając wiek i stan techniczny statków, których przynależność zmieniana jest z obcej na polską, określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne, jakie muszą zostać spełnione, aby statek został wpisany do rejestru.]
- <4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz uwzględniając wiek i stan techniczny statków, których przynależność zmieniana jest z obcej na polską, określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania oceny stanu technicznego statku oraz wymagane warunki, jakie statek powinien spełniać, aby został wpisany do rejestru.>**

Art. 54.

1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu statkowi o obcej przynależności, któremu organ inspekcyjny państwa członkowskiego Unii Europejskiej wydał zakaz wejścia do portu.
2. O zakazie wejścia do portu statkowi, o którym mowa w ust. 1, organ inspekcyjny zawiadamia niezwłocznie państwa członkowskie Unii Europejskiej.
- [3. Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, o którym mowa w ust. 1, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień, pod warunkiem że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.]*
- <3. Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, któremu wydano zakaz wejścia do portu, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień, pod warunkiem że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.>**

Art. 76.

1. Audyty, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzają audytorzy wpisani na listę audytorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Listę sporządza się na czas określony.
2. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją STCW, kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów, podając ich imię i nazwisko. Audytorom za przeprowadzenie audytu przysługuje wynagrodzenie.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wskazuje, spośród osób, umieszczonych na liście audytorów, audytora wiodącego oraz audytorów wchodzących w skład zespołu audytującego do przeprowadzenia danego audytu. Audytor wiodący powinien posiadać co najmniej kwalifikacje audytora wewnętrznego systemów zarządzania jakością i minimum 2-letnie doświadczenie w prowadzeniu audytów.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:
 - [1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania i cofania uznania podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1,]*
 - <1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, potwierdzania uznania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1,>**
 - 2) warunki i sposób przeprowadzania audytów,
 - 3) sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów- mając na względzie konieczność zachowania obiektywizmu i przejrzystości oraz prawidłowego przebiegu przeprowadzanych audytów, a także zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

Art. 80.

1. Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego ustala dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku i potwierdza:
 - 1) wydając certyfikat bezpiecznej obsługi dla statków podlegających Konwencji SOLAS;
 - [2) dokonując wpisu w karcie bezpieczeństwa dla statków innych niż określone w pkt 1.]*
 - <2) dokonując wpisu w karcie bezpieczeństwa lub certyfikacie, dla statków innych niż określone w pkt 1.>**

2. Na wniosek armatora statku niepodlegającego Konwencji SOLAS, uprawiającego żeglugę międzynarodową, dokumentem określającym niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego skład załogi statku może być certyfikat bezpiecznej obsługi.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich oraz wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi, mając na uwadze przepisy IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji.
4. Na wniosek Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Policji oraz armatora statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia dla statków tych służb, właściwy dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, może ustalić skład załogi oraz niezbędne kwalifikacje, członków załóg tych statków, mając na uwadze bezpieczeństwo statku, osób na nich przebywających oraz specyfikę funkcjonowania danej służby.

Art. 89.

1. *[W przypadkach, o których mowa w art. 88 ust. 1, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego może:]* < **W przypadkach, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy oraz w art. 11 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego może:**>
 - 1) nakazać kapitanowi statku znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku potrzebującego pomocy wykonywanie poleceń, dotyczących w szczególności:
 - a) ograniczenia ruchu statku lub podążenia określonym kursem; wykonanie tego polecenia nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne nawigowanie statkiem,
 - b) podjęcia niezbędnych działań mających na celu powstrzymanie zagrożenia środowiska lub bezpieczeństwa morskiego wywołanego przez statek,
 - c) skierowania statku do miejsca schronienia,
 - d) skorzystania z usługi pilotowej lub holowniczej;
 - 2) zbadać na statku stopień zagrożenia bezpieczeństwa morskiego oraz środowiska morskiego, udzielić kapitanowi pomocy w naprawie sytuacji, informując o tym Służbę VTS.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c, gdy statek jest holowany na podstawie umowy o świadczenie usług holowniczych lub umowy o ratownictwo morskie, polecenia wydane przez dyrektora urzędu morskiego mogą dotyczyć również podmiotów świadczących tego rodzaju usługi.

Art. 94.

1. Organem właściwym do udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub statkowi potrzebującemu pomocy, jest dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek.
- [2. Dyrektor urzędu morskiego sporządza plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich znajdujących się w jego właściwości. Plan, w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza się w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym. Plan nie narusza postanowień "Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych",*

o którym mowa w art. 117 ust. 2, i przepisów wydanych na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.]

- <2. Dyrektor urzędu morskiego sporządza plan udzielenia schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich znajdujących się w jego właściwości. Plan, w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza się w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym. Plan nie narusza postanowień „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, o którym mowa w art. 117 ust. 2, i przepisów wydanych na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.>**
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, elementy, jakie powinien zawierać plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, z uwzględnieniem lokalizacji możliwych miejsc schronienia dla takich statków, w celu zapewnienia sprawnego reagowania na stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie lub potrzebujący pomocy zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego.
 4. Plan udzielenia statkom schronienia i jego zmiany podlegają zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.
 5. Decyzję o udzieleniu schronienia statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie podejmuje się na podstawie niezależnej oceny sytuacji i planu udzielenia statkom schronienia.
 6. Udzielając statkowi schronienia dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora, kapitana lub jego przedstawiciela przedstawienia odpowiedniego certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich.
 7. W przypadku gdy dyrektor urzędu morskiego poweźmie uzasadnione wątpliwości co do autentyczności certyfikatu, o którym mowa w ust. 6, lub gdy suma gwarancyjna wynikająca z tego certyfikatu jest mniejsza niż wymagana przepisami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmienionej Protokołem zmieniającym Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonym w Londynie dnia 2 maja 1996 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 140, poz. 815), dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora statku gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.
 8. Żądanie przedstawienia certyfikatu, ubezpieczenia lub gwarancji, o których mowa w ust. 6 i 7, nie może powodować opóźnienia w udzieleniu statkowi schronienia, a brak takich dokumentów nie stanowi wystarczającego powodu do odmowy udzielenia schronienia.

[Art. 107.

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 pilotowych.*
3. *Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub szczególnych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich.*
4. *Za wydanie dokumentów pobiera się opłatę, której wysokość jest określona w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.*
5. *Dokumenty, o których mowa w ust. 3, wydaje się, na czas określony, osobom, które:*

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

◊ druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 1) posiadają odpowiednie dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63, i praktykę pływania;
 - 2) zdały odpowiedni egzamin - w przypadku osób, o których mowa w ust. 1.
6. *Kwalifikacje pilotów morskich w zakresie ochrony żeglugi, regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.*
 7. *Nadzór nad pilotażem na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla tego obszaru, prowadząc w szczególności listę pilotów.*
 8. *Właściwy dyrektor urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.*
 9. *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, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi.*
 10. *Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów, a także sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego, w tym zakres danych umieszczanych na liście pilotów, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.]*

< Art. 107.

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 pilotowych.**
3. **Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub szczególnych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich.**
4. **Za wydanie dokumentów pobiera się opłatę, której wysokość jest określona w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.**
5. **Dokumenty, o których mowa w ust. 3, wydaje się, na czas określony, osobie, która:**
 - 1) **posiada odpowiednie dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63, i praktykę pływania;**
 - 2) **odbyła wymagane szkolenie pilotów i praktykę pilotową;**
 - 3) **zdała egzamin kwalifikacyjny przed Komisją.**
6. **Szkolenie pilotów i praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów, uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.**
7. **Naboru kandydatów na szkolenia pilotów i praktyki pilotowe dokonuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla określonego rejonu pilotowego w porozumieniu ze stacją pilotową i organizacją społeczno-zawodową pilotów, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.**

8. Stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów uznaje się, jeżeli ich program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich.
9. Uznania, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się w drodze decyzji na okres 4 lat.>

< Art. 107a.

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad szkoleniem pilotów i praktykami pilotowymi dokonując audytów.
2. Audyty, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się co 2 lata na wniosek stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów.
3. W przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia nieprawidłowości w szkoleniu pilotów lub realizacji praktyk pilotowych minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyt dodatkowy.
4. Audyty przeprowadzają audytorzy, o których mowa w art. 76 ust. 1–3.
5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości w szkoleniu pilotów lub realizacji praktyki pilotowej minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.
6. Za przeprowadzenie audytów, z wyjątkiem audytów dodatkowych, pobiera się opłaty w wysokości 50% kwoty określonej w pkt. 12.1 i 12.4 części III „Opłaty za egzamin” załącznika do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 107b.

1. Kwalifikacje pilotów morskich w zakresie ochrony żeglugi, regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.
2. Nadzór nad pilotażem na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla tego obszaru, prowadząc w szczególności listę pilotów.
3. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
4. 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, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego,
 - 2) warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych,
 - 3) warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów,
 - 4) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego,

- 5) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego,
 - 6) programy szkoleń pilotów i praktyk pilotowych,
 - 7) warunki naboru kandydatów na szkolenia pilotów i praktyki pilotowe,
 - 8) warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów oraz wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,
 - 9) sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskigo, w tym zakres danych umieszczanych na liście pilotów
- mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.>

Art. 124.

1. Członkowie ochotniczej drużyny ratowniczej mają prawo do:
 - 1) noszenia oznak Służby SAR;
 - 2) bezpłatnego korzystania ze służbowej odzieży ochronnej;
 - 3) świadczeń z tytułu wypadków, którym ulegli w związku z udziałem w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 30 października 2002 r. o zaopatrzeniu z tytułu wypadków lub chorób zawodowych powstałych w szczególnych okolicznościach (Dz. U. Nr 199, poz. 1674, z późn. zm.¹¹⁾);
 - 4) jednorazowego odszkodowania z tytułu dodatkowego ubezpieczenia na wypadek śmierci lub trwałego inwalidztwa w następstwie wypadku w czasie trwania i w związku z akcją poszukiwawczą i ratowniczą lub szkoleniem organizowanym przez Służbę SAR;
 - 5) zwrotu kosztów dojazdu w związku z udziałem w akcji poszukiwawczej i ratowniczej;
 - 6) ryczałtu za udział w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych oraz szkoleniach organizowanych przez Służbę SAR;
 - 7) wyżywienia podczas trwania akcji poszukiwawczej i ratowniczej oraz szkolenia organizowanego przez Służbę SAR;
 - 8) zwrotu kosztów okresowych badań lekarskich, płatnych kursów i szkoleń związanych bezpośrednio z wykonywaną funkcją;
 - 9) korzystania ze sprzętu i urządzeń Służby SAR do ćwiczeń i doskonalenia umiejętności z zakresu ratownictwa morskiego, za zgodą kierownika stacji ratowniczej;
 - 10) korzystania z akcji socjalnych organizowanych przez Służbę SAR.
2. Koszty związane z uprawnieniami, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem pkt 3, ponosi Służba SAR.
- [3. Rada Ministrów, mając na względzie efektywność działania brzegowych stacji ratowniczych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania przez te stacje zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz sposób realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych.]*
- <3. Rada Ministrów, mając na względzie efektywność działań brzegowych stacji ratowniczych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Służbę SAR, oraz sposób realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych.>**
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową organizację Służby SAR, w tym wzory oznak służbowych, zakres odpowiedzialności dyrektora Służby SAR, oznakowanie jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających, mając na względzie konieczność zapewnienia prawidłowego

ZAŁĄCZNIK

I. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE CERTYFIKATÓW

1. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego:
 - 1.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 1200 j.t.
 - 1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2000 - 1600 j.t.
 - 1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 do 10 000 - 2400 j.t.
 - 1.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000 do 30 000 - 3200 j.t.
 - 1.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30 000 - za każde następne 20 000 dodatkowo 800 j.t.
2. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego:
 - 2.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 2000 j.t.
 - 2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2000 - 3000 j.t.
 - 2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 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 przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej:
 - 3.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 2000 j.t.
 - 3.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2000 - 2700 j.t.
 - 3.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 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.
 - 3.6. Za wystawienie pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej - 1000 j.t.
4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej:
 - 4.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 1200 j.t.
 - 4.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 - 1600 j.t.
 - 4.3. Za pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej - 1000 j.t.
5. Za przeprowadzenie inspekcji statku towarowego w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa radiowego dla statków o pojemności brutto pomiędzy 300 a 500 - 600 j.t.
6. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego - 500 j.t.
7. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem:
 - 7.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 1500 j.t.
 - 7.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2000 - 2000 j.t.
 - 7.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 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 przeprowadzenie audytu w celu wydania dokumentu zgodności, tymczasowego dokumentu zgodności lub przedłużenia ważności tymczasowego dokumentu ważności 1200 j.t.
 9. Za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania świadectwa wolnej burty - 350 j.t.
 10. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zwolnienia lub zwolnienia od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50% stawki opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji, której zwolnienie dotyczy.
 11. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpiecznej obsługi - 500 j.t.
 12. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności do przewozu stałych ładunków masowych - 1000 j.t.
 13. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne - 1200 j.t.
 14. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa, karty bezpieczeństwa statku rybackiego i karty 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 2000 - 1000 j.t.
 - 14.6. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 do 10 000 - 2000 j.t.
 - 14.7. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000 do 30 000 - 3000 j.t.
 - 14.8. Statki o pojemności brutto powyżej 30 000 - za każde następne 20 000 dodatkowo 1000 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 przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa dla jachtu morskiego:
 - 15.1. Statki o długości do 6 m - 100 j.t.
 - 15.2. Statki o długości powyżej 6 m do 9 m - 150 j.t.
 - 15.3. Statki o długości powyżej 9 m do 12 m - 200 j.t.
 - 15.4. Statki o długości powyżej 12 m do 15 m - 300 j.t.
 - 15.5. Statki o długości powyżej 15 m do 24 m - 600 j.t.
 - 15.6. Statki o długości powyżej 24 m - 1000 j.t.
 16. Za wykazy wyposażenia do certyfikatu lub karty bezpieczeństwa - 150 j.t., ale nie więcej niż 50% opłaty z tytułu inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa.
 17. Zniżki opłat:
 - 17.1. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub karty bezpieczeństwa na jednorazową podróż pobiera się opłaty w wysokości 50% opłat wymienionych w pkt 14.1-14.8 oraz 15.1-15.6.
 - [17.2. *Opłata za przeprowadzenie inspekcji w celu potwierdzenia ważności certyfikatu wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu, na którym dokonano potwierdzenia ważności.*]
- <17.2. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w celu potwierdzenia ważności certyfikatu lub karty bezpieczeństwa wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu lub karty bezpieczeństwa, na której dokonano potwierdzenia ważności.>**

- 17.3. Jeżeli właścicielem jachtu rekreacyjnego jest: emeryt, rencista, uczeń lub student, opłatę za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu obniża się o 50%.
- 17.4. Opłaty określone w pkt 14.1-14.8 ulegają obniżeniu o:
- 50% dla statku bez własnego napędu mechanicznego,
 - 20% dla statku bez własnego napędu mechanicznego wyposażonego w mechanizmy pomocnicze.
18. Inne opłaty:
- 18.1. Za ponowną inspekcję statku o obcej przynależności zatrzymanego przez organ inspekcyjny - 4000 j.t.
- 18.2. Za wydanie lub wymianę certyfikatu - 50 j.t.
- 18.3. Za wydanie duplikatu lub odpisu certyfikatu - 50 j.t.
- 18.4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu przywrócenia ważności certyfikatu (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej pobieranej przy przeprowadzaniu inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.
- 18.5. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 1 miesiąca bez inspekcji - pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości 10% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, lecz nie mniej niż 10 j.t.
- 18.6. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 3 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 30% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, lecz nie mniej niż 50 j.t.
- 18.7. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres powyżej 3 miesięcy do 5 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.
- 18.8. Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych:
- 18.8.1. Wydanie świadectwa uznania - 1350 j.t.
- 18.8.2. Potwierdzenie świadectwa uznania - 650 j.t.
- 18.8.3. Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji - 550 j.t.
- 18.9. Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich:
- 18.9.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 200 j.t.
- 18.9.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2000 - 400 j.t.
- 18.9.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 do 10 000 - 800 j.t.
- 18.9.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000 do 30 000 - 1200 j.t.
- [18.9.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30 000 - opłata jak w pkt 20.10.4 i dodatkowo za każde następne 20 000 - 400 j.t.]*
- <18.9.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30 000 – opłata jak w pkt 18.9.4 i dodatkowo za każde następne 20 000 – 400 j.t.>**
- 18.10. Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50% opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt 18.9.1 - 18.9.5.
- 18.11. Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwałniaków hydrostatycznych (bez względu na ilość środków ratunkowych) - 300 j.t.
- 18.12. Za wydanie lub zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nieujętego w niniejszym załączniku pobiera się opłatę w wysokości 300 j.t.
- 18.13. Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku materiałów niebezpiecznych - 400 tj.

- 18.14. Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej - dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie) - 250 j.t.
- 18.15. Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy) - 4000 j.t.
- 18.16. Za wydanie zezwolenia jednorazowego na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) - w czasie jednej wizyty w porcie - 600 j.t.
- 18.17. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie - 250 j.t.
- 18.18. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota - 150 j.t.
- 18.19. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota - 400 j.t.
- 18.20. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na manewrowanie statkiem bez pilota na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie - 150 j.t.
- [18.21. *Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 20.17 - 100 j.t.*]
- <18.21. Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 18.13 – 100 j.t.>**
- 18.22. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych - 200 j.t.
- 18.23. 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.
- 18.24. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie - 50 j.t.
- 18.25. Za zalegalizowanie dziennika pokładowego lub innego dokumentu (książki) podlegającego legalizacji - 20 j.t.
- 18.26. Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne - 500 j.t.
- 18.27. Za upoważnienie podmiotu do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m - 2000 j.t.
- <18.28. Za przeprowadzenie kontroli okresowej podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m – 300 j.t.**
- 18.29. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru:**
- 4000 j.t. – dla statków starszych niż 15 lat,
 - 500 j.t. – dla statków do 15 lat.
- 18.30. Za przedłużenie ważności karty bezpieczeństwa na okres nie dłuższy niż 5 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa.>**
19. Objasnienia uzupełniające:

- 19.1. Dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto opłaty nalicza się według wzoru:
 $V = 0,25 \times L \times B \times H$,
gdzie:
B - szerokość maksymalna,
H - wysokość boczna,
L - długość całkowita.
Uwaga: dla doków pływających H oznacza wysokość boczną łącznie z basztami.
- [19.2. *Koszty przejazdów oraz pobytu audytorów/inspektorów poza miastami - siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem audytu lub inspekcji ponosi zleceniodawca. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 j.t., odstępuje się od jej pobrania.*]
- <19.2. **Koszty przejazdów oraz pobytu audytorów/inspektorów poza siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem audytu lub inspekcji ponosi armator statku. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 j.t., odstępuje się od jej pobrania.**>
- 19.3. Opłaty za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania, potwierdzenia, przedłużania czy przywrócenia ważności wszystkich certyfikatów statku ponosi armator lub właściciel statku.
- 19.4. Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.
- 19.5. Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.