

## MATERIAŁ PORÓWNAWCZY

do ustawy z dnia 16 listopada 2022 r.

**o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw**

(druk nr 867)

USTAWA z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515 i 1604)

Art. 4.

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

**<1. Przepisów ustawy, z zastrzeżeniem przypadków w niej określonych, nie stosuje się do jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Policji i Służby Ochrony Państwa.>**

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

1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;

*[2) statków rybackich o długości do 24 m;]*

**<2) statków rybackich o długości do 45 m;>**

3) statków o wartości historycznej o długości do 45 m;

*[4) jachtów morskich o długości do 24 m;]*

**<4) jachtów rekreacyjnych o długości do 45 m;>**

**<4a) statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek;>**

5) paliwa na statkach o pojemności brutto (GT) poniżej 1000 jednostek oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach.

3. Przepisy ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków stosuje się do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 15 m w zakresie obowiązku wyposażenia tych statków w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS).

*[4. Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może, w drodze rozporządzenia, poddać odpowiednim przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.]*

---

Objaśnienie oznaczeń: *[ ] kursywa – tekst usunięty przez Sejm*

**<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm**

**<4. Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może, w drodze rozporządzenia, poddać odpowiednim przepisom ustawy jednostki pływające Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Policji i Służby Ochrony Państwa.>**

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 rybacki w rozumieniu art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2021 r. poz. 650, 694 i 1718);
- 4) statku pasażerskim - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 5) statku pasażerskim typu ro-ro - należy przez to rozumieć statek pasażerski przystosowany do wtaczania na statek i wytaczania ze statku pojazdów drogowych lub szynowych;
- 5a) szybkim statku pasażerskim - należy przez to rozumieć jednostkę szybką w rozumieniu przepisów 1/3 rozdziału X Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142), zwanej dalej "Konwencją SOLAS", przewożąca więcej niż 12 pasażerów;
- 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 Krajowej Administracji Skarbowej,

- f) zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów,
  - g) łamania lodów;
- 7) jachcie morskim - należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, przeznaczony lub używany do celów sportowych lub rekreacyjnych na wodach morskich;
- 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 lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, 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 wykorzystaniu lub udostępnianiu statku
- o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 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 2020 r. poz. 1863 oraz z 2021 r. poz. 2490);
- 10a) długości statku - należy przez to rozumieć 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy równoległej do płaszczyzny podstawowej na wysokości równej 85% wysokości bocznej lub długość mierzoną od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego w płaszczyźnie tej wodnicy, jeżeli długość ta jest większa;
- 10b) długości jachtu morskiego - należy przez to rozumieć długość kadłuba mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, w szczególności: steru, bukszprytu i odbojnic; w przypadku gdy tak określona długość jachtu morskiego wynosi 24 m albo powyżej, długość jachtu morskiego określa się jak długość statku;
- 10c) pasażerze - należy przez to rozumieć każdą osobę, z wyjątkiem:
- a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych na statku lub wykonujących zadania na statku dla jego potrzeb,
  - b) dziecka w wieku poniżej jednego roku życia;

- 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 obejmującą serię podróży statku wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów lub serię podróży statku z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich, wykonywanych:
  - a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów albo
  - b) w taki sposób, że podróże te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;
- 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;*]

**<21) certyfikacie – należy przez to rozumieć dokument bezpieczeństwa wydany dla statku zgodnie z przepisami ustawy oraz postanowieniami umów międzynarodowych, w tym kartę bezpieczeństwa;>**

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 porozumień międzynarodowych w sprawie inspekcji państwa portu;

24) Memorandum Paryskim - należy przez to rozumieć międzynarodowe porozumienie 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. MłiR z 2014 r. poz. 61);

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;

26a) systemie THETIS EU - należy przez to rozumieć system informacyjny opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej, "EMSA", wspomagający realizację zadań inspekcji państwa portu oraz inspekcji państwa bandery, w szczególności w zakresie inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, będący platformą do wymiany informacji i raportowania o wynikach inspekcji i kontroli przeprowadzonych zgodnie z przepisami ustawy;

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 niezdalny 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) (uchylony);
- 33) umowach międzynarodowych - należy przez to rozumieć:
- a) Konwencję SOLAS,
  - b) Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. 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. poz. 372 i 373), 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. poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. 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. poz. 101 i 102, z 2016 r. poz. 1979, z 2017 r. poz. 1449, z 2018 r. poz. 1714 i 1970, z 2020 r. poz. 2118 oraz z 2021 r. poz. 1905) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza
-

- przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokółem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680), 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. poz. 247 i 248), 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. poz. 851 i 852),
  - g) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z 2017 r. poz. 512, z 2019 r. poz. 962 oraz z 2021 r. poz. 707), zwaną dalej "Konwencją MLC",
  - h) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092 i 1093, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), zwaną dalej "Konwencją STCW",
  - i) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655), zwaną dalej "Konwencją STCW-F",
  - j) Międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzoną w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie;
- 34) Kodeksie ISM - należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określony w rozdziale IX Konwencji SOLAS;
- 34a) Kodeksie ISPS - należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych, określony w rozdziale XI-2 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 państwem członkowskim Unii Europejskiej;
- 37) stałej platformie wiertniczej - należy przez to rozumieć jednostkę górnictwa, przeznaczoną do wydobycia i przetwarzania węglowodorów, osadzoną na dnie morskim na stałe, stanowiącą morską budowlę hydrotechniczną.

Art. 8.

*[1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej, liczbę statków o polskiej przynależności oraz liczbę uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, może powierzyć, w drodze umowy, uznanej organizacji wykonywanie określonych zadań administracji morskiej.]*

**<1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter zadań administracji morskiej, liczbę statków o polskiej przynależności oraz liczbę uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, może powierzyć, w drodze umowy, uznanej organizacji wykonywanie zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów oraz wydawania certyfikatów statkom innym niż jachty o długości do 24 m i statki rybackie o długości do 24 m.>**

**<1a. Powierzenie zadań, o których mowa w ust. 1, następuje na wniosek uznanej organizacji.**

**1b. Wniosek, o którym mowa w ust. 1a, zawiera:**

- 1) zakres zadań, o których wykonywanie ubiega się uznana organizacja;**
- 2) informację o:**
  - a) posiadaniu przez uznaną organizację oddziału na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,**
  - b) statkach o polskiej przynależności klasyfikowanych przez uznaną organizację.>**

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, zawierana między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznaną organizacją określa w szczególności:

- 1) zakres zadań powierzonych uznanej organizacji;
- 2) szczegółowe prawa i obowiązki stron umowy;
- 3) warunki współpracy stron umowy.



*[3. W przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wydaje uznanej organizacji upoważnienie do wykonywania określonych w umowie zadań administracji morskiej.]*

**<3. W przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej upoważnia, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania powierzonych w umowie zadań administracji morskiej.>**

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zawiesić upoważnienie uznanej organizacji w przypadku:

- 1) stwierdzenia, że działanie uznanej organizacji stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego, przy zastosowaniu kryteriów określonych w załączniku nr 1 do decyzji Komisji z dnia 16 czerwca 2009 r. w sprawie kryteriów stosowanych przy ustalaniu, czy poziom skuteczności organizacji działającej w imieniu państwa bandery można uznać za niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego (Dz. Urz. UE L 162 z 25.06.2009, str. 6);
- 2) niespełnienia przez uznaną organizację kryteriów, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 11, z późn. zm.);
- 3) nieusunięcia przez uznaną organizację nieprawidłowości stwierdzonych w ramach nadzoru organów administracji morskiej nad uznaną organizacją;
- 4) braku statków o polskiej przynależności w rejestrze uznanej organizacji w okresie ostatnich 2 lat.

5. Przywrócenie upoważnienia następuje na wniosek uznanej organizacji po ustaniu przyczyn powodujących jego zawieszenie oraz przeprowadzeniu audytu organów administracji morskiej potwierdzającego ustanie tych przyczyn.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie uznanej organizacji w przypadku utraty przez nią uznania Komisji Europejskiej.

**<6a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może cofnąć upoważnienie uznanej organizacji w przypadku zagrożenia obronności państwa, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa morskiego lub porządku publicznego. Decyzja o cofnięciu upoważnienia podlega natychmiastowemu wykonaniu.**

**6b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydając decyzję lub postanowienie w postępowaniu w sprawie wydania, zawieszenia, przywrócenia albo cofnięcia upoważnienia, o którym mowa w ust. 3–6a, może odstąpić od uzasadnienia faktycznego, jeżeli wymaga tego obronność państwa, bezpieczeństwo państwa, bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny.>**

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, a także IMO, o zawieszeniu albo cofnięciu upoważnienia uznanej organizacji, wraz z uzasadnieniem.

*[8. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej. W ramach sprawowanego nadzoru organy administracji morskiej:*

- 1) przeprowadzają audyty centrali lub oddziału uznanej organizacji nie rzadziej niż co 2 lata;*
- 2) przeprowadzają inspekcje doraźne, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 3 ustawy;*
- 3) opiniują opracowane przez uznaną organizację projekty przepisów klasyfikacyjnych, procedur nadzoru nad statkami oraz projekty zmian do takich przepisów i procedur.]*

**<8. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej. W ramach sprawowanego nadzoru:**

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej:**
  - a) opracowuje program nadzoru państwa bandery nad działalnością upoważnionych uznanych organizacji zgodnie z przepisami rezolucji IMO MSC.349(92) Kodeks dla uznanych organizacji (Kodeks RO),**
  - b) zatwierdza harmonogramy działań przewidzianych w programie nadzoru, o którym mowa w lit. a, w tym plan audytów centrali lub oddziałów upoważnionych uznanych organizacji, oraz plan przeprowadzania inspekcji doraźnych i audytów dodatkowych,**
  - c) przeprowadza audyty upoważnionych uznanych organizacji nie rzadziej niż co 2 lata,**
  - d) sprawuje nadzór nad działaniami dyrektora urzędu morskiego w zakresie jego zadań związanych z monitorowaniem działalności upoważnionych uznanych organizacji,**

- e) opiniuje opracowane przez upoważnioną uznaną organizację projekty przepisów klasyfikacyjnych, procedur nadzoru nad statkami oraz projekty zmian tych przepisów i procedur;
- 2) właściwi dyrektorzy urzędów morskich:
- a) prowadzą bieżący monitoring działalności upoważnionej uznanej organizacji uczestniczącej w klasyfikacji lub certyfikacji statków znajdujących się w ich właściwości,
  - b) sporządzają harmonogram działań przewidzianych w programie nadzoru, o którym mowa w pkt 1 lit. a,
  - c) kontrolują działalność upoważnionych uznanych organizacji podczas wizyt na statku oraz w siedzibie armatora, w tym:
    - przeprowadzają inspekcje doraźne, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 3,
    - przeprowadzają audyty dodatkowe, o których mowa w art. 22 ust. 2 i 2a,
    - biorą udział w charakterze obserwatora, zgodnie z art. 19a ust. 3, w inspekcjach i audytach przeprowadzanych przez upoważnioną uznaną organizację,
  - d) po zatrzymaniu statku przeprowadzają inspekcje doraźne, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 lit. e, oraz audyty dodatkowe, o których mowa w art. 22 ust. 2 i 2a,
  - e) biorą udział w opiniowaniu opracowanych przez upoważnioną uznaną organizację projektów przepisów klasyfikacyjnych, procedur nadzoru nad statkami oraz projektów zmian do takich przepisów i procedur,
  - f) raz na rok sporządzają i przekazują ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie z czynności wykonanych w ramach nadzoru wraz z całościową oceną działalności upoważnionej uznanej organizacji i wypełniania przez nią zobowiązań określonych w umowach, o których mowa w ust. 1, w zakresie klasyfikacji lub certyfikacji statków znajdujących się w ich właściwości.>
- <8a. Audyt upoważnionej uznanej organizacji, o którym mowa w ust. 8 pkt 1 lit. c, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza przy pomocy zespołu audytującego składającego się z przedstawicieli naczelnego i terenowych organów administracji morskiej.

**8b. Przedstawiciele terenowych organów administracji morskiej, o których mowa w ust. 8a, wyznaczają właściwi dyrektorzy urzędów morskich.**

**8c. Członkowie zespołu audytującego działają na podstawie upoważnienia udzielanego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Spośród członków zespołu audytującego minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza przewodniczącego.>**

9. Uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej przekazuje corocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie z realizacji zadań powierzonych umową.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej sprawozdanie z czynności wykonanych w ramach nadzoru, najpóźniej do dnia 31 marca w roku następującym po roku, w którym czynności te przeprowadzono.

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

- 1) minimalny zakres postanowień umowy, o której mowa w ust. 1, zawieranej między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznaną organizacją,
- 2) szczegółowy sposób i tryb sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej,
- 3) szczegółowy zakres informacji zawartych w sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 9

- mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje, a także postanowienia umów międzynarodowych i rezolucji IMO A.739(18) <sup>3</sup> w sprawie wytycznych do upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji, rezolucji IMO MSC.349(92) Kodeks dla uznanych organizacji (Kodeks RO) <sup>4</sup> z wyłączeniem sekcji 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 i 3.9.3.3 części 2 tego Kodeksu oraz rezolucji IMO A.1070(28) Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO <sup>5</sup> z wyłączeniem sekcji 16.1, 18.1 i 19 części 2 tego Kodeksu [.] <,>

**<4>szczegółowy zakres informacji zawartych w sprawozdaniu i ocenie, o których mowa w ust. 8 pkt 2 lit. f, oraz termin ich przekazania>**

**<Art. 8a.**

- 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze umowy, uznanej organizacji wykonywanie zadań administracji morskiej w zakresie:**
    - 1) dokonywania inspekcji i audytów statków oraz wydawania certyfikatów statkom rybackim o długości do 24 m i jachtom o długości do 24 m;**
    - 2) innym niż dokonywanie inspekcji i audytów statków oraz wydawanie certyfikatów statkom.**
  - 2. Powierzenie zadań, o których mowa w ust. 1, następuje na wniosek uznanej organizacji.**
  - 3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:**
    - 1) zakres zadań, o których wykonywanie ubiega się uznana organizacja;**
    - 2) informację o posiadaniu przez uznaną organizację oddziału na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.**
  - 4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się:**
    - 1) przepisy techniczne dotyczące zakresu zadań, o których wykonywanie ubiega się uznana organizacja;**
    - 2) dokumentację potwierdzającą objęcie systemem zarządzania jakością działalności w zakresie zadań, o których wykonywanie ubiega się uznana organizacja.**
  - 5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć uznanej organizacji wykonywanie zadań, o których mowa w ust. 1, jeżeli uznana organizacja:**
    - 1) spełnia wymagania w zakresie organizacji, kwalifikacji personelu oraz posiadanego systemu zarządzania jakością;**
    - 2) posiada przepisy techniczne dotyczące zakresu zadań, o których wykonywanie się ubiega;**
    - 3) posiada siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.**
  - 6. Umowa, o której mowa w ust. 1, określa w szczególności:**
    - 1) zakres zadań powierzonych uznanej organizacji;**
    - 2) szczegółowe prawa i obowiązki stron umowy;**
    - 3) warunki współpracy stron umowy.**
  - 7. W przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej upoważnia, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania powierzonych w umowie zadań administracji morskiej.**
-

- 8. Do upoważnienia, o którym mowa w ust. 7, przepisy art. 8 ust. 4–6 i 8–9 oraz przepisy wydane na podstawie art. 8 ust. 11 w zakresie sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami stosuje się odpowiednio.**
- 9. Upoważniona uznana organizacja podlega obowiązkowi ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z prowadzeniem działalności w zakresie upoważnienia, o którym mowa w ust. 7.**
- 10. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 9, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres zadań administracji morskiej, o których mowa w ust. 1, realizowanych przez upoważnioną uznaną organizację.>**

Art. 17.

*[1. Stacje atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych, podlegają, zgodnie z przepisami Konwencji SOLAS, uznawaniu oraz nadzorowi dyrektora urzędu morskiego.*

*1a. Dla stacji atestacji, o których mowa w ust. 1, mających siedzibę na obszarze województw:*

- 1) zachodniopomorskiego lub pomorskiego, w powiatach: kołobrzeskim, świdwińskim, drawskim, waleckim, koszalińskim, sławieńskim, szczecineckim, białogardzkim, słupskim, bytowskim, człuchowskim, lęborskim oraz chojnickim - właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku;*
- 2) zachodniopomorskiego, w powiatach: świnoujskim, polickim, gryfińskim, kamieńskim, gryfickim, goleniowskim, stargardzkim, pyrzyckim, myśliborskim, choszczeńskim, łobeskim oraz szczecińskim - właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie;*
- 3) pomorskiego, w powiatach: puckim, wejherowskim, kartuskim, kościerskim, gdańskim, starogardzkim, tczewskim, kwidzyńskim, malborskim, sztumskim, nowodworskim, gdyńskim oraz sopockim - właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.]*

**<1. Podmioty dokonujące atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych i ratowniczych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych, podlegają, zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS, uznaniu oraz kontroli dyrektora urzędu morskiego.**

**1a. W sprawach, o których mowa w ust. 1, dla podmiotów mających siedzibę na obszarze województw:**

- 1) dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego – właściwym jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Szczecinie;**
- 2) kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, podlaskiego, podkarpackiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego – właściwym jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Gdyni.>**

*[1b. Dla stacji atestacji, o których mowa w ust. 1, mających siedzibę na obszarze województw:*

- 1) warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, podlaskiego, lubelskiego oraz podkarpackiego - właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni;*
- 2) kujawsko-pomorskiego, łódzkiego, śląskiego, świętokrzyskiego oraz małopolskiego - właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku;*
- 3) lubuskiego, wielkopolskiego, opolskiego, dolnośląskiego - właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.]*

**<1c. Wniosek o uznanie, odnowienie uznania i zmianę zakresu uznania zawiera:**

- 1) nazwę i adres wnioskodawcy;**
- 2) datę rozpoczęcia działalności;**
- 3) uzasadnienie wniosku;**
- 4) proponowany termin kontroli.**

**1d. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1c, załącza się:**

- 1) informację o zakresie usług dotyczących atestacji, o której mowa w ust. 1;**
- 2) aktualny odpis z właściwego rejestru albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;**
- 3) listę pracowników posiadających uprawnienia do wykonywania atestacji, o której mowa w ust. 1, zawierającą ich imiona i nazwiska, stanowiska oraz posiadane uprawnienia;**
- 4) kopie posiadanych autoryzacji producenta na poszczególne urządzenia i wyposażenie.>**

*[2. Uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu kontroli polegającej na sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie*

---

*bazy technicznej stacji atestacji, o której mowa w ust. 1, oraz kwalifikacji jej personelu. Potwierdzeniem uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania jest świadectwo uznania.]*

**<2. Uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu kontroli polegającej na sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie bazy technicznej podmiotów, o których mowa w ust. 1, kwalifikacji jego personelu oraz posiadanego przez podmiot systemu jakości. Potwierdzeniem uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania jest świadectwo uznania.>**

3. Świadectwo uznania wydaje się na okres 5 lat na podstawie pozytywnych wyników kontroli. Świadectwo podlega potwierdzeniu corocznie w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej świadectwa do trzech miesięcy po upływie tej daty.

*[4. Dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić kontrole sprawdzające w celu stwierdzenia, czy stacja atestacji w okresie ważności świadectwa uznania spełnia wymagania, o których mowa w ust. 2.]*

**<4. Dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić kontrole sprawdzające w celu stwierdzenia, czy podmioty w okresie ważności świadectwa uznania spełniają wymagania, o których mowa w ust. 2.>**

5. Na podstawie negatywnych wyników kontroli dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, cofa uznanie lub odmawia wydania świadectwa uznania.

**<5a. W przypadku wydania decyzji o cofnięciu uznania, podmioty mogą ponownie ubiegać się o uznanie po upływie 30 dni od dnia wydania tej decyzji.>**

6. Za przeprowadzenie kontroli i wydanie świadectwa uznania pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

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

*[1) szczegółowe warunki i tryb uznawania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania usług stacji atestacji, o których mowa w ust. 1,*

*2) szczegółowy sposób sprawowania nadzoru nad stacjami atestacji,*

*3) wzór świadectwa uznania dla stacji atestacji]*

**<1)szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty, o których mowa w ust. 1,**

**2) szczegółowy sposób sprawowania kontroli nad podmiotami, o których mowa w ust. 1,**

**3) wzór świadectwa uznania dla podmiotów, o których mowa w ust. 1>**



- kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego przeprowadzania atestacji urządzeń i wyposażenia statku, z uwzględnieniem wymagań Konwencji SOLAS.

Art. 18.

1. W celu zapewnienia spełniania przez statek o polskiej przynależności wymagań, o których mowa w art. 11, oraz wymagań Kodeksu ISM, statek podlega inspekcji państwa bandery przeprowadzanej przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 oraz z 2021 r. poz. 234 i 1718).
2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie.
3. 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 jednostek pływających, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.
- [4. Minister Obrony Narodowej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Marynarki Wojennej, rodzaje przeglądów i inspekcji, oraz tryb ich dokonywania, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.]*
- <4. Minister Obrony Narodowej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, rodzaje przeglądów i inspekcji, oraz tryb ich dokonywania, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.>**
5. Organy inspekcyjne mogą powierzyć przeprowadzenie określonych inspekcji wyznaczonym w tym celu osobom lub uznanej organizacji.
6. Organy inspekcyjne, o których mowa w ust. 2, mogą zwrócić się do organu inspekcyjnego innego państwa o przeprowadzenie inspekcji państwa bandery i wydanie odpowiedniego certyfikatu w ich imieniu, jeżeli państwo to jest stroną umowy międzynarodowej, na podstawie której dany certyfikat został wydany.
7. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje państwa bandery przy pomocy inspektora inspekcji państwa bandery.

8. Inspektorem inspekcji państwa bandery może być osoba, która posiada kwalifikacje, doświadczenie i wiedzę w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków oraz zagadnień objętych Konwencją MLC.
9. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.
10. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 9, przysługuje również osobie wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery.
11. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery, kierując się koniecznością określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację inspektora oraz tej osoby, a także potrzebą określenia jednolitego wzoru tego dokumentu.

**<Art. 19a.**

- 1. W przypadku gdy armator albo kapitan statku zgłosi statek do inspekcji albo audytu upoważnionej uznanej organizacji, upoważniona uznana organizacja informuje o tym fakcie oraz o planowanym terminie przeprowadzenia inspekcji albo audytu właściwego dyrektora urzędu morskiego.**
- 2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, upoważniona uznana organizacja przeprowadza inspekcje i audyty państwa bandery w celu wydania wszystkich wymaganych dla danego statku certyfikatów i dokumentów statku, z wyłączeniem certyfikatów wymaganych zgodnie z przepisami rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS oraz z przepisami Kodeksu ISPS.**
- 3. Inspektor państwa bandery ma prawo uczestniczyć w charakterze obserwatora w inspekcji albo audycie przeprowadzanym przez upoważnioną uznaną organizację. Koszty udziału inspektora państwa bandery pokrywa dyrektor urzędu morskiego.>**

**Art. 20.**

1. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega inspekcji:
    - 1) wstępnej - przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku;
    - 2) rocznej - przeprowadzanej corocznie w celu potwierdzenia ważności certyfikatu;
    - 3) pośredniej - przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, zastępującej odpowiednio drugą lub trzecią inspekcję roczną, a w przypadku statku
-

niepodlegającego inspekcji rocznej, przeprowadzanej między drugą a trzecią datą rocznicową;

4) odnowieniowej - przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu;

*[5) doraźnej - przeprowadzanej w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w przypadku gdy statek zmienia klasę lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM albo w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie wolnej burty;]*

**<5) doraźnej – przeprowadzanej w przypadku gdy:**

**a) stwierdzono lub podejrzewa się, że statek został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku,**

**b) statek zmienia klasę lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM,**

**c) stwierdzono lub podejrzewa się, że położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie wolnej burty,**

**d) statek został zatrzymany w obcym porcie,**

**e) statek został zwolniony z zatrzymania w obcym porcie – w okresie 3 miesięcy od dnia tego zwolnienia,**

**f) w raporcie z inspekcji PSC, która nie zakończyła się zatrzymaniem, wskazano 10 i więcej uchybień – w okresie 30 dni od dnia zakończenia inspekcji PSC;>**

6) w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej - przeprowadzanej w trakcie podróży na statku pasażerskim typu ro-ro i szybkim statku pasażerskim, uprawiających żeglugę:

a) między portem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a portem leżącym na terytorium państwa trzeciego albo

b) na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, na których mogą pływać statki pasażerskie klasy A zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 10.

1a. Typy i rodzaje statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, niepodlegających poszczególnym rodzajom inspekcji, określonym w ust. 1, określają, w zależności od ich

pojemności brutto (GT), długości, przeznaczenia i sposobu eksploatacji, przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 4 i 5.

1b. W ramach inspekcji państwa bandery organ inspekcyjny weryfikuje i zatwierdza plany, instrukcje, poradniki i inne dokumenty wymagane dla statku przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 3 lub umowami międzynarodowymi.

**<1c. W przypadku gdy certyfikaty statku wydała upoważniona uznana organizacja, inspekcję doraźną, o której mowa w ust. 1 pkt 5 lit. d i f, przeprowadza upoważniona uznana organizacja, natomiast inspekcję doraźną, o której mowa w ust. 1 pkt 5 lit. e, przeprowadza właściwy dyrektor urzędu morskigo.>**

**1d. W uzasadnionych przypadkach, organ inspekcyjny może odstąpić od przeprowadzenia inspekcji doraźnych, o których mowa w ust. 1 pkt 5 lit. d i e, o czym niezwłocznie informuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w formie pisemnej, wraz z uzasadnieniem tego odstąpienia.>**

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 międzynarodowe, 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.

3. Inspekcja, o której mowa w ust. 1 pkt 6, może być przeprowadzana w połączeniu lub jednocześnie z przeglądem statku dokonywanym przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem, pod warunkiem że są przestrzegane procedury i wytyczne dotyczące przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC), o którym mowa w prawie 6 rozdziału I Konwencji SOLAS, lub procedury służące osiągnięciu tego samego celu.

Art. 22.

1. W ramach inspekcji państwa bandery:

- 1) statek pasażerski oraz statek inny niż pasażerski o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek, uprawiający żeglugę międzynarodową, podlegają audytowi:
  - a) wstępnemu - przeprowadzanemu w celu wydania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu tymczasowego,
  - b) pośredniemu - przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem,
  - c) odnowieniowemu - przeprowadzanemu w celu wydania nowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem okresu jego ważności,
  - d) dodatkowemu - przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach między audytami;
- 2) armator statku, o którym mowa w pkt 1, podlega audytowi:
  - a) wstępnemu - przeprowadzanemu w celu wydania dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego,
  - b) rocznemu - przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności dokumentu zgodności, corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po upływie tej daty,
  - c) odnowieniowemu - przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności w związku z upływem okresu jego ważności,
  - d) dodatkowemu - przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach między audytami.

*[2. Audyt dodatkowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d oraz ust. 1 pkt 2 lit. d, może być przeprowadzony również po zatrzymaniu statku, w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania.]*

**<2. Audyt dodatkowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d, może być przeprowadzony również:**

- 1) w celu nadzorowania prawidłowości działań upoważnionych uznanych organizacji;**
- 2) w przypadku gdy w raporcie z inspekcji PSC przeprowadzonej w obcym porcie wskazano niezgodności z wymaganiami Kodeksu ISM – przed upływem 90 dni od dnia zakończenia tej inspekcji;**

- 3) **po zatrzymaniu statku w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania, przy czym w przypadku gdy w raporcie z inspekcji, podczas której doszło do zatrzymania, wskazano 5 lub więcej niezgodności z wymaganiami Kodeksu ISM, organ inspekcyjny nie może nie przeprowadzić audytu.>**

**<2a. Audyt dodatkowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. d, może być przeprowadzony również:**

- 1) **w celu nadzorowania prawidłowości działań upoważnionych uznanych organizacji;**
- 2) **po zatrzymaniu statku armatora, przy czym w przypadku gdy w ciągu 24 miesięcy miały miejsce co najmniej dwa zatrzymania statków armatora, organ inspekcyjny nie może nie przeprowadzić audytu.>**

3. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do stałych platform wiertniczych znajdujących się w polskich obszarach morskich oraz przedsiębiorców odpowiedzialnych za ich eksploatację.

#### Art. 23.

1. Organ inspekcyjny wydaje, na podstawie pozytywnych wyników przeprowadzanych inspekcji państwa bandery, odpowiednie certyfikaty lub karty bezpieczeństwa, określone na podstawie ust. 4 i 5. W certyfikatach i kartach bezpieczeństwa ustala się okres ich ważności. **<Certyfikaty i karty bezpieczeństwa mogą być wydane w postaci elektronicznej.>**

1a. W przypadku niezgłoszenia statku do inspekcji zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 1-4 i 6 lub negatywnego wyniku inspekcji, certyfikat traci ważność.

2. Organ inspekcyjny pobiera opłatę za:

- 1) przeprowadzenie inspekcji lub audytu,
  - 2) wydanie lub potwierdzenie ważności certyfikatu, karty bezpieczeństwa, dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego
- w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

2a. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 2, wykonuje konsul, pobiera on opłatę zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 118 ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. - Prawo konsularne (Dz. U. z 2021 r. poz. 823).

3. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:
  - [1) rodzaje, tryb i zakres przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz używania jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa,]
  - <1) rodzaje, terminy, tryb i zakres przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz używania jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa, w tym rodzaje jachtów, na których nie przeprowadza się inspekcji,>**
  - 2) elementy, jakie zawiera instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego, oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania,
  - 3) sposób weryfikowania przez organ inspekcyjny prawidłowości opracowania i sprawdzenia wpływu stosowania instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego na poziom ryzyka wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną działalnością lub uprawianą żeglugą,
  - 4) wzór karty bezpieczeństwa jachtu morskiego- kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa jachtów morskich, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery.

#### Art. 25.

1. Inspekcje, o których mowa w art. 20 ust. 1 i art. 24, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.

- 1a. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wymóg, o którym mowa w ust. 1, uważa się za spełniony, jeżeli statek posiada ważne świadectwo klasy.
2. Nadzór techniczny organizacji sprawowany jest podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas eksploatacji statku.
- [3. Potwierdzeniem dokonania przeglądu, o którym mowa w ust. 1, jest ważne świadectwo klasy statku.]*
- <3. Potwierdzeniem dokonania przeglądu, o którym mowa w ust. 1, jest ważne świadectwo klasy statku, które jest wydawane w postaci papierowej lub elektronicznej.>**
4. Inspekcje, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 i art. 24, 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, zgodnie z przepisami prawa pracy i przepisami o Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Art. 28.

1. W przypadku zmiany przynależności statku o długości co najmniej 24 m, z obcej na polską, dyrektor urzędu morskigo:
  - 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 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 morskigo armator statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany dostarczyć posiadane informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1.
3. Izba morska, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności o długości co najmniej 24 m, przed wpisem do polskiego rejestru okrętowego informuje właściwego dyrektora urzędu morskigo o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu morskigo dokonania czynności, o



których mowa w ust. 1 i 2. Wpisu statku do rejestru dokonuje się na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskigo stwierdzającej spełnienie przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisania statku do rejestru.

**<3a. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego statku o długości co najmniej 24 m, uprzednio zarejestrowanego w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej.>**

*[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.]*

**<4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska w odniesieniu do:**

- 1) statków, których przynależność jest zmieniana z obcej na polską, oraz
  - 2) statków zarejestrowanych w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego
- określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania oceny stanu technicznego statku oraz wymagane warunki, jakie statek powinien spełniać, aby został wpisany do polskiego rejestru okrętowego, w tym maksymalny wiek statku oraz kategorie statków, do których warunki te nie mają zastosowania.>

**<5. Jeżeli statek ma wartość historyczną albo jeżeli przemawia za tym ważny interes publiczny, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, może, w drodze decyzji, zwolnić statek, którego przynależność jest zmieniana z obcej na polską albo zarejestrowany w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej z obowiązku spełniania niektórych warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 4, wskazując warunki użytkowania statku.**

**6. Decyzję, o której mowa w ust. 5, wydaje się na wniosek armatora.**

**7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, zawiera:**

- 1) dane statku;
- 2) warunki, których ma dotyczyć zwolnienie;
- 3) planowany sposób użytkowania statku;
- 4) uzasadnienie wniosku.>

Art. 30.

1. W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu:
  - 1) kapitan statku jest obowiązany niezwłocznie przekazać informację o tym fakcie dyrektorowi urzędu morskogo właściwemu dla portu macierzystego statku;
  - 2) armator statku jest obowiązany dostosować statek do wymagań umów międzynarodowych, w szczególności w zakresie stwierdzonych uchybień;
  - <2a) armator statku opracowuje plan działań naprawczych i kontrolnych wraz z harmonogramem wdrożenia tych działań na okres 12 miesięcy albo informację wraz z uzasadnieniem o braku potrzeby opracowania tego planu; plan albo informację uzgadnia z upoważnioną uznaną organizacją, jeżeli wydała certyfikaty statku, i przekazuje do zatwierdzenia właściwemu dyrektorowi urzędu morskogo w terminie 14 dni od dnia zwolnienia z zatrzymania;**
  - 2b) właściwy dyrektor urzędu morskogo zatwierdza plan wraz z harmonogramem albo informację, o których mowa w pkt 2a, i przekazuje do wiadomości ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;>**
  - 3) właściwy dyrektor urzędu morskogo nadzoruje dostosowanie statku do wymagań umów międzynarodowych.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób:
  - 1) postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu,
  - 2) dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków,
  - 3) sprawowania nadzoru przez właściwego dyrektora urzędu morskogo nad dostosowaniem statku do wymagań umów międzynarodowych- kierując się koniecznością przeprowadzenia niezbędnych działań, jakie muszą zostać podjęte w celu usunięcia stwierdzonych uchybień oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi statków o polskiej przynależności i bezpieczeństwa osób przebywających na tych statkach.

Art. 62.

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

- 1) Konwencji STCW;
- 2) Konwencji STCW-F;
- 3) Konwencji SOLAS;
- 4) Konwencji MLC;
- 5) przepisach ustawy.

2. Kwalifikacje członków załóg statków morskich w zakresie ochrony żeglugi nieobjęte Konwencją STCW regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.

*[3. Dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowią potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych oraz jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi na wodach morskich.]*

**<3. Uprawianie żeglugi jachtem rekreacyjnym oraz jachtem komercyjnym odpłatnie udostępnianym bez załogi o napędzie żaglowym i o długości kadłuba powyżej 7,5 m lub o napędzie mechanicznym o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego.>**

**<4. Dokumentami kwalifikacyjnymi, o których mowa w ust. 3, są dokumenty:**

- 1) określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo
- 2) o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5, albo
- 3) o których mowa w art. 70 ust. 1 pkt 1 i 2, albo
- 4) uprawniające do żeglugi na jachtach morskich wydane przez inne państwo lub z upoważnienia tego państwa – w zakresie określonych w tym dokumencie uprawnień.
5. Nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust. 3, uprawianie żeglugi na morskich wodach wewnętrznych na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna jest ograniczona konstrukcyjnie do 15 km/h. W przypadku jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi uprawianie żeglugi wymaga odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie, zgodnie z art. 37a ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.>

Art. 63.

*[Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku, jest:]*

**<Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku są następujące dokumenty kwalifikacyjne:>**

- 1) dyplom - dla stanowisk oficerskich;
- 2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich;
- 3) świadectwo przeszkolenia;
- 4) zezwolenie;
- 5) potwierdzenie uznania.

Art. 64.

1. *[Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw są obowiązane:]*

**<Osoby ubiegające się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 63 pkt 1 i 2 lub art. 70 ust. 1 pkt 1 i 2, są obowiązane:>**

- 1) posiadać co najmniej wykształcenie:
    - a) średnie lub średnie branżowe - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie dyplomów,
    - b) podstawowe - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie świadectw;
  - 2) osiągnąć wymagany wiek;
  - 3) odbyć wymagane szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej;
  - 4) posiadać wymaganą praktykę pływania;
  - 5) zdać egzamin kwalifikacyjny przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.
2. Obowiązek posiadania co najmniej wykształcenia średniego lub średniego branżowego nie dotyczy osób ubiegających się o najniższe dyplomy w żegludze krajowej i w rybołówstwie morskim.
3. Obowiązek zdania egzaminu kwalifikacyjnego na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną nie dotyczy osób posiadających dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający uzyskanie zakładanych efektów uczenia się, jeżeli egzamin dyplomowy spełnia warunki do uznania go za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym.

4. Egzamin dyplomowy uznaje się za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym, jeżeli:

1) uczelnia zapewniła możliwość udziału przedstawiciela Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w składzie komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin;

[2) egzamin składa się z co najmniej 1 pytania z każdej funkcji wskazanej w wymaganiach egzaminacyjnych na poziomie operacyjnym odpowiednim do kierunku i specjalności studiów, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4;]

**<2) egzamin składa się z co najmniej 1 pytania z każdej funkcji wskazanej w wymaganiach egzaminacyjnych na poziomie operacyjnym odpowiednim do kierunku i specjalności studiów, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 70 ust. 4 i 5 lub art. 74 ust. 4;>**

3) przewodniczącemu Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej przekazano informacje dotyczące egzaminu dyplomowego.

[5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb uznania egzaminu dyplomowego w uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym oraz sposób rejestracji wyników tych egzaminów, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone na podstawie art. 74 ust. 4 oraz zapewnienie właściwego poziomu wykształcenia osób ubiegających się o dyplomy.

6. Obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.]

**<5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb uznania egzaminu dyplomowego w uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym oraz sposób rejestracji wyników tych egzaminów, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70 ust. 4 i 5 lub art. 74 ust. 4 oraz zapewnienie właściwego poziomu wykształcenia.**

**6. Osoba posiadająca dyplom lub świadectwo wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo trzecie uznane przez Komisję Europejską w zakresie**

**szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.>**

7. Osoba, o której mowa w ust. 6, ubiegająca się o dyplom kapitana lub starszego mechanika, musi ukończyć szkolenie na poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdać egzamin kwalifikacyjny na poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

8. *[Obywatel państwa trzeciego innego niż państwo, o którym mowa w ust. 6, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1, oraz jeżeli:]*

**<Osoba posiadająca dyplom lub świadectwo wydane przez państwo trzecie inne niż państwo, o którym mowa w ust. 6, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1, oraz jeżeli:>**

- 1) w przypadku ubiegania się o świadectwo na poziomie pomocniczym - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie pomocniczym i zdał egzamin na poziomie pomocniczym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;
- 2) w przypadku ubiegania się o dyplom na poziomie zarządzania - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;
- 3) w przypadku ubiegania się o dyplom kapitana lub starszego mechanika - ukończył szkolenie na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym, poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

*[9. W przypadku ubiegania się o dyplom lub świadectwo przez osobę, o której mowa w ust. 6 albo 8, weryfikacji posiadania i autentyczności dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, dokonuje morska jednostka edukacyjna, w której osoba ta odbyła szkolenie.]*

**<9. Spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przez osobę, o której mowa w ust. 6 albo 8, ubiegającą się o wydanie dyplomu lub świadectwa, potwierdza morska jednostka edukacyjna, w której osoba ta odbyła szkolenie.>**

Art. 69.

*[1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są:*

- 1) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo*
- 2) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5.]*

**<1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są następujące dokumenty kwalifikacyjne:**

- 1) określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo**
- 2) o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5, albo**
- 3) uprawniające do uprawiania żeglugi na jachtach morskich wydane przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo trzecie uznane przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, inne państwo niż państwo trzecie uznane przez Komisję Europejską lub z upoważnienia tego państwa.>**

**<1a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej prowadzi listę państw, o których mowa w ust. 1 pkt 3, z którymi podpisał porozumienie lub uzyskał potwierdzenie w zakresie kwalifikacji równoważnych niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, wraz z wykazem dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez te państwa uznanych za równoważne dokumentom kwalifikacyjnym niezbędnym do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych ze wskazaniem zakresu uznania, ewentualnych ograniczeń oraz dodatkowych kryteriów do uznania tych dokumentów za równoważne.**

**1b. Listę i wykaz, o których mowa w ust. 1a, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej udostępnia na swojej stronie internetowej.>**

**2. Oprócz dokumentów, o których mowa w ust. 1, członkowie załóg jachtów komercyjnych muszą posiadać świadectwa przeszkolenia uzyskane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 70 ust. 4.**

Art. 70.

1. *[Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są również:]*

**<Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są również następujące dokumenty kwalifikacyjne:>**

- 1) dyplom - dla stanowisk oficerskich;
- 2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich;
- 3) świadectwo przeszkolenia.

*[2. W celu uzyskania dyplomu lub świadectwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, niezbędne jest ukończenie szkolenia lub przeszkolenia, a w przypadku dyplomu dodatkowo odbycie praktyki pływania i zdanie egzaminu kwalifikacyjnego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.]*

*[3. Szkolenia i przeszkolenia, o których mowa w ust. 2, są prowadzone przez ośrodki uznane i nadzorowane w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW oraz ustawy przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, posiadające odpowiednią bazę szkoleniową i wykwalifikowaną kadrę oraz certyfikat systemu zarządzania jakością.]*

**<3. Szkolenia i przeszkolenia niezbędne do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w ust. 1, są prowadzone przez morskie jednostki edukacyjne, o których mowa w art. 74 ust. 2.>**

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg.

5. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, zostaną określone również:

- [1) tryb oraz szczegółowe kryteria uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków,]*
- 2) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń,
- [3) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,]*
- 4) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych,



5) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów,

[6) wzory dokumentów stosowanych podczas prowadzenia audytów ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych]

- z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia właściwego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, bezpieczeństwa żeglugi oraz określenia zakresu informacji niezbędnych do weryfikacji ważności kwalifikacji członków załóg takich jachtów.

#### Art. 71.

1. Dokumenty, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 oraz art. 78 ust. 1, wydaje dyrektor urzędu morskiego po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:

1) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu albo dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku gdy egzamin będący warunkiem uzyskania tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z art. 64 ust. 4;

2) zaświadczeń o ukończeniu szkoleń i odbyciu praktyk pływania, jeżeli są wymagane;

3) świadectwa przeszkolenia;

[4) potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2.]

**<4)oryginału lub uwierzytelnionej kopii dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2.>**

1a. Dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z przewodniczącym Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej może wyrazić zgodę na uzyskanie dokumentu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 lub 2, przez osobę, której rodzaj praktyki pływania w danej specjalności nie odpowiada ściśle określonym wymaganiom dotyczącym tej praktyki, których spełnienie jest niezbędne do uzyskania tego dokumentu, jeżeli okres posiadanej praktyki pływania jest nie krótszy od wymaganego i zachowany zostanie poziom bezpiecznego uprawiania żeglugi.

1b. Przepisu ust. 1a nie stosuje się przy ubieganiu się o dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, są ważne przez czas w nich określony.

2a. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia jest ważne przez okres 5 lat od dnia ukończenia szkolenia.

- 2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia tych studiów.
- 2c. Zaświadczenie o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego dla osób ubiegających się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa, o których mowa w art. 63 pkt 1 i 2 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, jest ważne przez okres 5 lat od dnia zdania egzaminu.
- 2d. O wydanie dyplomu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, na podstawie dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku gdy zdany egzamin dyplomowy został uznany za równoważny zgodnie z art. 64 ust. 4, można ubiegać się w okresie 5 lat od dnia zdania egzaminu dyplomowego.
3. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi ewidencję dokumentów, o których mowa w ust. 1.  
*[3a. Dyrektor urzędu morskiego przed wydaniem dokumentów, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 i art. 78 ust. 2, sprawdza autentyczność i ważność dokumentów określonych w ust. 1.]*
- <3a. Dyrektor urzędu morskiego przed wydaniem dokumentów, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 i art. 78 ust. 2, sprawdza autentyczność i ważność dokumentów określonych w ust. 1 pkt 1–3.>**
4. Za wystawienie dokumentów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.
5. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, odmawia wydania dokumentów, o których mowa w ust. 1, jeżeli osoba ubiegająca się o wydanie dokumentu nie spełnia warunków koniecznych do uzyskania danego dokumentu.
6. Do postępowania w sprawie wydania dokumentów, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 i art. 78 ust. 1, stosuje się przepisy działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.
7. Do postępowania w sprawie wydania dokumentów, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 i art. 78 ust. 1, nie stosuje się przepisów działu II rozdziału 8a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 72.

*[1. Jeżeli członek załogi statku lub pilot posiadający dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 63 pkt 1 i 2, art. 70 ust. 1, art. 107 ust. 1 i 2, swoim działaniem lub zaniechaniem spowodował lub przyczynił się do powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub środowiska morskiego, wobec którego nie jest prowadzone postępowanie przed izbą morską, organ, który wydał dokument kwalifikacyjny, może zawiesić określone w nim uprawnienia, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia.*

*2. W przypadku wszczęcia postępowania przez izbę morską, postępowanie administracyjne w sprawie zawieszenia uprawnień zawiesza się na czas postępowania przed izbą morską.*

*3. Zawieszenie uprawnień, dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu postępowania, biorąc pod uwagę prawomocne orzeczenie izby morskiej lub sądu, w tym sądu państwa obcego, jeżeli takie orzeczenie zostało wydane.]*

**<1 Jeżeli członek załogi statku lub pilot posiadający dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 63 pkt 1 i 2, art. 70 ust. 1 pkt 1 i 2 lub art. 107 ust. 1, swoim działaniem lub zaniechaniem spowodował powstanie zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub środowiska morskiego lub przyczynił się do powstania tego zagrożenia, a nie jest wobec niego prowadzone postępowanie przed izbą morską lub sądem, to organ, który wydał dokument kwalifikacyjny, może zawiesić określone w nim uprawnienia, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia.**

**2. W przypadku wszczęcia postępowania przez izbę morską lub sąd, postępowanie administracyjne w sprawie zawieszenia uprawnień zawiesza się na czas trwania postępowania przed izbą morską lub sądem.**

**3. Zawieszenia uprawnień dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu postępowania.>**

**4. Zawieszenie uprawnień określonych w dokumencie może nastąpić na okres do 2 lat, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia.**

**<4a. Zawieszenie uprawnień dokonane na podstawie prawomocnego orzeczenia izby morskiej lub sądu, w tym sądu państwa obcego następuje na okres wskazany w tym orzeczeniu.>**

**5. Zawieszenie uprawnień oznacza zakaz zajmowania stanowiska, do którego uprawnia dokument kwalifikacyjny.**

*[6. W przypadku zawieszenia uprawnień organ może wydać, na wniosek zainteresowanego członka załogi statku, dokument potwierdzający kwalifikacje zawodowe do zajmowania stanowiska niższego niż to, do którego uprawniał dotychczasowy dokument, biorąc pod uwagę potencjalne skutki dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających i środowiska morskiego.*

*7. Lista osób, których uprawnienia zostały zawieszono lub w sprawie których izba morska wydała prawomocne orzeczenie, zamieszczana jest na stronie internetowej organu wydającego dokument. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko tej osoby oraz numer, datę wystawienia i ważności dokumentu potwierdzającego uprawnienia.]*

**<6. W przypadku zawieszenia uprawnień organ może wydać, na wniosek zainteresowanego członka załogi statku albo pilota, dokument kwalifikacyjny ograniczający dotychczasowe uprawnienia o zawieszono uprawnienia, biorąc pod uwagę potencjalne skutki dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających i środowiska morskiego.**

**7. Lista osób, których uprawnienia zostały zawieszono lub w sprawie których izba morska lub sąd wydały prawomocne orzeczenie, jest zamieszczana na stronie internetowej organu wydającego dokument kwalifikacyjny. Na liście zamieszcza się imiona i nazwiska tych osób oraz numery, daty wystawienia i ważności dokumentów kwalifikacyjnych potwierdzających uprawnienia.>**

8. Lista osób, które podlegają zakazowi wykonywania funkcji kapitana statku rybackiego, zgodnie z art. 82 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, jest zamieszczana na stronie internetowej organu wydającego dokument kwalifikacyjny uprawniający do wykonywania tej funkcji. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko osoby podlegającej zakazowi, numer, datę wystawienia i ważności dokumentu potwierdzającego uprawnienia oraz wskazuje się termin, do którego obowiązuje ten zakaz.

#### Art. 74.

1. Szkolenia i przeszkolenia, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3 oraz w art. 65 ust. 1, prowadzone są przez morskie jednostki edukacyjne.

2. Morskimi jednostkami edukacyjnymi są:

1) uczelnie morskie w rozumieniu ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478, 619, 1630, 2141 i 2232),

2) uczelnie inne niż w pkt 1,

3) szkoły ponadpodstawowe i centra kształcenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich

- uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. Morską jednostkę edukacyjną uznaje się, jeżeli jej programy szkoleń, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry odpowiadają wymaganiom określonym w Konwencji STCW, a także jeżeli posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością oraz rejestruje szkolenia i przeszkolenia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).

3a. Morska jednostka edukacyjna może zostać uznana w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, jeżeli jej baza szkoleniowa odpowiada wymaganiom określonym w przepisach ustawy lub Konwencji STCW.

**<3b. Osoba zgłaszająca się do udziału w przeszkoleniu ma spełniać warunki wstępne dotyczące w szczególności:**

**1) posiadanych kwalifikacji, o których mowa w art. 63 lub art. 70 ust. 1;**

**2) wymaganej praktyki pływania;**

**3) stanu zdrowia umożliwiającego realizację programu przeszkolenia.>**

*[4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie postanowienia Konwencji STCW, określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy szkoleń i przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, oraz wymagania egzaminacyjne, uwzględniając konieczność właściwego przygotowania członków załóg statków morskich do wykonywania obowiązków.]*

**<4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy szkoleń wraz z wymaganiami egzaminacyjnymi i ramowe programy przeszkoleń wraz z warunkami wstępnymi i warunkami zaliczania tych przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, uwzględniając postanowienia Konwencji STCW i konieczność właściwego przygotowania członków załóg statków morskich do wykonywania obowiązków.>**

5. W przypadku prowadzenia szkoleń na poziomie operacyjnym z wykorzystaniem książki praktyk, zawierającej informacje i zadania dotyczące praktyki pływania stanowiącej integralną część szkolenia, morska jednostka edukacyjna jest obowiązana do

nadzorowania praktyki pływania realizowanej zgodnie z tą książką i dokonania zaliczenia tej książki.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory książek praktyk w dziale pokładowym i dziale maszynowym, mając na uwadze potrzebę zapewnienia integralności szkolenia teoretycznego i praktycznego na poziomie operacyjnym.
7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowe warunki przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych, mając na uwadze konieczność zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

Art. 75.

1. *[Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz ośrodkami, o których mowa w art. 70 ust. 3, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami ustawy lub Konwencji STCW, dokonując audytów dotyczących:]*

**<Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje morskie jednostki edukacyjne w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami ustawy lub postanowieniami Konwencji STCW oraz sprawuje nadzór nad tymi jednostkami w tym zakresie przez dokonywanie audytów dotyczących:>**

- 1) uznania;
  - 2) zmiany zakresu uznania;
  - 3) potwierdzenia uznania;
  - 4) odnowienia ważności uznania.
2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, wystąpienia nieprawidłowości w działalności podmiotów, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyty dodatkowe.
  3. Uznania dokonuje się na czas nie dłuższy niż 4 lata.
  4. Audyty, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie określonym przez ten podmiot.
  5. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie podmiotom, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.

**<6a. Zawieszenie uznania następuje na okres nie krótszy niż 3 miesiące i nie dłuższy niż termin usunięcia nieprawidłowości.**

**6b. Zawieszenie uznania może dotyczyć części lub całości prowadzonej działalności szkoleniowej podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w zależności od obszaru oddziaływania stwierdzonej nieprawidłowości na proces szkolenia**

**6c. Zawieszenie uznania może nastąpić także na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1.>**

*[7. Cofnięcie uznania dokonuje się również w przypadku nieprzeprowadzenia w przewidzianym terminie audytu dotyczącego potwierdzenia uznania z winy podmiotu, o którym mowa w ust. 1, lub uniemożliwienia przez ten podmiot, bez wskazania uzasadnionych przyczyn, przeprowadzenia audytu dodatkowego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.]*

**<7. Cofnięcie uznania następuje w przypadku:**

- 1) nieprzeprowadzenia w przewidzianym terminie z winy podmiotu, o którym mowa w ust. 1, audytu dotyczącego potwierdzenia uznania;**
- 2) uniemożliwienia przez podmiot, o którym mowa w ust. 1, przeprowadzenia audytu dodatkowego bez uzasadnionych przyczyn;**
- 3) niedotrzymania warunków określonych w decyzji o zawieszeniu uznania;**
- 4) ponownego stwierdzenia tej samej nieprawidłowości, która była podstawą do wydania decyzji o zawieszeniu całości prowadzonej działalności podmiotu, o którym mowa w ust. 1;**
- 5) na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1.>**

**<7a. Cofnięcie uznania jest jednoznaczne z unieważnieniem certyfikatu uznania.**

**7b. Decyzja o zawieszeniu lub cofnięciu uznania podlega natychmiastowemu wykonaniu.>**

8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.

8a. Potwierdzenie uznania, o którym mowa w ust. 8, wymaga formy pisemnej.

- 8b. Za wydanie certyfikatów, o których mowa w ust. 8, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.
9. Ograniczenie zakresu uznania, dokonane na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, nie wymaga przeprowadzenia audytu.

Art. 77.

1. W celu organizacji i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, tworzy się Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną, zwaną dalej "Komisją", podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.
  - 1a. W skład Komisji wchodzi przewodniczący Komisji, dwóch zastępców przewodniczącego Komisji, przewodniczący zespołów egzaminacyjnych, wiceprzewodniczący zespołów egzaminacyjnych oraz egzaminatorzy - członkowie zespołów egzaminacyjnych.
  2. Przewodniczącego Komisji oraz jego dwóch zastępców powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród osób posiadających wiedzę w zakresie objętym Konwencją STCW oraz doświadczenie w pracy na statkach morskich.
    - 2a. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. Z dniem powołania z przewodniczącym oraz zastępcą przewodniczącego Komisji zawiera się umowę o pracę.
    - 2b. Do przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji stosuje się przepisy art. 21-24, art. 26, art. 28 i art. 42<sup>1</sup> ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 537 oraz z 2021 r. poz. 2447 i 2448).
3. Egzaminy mogą być przeprowadzane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F dotyczącą określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz informację o zakresie uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji. Listę egzaminatorów publikuje się na stronie internetowej Komisji w celu umożliwienia morskim jednostkom edukacyjnym, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, przeprowadzenia egzaminu dyplomowego na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8.

---

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm



3a. Egzaminatora skreśla się z listy egzaminatorów w przypadku:

- 1) wniosku egzaminatora o skreślenie z listy;
- 2) śmierci egzaminatora;
- 3) niespełniania przez egzaminatora co najmniej jednego z wymagań, o których mowa w ust. 3;
- 4) dopuszczenia się przez egzaminatora rażącego naruszenia przepisów dotyczących Komisji.

4. Egzamininy przeprowadza zespół egzaminacyjny, wskazywany przez przewodniczącego Komisji lub jego zastępcę. Członków zespołu egzaminacyjnego, w tym przewodniczącego zespołu egzaminacyjnego i wiceprzewodniczącego zespołu egzaminacyjnego, wskazuje się spośród osób wpisanych na listę egzaminatorów. Członkom zespołu egzaminacyjnego oraz obsłudze administracyjnej egzaminu za udział w przeprowadzeniu egzaminu przysługuje wynagrodzenie.

4a. Egzamininy dla cudzoziemców Komisja może przeprowadzać w języku angielskim.

*[4b. Egzamininy praktyczne Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4.]*

**<4b. Egzamininy praktyczne Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych, które zostały uznane w zakresie przeprowadzania egzaminów praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70 ust. 4 i 5 lub art. 74 ust. 4.>**

4c. Na egzaminie mogą być wykorzystywane pytania egzaminacyjne pochodzące z banku pytań egzaminacyjnych zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Pytania egzaminacyjne pochodzące z banku pytań egzaminacyjnych stanowią informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 oraz z 2021 r. poz. 1598 i 1641).

4d. Komisja przygotowuje lub weryfikuje pytania egzaminacyjne wykorzystywane na egzaminach oraz rekomenduje je do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

5. Za przeprowadzenie egzaminu pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

6. Opłaty, o których mowa w ust. 5, stanowią dochód budżetu państwa.
7. Komisja podaje do publicznej wiadomości terminy egzaminów zamieszczając je na swojej stronie internetowej.
8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej organizację, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.
9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej finansuje z budżetu państwa, z części, której jest dysponentem, działalność Komisji, w szczególności wynagrodzenia przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji, tworzenie i utrzymywanie banku pytań egzaminacyjnych oraz wyposażenie techniczne Komisji.
- 9a. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce przeprowadzania egzaminu zapewnia obsługę administracyjną i finansowo-księgową, w tym obsadę osobową sekretariatów Komisji w urzędach morskich, oraz środki na korzystanie z infrastruktury egzaminacyjnej.
10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) szczegółowe warunki, którym odpowiadają kandydaci na przewodniczącego Komisji i jego zastępców oraz egzaminatorów,
  - 2) sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, w tym skreślenia egzaminatorów z tej listy,
  - 3) sposób funkcjonowania banku pytań egzaminacyjnych,
  - 4) sposób, tryb i terminy przeprowadzania weryfikacji pytań egzaminacyjnych przez Komisję,
  - 5) sposób i tryb przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych,
  - 6) wysokość i szczegółowe warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego i obsługi administracyjnej egzaminu- mając na uwadze konieczność zapewnienia właściwego poziomu wykszolenia i sprawnego przeprowadzania egzaminów oraz zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, w szczególności zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW, a także liczbę osób przystępujących do egzaminu lub czas jego przeprowadzania.

#### Art. 81.

1. W celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego statek, w ramach inspekcji przeprowadzanej
-

przez organ inspekcyjny, podlega sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dokumenty oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym certyfikatem lub kartą bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW.

*[2. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada wymaganego ważnego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje, bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania, w celu zapewnienia, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.]*

**<2. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada wymaganego ważnego dokumentu kwalifikacyjnego bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania w celu zapewnienia, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.>**

3. W razie stwierdzenia uchybień, o których mowa w ust. 2, 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.

*[4. W razie nieusunięcia uchybień, o których mowa w ust. 2, jeżeli brak dokumentu potwierdzającego kwalifikacje dotyczy kapitana statku, starszego mechanika, oficerów pełniących wachtę oraz radiooperatora, organ inspekcyjny podejmuje decyzję o zatrzymaniu statku.]*

**<4. W razie nieusunięcia uchybień, o których mowa w ust. 2, jeżeli brak dokumentu kwalifikacyjnego dotyczy kapitana statku, starszego mechanika, oficerów pełniących wachtę lub radiooperatora, organ inspekcyjny podejmuje decyzję o zatrzymaniu statku.>**

#### Art. 83.

1. W sprawach dotyczących ruchu statków na morzu terytorialnym stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz postanowienia Konwencji o zapobieganiu zderzeniom.

*[2. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określą, w drodze rozporządzenia, zakres stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu do*

---

*jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, mając na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez te jednostki pływające.]*

**<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 do jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Policji i Służby Ochrony Państwa, mając na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez te jednostki pływające.>**

Art. 86.

1. Wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym Konwencji SOLAS.
2. Statek oraz jednostka pływająca Straży Granicznej i Policji są obowiązane przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.
3. 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.
  - 3a. W przypadku gdy cechy konstrukcyjne statku nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub gdy jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi możliwe jest, na wniosek armatora, zwolnienie statku z obowiązku spełniania tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, pod warunkiem że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony.
  - 3b. Zwolnienie statku z obowiązku spełniania wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku lub odmowa wydania zwolnienia lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku następuje, w drodze decyzji, właściwego dyrektora urzędu morskiego.
  - 3c. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb zwolnienia statku z obowiązku spełniania wymagań

---

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne, których spełnianie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.

*[4. 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 pływające.]*

**<4. Minister Obrony Narodowej może, w drodze rozporządzenia, poddać jednostki pływające Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wszystkim lub niektórym postanowieniom rozdziału V Konwencji SOLAS, kierując się względami bezpiecznego uprawiania żeglugi oraz charakterem wykonywanych zadań przez te jednostki pływające.>**

5. Polskie obszary morskie oznakowuje się zgodnie z przepisami międzynarodowymi w zakresie oznakowania nawigacyjnego, w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 6.
6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem obowiązujących systemów tego oznakowania.
7. (uchylony).
8. Na polskich obszarach morskich wyznacza się strefy eksploatacji statków pasażerskich w żegludze krajowej oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji, w których w zależności od posiadanej klasy statki te mogą uprawiać bezpieczną żeglugę.
9. Statek pasażerski w żegludze krajowej może uprawiać żeglugę w strefie eksploatacji odpowiedniej dla klasy posiadanej przez ten statek.
10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, z uwzględnieniem klasy statków pasażerskich, oraz kierując się względami bezpiecznego uprawiania żeglugi.

11. Statki pasażerskie typu ro-ro mogą uprawiać międzynarodową żeglugę na linii regularnej do portów lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej na wyznaczonych obszarach morza, w zależności od spełnianych przez nie szczególnych wymagań stateczności.
12. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy polskich obszarów morskich, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro, o których mowa w ust. 11, z uwzględnieniem danych dotyczących znaczącej wysokości fali, rozumianej jako średnia wysokość jednej trzeciej najwyższych wysokości fal obserwowanych na danym obszarze.
13. Obszary, o których mowa w ust. 12, ustala się z państwami członkowskimi Unii Europejskiej, a gdy jest to uzasadnione i możliwe, z pozostałymi państwami znajdującymi się na obu końcach regularnego połączenia obsługiwanego przez statki pasażerskie typu ro-ro.
14. O wejściu w życie rozporządzeń, o których mowa w ust. 10 i 12, a także ich zmian, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje Komisję Europejską.
15. Pokładowe i osobiste nadajniki sygnału niebezpieczeństwa będące na wyposażeniu statków podlegają ewidencjonowaniu na zasadach określonych w art. 140e ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898). Przepisy wydane na podstawie art. 140e ust. 3 ustawy wymienionej w zdaniu pierwszym stosuje się odpowiednio.

#### Art. 87.

1. *[Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego jest obowiązany przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:]*

**<Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego jest obowiązany przekazać właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:>**

- 1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem;
- 2) najpóźniej w chwili, gdy statek opuszcza poprzedni port - jeżeli podróż trwa krócej niż 24 godziny lub

3) jeżeli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży - niezwłocznie po uzyskaniu takiej informacji.

[2. *Kapitan portu po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym organ inspekcyjny.*]

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, stosuje się również do armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

**<3a. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1 i 3, nie stosuje się do armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku, o którym mowa w art. 4 ust. 2.>**

[4. *Dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej są obowiązani, przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu, przekazać kapitanowi portu nazwę statku oraz sygnał rozpoznawczy.*

5. *Kapitan statku, w tym także statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statku rybackiego o długości do 24 m, statku o wartości historycznej o długości do 45 m, jachtu morskiego oraz statku żeglugi śródlądowej, jest obowiązany zgłosić kapitanowi portu wejście lub wyjście z portu wraz z informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84 ust. 2.]*

**<4. Dowódcy jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej są obowiązani, przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu, przekazać kapitanowi portu nazwę statku oraz sygnał rozpoznawczy.**

**5. Kapitan statku, o którym mowa w art. 4 ust. 2, jest obowiązany zgłosić kapitanowi portu wejście do portu lub wyjście z portu wraz z informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84 ust. 2.>**

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

1) armator statków wykonujących żeglugę na linii regularnej:

a) przekazuje na bieżąco dyrektorowi urzędu morskiego aktualną listę takich statków  
oraz

- b) ustanowił system umożliwiający natychmiastowy elektroniczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, dotyczących każdej podróży statku wykonującego żeglugę na linii regularnej, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, na ich żądanie, przez całą dobę;
- 2) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żeglugi na linii regularnej nie przekracza 12 godzin.
7. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 6, powiadamia dyrektora urzędu morskiego lub portu przeznaczenia, o zmianach w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej, wynoszących co najmniej trzy godziny.
8. Dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 6, na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W przypadku, gdy żegluga na linii regularnej odbywa się pomiędzy portami kilku państw członkowskich Unii Europejskiej, z których jednym jest Rzeczpospolita Polska, zwolnienie wydaje się w uzgodnieniu z tymi państwami.
9. Dyrektor urzędu morskiego, który wydał zwolnienie, o którym mowa w ust. 6, sprawdza nie rzadziej niż co 3 miesiące, czy warunki wymagane do wydania zwolnienia są spełniane. W przypadku gdy przestaje być spełniony którykolwiek z tych warunków, dyrektor urzędu morskiego cofa wydane zwolnienie.
10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz armatorów i statków, którym udzielono zwolnienia zgodnie z ust. 6 i 8, jak również informuje Komisję Europejską o każdej zmianie dotyczącej tego wykazu.

#### Art. 89.

1. 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.
- <3. W przypadku statku, któremu grozi zatonięcie, w celu ostrzeżenia przed niebezpieczeństwem i ustalenia dokładnej pozycji zatonięcia statku, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się ten statek, może nakazać Służbie SAR lub jednostce organizacyjnej, o której mowa w art. 118 ust. 1, monitorowanie na koszt armatora pozycji dryfu statku na powierzchni lub w toni wodnej przez zamocowanie nadajnika do kadłuba albo przez asystujący statek.>**

#### Art. 91.

1. W celu zapewnienia wymiany informacji o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, których skutki mogą rozciągać się na polskie obszary morskie lub na obszary morskie innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz monitorowania ruchu statków, obejmującego zarządzanie i nadzór nad ruchem statków, ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwany dalej "Narodowym System SafeSeaNet". W ramach nadzoru nad ruchem statków Służba VTS może wydawać statkom instrukcje, zalecenia i nakazy.

*[1a. Informacje, o których mowa w art. 103 i art. 108 ust. 1, są przekazywane uprawnionym podmiotom poprzez Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy, zwany dalej "pojedynczym punktem kontaktowym", będący platformą elektroniczną łączącą Narodowy System SafeSeaNet, elektroniczny system administracji celnej i systemy elektroniczne służące przekazywaniu informacji przez armatora lub kapitana statku.]*

---

**<1a. W celu uproszczenia i zapewnienia możliwości wypełniania obowiązków sprawozdawczych przez statki drogą elektroniczną oraz harmonizacji procedur ustanawia się Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy, zwany dalej „pojedynczym punktem kontaktowym”, będący platformą elektroniczną wchodzącą w skład Narodowego Systemu SafeSeaNet, umożliwiającą przekazywanie informacji przez armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku oraz jej udostępnianie uprawnionym podmiotom.>**

**<1b. Informacje, o których mowa w art. 41 ust. 2, art. 87 ust. 1, art. 103 ust. 2 i 4 oraz art. 108 ust. 1, są przekazywane przez armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku do pojedynczego punktu kontaktowego.**

**1c. Za kompletność i prawidłowość informacji przekazywanych do pojedynczego punktu kontaktowego oraz ich aktualizację odpowiada podmiot przekazujący te informacje.**

**1d. Informacje mogą być przekazywane przez armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku do pojedynczego punktu kontaktowego także za pośrednictwem platformy elektronicznej utworzonej przez podmiot powołany przez podmiot zarządzający portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2022 r. poz. 1624 i ...), która stanowi kanał sprawozdawczy, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiającego europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE (Dz. Urz. UE L 198 z 25.07.2019, str. 64).>**

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

- 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu SafeSeaNet,
- 2) zakres zadań Służby VTS,
- 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje,
- 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1,
- 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu SafeSeaNet

- kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania ruchu statków, a także koniecznością zapewnienia infrastruktury niezbędnej do

wykonywania tych zadań, w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych w razie wypadków lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu oraz działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń powodowanych przez statki.

Art. 101b.

1. Określenie VGM przez załadowcę następuje przez zważenie:

- 1) zapakowanego i zamkniętego kontenera, zwane dalej "metodą 1";
- 2) poszczególnych składników ładunku kontenera, włączając palety, materiał sztauerski i inne opakowania lub materiały zabezpieczające ładunek, oraz dodanie masy tary kontenera, zwane dalej "metodą 2".

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

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

3. Stosowanie przez załadowcę metody 1 nie wymaga zatwierdzenia.

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

5. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi listę załadowców, którzy uzyskali zatwierdzenie stosowania metody 2, zawierającą imiona i nazwiska albo nazwy oraz adresy zamieszkania albo siedziby, i umieszcza ją na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu morskiego.
6. W przypadku stosowania metody 2 załadowca jest obowiązany zważyć poszczególne składniki ładunku kontenera wymienione w ust. 1 pkt 2, chyba że dane dotyczące masy ładunku są podane przez producentów, a ładunek został wcześniej zważony na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz oryginalnie, szczelnie i trwale zapakowany i informacja o jego masie jest w sposób trwały i widoczny umieszczona na ładunku lub jego opakowaniu.
7. W przypadku stosowania metody 1 i metody 2 załadowca jest obowiązany do przechowywania dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz dokumentacji wskazującej osobę odpowiedzialną przez okres co najmniej 3 lat od dnia określenia VGM.
8. Kontener pakuje się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące pakowania jednostek transportowo-ładunkowych.<sup>14</sup>
9. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy może przeprowadzać doraźne kontrole u załadowców stosujących metodę 1 lub metodę 2 w celu potwierdzenia spełniania warunków określonych dla stosowania metody 1 lub metody 2, w tym zweryfikowania informacji o potencjalnych nieprawidłowościach.
10. O negatywnym wyniku kontroli doraźnej u załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej "upoważnionym przedsiębiorcą AEOS", dyrektor urzędu morskiego powiadamia naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla portu morskiego.
11. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy, biorąc pod uwagę skalę i powtarzalność naruszeń, może cofnąć, w drodze decyzji, zatwierdzenie, o którym mowa w ust. 4, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w określaniu VGM przez załadowcę stosującego metodę 2 lub różnic między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę. Ponowne zatwierdzenie może nastąpić po upływie 3 miesięcy od daty cofnięcia zatwierdzenia.

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

**<Art. 104c.**

**Przepisów art. 103 i art. 104 nie stosuje się do statków pasażerskich typu ro-ro uprawiających żeglugę wyłącznie w obszarach portowych.>**

**Art. 106.**

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

1) sposób liczenia osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1,

*[2) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1]*

**<2) warunki udzielania zwolnień z obowiązku przekazywania informacji o liczbie pasażerów lub rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1>**

- kierując się koniecznością zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie rejestracji osób podróżujących na statkach pasażerskich.

**Art. 107.**

1. Usługi pilotowe w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonie pilotowym oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych obszarach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie pilotowania statków morskich potwierdzone odpowiednim dokumentem kwalifikacyjnym.

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 kandydata na pilota lub pilota i praktykę pilotową;
  - 3) zdała egzamin kwalifikacyjny przed Komisją.
- 5a. Do postępowania w sprawie wydania dokumentów, o których mowa w ust. 3, stosuje się przepisy działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.
- 5b. Do postępowania w sprawie wydania dokumentów, o których mowa w ust. 3, nie stosuje się przepisów działu II rozdziału 8a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.
- [6. *Szkolenie pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich, uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.*]
- <6. Szkolenie kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich prowadzą ośrodki szkolenia pilotów morskich lub stacja pilotowa uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.>**
- <6a. Praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa właściwa dla rejonu pilotowego, dla którego przeprowadzono nabór na szkolenie kandydatów na pilotów morskich.>**
- [7. *Naboru na szkolenia kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z szefem stacji pilotowej, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.*]
8. *Stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich uznaje się w zakresie szkolenia pilotów morskich, jeżeli ich program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich.*
9. *Uznania, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się na okres 4 lat, po przeprowadzeniu audytu. Uznanie potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania.]*
- <7. Naboru na szkolenia kandydatów na pilotów morskich, których integralną częścią są praktyki pilotowe, dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z szefem stacji pilotowej, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.**

8. Ośrodek szkolenia pilotów morskich lub stację pilotową uznaje się w zakresie szkolenia kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich, jeżeli:
- 1) program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich;
  - 2) rejestrują szkolenia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).
9. Uznania, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się po przeprowadzeniu audytu na okres 4 lat. Uznanie, zmianę zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.>

Art. 107a.

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

**<1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad ośrodkami szkolenia pilotów morskich i stacjami pilotowymi w zakresie zgodności prowadzenia szkoleń kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich z przepisami ustawy przez dokonywanie audytów dotyczących uznania, zmiany zakresu uznania oraz odnowienia ważności uznania.>**

2. (uchylony).

*[3. W przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia nieprawidłowości w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyk pilotowych minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyt dodatkowy.]*

**<3. W przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia nieprawidłowości w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich lub pilotów morskich 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 kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyki pilotowej minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.]*

**<5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich lub pilotów morskich, minister właściwy**

---

do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić lub cofnąć uznanie ośrodka szkolenia pilotów morskich lub stacji pilotowej, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.>

**<5a. Zawieszenie uznania następuje na okres nie krótszy niż 3 miesiące i nie dłuższy niż termin usunięcia nieprawidłowości.**

**5b. Cofnięcie uznania ośrodka szkolenia pilotów morskich lub stacji pilotowej następuje w przypadku:**

- 1) niedotrzymania warunków określonych w decyzji o zawieszeniu uznania;**
- 2) uniemożliwienia przez ośrodek szkolenia pilotów morskich lub stację pilotową przeprowadzenia audytu dodatkowego bez uzasadnionych przyczyn;**
- 3) na wniosek ośrodka szkolenia pilotów morskich lub stacji pilotowej.**

**5c. Cofnięcie uznania jest jednoznaczne z unieważnieniem certyfikatu uznania.**

**5d. Decyzja o zawieszeniu lub cofnięciu uznania podlega natychmiastowemu wykonaniu.>**

*[6. Za przeprowadzenie audytów, z wyjątkiem audytów dodatkowych, pobiera się opłaty w wysokości 50% kwoty określonej w pkt 11.1 i 11.4 części III "Opłaty za egzaminy i audyty" załącznika do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.*

*7. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 107 ust. 9, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.]*

**<6. Za przeprowadzenie audytów, z wyjątkiem audytów dodatkowych, pobiera się opłaty w wysokości 50% kwoty określonej w pkt 11.1, 11.2 i 11.4 części III „Opłaty za egzaminy i audyty” załącznika do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.**

**7. Za wydanie certyfikatów, o których mowa w art. 107 ust. 9, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi 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 w rejonie pilotowym w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego sprawuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla tego rejonu, prowadząc w szczególności listę pilotów.



3. Nadzór nad pilotażem pełnomorskim w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego sprawuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie właściwy ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego.
4. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza na obszarze portów morskich lub morskich wód wewnętrznych, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi.
6. 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.]*
  - <3) warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe, wzory tych dokumentów oraz terminy ich ważności,>**
  - 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 morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktyk pilotowych,
  - [7) warunki i tryb naboru na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe,*
  - 8) warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz przeprowadzania audytów stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów morskich oraz wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,]*
  - <7) warunki i tryb naboru na szkolenia kandydatów na pilotów morskich,**

- 8) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz przeprowadzania audytów ośrodków szkolenia pilotów morskich i stacji pilotowych, wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej i kwalifikacji kadry szkoleniowej oraz wzory dokumentów stosowanych przy przeprowadzaniu audytów,>
- 9) 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, morza terytorialnego i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.

*[Art. 108.*

- 1. Kapitan statku lub jego przedstawiciel składa właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego, a w odpowiednich przypadkach podmiotowi zarządzającemu portem, formularz ewidencyjny zawierający informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na statku oraz formularze sprawozdawcze dla statków wchodzących do portu lub wychodzących z portu polskiego.*
- 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory formularzy, sposób ich przekazywania oraz postępowania ze złożonymi formularzami, kierując się koniecznością ujednolicenia zbieranych danych, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej dotyczących sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską oraz formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów lub wychodzących z portów państw członkowskich Unii Europejskiej.]*

**<Art. 108.**

- 1. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku przekazuje właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego informacje sprawozdawcze związane z wizytą statku w porcie.**
- 2. Niektóre kategorie statków ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa morskiego mogą zostać zwolnione z obowiązku przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1.**
- 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres informacji, o których mowa w ust. 1, sposób i termin ich przekazywania,**

**sposób postępowania z nimi oraz kategorie statków zwolnionych z ich przekazywania, kierując się koniecznością ujednoczenia zbieranych informacji przekazywanych do pojedynczego punktu kontaktowego, a także mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa morskiego, z uwzględnieniem parametrów statków, przewożonych towarów lub osób oraz rejonu żeglugi.>**

Art. 113b.

1. W celu spełnienia wymagań, o których mowa w art. 113a ust. 2 pkt 2, 3 i 5, wytwórca w rozumieniu art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych zapewnia:
    - 1) ekspertyzę nawigacyjną w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na bezpieczeństwo i efektywność żeglugi statków w polskich obszarach morskich;
    - 2) ekspertyzę techniczną w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na polskie obszary morza A1 i A2 Morskiego Systemu Łączności w Niebezpieczeństwie i dla Zapewnienia Bezpieczeństwa (GMDSS) oraz na System Łączności Operacyjnej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa;
    - 3) ekspertyzę techniczną w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego;
    - 4) plan ratowniczy określający rodzaje zagrożeń dla zdrowia i życia personelu zaangażowanego w budowę, eksploatację i likwidację morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń, sposoby i procedury działania w przypadku wystąpienia tych zagrożeń oraz siły i środki zapewniane przez wytwórcę do realizacji tego planu ratowniczego;
    - 5) plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń.
  2. Ekspertyzy, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3, określają w szczególności sposoby i środki kompensacji negatywnego wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na bezpieczeństwo i efektywność żeglugi statków w polskich obszarach morskich oraz funkcjonowanie systemów, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3.
  3. *[Ekspertyzy oraz plany, o których mowa w ust. 1, zatwierdza dyrektor urzędu morskiego właściwego dla lokalizacji morskiej farmy wiatrowej przed złożeniem wniosku o pozwolenie na budowę morskiej farmy wiatrowej.]* **<Ekspertyzy oraz plany, o których**
-

**mowa w ust. 1, a także ich aktualizacje, zatwierdza dyrektor urzędu morskiego właściwy dla lokalizacji morskiej farmy wiatrowej przed złożeniem wniosku o pozwolenie na budowę morskiej farmy wiatrowej.>** W przypadku morskiej farmy wiatrowej lub zespołu urządzeń zlokalizowanych na obszarze właściwości dwóch dyrektorów urzędów morskich ekspertyzy i plany zatwierdza dyrektor urzędu morskiego, na którego obszarze właściwości zlokalizowana jest większa część morskiej farmy wiatrowej lub zespołu urządzeń.

4. Dyrektor urzędu morskiego zatwierdza ekspertyzy oraz plany, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, w terminie 3 miesięcy od dnia ich przekazania, po zasięgnięciu opinii:
  - 1) Dyrektora Służby SAR, w przypadku ekspertyz, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, oraz planów, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 5;
  - 2) Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego, w przypadku ekspertyzy, o której mowa w ust. 1 pkt 1.
5. W przypadku gdy z pozwoleń, o których mowa w art. 23 lub art. 26 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, albo z uzgodnień, o których mowa w art. 27 tej ustawy, wynika obowiązek sporządzenia ekspertyz, których zakres pokrywa się z ekspertyzami lub planami, o których mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego, w decyzji, o której mowa w ust. 4, uznaje ten obowiązek za wykonany.
6. Opinie, o których mowa w ust. 4, są wydawane w terminie 60 dni od dnia przekazania ekspertyzy lub planu. Niewydanie opinii w tym terminie jest równoznaczne z brakiem zastrzeżeń.
7. Odwołanie od decyzji, o której mowa w ust. 4, wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia tej decyzji.
8. Plany, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 5, podlegają aktualizacji nie rzadziej niż co 5 lat.
9. Plany i ekspertyzy, o których mowa w ust. 1, są sporządzane przez osoby, które posiadają kwalifikacje oraz udokumentowane doświadczenie odpowiednio w zakresie nawigacji lub łączności, lub ochrony środowiska morskiego.
10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ekspertyz, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3, oraz szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji i doświadczenia osób uprawnionych do ich sporządzania, jak również sposób ich dokumentowania, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi statków w polskich obszarach morskich.

11. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres planów, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 5, oraz szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji oraz doświadczenia osób uprawnionych do ich sporządzania, jak również sposób ich dokumentowania, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa personelu zaangażowanego w budowę, eksploatację i likwidację morskiej farmy wiatrowej oraz zespołu urządzeń, jak również konieczność ochrony środowiska.

Art. 113c.

1. W celu spełnienia wymagań, o których mowa w art. 113a ust. 2 pkt 4, wytwórca w rozumieniu art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych, sporządza ekspertyzę techniczną w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na systemy obronności państwa, w tym na system zobrazowania radiolokacyjnego, obserwacji technicznej, morskiej łączności radiowej oraz system kontroli służb ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP.
2. W celu spełnienia wymagań, o których mowa w art. 113a ust. 2 pkt 4, w odniesieniu do systemu ochrony granicy państwowej na morzu, wytwórca w rozumieniu art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych sporządza ekspertyzę techniczną w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na system zobrazowania radiolokacyjnego, obserwacji technicznej i morskiej łączności radiowej Straży Granicznej.
3. Ekspertyzy, o których mowa w ust. 1 i 2, wymagają zatwierdzenia odpowiednio przez Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych przed złożeniem wniosku o pozwolenie na budowę dla morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń.
4. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych zatwierdzają odpowiednio ekspertyzy, o których mowa w ust. 1 i 2, w drodze decyzji, w terminie 3 miesięcy od dnia przekazania tych ekspertyz.
5. W przypadku gdy z pozwoleń, o których mowa w art. 23 lub art. 26 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, albo z uzgodnień, o których mowa w art. 27 tej ustawy, wynika obowiązek sporządzenia ekspertyz, których zakres pokrywa się z ekspertyzami, o których mowa w ust. 1 i 2,

Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych w decyzji, o której mowa w ust. 4, uznają ten obowiązek za wykonany.

6. Od decyzji, o której mowa w ust. 4, przysługuje, w terminie 7 dni od dnia doręczenia decyzji, wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy odpowiednio przez Ministra Obrony Narodowej lub ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

*[7. Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ekspertyz, o których mowa w ust. 1 i 2, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia kompleksowości ekspertyz z punktu widzenia obronności i bezpieczeństwa państwa.]*

**<7. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ekspertyz, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wytyczne w zakresie metodyki i metodologii sporządzania ekspertyz, o których mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia kompleksowości ekspertyz z punktu widzenia obronności i bezpieczeństwa państwa.>**

*[Art. 114.*

*Kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, ma obowiązek niezwłocznego poinformowania o tym Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej lub Policji.]*

**<Art. 114.**

- 1. Kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu jest obowiązany niezwłocznie poinformować o tym Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne lub Centrum Powiadamiania Ratunkowego (112) w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2013 r. o systemie powiadamiania ratunkowego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2175) lub terenowe jednostki organizacyjne Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, organy administracji morskiej, jednostki Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej lub Policji.**
- 2. Terenowe jednostki organizacyjne Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, organy administracji morskiej, jednostki Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Policji lub Centrum Powiadamiania Ratunkowego (112) są obowiązane do natychmiastowego**

**przekazania odebranych powiadomień o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego.>**

Art. 116.

1. W celu 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, które organizuje i koordynuje akcje poszukiwawcze i ratownicze;
  - 2) morskie statki ratownicze;
  - 3) brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze  
[.] <;>
  - <4) biuro zapewniające obsługę administracyjną, finansowo-księgową, techniczną, zaopatrzeniową i prawną.>**
4. Do pracowników jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 3, może być stosowany system równoważnego czasu pracy, w którym jest dopuszczalne przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy do 24 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.

Art. 118.

*[1. Przy wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 117 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.]*

**<1. Przy wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 117 ust. 1, ze Służbą SAR współdziałają jednostki organizacyjne Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, 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;]*
  - <1) brzegowa stacja radiowa „Polish Rescue Radio” prowadzi stały nasłuch radiowy na międzynarodowych częstotliwościach przeznaczonych do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie; po odebraniu wezwania lub informacji o niebezpieczeństwie natychmiast informuje o tym Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, przekazując treść tego wezwania lub tej informacji;>**
  - 2) jednostki organizacyjne służb meteorologicznych zapewniają właściwą osłonę meteorologiczną akcji poszukiwawczych i ratowniczych.
4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia nasłuchu radiowego i przekazywania Morskiemu Ratowniczemu Centrum Koordynacyjnemu odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie oraz warunki i sposób zapewnienia osłony meteorologicznej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego wsparcia dla działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu.

#### Art. 121.

1. Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa rada, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu oraz zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zwana dalej "Radą SAR".
    - [2. *W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 118 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przedstawiciel ministra właściwego do spraw administracji publicznej, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz dyrektor Służby SAR.]*
  - <2. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 118 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przedstawiciel ministra właściwego do spraw wewnętrznych,**
- 

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm



**przedstawiciel ministra właściwego do spraw administracji publicznej, przedstawiciel ministra właściwego do spraw zdrowia, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, dyrektor Służby SAR oraz zastępca dyrektora Służby SAR.>**

3. Członków Rady SAR, z wyjątkiem przewodniczącego, powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z właściwymi ministrami.
4. Radzie SAR przewodniczy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych.
5. Organizację i tryb działania Rady SAR określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.
6. Do zadań Rady SAR należy:
  - 1) opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR oraz krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego;
  - 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. 122.

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.]*
- <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 organizacyjnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, oraz ministrem właściwym**

do spraw wewnętrznych – w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Policji.

3. Przepisy ust. 2 stosuje się odpowiednio do zmian w treści Planu SAR, z uwzględnieniem ust. 4.>
- <4. Na wniosek jednostek biorących udział w Planie SAR dyrektor Służby SAR zatwierdza i wprowadza do Planu SAR zmiany dotyczące sił i środków oraz danych kontaktowych tych jednostek.
5. W przypadku zatwierdzenia zmian, o których mowa w ust. 3 i 4, dyrektor Służby SAR sporządza tekst jednolity Planu SAR i przekazuje go podmiotom biorącym udział w Planie SAR.>

**<Art. 123a.**

1. W działaniach poszukiwawczych i ratowniczych uczestniczą ochotnicze drużyny ratownicze.
  2. Członkiem ochotniczej drużyny ratowniczej może zostać osoba, która:
    - 1) ma ukończone 18 lat;
    - 2) ma pełną zdolność do czynności prawnych i nie jest pozbawiona praw publicznych;
    - 3) posiada:
      - a) zaświadczenie o ukończeniu przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez dyrektora służby SAR dla ratowników brzegowych stacji ratowniczych Służby SAR albo
      - b) świadectwa przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej oraz elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, albo
      - c) świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa na jachtach komercyjnych  
– o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 68 lub art. 70 ust. 4 i 5;
    - 4) posiada aktualne orzeczenie lekarskie stwierdzające brak przeciwwskazań do pracy w charakterze członka ochotniczej drużyny ratowniczej;
    - 5) ukończyła szkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy;
    - 6) odbyła staż kandydacki.
-

3. Wymogu, o którym mowa w ust. 2 pkt 6, nie stosuje się do pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa posiadających kwalifikacje wymienione w ust. 2 pkt 3 lub wyższe.
4. Staż kandydacki odbywają kandydaci na członków ochotniczej drużyny ratowniczej po złożeniu pisemnej deklaracji woli przystąpienia do ochotniczej drużyny ratowniczej. Deklaracja powinna być opatrzona czytelnym podpisem kandydata oraz datą jej złożenia.
5. Podczas stażu kandydackiego kandydaci na członków ochotniczej drużyny ratowniczej biorą udział w ćwiczeniach oraz w akcjach ratowniczych jako obserwatorzy. Kandydat w trakcie ćwiczeń oraz akcji poszukiwawczych i ratowniczych może wykonywać prace pomocnicze.
6. Staż kandydacki trwa co najmniej jeden rok.
7. W przypadku kandydata posiadającego wcześniejsze doświadczenie związane z żeglugą na statkach lub ratownictwem na wniosek kierownika brzegowej stacji ratowniczej dyrektor Służby SAR może udzielić zgody na skrócenie stażu kandydackiego, jednak nie więcej niż do 6 miesięcy.
8. Przyjęcie do ochotniczej drużyny ratowniczej następuje po spełnieniu wymagań, o których mowa w ust. 2, na podstawie uchwały podjętej przez kierownika brzegowej stacji ratowniczej i członków drużyny oraz po złożeniu im przez kandydata przyrzeczenia o treści:  
„W pełni świadom obowiązków ratownika – ochotnika uroczyście przyrzekam być zdyscyplinowanym członkiem ochotniczej drużyny ratowniczej, ofiarnym w ratowaniu życia ludzkiego na morzu, aktywnie uczestniczyć w działaniach Służby SAR na rzecz zachowania naturalnego środowiska morskiego, dbać o godność Służby i dobre imię polskiego ratownika morskiego.”.
9. Kierownik brzegowej stacji ratowniczej prowadzi listę członków i kandydatów na członków ochotniczej drużyny ratowniczej, która zawiera ich imiona i nazwiska, adresy miejsca zamieszkania, numery telefonów oraz informacje o innych sposobach ich zawiadamiania i alarmowania o podjęciu działań poszukiwawczych i ratowniczych. Lista jest na bieżąco aktualizowana.>

Art. 124.

1. Członkowie ochotniczej drużyny ratowniczej mają prawo do:
- 

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 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. z 2020 r. poz. 984);
  - 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 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.]*
- <3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie efektywność działań poszukiwawczych i ratowniczych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Służbę SAR oraz sposób realizacji uprawnień określonych w art. 124 ust. 1 pkt 5–8.>**
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 funkcjonowania Służby SAR.

Art. 127.

1. Kto:

- 1) używa międzynarodowych sygnałów wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie na morzu i wzywa pomocy,
- 2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR,
- 3) nie przekazuje, zgodnie z ustawą, posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu,
- 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim lub jachtem komercyjnym, innym niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi,
- 5) wykonuje obowiązki członka załogi pomimo zawieszonych uprawnień,
- 6) używa lub udostępnia jacht morski do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, nie spełniając wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych,
- 7) prowadzi statek morski lub statek żeglugi śródlądowej, jacht morski lub śródlądowy, lub wykonuje obowiązki w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego,
- 8) określa VGM kontenera różniącą się od masy kontenera o więcej niż 5%,
- 9) nie informuje dyrektora urzędu morskiego o stwierdzonych różnicach między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę większych niż 5% lub o stwierdzeniu, że masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera,
- 10) określa VGM w dokumencie lub komunikacie, który jest podpisany przez osobę inną niż osoba odpowiedzialna,
- 11) ładuje na statek kontener nieopatrzony informacją o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera,

- 12) nie zapewnia obowiązywania na terminalu procedur, o których mowa w art. 101a ust. 7,
  - 13) określa VGM metodą inną niż metoda 1 lub 2,
  - 14) używa do określenia VGM niecertyfikowanych lub niezalegalizowanych urządzeń pomiarowych lub nie używa w ogóle tych urządzeń,
  - 15) stosuje metodę 2, nie posiadając zatwierdzenia właściwego dyrektora urzędu morskiego,
  - 16) nie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej,
  - 17) nie przechowuje przez okres 3 lat dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych lub dokumentacji wskazującej osobę odpowiedzialną
- 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.

2. Tej samej karze podlega:

- 1) armator, o którym mowa w art. 88 ust. 4, który po uzyskaniu od kapitana statku informacji o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażających bezpieczeństwu morskiemu, nie skontaktuje się niezwłocznie z właściwą Służbą VTS;
- 2) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku, który nie dopełni ciężącego na nim obowiązku przekazywania informacji zgodnie z art. 41 ust. 2;
- 3) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego albo portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku statku o polskiej przynależności, który nie przekazuje kapitanowi portu informacji dotyczących identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na statku;
- 3a) armator lub kapitan jachtu komercyjnego innego niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi, który nie posiada ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht ani ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków obejmującego wszystkie osoby znajdujące się na jachcie, zgodnie z art. 110 ust. 3;

*[4) dowódca jednostki pływającej Marynarki Wojennej, kapitan statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia oraz prowadzący jacht morski, a także kierownik statku rybackiego o długości do 24 m, który przed wejściem do portu i przed jego opuszczeniem nie przekaze kapitanowi portu informacji o statku lub będzie manewrować statkiem niezgodnie z uzyskanym zezwoleniem na wejście lub wyjście;]*

**<4) dowódca jednostki pływającej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, kapitan statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, jachtu morskiego, a także statku rybackiego o długości do 45 m, który przed wejściem do portu i przed jego opuszczeniem nie przekaze kapitanowi portu informacji o statku lub będzie manewrować statkiem niezgodnie z uzyskanym zezwoleniem na wejście lub wyjście;>**

- 5) pilot morski, który w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego;
- 6) podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym, który stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego.

## 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 (GT) do 500 jednostek - 1200 PLN
    - 1.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 1600 PLN
    - 1.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 2400 PLN
- 

Objaśnienie oznaczeń: *[ ] kursywa – tekst usunięty przez Sejm*

**<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm**

- 1.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 3200 PLN
- 1.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 800 PLN
2. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego:
  - 2.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 2000 PLN
  - 2.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 3000 PLN
  - 2.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 4000 PLN
  - 2.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 5000 PLN
  - 2.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN
3. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej:
  - 3.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 2000 PLN
  - 3.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 2700 PLN
  - 3.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 4000 PLN
  - 3.4. „Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 5300 PLN
  - 3.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1300 PLN
  - 3.6. Za wystawienie pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej - 1000 PLN
4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej:
  - 4.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 1200 PLN
  - 4.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek - 1600 PLN
  - 4.3. Za pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej - 1000 PLN
  - 4a. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu dla statku uprawiającego żeglugę na wodach polarnych - 1500 PLN.



5. Za przeprowadzenie inspekcji statku towarowego w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa radiowego dla statków o pojemności brutto (GT) pomiędzy 300 jednostek a 500 jednostek - 600 PLN
  6. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego - 500 PLN
  7. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem:
    - 7.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 1500 PLN
    - 7.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 2000 PLN
    - 7.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 2500 PLN
    - 7.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 3500 PLN
    - 7.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN
  8. Za przeprowadzenie audytu w celu wydania dokumentu zgodności, tymczasowego dokumentu zgodności lub przedłużenia ważności tymczasowego dokumentu zgodności - 1200 PLN
  9. Za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania świadectwa wolnej burty - 350 PLN
  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 PLN
  12. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności do przewozu stałych ładunków masowych - 1000 PLN
  13. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne - 1200 PLN
  14. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa, karty bezpieczeństwa statku rybackiego i karty bezpieczeństwa typu "Ł":
    - 14.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 20 jednostek lub długości do 15 m - 100 PLN
    - 14.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 20 jednostek do 100 jednostek lub powyżej 15 m do 25 m długości 200 PLN
    - 14.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek do 300 jednostek - 400 PLN
-

- 14.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 300 jednostek do 500 jednostek - 600 PLN
- 14.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 1000 PLN
- 14.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 2000 PLN
- 14.7. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 3000 PLN
- 14.8. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN
- 14.9. Jeżeli parametry statku określone w pkt 14.1 i 14.2 wskazują na możliwość zastosowania dwóch stawek, stosuje się stawkę według pojemności brutto.
15. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa dla jachtu morskiego:
- 15.1. Statki o długości do 6 m - 100 PLN
- 15.2. Statki o długości powyżej 6 m do 9 m - 150 PLN
- 15.3. Statki o długości powyżej 9 m do 12 m - 200 PLN
- 15.4. Statki o długości powyżej 12 m do 15 m - 300 PLN
- 15.5. Statki o długości powyżej 15 m do 24 m - 600 PLN
- 15.6. Statki o długości powyżej 24 m - 1000 PLN
16. Za wykazy wyposażenia do certyfikatu lub karty bezpieczeństwa - 150 PLN, 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 lub karty bezpieczeństwa wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu lub karty bezpieczeństwa, na której dokonano potwierdzenia ważności.
- 17.2a. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu statku pasażerskiego typu ro-ro albo szybkiego statku pasażerskiego.
- 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 zatrzymanego lub dla którego wydano decyzję o wstrzymaniu operacji przez organ inspekcyjny - 4000 PLN

**<18.1a. Za przeprowadzenie inspekcji doraźnej w związku z zatrzymaniem statku lub uchybieniami stwierdzonymi przez inspekcję państwa portu w obcym porcie, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 lit. d-f – 1000 PLN.**

**18.1b. Za przeprowadzenie audytu dodatkowego w związku z zatrzymaniem statku lub uchybieniami stwierdzonymi przez inspekcję państwa portu w obcym porcie, o którym mowa w art. 22 ust. 2 pkt 2 i 3 i ust. 2a pkt 2 – 1000 PLN.>**

18.2. Za wydanie lub wymianę certyfikatu - 50 PLN

18.3. Za wydanie duplikatu lub odpisu certyfikatu - 50 PLN

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 za przeprowadzenie 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 przeprowadzenie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, jednakże nie mniej niż 10 PLN.

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 PLN.

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]* **<podmiotu dokonującego>** atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych:

18.8.1. Wydanie świadectwa uznania - 1350 PLN

18.8.2. Potwierdzenie świadectwa uznania - 650 PLN

18.8.3. Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji - 550 PLN

- 18.9. Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich:
- 18.9.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek - 200 PLN
  - 18.9.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 400 PLN
  - 18.9.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 800 PLN
  - 18.9.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 1200 PLN
  - 18.9.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - opłata jak w pkt 18.9.4 i dodatkowo za każde następne 20 000 jednostek - 400 PLN
- 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 zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na liczbę środków ratunkowych) - 300 PLN
- 18.12. Za wydanie lub zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nieujętego w niniejszym załączniku - 300 PLN
- 18.13. Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku materiałów niebezpiecznych - 400 PLN
- 18.14. Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej - dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie) - 250 PLN
- 18.15. Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną liczbą holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy) - 4000 PLN
- 18.16. Za wydanie zezwolenia jednorazowego na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną liczbą holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) - w czasie jednej wizyty w porcie - 600 PLN
- 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 PLN
- 18.18. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota - 150 PLN

- 18.19. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota - 400 PLN
- 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 PLN
- 18.21. Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 18.13 - 100 PLN
- 18.22. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych, dla których każdorazowo są one wymagane - 200 PLN
- 18.23. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, wraki, dźwigi pływające, jednostki bez napędu z nietypowym ponadgabarytowym ładunkiem, oraz zestawy holownicze, w których skład wchodzi obiekty holowane o długości powyżej 50 m, tj. pontony, kadłuby statków, barki i statki bez własnego napędu - 150 PLN
- 18.24. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie - 50 PLN
- 18.25. Za zalegalizowanie dziennika pokładowego lub innego dokumentu podlegającego legalizacji - 20 PLN
- 18.26. Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne - 500 PLN
- 18.27. Za upoważnienie podmiotu do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m - 2000 PLN
- 18.28. Za przeprowadzenie kontroli okresowej podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m - 300 PLN
- 18.29. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru:  
- 4000 PLN - dla statków starszych niż 15 lat,  
- 500 PLN - 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.
- 18.31. Za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia albo potwierdzenia zatwierdzenia stosowania metody 2 - 2000 PLN.
-

18.32. Opłata za zatwierdzenie:

18.32.1. Ekspertyzy nawigacyjnej w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na bezpieczeństwo i efektywność żeglugi statków w polskich obszarach morskich - 4000 PLN

18.32.2. Ekspertyzy technicznej w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na polskie obszary morza A1 i A2 Morskiego Systemu Łączności w Niebezpieczeństwie i dla Zapewnienia Bezpieczeństwa (GMDSS) oraz na System Łączności Operacyjnej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa - 4000 PLN

18.32.3. Ekspertyzy technicznej w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń na Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego - 4000 PLN

18.32.4. Planu ratowniczego dla morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń - 4000 PLN

18.32.5. Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń - 4000 PLN.

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 siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem audytu lub inspekcji, w tym audytów dodatkowych lub inspekcji doraźnych, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1 i 5, z przeprowadzeniem oceny stanu technicznego, o której mowa w art. 28 ust. 1 pkt 2, oraz wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 18a, ponosi armator statku. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 PLN, odstępuje się od jej pobrania.]*

**<19.2. Koszty przejazdów oraz pobytu audytorów/inspektorów poza siedzibami urzędów morskich związane z przeprowadzaniem audytu lub inspekcji, w tym audytów dodatkowych lub inspekcji doraźnych, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5, ust. 2 pkt 1 i 5 oraz art. 22 ust. 2 pkt 2 i 3 i ust. 2a pkt 2, z przeprowadzeniem oceny stanu**

**technicznego, o której mowa w art. 28 ust. 1 pkt 2, ponosi armator statku. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 PLN odstępuje się od jej pobrania.>**

19.3. Opłaty za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania, potwierdzenia, przedłużenia lub przywrócenia ważności wszystkich certyfikatów statku ponosi armator lub właściciel statku.

19.4. Za przeprowadzenie inspekcji lub audytu w dni ustawowo wolne od pracy lub poza godzinami pracy urzędu morskiego opłata zostaje podwyższona o 50% podstawowej opłaty za przeprowadzenie inspekcji.

19.5. Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.

19.6. Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.

UWAGA: pominięto część II – III

USTAWA z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1061, 1115 i 1855)

Art. 1.

1. Straż Graniczna jest jednolitą, umundurowaną i uzbrojoną formacją przeznaczoną do ochrony granicy państwowej, kontroli ruchu granicznego oraz zapobiegania i przeciwdziałania nielegalnej migracji.

1a. Nazwa "Straż Graniczna", jej skrót "SG" oraz znak graficzny Straży Granicznej przysługują wyłącznie formacji, o której mowa w ust. 1.

1b. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór znaku graficznego Straży Granicznej, uwzględniając w nim wizerunek orła białego ustalony dla godła państwowego oraz ustalając kolorystykę tego znaku.

2. Do zadań Straży Granicznej należy:

1) ochrona granicy państwowej na lądzie i morzu;

2) organizowanie i dokonywanie kontroli ruchu granicznego;

2a) zapobieganie i przeciwdziałanie nielegalnej migracji poprzez:

a) kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących wjazdu cudzoziemców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i pobytu na tym terytorium,

b) rozpoznawanie i analizowanie zagrożeń migracyjnych,

- c) zwalczanie zagrożeń migracyjnych, w tym przestępczości związanej z nielegalną migracją,
  - d) realizowanie, w zakresie swojej właściwości, zadań określonych w ustawie z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz. U. z 2021 r. poz. 2354 oraz z 2022 r. poz. 91 i 583),
  - e) współdziałanie z organami i podmiotami właściwymi w sprawach udzielania cudzoziemcom zezwoleń na wjazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub pobyt na tym terytorium, w tym wykonywanie czynności na wniosek tych organów i podmiotów, na zasadach określonych odrębnymi przepisami;
- 3) wydawanie zezwoleń na przekraczanie granicy państwowej, w tym wiz;
- 4) rozpoznawanie, zapobieganie i wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie ich sprawców, w zakresie właściwości Straży Granicznej, a w szczególności:
- a) przestępstw i wykroczeń dotyczących zgodności przekraczania granicy państwowej z przepisami, związanych z jej oznakowaniem, wykonywaniem pracy przez cudzoziemców, prowadzeniem działalności gospodarczej przez cudzoziemców oraz powierzaniem wykonywania pracy cudzoziemcom, a także przestępstw określonych w art. 270-276 Kodeksu karnego dotyczących wiarygodności dokumentów uprawniających do przekraczania granicy państwowej, dokumentów uprawniających do pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub dokumentów wymaganych do ich wydania,
  - b) przestępstw skarbowych i wykroczeń skarbowych wymienionych w art. 134 § 1 pkt 1 Kodeksu karnego skarbowego,
  - c) przestępstw i wykroczeń pozostających w związku z przekraczaniem granicy państwowej lub przemieszczaniem przez granicę państwową towarów oraz wyrobów akcyzowych podlegających obowiązkowi oznaczania znakami akcyzy, jak również przedmiotów określonych w przepisach o broni i amunicji, o materiałach wybuchowych, o prekursorach materiałów wybuchowych podlegających ograniczeniom, o bibliotekach, o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, o narodowym zasobie archiwalnym, o przeciwdziałaniu narkomanii oraz o ewidencji ludności i dowodach osobistych,
  - d) przestępstw i wykroczeń określonych w ustawie z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach oraz w ustawie z dnia 13 czerwca 2003 r. o udzielaniu



- cudzoziemcom ochrony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1108 i 1918 oraz z 2022 r. poz. 583),
- e) przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz przestępstw i wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, pozostających w związku z wykonywaniem komunikacji lotniczej,
  - f) przestępstw określonych w art. 228, 229 i 231 Kodeksu karnego, popełnionych przez pracowników Straży Granicznej w związku z wykonywaniem czynności służbowych,
  - g) przestępstw określonych w art. 229 Kodeksu karnego, popełnionych przez osoby niebędące funkcjonariuszami lub pracownikami Straży Granicznej w związku z wykonywaniem czynności służbowych przez funkcjonariuszy lub pracowników Straży Granicznej,
  - h) przestępstw określonych w art. 190, 222, 223 i 226 Kodeksu karnego skierowanych przeciwko funkcjonariuszom Straży Granicznej podczas lub w związku z pełnieniem obowiązków służbowych,
  - i) przestępstw określonych w art. 264a Kodeksu karnego, przestępstw i wykroczeń określonych w ustawie z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1745) oraz wykroczeń określonych w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 690),
  - j) przestępstw określonych w art. 189a Kodeksu karnego i w art. 8 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Przepisy wprowadzające Kodeks karny (Dz. U. poz. 554 i 1083, z 2009 r. poz. 1149 i 1589 oraz z 2010 r. poz. 626);
- 4a) rozpoznawanie, zapobieganie i wykrywanie przestępstw oraz ściganie, w zakresie wynikającym z art. 11j ust. 1 pkt 1-3 ustawy z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2073 i 2448), sprawców czynów określonych w pkt 4 lit. f-h, w przypadku, gdy czyny te dotyczą funkcjonariuszy i pracowników Policji i Biura Ochrony Rządu lub strażaków Państwowej Straży Pożarnej, popełnionych w związku z wykonywaniem przez nich czynności służbowych;

- 5) zapewnienie bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego, a w zakresie właściwości Straży Granicznej - także w strefie nadgranicznej;
- 5a) przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa:
  - a) w środkach transportu w komunikacji międzynarodowej,
  - b) w zasięgu terytorialnym drogowego, kolejowego, morskiego i rzeczno- granicznego,
  - c) w portach lotniczych na zasadach określonych w przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5b) zapewnienie bezpieczeństwa na pokładzie statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy pasażerów;
- 5c) (uchylony);
- 5d) współdziałanie z innymi organami i służbami w zakresie rozpoznawania zagrożeń terroryzmem i przeciwdziałania tym zagrożeniom;
- <5e) współdziałanie z innymi organami i służbami w zakresie rozpoznawania zagrożeń dla bezpieczeństwa terminala regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu i przeciwdziałania tym zagrożeniom;>**
- 6) osadzanie i utrzymywanie znaków granicznych na lądzie oraz sporządzanie, aktualizacja i przechowywanie granicznej dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej;
- 7) ochrona nienaruszalności znaków i urządzeń służących do ochrony granicy państwowej;
- 8) (uchylony);
- 9) przetwarzanie informacji, w tym danych osobowych, z zakresu ochrony granicy państwowej, kontroli ruchu granicznego, zapobiegania i przeciwdziałania nielegalnej migracji oraz udostępnianie ich sądom, prokuratorom, organom administracji publicznej i innym organom państwowym, uprawnionym do ich otrzymania na podstawie odrębnych ustaw, w zakresie niezbędnym do realizacji ich zadań;
- 10) nadzór nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach;
- 11) ochrona granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej przez prowadzenie obserwacji statków powietrznych i obiektów latających, przelatujących przez granicę państwową na małych wysokościach, oraz informowanie

- o tych przelotach właściwych jednostek Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 12) zapobieganie transportowaniu, bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów, przez granicę państwową odpadów, szkodliwych substancji chemicznych oraz materiałów jądrowych i promieniotwórczych, a także zanieczyszczaniu wód granicznych;
- 13) zapobieganie przemieszczaniu, bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów, przez granicę państwową środków odurzających i substancji psychotropowych oraz broni, amunicji, materiałów wybuchowych i prekursorów materiałów wybuchowych podlegających ograniczeniom;
- 13a) przeprowadzanie kontroli legalności wykonywania pracy przez cudzoziemców, prowadzenia działalności gospodarczej przez cudzoziemców, powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom;
- 13b) sprawowanie nadzoru nad podmiotami sprawdzającymi w rozumieniu art. 189d ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898 oraz z 2022 r. poz. 655) w zakresie określonym w art. 189i tej ustawy;
- 14) wykonywanie zadań określonych w innych ustawach.
- 2a. Straż Graniczna prowadzi postępowania w sprawach rozpoznawania, zapobiegania i wykrywania przestępstw określonych w art. 228, 229 i 231 Kodeksu karnego, popełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej w związku z wykonywaniem czynności służbowych.
- 2b. Straż Graniczna realizuje zadania wynikające z przepisów prawa Unii Europejskiej oraz umów i porozumień międzynarodowych na zasadach i w zakresie w nich określonych.
3. Straż Graniczna w zakresie określonym w ust. 2 i 2a współdziała z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej oraz innych państw, a także organizacjami międzynarodowymi, w tym z Międzynarodową Organizacją Policji Kryminalnej - Interpol.
- 3a. Straż Graniczna realizuje zadania Krajowej Jednostki do spraw Informacji o Pasażerach, określone w ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (Dz. U. z 2019 r. poz. 1783 oraz z 2022 r. poz. 271).
4. Straż Graniczna współpracuje z Szefem Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych w zakresie niezbędnym do realizacji jego zadań ustawowych.
-

Art. 11.

1. Funkcjonariusze, wykonując zadania, o których mowa w art. 1 ust. 2, mają prawo:

- 1) dokonywania kontroli granicznej;
- 2) dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży, sprawdzania ładunków w portach i na dworcach oraz w środkach komunikacji lotniczej, drogowej, kolejowej i wodnej:
  - a) w razie istnienia uzasadnionego podejrzenia popełniania czynu zabronionego pod groźbą kary,
  - b) w celu znalezienia broni lub innych niebezpiecznych przedmiotów mogących służyć do popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary,
  - c) w celu znalezienia przedmiotów, których użycie może spowodować naruszenie bezpieczeństwa publicznego lub porządku publicznego,
  - d) w celu znalezienia przedmiotów, których posiadanie jest zabronione, a także przedmiotów podlegających zajęciu na potrzeby postępowań prowadzonych w związku z realizacją czynności, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 1-5b, 7 lub 10-14,
  - e) gdy jest to niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa innych osób, w tym funkcjonariuszy realizujących czynności służbowe lub osób w stosunku do których są wykonywane czynności służbowe, gdy osoby te są doprowadzane lub umieszczane lub przebywają w strzeżonym ośrodku lub areszcie dla cudzoziemców,
  - f) jeżeli zachowanie osób, o których mowa w lit. e, wskazuje, że mogą one stanowić zagrożenie dla siebie lub z posiadanych informacji wynika, że podejmowały już wcześniej próby samookaleczenia,
  - g) gdy jest to niezbędne dla zapewnienia porządku w strzeżonym ośrodku lub areszcie dla cudzoziemców.
- 2a) dokonywania kontroli bezpieczeństwa w przejściach granicznych, w portach lotniczych oraz w środkach komunikacji lotniczej, drogowej, kolejowej i wodnej - w celu wykluczenia możliwości popełnienia przestępstw lub wykroczeń, zwłaszcza skierowanych przeciwko nienaruszalności granicy państwowej lub bezpieczeństwa w międzynarodowej komunikacji;
- 2b) pełnienia wart ochronnych na pokładzie statku powietrznego oraz stosowania niezbędnych środków, łącznie z użyciem środków przymusu bezpośredniego i broni

- palnej, w celu unieszkodliwienia osoby, która stanowi bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa lotu, zdrowia lub życia pasażerów lub członków załogi;
- 3) wydawania wiz i innych zezwoleń na przekroczenie granicy państwowej na podstawie odrębnych przepisów;
- 4) legitymowania lub ustalania w inny sposób tożsamości osoby;
- 5) zatrzymywania osób w trybie i przypadkach określonych w przepisach Kodeksu postępowania karnego i innych ustaw;
- 5a) zatrzymywania osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego, a także dla mienia;
- 5b) doprowadzania:
- a) osób, o których mowa w pkt 5, do właściwego organu Straży Granicznej, sądu lub prokuratury,
- b) cudzoziemców, wobec których prowadzone są postępowania określone w ustawie z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach oraz w ustawie z dnia 13 czerwca 2003 r. o udzielaniu cudzoziemcom ochrony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także umieszczonych w strzeżonym ośrodku lub areszcie dla cudzoziemców do organu Straży Granicznej, sądu, prokuratury, jednostki organizacyjnej Policji, wojewody, Szefa Urzędu do Spraw Cudzoziemców, przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych, placówek opiekuńczo-wychowawczych lub podmiotów leczniczych,
- c) cudzoziemców:
- którym została wydana decyzja o zobowiązaniu cudzoziemca do powrotu podlegająca przymusowemu wykonaniu zgodnie z art. 329 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach,
  - którym odmówiono wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, i wystąpiły okoliczności, o których mowa w art. 463 ust. 1 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach,
  - którym została wydana decyzja o wydaleniu podlegająca przymusowemu wykonaniu zgodnie z art. 71 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 14 lipca 2006 r. o wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pobycie oraz wyjeździe z tego terytorium obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej i członków ich rodzin (Dz. U. z 2021 r. poz. 1697),

- podlegających przekazaniu, o którym mowa w art. 37 ust. 3 ustawy z dnia 13 czerwca 2003 r. o udzielaniu cudzoziemcom ochrony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w art. 393b ust. 3 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach
  - do granicy państwowej albo do portu lotniczego albo morskiego państwa, do którego cudzoziemiec zostaje doprowadzony;
  - 5c) pobierania od osób odcisków linii papilarnych lub wycisku ze śluzówki policzków:
    - a) w trybie i przypadkach określonych w przepisach Kodeksu postępowania karnego,
    - b) w celu identyfikacji osób o nieustalonej tożsamości oraz osób usiłujących ukryć swoją tożsamość, jeżeli ustalenie tożsamości w inny sposób nie jest możliwe;
  - 5d) pobierania od cudzoziemców odcisków linii papilarnych w trybie i przypadkach określonych w przepisach odrębnych;
  - 5e) utrwalania wizerunku osób w celu weryfikacji ich tożsamości, identyfikacji osób o nieustalonej tożsamości oraz osób usiłujących ukryć swoją tożsamość;
  - 6) przeszukiwania osób, rzeczy, pomieszczeń i środków transportu w trybie i przypadkach określonych w przepisach Kodeksu postępowania karnego i innych ustaw;
  - 6a) nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia;
  - 7) obserwowania i rejestrowania, przy użyciu środków technicznych służących do rejestracji obrazu i dźwięku, zdarzeń na drogach oraz w innych miejscach publicznych;
  - 7a) obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu w pomieszczeniach strzeżonych ośrodków, aresztów dla cudzoziemców lub w pomieszczeniach przeznaczonych dla osób zatrzymanych oraz w innych wykorzystywanych przez Straż Graniczną obiektach i obszarach - w celu zapewnienia bezpieczeństwa przebywającym w nich osobom;
  - 7b) obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu lub dźwięku w miejscach innych niż publiczne w trakcie interwencji;
  - 8) zatrzymywania pojazdów i wykonywania innych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego w trybie i przypadkach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
  - 9) zatrzymywania i cofania z granicy państwowej do nadawcy szkodliwych materiałów jądrowych i promieniotwórczych, środków chemicznych i biologicznych, jak również odpadów;
-

- 10) przebywania i poruszania się na gruntach bez uzyskiwania zgody ich właścicieli lub użytkowników oraz przechodzenia przez pola uprawne w czasie bezpośredniego pościgu, również z użyciem psa służbowego, jeżeli nie ma możliwości korzystania z dróg;
- 11) żądania niezbędnej pomocy od instytucji państwowych, organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz jednostek gospodarczych prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej; wymienione instytucje, organy i jednostki obowiązane są, w zakresie swojego działania, do udzielenia tej pomocy, w zakresie obowiązujących przepisów prawa;
- 12) zwracania się o niezbędną pomoc do innych jednostek gospodarczych i organizacji społecznych, jak również zwracania się w nagłych wypadkach do każdej osoby o udzielenie doraźnej pomocy, w ramach obowiązujących przepisów prawa;
- [13) dokonywania sprawdzenia prewencyjnego osób doprowadzanych, umieszczanych lub przebywających w pomieszczeniach dla osób zatrzymanych lub osób konwojowanych, w celu ochrony przed bezprawnymi zamachami na życie lub zdrowie osób lub mienie, a także w celu ochrony przed nieuprawnionymi działaniami skutkującymi zagrożeniem życia lub zdrowia lub bezpieczeństwa i porządku publicznego;]*
- <13) dokonywania sprawdzenia prewencyjnego:**
- a) osób doprowadzanych, umieszczanych lub przebywających w pomieszczeniach dla osób zatrzymanych lub osób konwojowanych, w celu ochrony przed bezprawnymi zamachami na życie lub zdrowie osób lub mienie, a także w celu ochrony przed nieuprawnionymi działaniami skutkującymi zagrożeniem życia lub zdrowia lub bezpieczeństwa i porządku publicznego,**
- b) osób wchodzących lub przebywających na obszarze objętym zakazem, o którym mowa w art. 27a ust. 1 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2022 r. poz. 2257 i ...).>**
- 14) wydawania osobom poleceń określonego zachowania się w granicach niezbędnych do wykonania czynności określonych w pkt 1-2b, 4-6, 7, 7a, 9, 10 lub 13 lub w granicach niezbędnych do ochrony przed zatarciem śladów przy zabezpieczaniu miejsca zdarzenia lub w celu uniknięcia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia, gdy jest to niezbędne do sprawnego i zgodnego z prawem wykonywania tych czynności albo uniknięcia zatarcia śladów przestępstwa lub wykroczenia.

- 1a. Zatrzymanie osoby może być zastosowane tylko wówczas, gdy inne środki okazały się bezcelowe lub nieskuteczne.
- 1b. Czynności wymienione w ust. 1 powinny być wykonywane w sposób możliwie najmniej naruszający dobra osobiste osoby, wobec której zostały podjęte.
- 1c. Osobie zatrzymanej na podstawie ust. 1 pkt 5a przysługują uprawnienia przewidziane dla osoby zatrzymanej w Kodeksie postępowania karnego.
- 1d. Przy wykonywaniu czynności, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 13a, funkcjonariusze Straży Granicznej mają prawo:
- 1) swobodnego poruszania się po terenie jednostki kontrolowanego bez obowiązku uzyskiwania przepustki oraz są zwolnieni z obowiązku poddania się rewizji osobistej;
  - 2) kontrolowania dokumentów związanych z zatrudnieniem, powierzeniem pracy lub prowadzeniem działalności gospodarczej oraz sporządzania ich kopii;
  - 3) ustalania tożsamości osób przebywających w miejscu przeprowadzania kontroli;
  - 4) przesłuchiwania osób podejrzewanych o naruszenie przepisów, o których mowa w art. 10d;
  - 5) żądania udzielania wyjaśnień od osób przebywających w miejscu przeprowadzania kontroli;
  - 6) dokumentowania czynności kontrolnych z wykorzystaniem środków audiowizualnych;
  - 7) korzystania z pomocy biegłych i specjalistów;
  - 8) dokonywania oględzin miejsc wykonywania pracy, w szczególności w celu ustalenia liczby miejsc pracy.
- 1e. W celu realizacji zadań, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 1, 2, 2a lit. a-c, pkt 4, 5-5b, 5d oraz 12 i 13, Straż Graniczna może używać psów służbowych lub koni służbowych.
2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb postępowania przy wykonywaniu uprawnień, o których mowa w ust. 1 pkt 4-5c i 5e, oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także podmioty uprawnione do zarządzania doprowadzenia i szczegółowe warunki dokonywania doprowadzeń przy użyciu środków transportu, uwzględniając niezbędne środki ostrożności przy wykonywaniu uprawnień, a także skuteczność działań podejmowanych przez Straż Graniczną oraz poszanowanie praw osób, wobec których działania te są podejmowane.
- 2a. Na sposób przeprowadzania czynności, o których mowa w ust. 1:
- a) pkt 5 i 5a, w terminie 7 dni od dnia dokonania czynności,



- b) pkt 7 i 7b, w terminie 7 dni od dnia gdy podmiot dowiedział się o dokonanych wobec niego czynnościach
- przysługuje zażalenie do prokuratora właściwego ze względu na miejsce przeprowadzenia czynności. Do zażalenia stosuje się przepisy Kodeksu postępowania karnego.
- 2b. Zgromadzone podczas przeprowadzania czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 7 i 7b, materiały niezawierające dowodów pozwalających na wszczęcie postępowania karnego przechowuje się przez okres 2 miesięcy od zakończenia czynności, a następnie dokonuje się ich niezwłocznego protokolarnego, komisyjnego zniszczenia. Zniszczenie materiałów zarządza organ Straży Granicznej, który sprawował nadzór nad przeprowadzeniem czynności.
- 2c. Czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 7a, nie mogą być wykonywane w miejscach przeznaczonych dla celów sanitarno-higienicznych oraz w pokojach dla cudzoziemców.
- 2d. Zgromadzone zapisy obrazu, o których mowa w ust. 1 pkt 7a, niezawierające dowodów pozwalających na wszczęcie postępowania karnego albo postępowania w sprawach o wykroczenia, postępowania dyscyplinarnego lub mogących być wykorzystanymi w postępowaniu w ramach czynności wyjaśniających albo dowodów mających znaczenie dla toczących się takich postępowań przechowuje się przez okres 30 dni od dnia zarejestrowania, a następnie niszczy.
- 2e. Użyte w ust. 1 pkt 7b określenie interwencja oznacza włączenie się funkcjonariusza lub funkcjonariuszy Straży Granicznej w tok zdarzenia mogącego naruszać normy prawne i podjęcie działań zmierzających do ustalenia charakteru, rodzaju i okoliczności powstałego zdarzenia oraz przedsięwzięć ukierunkowanych na przywrócenie naruszonego porządku prawnego.
- 2f. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 7b, funkcjonariusz Straży Granicznej w miarę możliwości uprzedza osobę, wobec której podejmuje czynności, o rejestrowaniu obrazu lub dźwięku.
3. Osobę zatrzymaną należy niezwłocznie poddać - w razie uzasadnionej potrzeby - badaniu lekarskiemu lub udzielić jej pierwszej pomocy medycznej.
4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, określi, w drodze rozporządzenia, tryb przeprowadzania badań lekarskich, o których mowa w ust. 3. Rozporządzenie powinno określić osoby przeprowadzające badania, organizację i miejsce przeprowadzenia badań oraz zakres prowadzonej w tych
-

sprawach dokumentacji, a także przypadki uzasadniające potrzebę udzielenia osobie zatrzymanej pierwszej pomocy medycznej.

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki, jakim powinny odpowiadać pomieszczenia w jednostkach organizacyjnych Straży Granicznej przeznaczone dla osób zatrzymanych oraz regulamin pobytu w tych pomieszczeniach. Rozporządzenie powinno określić wyposażenie pomieszczeń dla osób zatrzymanych, podmioty kontrolujące te pomieszczenia, zakres prowadzonej dokumentacji, a także szczegółowe uprawnienia i obowiązki osób zatrzymanych.
- 5a. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki, sposób i formy przeprowadzania czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 7 i 7b, oraz tryb ich dokumentowania i podmioty właściwe w tych sprawach, uwzględniając dostosowanie sposobu i form przeprowadzania czynności do rodzaju działań podejmowanych przez funkcjonariuszy.
- 5b. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób przechowywania i niszczenia zapisów obrazu, o których mowa w ust. 1 pkt 7a, oraz udostępniania ich uprawnionym podmiotom, uwzględniając potrzebę właściwego zabezpieczenia utrwalonego obrazu przed utratą, zniekształceniem lub nieuprawnionym ujawnieniem.
6. (uchylony).
7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) szczegółowy tryb dokonywania kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 1, a także poświadczania w dokumentach podróży przekroczenia granicy państwowej,
  - 2) wzory dokumentów wykorzystywanych w celu potwierdzenia wjazdu lub wyjazdu oraz poświadczających zatrzymanie dokumentu podczas kontroli granicznej,
  - 3) wzór pieczęci poświadczającej daty i miejsca przekroczenia granicy
- uwzględniając możliwość ograniczenia lub odstąpienia od kontroli granicznej oraz jej dokonywania poza kolejnością, szczególne kategorie osób przekraczających granicę oraz okoliczności jej przekraczania, możliwość użycia środków technicznych oraz psa służbowego podczas tej kontroli, a także konieczność dokumentowania wykonanych czynności, w tym dostosowania wzorów dokumentów i pieczęci do obowiązujących w tym zakresie przepisów Unii Europejskiej.
- 7a. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, formy kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego
-

oraz w środkach komunikacji międzynarodowej, uwzględniając wymogi koordynacji działań Straży Granicznej z innymi organami i instytucjami działającymi w przejściu granicznym oraz wymogi obowiązujące w zakresie kontroli bezpieczeństwa w lotniczych przejściach granicznych oraz w środkach komunikacji lotniczej.

- 7b. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, warunki, jakie muszą spełniać funkcjonariusze wchodzący w skład wart ochronnych na pokładzie statku powietrznego, sposób pełnienia służby na pokładzie statku powietrznego oraz wyposażenie funkcjonariuszy wchodzących w skład wart ochronnych, uwzględniając konieczność zapobieżenia aktom bezprawnej ingerencji w czasie trwania lotu oraz zapewnienia bezpieczeństwa osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.
8. Za szkody wyrządzone czynnościami, o których mowa w ust. 1 pkt 10, przysługuje odszkodowanie według zasad prawa cywilnego.
9. (uchylony).

USTAWA z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 457, 1079, 1250, 1604 i 2185)

#### Art. 3a.

Działania prowadzone na obszarach morskich, w tym których wyłącznym celem jest obrona lub bezpieczeństwo państwa, przeprowadza się, w stopniu racjonalnym, przy podjęciu niezbędnych środków na rzecz osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu środowiska morskiego, w szczególności zapewniając pobór próbek w punktach pomiarowych zlokalizowanych na polskich obszarach morskich dla celów monitoringu wód, o którym mowa w art. 349 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 i 2368).

#### <Art. 3b.

- 1. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może, w drodze zarządzenia, czasowo zamknąć dla żeglugi i rybołówstwa obszar znajdujący się na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym, na którym będą przeprowadzane testy statków autonomicznych (nieposiadających załogi), oraz określić zasady przeprowadzania takich testów.**

2. Zarządzenie, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego wydaje po zasięgnięciu opinii Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego. Brak wydania opinii w terminie 14 dni od dnia otrzymania projektu zarządzenia uważa się za opinię pozytywną.>

Art. 24.

*[1. Wokół sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń lub ich zespołów, rozumianych jako grupa sztucznych wysp, konstrukcji lub urządzeń znajdujących się od siebie nie dalej niż 1000 m, właściwy dyrektor urzędu morskiego może, w drodze zarządzenia, ustanowić strefy bezpieczeństwa, dostosowane do rodzaju i przeznaczenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń lub ich zespołów, sięgające nie dalej niż 500 m od każdego punktu ich zewnętrznej krawędzi, chyba że inny zasięg strefy jest dozwolony przez powszechnie przyjęte standardy międzynarodowe lub zalecony przez właściwą organizację międzynarodową.]*

- <1. Wokół sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń lub ich zespołów rozumianych jako grupa sztucznych wysp, konstrukcji lub urządzeń znajdujących się od siebie nie dalej niż 1000 m, a także kabli lub rurociągów lub ich grup, właściwy dyrektor urzędu morskiego może, w drodze zarządzenia, ustanowić strefy bezpieczeństwa dostosowane do rodzaju i przeznaczenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń lub ich zespołów, kabli lub rurociągów, sięgające nie dalej niż 500 m od każdego punktu ich zewnętrznej krawędzi, chyba że inny zasięg strefy jest dozwolony przez powszechnie przyjęte standardy międzynarodowe lub zalecony przez właściwą organizację międzynarodową.>**
2. W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego określa warunki poruszania się w obszarze strefy bezpieczeństwa, w szczególności może wprowadzić ograniczenia żeglugi, rybołówstwa, uprawiania sportów wodnych lub nurkowych lub prac podwodnych.
- <3. Zarządzenie, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego wydaje po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw rybołówstwa. Brak wydania opinii w terminie 14 dni od dnia otrzymania projektu zarządzenia uważa się za opinię pozytywną.>**

Art. 42.

1. Do organów administracji morskiej należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z korzystaniem z morza w zakresie unormowanym niniejszą ustawą i innymi ustawami.
  2. W szczególności do organów administracji morskiej należą sprawy:
    - 1) bezpieczeństwa żeglugi morskiej;
      - 1a) ochrony portów morskich i żeglugi morskiej, w tym związane z wykonywaniem zadań obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobieganie aktom terroru oraz likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń;
    - 2) korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich;
    - 3) (uchylony);
    - 4) bezpieczeństwa związanego z badaniami, rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego;
    - 5) ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatapianie odpadów i innych substancji w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego;
    - 6) ratowania życia, prowadzenia prac podwodnych i wydobywania mienia z morza;
    - 7) (uchylony);
    - 8) (uchylony);
    - 9) nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach;
    - 10) uzgadniania decyzji w sprawie wydawania pozwoleń wodnoprawnych i pozwoleń na budowę dla obiektów budowlanych w polskich obszarach morskich, pasie technicznym, pasie ochronnym oraz portach i przystaniach morskich;
    - 10a) (uchylony);
    - 11) budowy, utrzymywania i ochrony umocnień brzegowych, wydmy i zalesień ochronnych w pasie technicznym;
      - 11a) użytkowania lasów będących własnością Skarbu Państwa położonych w pasie technicznym;
      - 11b) nadzoru nad zapewnieniem ochrony przed powodzią od strony wód morskich w tym poprzez budowę, rozbudowę i utrzymywanie budowli hydrotechnicznych oraz umocnień brzegowych w pasie technicznym;
    - 12) wyznaczania dróg morskich, kotwicowisk i badania warunków ich żeglowności;
-

- 12a) wykonywania i nadzorowania pomiarów hydrograficznych;
- 12b) prowadzenia zasobów danych hydrograficznych dla obszaru kompetencji właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskigo;
- 13) oznakowania nawigacyjnego w polskich obszarach morskich;
- 14) nakładania grzywien w postępowaniu mandatowym za wykroczenia w trybie przewidzianym w przepisach o postępowaniu w sprawach o wykroczenia;
- 15) wydawania oraz uzgadniania decyzji wynikających z przepisów ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1250);
- 16) sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej;
- [17) wykonywania kontroli w zakresie zgodności z wymaganiami, stwarzania przez wyrób zagrożenia oraz niezgodności formalnych, w odniesieniu do wprowadzonych do obrotu lub oddanych do użytku wyrobów wyposażenia morskiego, rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych;]*
- <17) wykonywania kontroli w zakresie zgodności z wymaganiami, stwarzania przez wyrób zagrożenia oraz niezgodności formalnych w odniesieniu do wprowadzonych do obrotu lub oddanych do użytku wyrobów wyposażenia morskiego, rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych – zgodnie z właściwością terytorialną, o której mowa w art. 17 ust. 1a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515 i 1604 i ...);>**
- 18) nadawania nazw statkom morskim;
- 19) organizacji pilotażu morskiego;
- 20) budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich, z wyłączeniem infrastruktury dostępu służącej wyłącznie na użytek morskich portów wojennych, o których mowa w art. 45 ust. 2a;
- 21) zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi w przypadku, o którym mowa w art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491 i 1873), w tym ochrona brzegów morskich w przystaniach plażowych w rozumieniu art. 2 pkt 2a tej ustawy, w przypadku których dyrektor urzędu morskigo wykonuje zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego;

- 22) planowania rozwoju portów i przystani morskich, o których mowa w pkt 21;
- 23) monitorowania i informowania o ruchu statków;
- 24) ewidencji ładunków i pasażerów;
- 25) nadzoru nad wprowadzonym do obrotu lub oddanym do użytku wyposażeniem morskim oraz rekreacyjnymi jednostkami pływającymi i skuterami wodnymi, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 5);
- 25a) (uchylony);
- 26) zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi oraz nad gruntami pokrytymi tymi wodami, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne;
- 26a) wykonywania zadań w dziedzinie ochrony środowiska morskiego i ochrony przed powodzią zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne;
- 27) kontroli paliwa żeglugowego dostarczanego na statki oraz paliwa żeglugowego używanego na statkach;
- 28) związane z wykonywaniem zadań organu krajowego, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej "rozporządzeniem nr 1177/2010", w zakresie usług przewozu drogą morską, z tym że rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 tego rozporządzenia, należy do zadań dyrektora urzędu morskiego określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 43a ust. 5;
- 29) kwalifikacji członków załóg statków morskich i pilotów morskich;
- 30) nadzoru nad obszarami Natura 2000 wyznaczonymi na polskich obszarach morskich i sporządzania projektów planów ochrony tych obszarów w trybie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- 31) opiniowania i uzgadniania:
  - a) dokumentów dotyczących obszarów morskich w ramach postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,
  - b) realizacji przedsięwzięć dotyczących obszarów morskich w ramach postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz na obszar Natura 2000;

- o których mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;
- 31a) związane z zapobieganiem rozprzestrzenianiu się w środowisku inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii lub inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, lub inwazyjnych gatunków obcych, które prawdopodobnie spełniają kryteria uznania ich za stwarzające zagrożenie dla Unii, w zakresie określonym w ustawie z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. poz. 1718);
- 32) ochrony i opieki nad zabytkami znajdującymi się w polskich obszarach morskich w zakresie przewidzianym w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2021 r. poz. 710 i 954);
- 33) uzgadniania decyzji wydawanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze, w przypadkach przewidzianych w tej ustawie;
- 34) kontroli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie zapewnienia przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) określonej w przepisach ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i 2269);
- 35) związane z wykonywaniem zadań odpowiedniego organu, o którym mowa w art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 6 oraz art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1), zwanego dalej "rozporządzeniem nr 2017/352".
3. Do organów administracji morskiej należy także wykonywanie zadań w dziedzinie współpracy międzynarodowej w zakresie spraw określonych w ust. 1 i 2.
4. Wydawanie decyzji w sprawach, o których mowa w ust. 2 pkt 10 i 11, następuje po zasięgnięciu opinii właściwego organu samorządu terytorialnego.
5. Ustawa nie narusza przepisów prawa geologicznego i górniczego.
6. W celu wymiany wiedzy i doświadczenia w zakresie, o którym mowa w ust. 1, organy administracji morskiej odbywają regularne spotkania, a w wyjątkowych okolicznościach odbywają także spotkania doraźne.



**<Art. 42b.**

**W przypadku podejrzenia udziału statku w wypadku morskim kapitan portu może zatrzymać statek w porcie lub na redzie na czas nieprzekraczający 48 godzin w celu zabezpieczenia materiału dowodowego.>**

Art. 48.

1. W zakresie nieuregulowanym w przepisach, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, obronności i bezpieczeństwa państwa, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie morskim, przystani oraz w pasie technicznym, a także ochrony żeglugi i portów morskich - dyrektor urzędu morskiego może ustanawiać w zakresie określonym w art. 42 ust. 2 przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania oraz tworzyć i ogłaszać strefy czasowo zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa, uprawiania sportów wodnych i nurkowych, znajdujące się w strefie odpowiedzialności terytorialnej danego urzędu i będące w granicach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego.

**<1a. W przypadku gdy przepisy porządkowe, o których mowa w ust. 1, mają wpływ na wykonywanie rybołówstwa morskiego w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 21 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 540 i 2185), dyrektor urzędu morskiego wydaje te przepisy po zasięgnięciu opinii Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego, z wyjątkiem okoliczności określonej w ust. 6. Brak wydania opinii w terminie 14 dni od dnia otrzymania projektu przepisów porządkowych uważa się za opinię pozytywną.>**

2. Przepisy porządkowe, o których mowa w ust. 1, ustanawia się w formie zarządzenia porządkowego.

3. (uchylony).

4. Zarządzenie porządkowe wchodzi w życie z dniem w nim określonym, nie wcześniej jednak niż z dniem jego ogłoszenia, w sposób określony w ust. 5 lub 6.

5. Zarządzenie porządkowe podlega ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym właściwym ze względu na terytorialny zakres obowiązywania tego zarządzenia.

6. W razie konieczności natychmiastowego wprowadzenia w życie zarządzenia porządkowego, może ono być publikowane w drodze obwieszczeń w miejscach jego obowiązywania, drogą radiową lub w inny sposób zwyczajowo przyjęty w żegludze

morskiej lub na danym terenie. Dzień takiego opublikowania zarządzenia porządkowego jest dniem jego ogłoszenia.

7. Zarządzenie porządkowe ogłoszone w sposób określony w ust. 6 podaje się następnie do wiadomości we właściwym wojewódzkim dzienniku urzędowym.

**<Art. 60ca.**

**Kto na obszarach określonych w art. 60a lub art. 60b:**

- 1) **wbrew przepisom art. 51 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175 i ...) uprawia żeglugę jachtem, nie posiadając na nim karty bezpieczeństwa wydanej na podstawie art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim,**
- 2) **uprawia żeglugę jachtem nieoznaczonym zgodnie z przepisami art. 12 § 1 i § 2a ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski albo art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097) oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 21 ust. 3 tej ustawy,**
- 3) **narusza przepisy wydane na podstawie art. 3 ust. 2, art. 3b ust. 1 oraz art. 48 ust. 1 w ten sposób, że uprawia żeglugę na akwenach zamkniętych dla ruchu jednostek sportowo-rekreacyjnych albo bez wymaganej zgody**

**– podlega karze grzywny.>**

**Art. 60d.**

*[1. Orzekanie w sprawach o czyny, określone w art. 60a-60c, następuje w trybie przewidzianym w przepisach ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457, 1005, 1595 i 2328).]*

**<1. Orzekanie w sprawach o czyny określone w art. 60a–60ca następuje w trybie przewidzianym w przepisach ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2022 r. poz. 1124).>**

2. Pracownicy terenowego organu administracji morskiej mają prawo do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego.

USTAWA z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955 oraz z 2022 r. poz. 1250)

Art. 10a.

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

**<1. Armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, zdążającego do portu morskiego lub na kotwiczowiska położone w polskich obszarach morskich, a także wychodzącego z portu morskiego, jest obowiązany przed przybyciem lub wyjściem statku poinformować właściwego dyrektora urzędu morskiego o rodzaju przewożonego ładunku, zamierzonej trasie i czasie podróży oraz o stanie bezpieczeństwa statku za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego, o którym mowa w art. 91 ust. 1a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.>**

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

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

1) armator statku wykonującego żeglugę na linii regularnej:

a) przekazuje na bieżąco dyrektorowi urzędu morskiego aktualną listę takich statków oraz

b) ustanowił system umożliwiający natychmiastowy elektroniczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, dotyczących każdej podróży statku wykonującego żeglugę na linii regularnej, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, na ich żądanie, przez całą dobę;

2) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żeglugi na linii regularnej nie przekracza 12 godzin.

- 3a. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 3, powiadamia dyrektora urzędu morskiego lub portu przeznaczenia, o zmianach w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej, wynoszących co najmniej trzy godziny.
4. Dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 3, na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W przypadku gdy żegluga na linii regularnej odbywa się pomiędzy portami kilku państw członkowskich Unii Europejskiej, z których jednym jest Rzeczpospolita Polska, zwolnienie wydaje się w uzgodnieniu z tymi państwami.
5. Dyrektor urzędu morskiego, który wydał zezwolenie, cofa je w przypadku gdy przestaje być spełniony którykolwiek z warunków, o których mowa w ust. 3.

Art. 38.

- [1. *Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 36-37a, oraz sposób wykorzystania kwot ściąganych z tytułu kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2019 r. poz. 2169 oraz z 2020 r. poz. 284 i 1378).*
2. *Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 36-37a, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszeń, korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszeń i powtarzalności naruszeń.]*
- <1. Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 36–37c, oraz sposób wykorzystania kwot ściąganych z tytułu kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 457, 1079, 1250, 1604, 2185 i ...).**
2. **Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37c, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszeń, korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszeń i powtarzalności naruszeń.>**
3. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36aa ust. 1, nie nakłada się, w przypadku gdy:
- 1) armator statku zastosował zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki;
  - 2) przedstawiony dowód, o którym mowa w art. 13g ust. 5, wykazał, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim.

USTAWA z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2022 r. poz. 1624)

Art. 3.

1. Zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej, wymaga:
  - 1) przeniesienie własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym albo oddanie w użytkowanie wieczyste całości albo części nieruchomości,
  - 2) oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem albo zawarcie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków z całości nieruchomości albo jej części przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość, albo zawarcie takiej umowy na czas nieoznaczony, której termin wypowiedzenia wynosi powyżej 10 lat
  - w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich.
2. Wszczęcie postępowania o wyrażenie zgody, o której mowa w ust. 1, następuje na wniosek podmiotu, który zamierza rozporządzić nieruchomością w zakresie posiadanego prawa.
  - 2a. Zgoda, o której mowa w ust. 1 pkt 2, może dotyczyć przyszłej nieruchomości gruntowej, która powstanie w granicach portu lub przystani morskiej w wyniku załadowania przez przekształcenie akwenu (gruntu pokrytego wodami) w ląd (grunt niepokryty wodami).
  - 2b. Do złożenia wniosku dotyczącego zgody, o której mowa w ust. 2a, uprawniony jest podmiot zarządzający.
  - 2c. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2b, stosuje się odpowiednio przepisy niniejszego rozdziału, z wyjątkiem ust. 2 oraz ust. 4 pkt 2.
3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, powinien określać:
  - 1) podmiot, na rzecz którego nastąpi rozporządzenie nieruchomością;
  - 2) przedmiot umowy, w sposób umożliwiający identyfikację nieruchomości;
  - 3) uzasadnienie zamierzonej czynności prawnej, w tym informację dotyczącą dotychczasowego i przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości.
4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się:
  - 1) umowę przedwstępną;

- 2) dokumenty potwierdzające tytuł prawny wnioskodawcy do nieruchomości;
- 3) opinię podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, dotyczącą przedmiotu umowy, o której mowa w pkt 1, w przypadku gdy wnioskodawcą jest inny podmiot niż podmiot zarządzający portem lub przystanią morską;
- 3a) opinię właściwego dyrektora urzędu morskiego;
- 3b) opinię Ministra Obrony Narodowej w odniesieniu do nieruchomości graniczących z terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990), ustalonymi przez Ministra Obrony Narodowej;
- 4) inne dokumenty potwierdzające dane i informacje wynikające z wniosku.

**<4a. W przypadku oddania nieruchomości do korzystania lub pobierania pożytków na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2021 r. poz. 541 oraz z 2022 r. poz. 1726) lub ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 407 i 1079) do wniosku, o którym mowa w ust. 2, zamiast umowy przedwstępnej dołącza się dokumenty koncesji oraz projekt umowy koncesji lub projekt umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, określające w szczególności: sposób korzystania z nieruchomości, zasady rozliczeń nakładów poniesionych na nieruchomość oraz warunki rozwiązania umowy.>**

5. W przypadku umów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, dołączona do wniosku umowa przedwstępna określa w szczególności zasady rozliczeń nakładów poniesionych na nieruchomość oraz warunki rozwiązania przyrzeczonej umowy przed upływem terminu, na który zostanie zawarta.
- 5a. Przed wydaniem zgody, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zażądać od wnioskodawcy przedstawienia dodatkowych dokumentów i informacji niezbędnych do rozpatrzenia wniosku oraz wystąpić do właściwych organów o opinię w zakresie wpływu rozporządzenia nieruchomością będącą przedmiotem wniosku na zagrożenie obronności, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa publicznego lub porządku publicznego.
6. Odmowa udzielenia zgody, o której mowa w ust. 1, następuje ze względu na:
  - 1) zagrożenie obronności, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa morskiego lub porządku publicznego;

- 2) stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości ze strategiami rozwoju, programami lub dokumentami programowymi w zakresie gospodarki morskiej lub transportu, przyjętymi na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057 oraz z 2022 r. poz. 1079);
  - 3) stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości z planem rozwoju portu lub przystani morskiej;
  - 4) inny ważny interes publiczny.
- 6a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić w decyzji, o której mowa w ust. 1, warunki użytkowania nieruchomości będącej przedmiotem wniosku, zgodnie z przewidywanym sposobem zagospodarowania nieruchomości określonym we wniosku, o którym mowa w ust. 2, w szczególności w zakresie utrzymania funkcji obsługi statków lub wykonania w oznaczonym terminie określonych robót budowlanych.
- 6b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydając decyzję lub postanowienie w postępowaniu w sprawie udzielenia zgody, o której mowa w ust. 1, może odstąpić od uzasadnienia faktycznego, jeżeli wymaga tego obronność, bezpieczeństwo państwa, bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny.
7. Umowy zawarte z naruszeniem obowiązku uzyskania zgody, o której mowa w ust. 1, są nieważne.

#### Art. 4.

1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską ma prawo:
    - 1) pierwokupu przy sprzedaży,
    - 2) pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego  
- nieruchomości położonych w granicach portów lub przystani morskich. Do prawa pierwszeństwa stosuje się odpowiednio przepisy o prawie pierwokupu.
  2. W przypadku nieskorzystania z praw określonych w ust. 1 przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską prawo to przysługuje Skarbowi Państwa.
  3. W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską prawo pierwokupu przysługuje gminie właściwej ze względu na położenie nieruchomości.
- 3a. Prawa, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do nieruchomości położonych w granicach morskiego portu wojennego lub graniczących z terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i
-

kartograficzne, ustalonymi przez Ministra Obrony Narodowej, są wykonywane przez właściwe w tych sprawach jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowane przed uprawnieniami podmiotów, o których mowa w ust. 1 lub 3. Notariusz przekazuje wypis aktu notarialnego Ministrowi Obrony Narodowej.

3b. W przypadku gdy prawo własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w granicach portu lub przystani morskiej, lub udział w takim prawie, jest przedmiotem egzekucji sądowej, postanowienie o przybiciu po jego uprawomocnieniu się sąd doręcza uprawnionemu do wykonania praw określonych w ust. 1. W przypadku gdy uprawniony wykona swoje prawo, sąd uchyla postanowienie o przybiciu i udziela przybicia na rzecz uprawnionego.

3c. W przypadku gdy prawo własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w granicach portu lub przystani morskiej, lub udział w takim prawie, jest przedmiotem egzekucji administracyjnej, organ egzekucyjny przed przystąpieniem do opisu i oszacowania wartości nieruchomości wzywa uprawnionego do wykonania praw określonych w ust. 1, w drodze oświadczenia, w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia wezwania, o skorzystaniu z przysługującego mu prawa. W przypadku gdy uprawniony nie skorzysta z przysługującego mu prawa albo organowi egzekucyjnemu w wyznaczonym terminie nie zostało doręczone oświadczenie w tej sprawie, prawo, o którym mowa w ust. 1, wygasa.

**<3d. W przypadku gdy prawo własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w granicach portu lub przystani morskiej lub udział w takim prawie wchodzi w skład masy upadłości, syndyk przed dokonaniem przeniesienia tego prawa wzywa uprawnionego do wykonania praw określonych w ust. 1 przez złożenie oświadczenia w formie aktu notarialnego w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia wezwania. W przypadku gdy uprawniony nie skorzysta z przysługującego mu prawa albo syndykowi w wyznaczonym terminie nie zostanie doręczone oświadczenie w tej sprawie, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio, przy czym Skarb Państwa może złożyć oświadczenie w formie aktu notarialnego o skorzystaniu z przysługującego mu prawa w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia przez syndyka wezwania. Przepisów art. 51 ust. 1 pkt 4 i 5, art. 313 ust. 2 oraz art. 316 ust. 2 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (Dz. U. z 2022 r. poz. 1520) nie stosuje się.>**



*[4. Sprzedaż, przeniesienie użytkowania wieczystego lub oddanie w użytkowanie wieczyste nieruchomości z naruszeniem ust. 1 - 3c są nieważne.]*

**<4. Sprzedaż, przeniesienie użytkowania wieczystego lub oddanie w użytkowanie wieczyste nieruchomości z naruszeniem ust. 1–3d są nieważne.>**

5. Podmiot zarządzający oraz odpowiednio Skarb Państwa, gmina, jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowane wykonują prawo pierwokupu, prawo pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste lub przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego przez złożenie oświadczenia w formie aktu notarialnego w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania od notariusza wypisu aktu notarialnego. Termin 6 miesięcy dotyczy łącznie wszystkich uprawnionych podmiotów.

*[6. Skutki prawne czynności, o których mowa w ust. 5, następują z dniem doręczenia oświadczenia stronie umowy rozporządzającej nieruchomości.]*

**<6. Skutki prawne czynności, o których mowa w ust. 1, następują z dniem doręczenia oświadczenia stronie umowy rozporządzającej nieruchomości.>**

7. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do czynności prawnych, o których mowa w ust. 1-6 oraz art. 4a, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990 oraz z 2021 r. poz. 11 i 234).

#### **<Art. 4c.**

- 1. Urzędowi morskiemu przysługuje trwały zarząd gruntów powstałych w wyniku załadowienia przez przekształcenie akwenu (gruntu pokrytego wodami) w ląd (grunt niepokryty wodami), jeżeli inwestorem był urząd morski.**
- 2. Ustanowienie oraz wygaśnięcie trwałego zarządu, o którym mowa w ust. 1, stwierdza właściwy starosta realizujący zadanie z zakresu administracji rządowej w drodze decyzji wydanej na wniosek właściwego dyrektora urzędu morskiego.**
- 3. Ostateczna decyzja, o której mowa w ust. 2, stanowi podstawę do dokonania wpisu w księdze wieczystej oraz w ewidencji gruntów i budynków.**
- 4. Wpis w księdze wieczystej oraz założenie księgi wieczystej są wolne od opłat.**
- 5. Od urzędów morskich nie pobiera się opłaty z tytułu trwałego zarządu.**
- 6. Organem wyższego stopnia w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 i 2185) w sprawach decyzji, o której mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.**

7. W zakresie nieuregulowanym w niniejszym artykule do trwałego zarządu urzędu morskiego, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.>

<Art. 23a.

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw klimatu, może wskazać, w drodze rozporządzenia, port przeznaczony do obsługi morskich farm wiatrowych, mając na względzie potrzeby w zakresie obsługi morskich farm wiatrowych oraz ich planowane rozmieszczenie, a także zapewnienie realizacji dotychczasowych usług świadczonych w tym porcie dla użytkowników niezwiązanych z morską energetyką wiatrową.
2. W przypadku wydania rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli większa część nieruchomości gruntowych znajdujących się w granicach portu stanowi przedmiot:
  - 1) własności Skarbu Państwa i nie została oddana w użytkowanie wieczyste lub
  - 2) użytkowania wieczystego Skarbu Państwa– zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem wskazanym w przepisach wydanych na podstawie ust. 1 wykonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego, z zastrzeżeniem art. 25 ust. 5.>

Art. 24.

1. Właściwi wojewodowie przekażą, w drodze umowy, nieodpłatnie na własność gminom, na ich wniosek, grunty Skarbu Państwa nieoddane w użytkowanie wieczyste, położone w granicach portów i przystani morskich, o których mowa w art. 23, w terminie nieprzekraczającym 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku.
2. Przekazaniu, o którym mowa w ust. 1, nie podlegają:
  - 1) grunty będące w zarządzie państwowych jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej,  
<1a) grunty położone w granicach portów przeznaczonych do obsługi morskich farm wiatrowych wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 23a ust. 1,>
  - 2) grunty położone w granicach przystani plażowych oraz
  - 3) grunty w portach i przystaniach morskich, w przypadku których zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego powierzono zgodnie z art. 25 ust. 5.

3. Za czynności notarialne związane z utworzeniem spółki prawa handlowego do zarządzania portem lub przystanią morską, o których mowa w art. 23 ust. 1, oraz przekazaniem gruntów, o którym mowa w ust. 1, pobiera się stałą opłatę notarialną.
4. Minister Sprawiedliwości określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3.

USTAWA z dnia 26 października 2000 r. o Polskim Rejestrze Statków (Dz. U. z 2017 r. poz. 2036)

Art. 18.

*[1. Rada Nadzorcza składa się z 7 członków, w tym 2 członków delegowanych przez pracowników PRS SA.]*

**<1. Rada Nadzorcza składa się z 5 do 7 członków, w tym 2 członków delegowanych przez pracowników PRS SA.>**

2. Do kompetencji Rady Nadzorczej należy w szczególności:
  - 1) wnioskowanie o powołanie i odwołanie członków Zarządu;
  - 2) opiniowanie kierunków rozwoju spółki;
  - 3) opiniowanie projektów inwestycji spółki;
  - 4) wyrażanie zgody w sprawie zakładania i likwidowania stałych oddziałów, filii i przedstawicielstw oraz spółek, o których mowa w art. 15;
  - 5) opiniowanie wieloletnich umów o współpracy.
3. Funkcjonowanie i szczegółowy zakres kompetencji Rady Nadzorczej określa statut.

USTAWA z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175)

Art. 23.

§ 1. Statek stanowiący polską własność podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku, z zastrzeżeniem § 2 i 3.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 3. Statek morski stanowiący polską własność, używany do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości do 24 m, podlega rejestracji na podstawie przepisów ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

§ 4. Statek, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, a także statek w budowie, może być wpisany do rejestru okrętowego na wniosek właściciela.

*[§ 5. Statek, o którym mowa w art. 73, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, a w przypadku statków zmieniających przynależność z obcej na polską, o długości 24 m lub powyżej, dodatkowo po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru.]*

**<§ 5. Statek wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli.>**

**<§ 5a. W przypadku statków o długości 24 m i powyżej, które zmieniają przynależność z obcej na polską albo są przerejestrowywane z rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, statek wpisuje się do rejestru okrętowego po przedstawieniu przez wnioskodawcę dodatkowo:**

- 1) decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru;**
- 2) oświadczenia właściciela, że statek nie jest zatrzymany przez inspekcję państwa portu ani nie obowiązuje wydana dla statku decyzja o zakazie wejścia do portu w regionie Memorandum Paryskiego rozumianym jako obszar geograficzny, w którym państwa-strony przeprowadzają inspekcje na podstawie postanowień Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. Min. Gosp. Mors. i Żegl. Śród. z 2020 r. poz. 18).**

**§ 5b. Oświadczenie, o którym mowa w § 5a pkt 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:  
**„Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego****

**oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.>**

§ 6. Statek budowany w Rzeczypospolitej Polskiej może być wpisany do rejestru okrętowego, jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna w miejscu wodowania. Dotyczy to również statku w budowie niestanowiącego polskiej własności. Rejestr okrętowy statku w budowie prowadzi izba morska właściwa dla miejsca budowy statku.

Art. 24.

*[§ 1. Statek niestanowiący polskiej własności ani nieuważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu wymogów określonych w art. 13 § 1 i przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskigo o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru, z zastrzeżeniem § 2.]*

**<§ 1. Statek niestanowiący polskiej własności ani nieuważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu wymogów określonych w art. 13 § 1 oraz art. 23 § 5a, z uwzględnieniem § 2.>**

§ 2. Do rejestrów, o których mowa w art. 23, może być wpisany statek będący własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem art. 73a.

§ 3. Rejestr okrętowy statków, o których mowa w § 1, prowadzi izba morska właściwa dla portu polskiego wskazanego przez armatora jako port macierzysty statku.

USTAWA z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2022 r. poz. 2257)

Art. 2.

1. Przepisy ustawy stosuje się do:

- 1) następujących rodzajów statków morskich o polskiej przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową:
  - a) statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie,

- b) statków towarowych, włączając jednostki szybkie, o pojemności brutto 500 i powyżej,
  - c) ruchomych platform wiertniczych;
- 2) następujących rodzajów statków morskich o obcej przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową, znajdujących się na polskim morzu terytorialnym lub morskich wodach wewnętrznych:
- a) statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie,
  - b) statków towarowych, włączając jednostki szybkie, o pojemności brutto 500 i powyżej,
  - c) ruchomych platform wiertniczych;
- 3) morskich statków pasażerskich o polskiej i obcej przynależności uprawiających żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się dalej niż 20 mil morskich od brzegu, a prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 m jest większe niż 10%, zwanych dalej "statkami pasażerskimi klasy A";
- 4) morskich statków pasażerskich, innych niż statki pasażerskie klasy A, uprawiających żeglugę krajową, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 5) obiektów portowych obsługujących statki, o których mowa w pkt 1-3;
- 6) innych obiektów portowych obsługujących statki, o których mowa w pkt 4;
- 7) portów morskich, na terenie których znajdują się obiekty portowe, o których mowa w pkt 5 i 6.
2. Przepisów ustawy nie stosuje się do:
- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Krajowej Administracji Skarbowej;
  - 2) innych statków pełniących specjalną służbę państwową;
  - 3) portów wojennych, instalacji wojskowych w portach morskich oraz rejonów portów morskich wraz z infrastrukturą portową będących w użytkowaniu Straży Granicznej, o których mowa w ust. 1 pkt 5-7.

*[2a. Przepisy ustawy w zakresie wymagań odnoszących się do obiektu portowego stosuje się do stałych platform wiertniczych, rozumianych jako jednostki górnicze przeznaczone do wydobywania i przetwarzania węglowodorów, osadzone na dnie morskim na stałe, stanowiące morską budowlę hydrotechniczną, znajdujących się w polskich obszarach morskich.]*

**<2a. Przepisy ustawy w zakresie ochrony statku stosuje się do stałych platform wiertniczych rozumianych jako jednostki górnicze przeznaczone do wydobycia i przetwarzania węglowodorów, osadzone na dnie morskim na stałe, stanowiące morską budowlę hydrotechniczną, które znajdują się w polskich obszarach morskich.>**

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, listę portów morskich podlegających przepisom ustawy, w których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych objętych postanowieniami Kodeksu ISPS, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 lub ustawy, z uwzględnieniem obszarów portowych mających znaczenie z punktu widzenia ochrony.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej listę portów morskich podlegających przepisom ustawy oraz informuje ją o zmianach w tej liście.
5. Dyrektor Urzędu Morskiego ogłasza, w drodze obwieszczenia, listę obiektów portowych, o których mowa w ust. 1 pkt 5, znajdujących się w jego terytorialnym zakresie działania.
6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, wykaz:
  - 1) rodzajów statków, innych niż statki pasażerskie klasy A, uprawiających żeglugę krajową, do których stosuje się przepisy ustawy,
  - 2) obiektów portowych obsługujących te statki- mając na uwadze art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 oraz konieczność zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich.

### Art. 3.

1. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) zdarzeniu naruszającym ochronę - oznacza to zdarzenie, o którym mowa w Prawidle 1/13 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 2) porcie morskim - oznacza to akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, na obszarze których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych, objętych postanowieniami Kodeksu ISPS, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 lub ustawy;
- 3) obiekcie portowym - oznacza to obiekt, o którym mowa w Prawidle 1/9 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;

- 4) planie ochrony portu morskiego - oznacza to plan zastosowania środków ochrony portu morskiego, statków, osób, ładunków, jednostek ładunkowych i zapasów statkowych, znajdujących się w obrębie tego portu - przed powstaniem zdarzeń naruszających ochronę; plan ochrony portu morskiego integruje plany ochrony obiektów portowych, które znajdują się w jego granicach;
- 5) planie ochrony obiektu portowego - oznacza to plan, o którym mowa w sekcji 2.1.5 w części A Kodeksu ISPS;
- 6) planie ochrony statku - oznacza to plan, o którym mowa w sekcji 2.1.4 w części A Kodeksu ISPS;
- 7) oficerze ochrony portu morskiego - oznacza to kapitana portu morskiego;
- 8) PFSO - oznacza to oficera ochrony obiektu portowego;
- 9) SSO - oznacza to oficera ochrony statku;
- 10) CSO - oznacza to oficera ochrony armatora;
- <10a) DAO – oznacza to należycie upoważnionego inspektora w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004;>**
- 11) alercie - oznacza to sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku;
- 12) działaniach statek - obiekt portowy - oznacza to działania, o których mowa w Prawidle 1/8 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 13) działaniach statek - statek - oznacza to działania, o których mowa w Prawidle 1/10 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 14) deklaracji ochrony - oznacza to porozumienie, o którym mowa w Prawidle 1/15 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 15) poziomie ochrony - oznacza to poziom, o którym mowa w Prawidle 1/14 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 16) jednostce ochrony portu lub obiektu portowego - oznacza to specjalistyczną uzbrojoną formację ochrony wykonującą zadania w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, działającą na podstawie i zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2021 r. poz. 1995), z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy;
- 17) RSO - oznacza to organizację, o której mowa w Prawidle 1/16 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS.

2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) statku, rozumie się przez to statek, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1-4;

---

Objaśnienie oznaczeń: *[] kursywa – tekst usunięty przez Sejm*

**<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm**



2) porcie, rozumie się przez to port morski, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

Art. 4.

Podmiotami obowiązanyymi do działań w zakresie ochrony żeglugi i portów są:

1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w zakresie:

- a) ustalania odpowiedniego poziomu ochrony dla statków o polskiej przynależności, z uwzględnieniem rejonów ich pływania,
- b) wprowadzania poziomu ochrony 3 dla portów i obiektów portowych,
- c) zatwierdzania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oceny stanu ochrony i planu ochrony portu oraz poprawek do tych dokumentów,
- d) zatwierdzania oceny stanu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tej oceny, o których mowa w art. 20 ust. 4a pkt 1,
- e) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tego planu w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 4 pkt 1,
- f) wydawania potwierdzenia zgodności obiektu portowego w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 7 pkt 1,
- g) realizacji zadań centralnego punktu kontaktowego;

2) minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie:

- a) zatwierdzania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oceny stanu ochrony i planu ochrony portu oraz poprawek do tych dokumentów,
- b) wykonywania przez podległe i nadzorowane służby obowiązków polegających na:
  - uzgadnianiu planu ochrony portu w przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 8,
  - uzgadnianiu oceny stanu ochrony i planu ochrony obiektu portowego w przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 6 i art. 21 ust. 6,
- c) występowania z wnioskiem do Ministra Obrony Narodowej o podjęcie działań, o których mowa w art. 27 ust. 1;

3) Minister Obrony Narodowej w zakresie:

- a) podejmowania decyzji, o której mowa w art. 27 ust. 1,
- b) wykonywania przez podległe i nadzorowane służby obowiązków polegających na uzgadnianiu planów ochrony portu w przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 7;

4) minister właściwy do spraw finansów publicznych w zakresie wykonywania przez podległe i nadzorowane służby obowiązków polegających na współdziałaniu z jednostką ochrony portu w zakresie kontroli ładunku, o której mowa w art. 39;

- 5) minister właściwy do spraw zagranicznych w zakresie kontaktowania się z właściwymi organami państw oraz utrzymywania kontaktu z ich przedstawicielami dyplomatycznymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadkach zagrożenia ochrony statków;
- 6) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki w zakresie oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego;
- 7) właściwy wojewoda w zakresie:
  - a) uzgadniania oceny stanu ochrony i planu ochrony portu w przypadkach, o których mowa w art. 18 ust. 6,
  - b) uzgadniania oceny stanu ochrony i planu ochrony obiektu portowego w przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 5 i art. 21 ust. 5,
  - c) zapewnienia współdziałania i pomocy ze strony innych instytucji i organów administracji, a także organizacji pomocy medycznej oraz ewakuacji, w przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 3;
- 8) dyrektor właściwego urzędu morskiego w zakresie:
  - a) wprowadzania poziomu ochrony 2 dla portu lub obiektu portowego,
  - b) występowania z wnioskiem do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o wprowadzenie poziomu ochrony 3 dla portu lub obiektu portowego oraz o ustalenie odpowiedniego poziomu ochrony dla statków o polskiej przynależności, z uwzględnieniem rejonów ich pływania,
  - c) realizacji zadań organu ochrony portu,
  - d) opracowania oceny stanu ochrony portu lub obiektu portowego oraz zatwierdzania poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego w przypadku, o którym mowa w art. 20 ust. 4a pkt 2,
  - e) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tego planu w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 4 pkt 2,
  - f) opracowania i sprawowania nadzoru nad wdrożeniem planu ochrony portu,
  - [g) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony żeglugi i portów,]*
  - <g)współdziałania z PFSO, CSO, właściwym terytorialnie wojewodą, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową w celu realizacji ochrony żeglugi i portów, w sposób określony w ustawie,>**
  - h) realizacji zadań regionalnego punktu kontaktowego;

- 9) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wchodzące w skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa - w zakresie realizacji zadań punktu odbioru alertu;
- 10) zarządzający portem w zakresie:
- a) realizacji ochrony na obszarze portu, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony portu,
  - b) wdrożenia planu ochrony portu,
  - c) współdziałania z organem ochrony portu i z oficerem ochrony portu,
  - d) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony na obszarze portu oraz zapewnienia im warunków do wykonywania obowiązków służbowych;
- 11) zarządzający obiektem portowym w zakresie:
- a) opracowania i wdrożenia planu ochrony obiektu portowego,
  - b) wyznaczania PFSO i zapewnienia mu ścisłej współpracy z oficerem ochrony portu,
  - c) wydania PFSO dokumentu identyfikacyjnego,
  - d) współdziałania z organami administracji morskiej, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową w celu realizacji ochrony na obszarze obiektu portowego, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony obiektu portowego,
  - e) zapewnienia technicznych i finansowych środków do realizacji zadań związanych z ochroną obiektu portowego, z uwzględnieniem wniosków wynikających z oceny stanu ochrony obiektu portowego;
- 12) armator statku w zakresie:
- a) opracowania oceny stanu ochrony statku,
  - b) opracowania oraz wdrożenia planu ochrony statku,
  - c) wyznaczania CSO i SSO,
  - d) współdziałania z organami administracji morskiej, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celno-Skarbową w celu realizacji ochrony na statku, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony statku, oraz zapewnienie im warunków do wykonywania obowiązków służbowych,
  - e) zapewniania technicznych i finansowych środków do realizacji zadań związanych z ochroną statku, z uwzględnieniem wniosków wynikających z oceny stanu ochrony statku;
-

13) PFSO, CSO oraz SSO, w zakresie realizacji zadań określonych odpowiednio dla tych oficerów w Kodeksie ISPS.

Art. 18.

1. Dla każdego portu organ ochrony portu sporządza:

- 1) ocenę stanu ochrony portu;
- 2) plan ochrony portu - na podstawie tej oceny.

2. Dokonując oceny stanu ochrony portu, uwzględnia się:

- 1) specyfikę różnych części portu, a także obszarów przyległych do nich, oraz
- 2) ocenę stanu ochrony obiektów portowych znajdujących się w jego granicach.

3. Elementy oceny stanu ochrony portu określa załącznik nr 1 do ustawy.

4. Plan ochrony portu określa dla każdego z trzech poziomów ochrony:

- 1) procedury, których należy przestrzegać;
- 2) środki ochrony, które należy wprowadzić;
- 3) działania, jakie należy podjąć.

5. Elementy planu ochrony portu określa załącznik nr 2 do ustawy.

*[6. Organ ochrony portu uzgadnia ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2022 r. poz. 135, 655 i 1504).]*

**<6. Organ ochrony portu uzgadnia ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu z właściwym terytorialnie wojewodą w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2022 r. poz. 135, 655 i 1504) w terminie 14 dni.>**

7. W przypadku gdy port graniczy z portem wojennym, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z Dowódcą Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych w zakresie wzajemnego funkcjonowania planów ochrony.

8. W przypadku gdy na obszarze portu został określony terytorialny zasięg morskiego przejścia granicznego, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.

9. Ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym

do spraw wewnętrznych, jeżeli zostały uwzględnione wymagania określone odpowiednio w załączniku nr 1 i 2 do ustawy.

**<9a. Ocena stanu ochrony portu i plan ochrony portu podlegają przeglądowi i aktualizacji co najmniej raz na pięć lat.>**

10. Ocena stanu ochrony portu i plan ochrony portu podlegają ochronie przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

Art. 20.

1. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego sporządza dyrektor właściwego urzędu morskiego lub RSO w przypadku, o którym mowa w art. 57 ust. 1.

2. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego sporządza się zgodnie z postanowieniami sekcji 15 w części A oraz sekcji 15.3 i 15.4 w części B Kodeksu ISPS.

3. Raport, o którym mowa w sekcji 15.7 w części A Kodeksu ISPS, sporządza podmiot, o którym mowa w ust. 1.

4. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

4a. Poprawki do oceny stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza:

1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej - jeżeli wprowadzone poprawki obejmują zmianę:

- a) nazwy obiektu portowego,
- b) przedmiotu działalności obiektu portowego,
- c) własności obiektu portowego,
- d) podmiotu zarządzającego obiektem portowym,
- e) lokalizacji i granic obiektu portowego;

2) dyrektor właściwego urzędu morskiego - w przypadku poprawek innych niż wymienione w pkt 1.

*[5. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza się po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie 2 miesięcy, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w ust. 2.]*

**<5. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego, uzgodnioną w terminie 14 dni z właściwym terytorialnie wojewodą w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23**

---

**stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, zatwierdza się w terminie 2 miesięcy, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w ust. 2.>**

6. W przypadku gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, ocenę stanu ochrony obiektu portowego uzgadnia się, w terminie 14 dni, z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej, w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.

Art. 21.

1. Zarządzający obiektem portowym sporządza plan ochrony obiektu portowego stosownie do działań statek - obiekt portowy.
2. Do planu ochrony obiektu portowego stosuje się postanowienia sekcji 16 w części A Kodeksu ISPS oraz w sekcjach 16.3 i 16.8 w części B Kodeksu ISPS.
3. Zarządzający obiektem portowym zapewnia, aby ocena stanu ochrony i plan ochrony obiektu portowego były chronione przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

**<3a. Plan ochrony obiektu portowego jest opracowywany w terminie 3 miesięcy od dnia zatwierdzenia oceny stanu ochrony obiektu portowego.**

**3b. Na wniosek zarządzającego obiektem portowym dyrektor urzędu morskiego przedłuża termin, o którym mowa w ust. 3a, o kolejne 3 miesiące, jeżeli zarządzający obiektem portowym wykaże w tym wniosku obiektywne przesłanki przemawiające za takim przedłużeniem, w szczególności dotyczące toczących się lub planowanych w najbliższym czasie zmian w organizacji ochrony obiektu portowego.>**

4. Plan ochrony obiektu portowego zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej:
  - 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej - jeżeli plan ochrony obiektu portowego został sporządzony przez dyrektora urzędu morskiego;
  - 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego - dla pozostałych obiektów portowych usytuowanych w jego terytorialnym zakresie działania.

*[5. Plan ochrony obiektu portowego zatwierdza się po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie 2 miesięcy, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w Kodeksie ISPS.]*

**<5. Plan ochrony obiektu portowego, uzgodniony w terminie 14 dni z właściwym terytorialnie wojewodą w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, zatwierdza**

---

**się w terminie 2 miesięcy, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w Kodeksie ISPS.>**

6. W przypadku gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, plan ochrony obiektu portowego uzgadnia się, w terminie 14 dni, z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej, w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.
7. Zatwierdzając plan ochrony obiektu portowego, potwierdzenie zgodności obiektu portowego, na okres 5 lat, wydaje:
  - 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej - jeżeli plan ochrony obiektu portowego został sporządzony przez dyrektora urzędu morskiego;
  - 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego - dla pozostałych obiektów portowych znajdujących się w jego terytorialnym zakresie działania.
8. Dokument, o którym mowa w ust. 7, wymaga corocznego potwierdzenia, którego dokonuje się nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem kolejnego roku od daty wydania potwierdzenia zgodności obiektu portowego i nie później niż 3 miesiące po upływie tej daty.
9. Wzór potwierdzenia zgodności obiektu portowego określa załącznik nr 2 do części B Kodeksu ISPS.

#### **<Art. 21a.**

**Ocena stanu ochrony obiektu portowego i plan ochrony obiektu portowego podlegają przeglądowi i aktualizacji co najmniej raz na pięć lat.**

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

**W przypadku gdy granice portu i obiektu portowego istotne z punktu widzenia ochrony pokrywają się, zastosowanie mają przepisy w zakresie ochrony obiektów portowych.>**

#### **Art. 24.**

1. Dyrektor właściwego urzędu morskiego wprowadza poziom ochrony 2 dla obiektu portowego lub portu, jeżeli istnieje zwiększone ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego, wprowadza poziom ochrony 3, jeżeli istnieją wiarygodne informacje o prawdopodobieństwie zajścia zdarzenia naruszającego ochronę albo o bezpośrednim

zagrożeniu. O wprowadzeniu poziomu ochrony 3 niezwłocznie informuje się Prezesa Rady Ministrów oraz właściwego terytorialnie wojewodę.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego, wprowadza poziomy ochrony na statkach o polskiej przynależności.

*[4. Podejmując decyzję o zmianie poziomu ochrony, bierze się pod uwagę stopień wiarygodności informacji o zagrożeniu oraz potencjalne konsekwencje wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę.*

5. *W przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 3 stosuje się odpowiednio art. 21 i 23-25 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 261 i 583).]*

**<4. Podejmując decyzję o zmianie poziomu ochrony, bierze się pod uwagę stopień wiarygodności informacji o zagrożeniu oraz potencjalne konsekwencje wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę, jak również stopnie alarmowe wprowadzone na podstawie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2234 oraz z 2022 r. poz. 583 i 655).**

5. **W przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 3 stosuje się odpowiednio art. 21 i art. 25 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 261, 583 i 2185).>**

6. Poziomy ochrony obniżają organy upoważnione do ich wprowadzania.

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

1. **W celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego niebezpieczeństwa, w tym wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych, grożącego terminalowi regazyfikacyjnemu skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, właściwy miejscowo wojewoda, na wniosek lub po zasięgnięciu opinii właściwego miejscowo komendanta oddziału Straży Granicznej oraz kierownika właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, może wprowadzić czasowy zakaz przebywania na określonym obszarze w odległości do 200 m od granicy nieruchomości, na której znajduje się ten terminal.**

2. **Zakaz, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy osób, które:**

1) **stale zamieszkują, prowadzą działalność gospodarczą, wykonują pracę zarobkową, wykonują pracę w gospodarstwach rolnych znajdujących się na**



- obszarze objętym zakazem, pobierają naukę lub są opiekunami osób pobierających naukę na obszarze objętym zakazem;
- 2) będąc małżonkiem, wstępnym, zstępnym lub rodzeństwem, sprawują opiekę lub udzielają pomocy w załatwianiu bieżących spraw życia codziennego osobie stale zamieszkującej na obszarze objętym zakazem;
  - 3) są objęte wychowaniem przedszkolnym lub formami opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 na obszarze objętym zakazem, oraz ich opiekunów;
  - 4) przebywają na obszarze objętym zakazem w celu załatwienia sprawy w urzędzie administracji publicznej lub w celu sprawowania lub udziału w kulcie religijnym;
  - 5) są właścicielami lub posiadaczami nieruchomości zlokalizowanych na obszarze objętym zakazem;
  - 6) są osobami niepełnosprawnymi albo opiekunami osób niepełnosprawnych przebywającymi na obszarze objętym zakazem w związku z korzystaniem z ośrodka dla osób niepełnosprawnych.
3. W uzasadnionych przypadkach właściwy miejscowo komendant placówki Straży Granicznej może zezwolić na przebywanie, na czas określony i na określonych zasadach, na obszarze objętym zakazem, o którym mowa w ust. 1, innych osób niż wymienione w ust. 2, w szczególności dziennikarzy w rozumieniu art. 7 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 26 stycznia 1984 r. – Prawo prasowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 1914).
4. Osoby przebywające na obszarze, na którym wprowadzono zakaz, o którym mowa w ust. 1, obowiązane są posiadać przy sobie dowód osobisty lub inny dokument stwierdzający tożsamość.
5. Zakazu, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do:
- 1) załóg przemieszczających się pojazdami ratownictwa medycznego i innych służb interwencyjnych oraz osób przewożonych w tych pojazdach w związku z prowadzoną przez te załogi lub służby działalnością;
  - 2) osób przemieszczających się bezpośrednio do podmiotów wykonujących działalność leczniczą w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2022 r. poz. 633, 655, 974, 1079 i 2280) w celu skorzystania ze świadczeń zdrowotnych;
  - 3) funkcjonariuszy i pracowników służb państwowych oraz żołnierzy i pracowników Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wykonujących zadania służbowe.

**Art. 27b.**

1. Obszar objęty zakazem, o którym mowa w art. 27a ust. 1, oznacza się w dobrze widocznych miejscach tablicami z napisem „Obszar objęty zakazem przebywania – wejście zabronione”.
2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wzory tablic, o których mowa w ust. 1, oraz sposób ich utrzymywania przez właściwego miejscowo komendanta oddziału Straży Granicznej, uwzględniając konieczność należytego oznaczenia obszaru objętego zakazem, o którym mowa w art. 27a ust. 1.

**Art. 27c.** Informację o wprowadzeniu zakazu, o którym mowa w art. 27a ust. 1, ogłasza się w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarze objętym tym zakazem oraz zamieszcza się na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej właściwego miejscowo urzędu wojewódzkiego oraz urzędu miasta Świnoujście.>

**Art. 30.**

1. Weryfikacje i próby efektywności przeprowadza:

*[1] inspekcja bandery i inspekcja portu - w odniesieniu do statków;]*

**<1>inspekcja państwa bandery lub inspekcja państwa portu – w odniesieniu do statków;>**

2) *[zespół, który powołuje, po uzgodnieniu z Komendantem Głównym Policji, i wyznacza jego przewodniczącego:]*

**<zespół, który powołuje i którego przewodniczącego wyznacza:>**

*[a) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej - w odniesieniu do portów,]*

**<a>minister właściwy do spraw gospodarki morskiej lub osoba przez niego upoważniona – w odniesieniu do portów,>**

b) dyrektor właściwego urzędu morskiego - w odniesieniu do obiektów portowych.

- [2. W skład zespołu wchodzi:*

*1) inspektorzy bandery i portu;*

*2) funkcjonariusze Policji wyznaczeni przez Komendanta Głównego Policji;*

*3) eksperci posiadający kwalifikacje i doświadczenie w zakresie ochrony żeglugi i portów, w szczególności polegające na:*

*a) wiedzy teoretycznej i doświadczeniu praktycznym w dziedzinie ochrony żeglugi i portów,*

*b) wiedzy praktycznej w zakresie badanych czynności.]*

**<2. W skład zespołu wchodzi:**

- 1) w odniesieniu do statków – inspektorzy inspekcji państwa bandery lub inspekcji państwa portu;**
- 2) w odniesieniu do portów:**
  - a) przedstawiciele ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich,**
  - b) funkcjonariusze Policji wyznaczeni przez Komendanta Głównego Policji;**
- 3) w odniesieniu do obiektów portowych:**
  - a) przedstawiciele dyrektora właściwego urzędu morskiego,**
  - b) funkcjonariusze Policji wyznaczeni przez Komendanta Głównego Policji.>**

*[3. Eksperti powołani do zespołu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, za przeprowadzenie weryfikacji lub prób efektywności otrzymują wynagrodzenie.]*

*[4. Dyrektor właściwego urzędu morskiego jest uprawniony do prowadzenia doraźnych kontroli przestrzegania wymagań Kodeksu ISPS przez statki oraz obiekty portowe.]*

**<4. Dyrektor właściwego urzędu morskiego:**

- 1) jest uprawniony, za pośrednictwem DAO, do prowadzenia doraźnych kontroli przestrzegania wymagań Kodeksu ISPS przez statki oraz obiekty portowe;**
- 2) wydaje dokumenty identyfikacyjne DAO oraz prowadzi listę DAO na stronie podmiotowej urzędu morskiego.>**

**<5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór dokumentu identyfikacyjnego DAO, kierując się koniecznością określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację inspektora, a także potrzebą określenia jednolitego wzoru tego dokumentu.>**

Art. 33.

*[1. O terminie planowanej weryfikacji informuje się zarządzającego portem lub obiektem portowym, określając jej zakres oraz nazwiska członków zespołu, który będzie jej dokonywał.*

*2. Z przeprowadzonej weryfikacji sporządza się protokół w terminie 14 dni od dnia jej zakończenia.*

*3. Protokół z weryfikacji powinien zawierać opis stanu faktycznego stwierdzonego w trakcie weryfikacji, w tym ustalone nieprawidłowości, a także wnioski i zalecenia.]*

- <1. O terminie planowanej weryfikacji portu lub obiektu portowego informuje się zarządzającego portem lub obiektem portowym oraz określa się zakres tej weryfikacji, a także imiona i nazwiska członków zespołu, który będzie jej dokonywał.
2. Z przeprowadzonej weryfikacji sporządza się protokół w terminie 14 dni roboczych od dnia jej zakończenia.
3. Protokół z weryfikacji zawiera w szczególności stwierdzone nieprawidłowości, a także wnioski i zalecenia.>
4. Do protokołu z weryfikacji mogą zostać dołączone dowody w postaci zdjęć, nagrań obrazu lub dźwięku.
5. Protokół z weryfikacji podpisują przewodniczący zespołu oraz odpowiednio oficer ochrony portu, PFSO lub kapitan statku, a w razie ich nieobecności osoba przez nich upoważniona.
6. Odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego odnotowuje się w protokole z weryfikacji.

Art. 34.

*[1. Statki o polskiej przynależności podlegają weryfikacji, zgodnie z postanowieniami sekcji 19 w części A Kodeksu ISPS, w ramach inspekcji bandery.*

*2. Statki o obcej przynależności podlegają weryfikacji, zgodnie z Prawidłem 9/2 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, w ramach inspekcji portu.]*

- <1. **Statki o polskiej przynależności podlegają weryfikacji zgodnie z postanowieniami sekcji 19 w części A Kodeksu ISPS w ramach inspekcji państwa bandery.**
2. **Statki o obcej przynależności podlegają weryfikacji zgodnie z Prawidłem 9/2 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS w ramach inspekcji państwa portu.>**
3. Do przeprowadzenia weryfikacji statków stosuje się odpowiednio przepisy o bezpieczeństwie morskim.

Art. 36.

1. Za przeprowadzenie weryfikacji <**ochrony obiektu portowego**> pobiera się opłatę określoną w załączniku nr 3 do ustawy.
2. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi dochód budżetu państwa.
3. Opłaty nie pobiera się, jeżeli zarządzającym [*portem lub*] obiektem portowym jest dyrektor urzędu morskiego.

Art. 37.

*[Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów*

---

*oraz wysokość wynagrodzenia ekspertów, o którym mowa w art. 30 ust. 3, mając na uwadze:]*

**<Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów mając na uwadze:>**

1) zapewnienie skuteczności weryfikacji i prób efektywności;

*[2) nakłady pracy i koszty funkcjonowania zespołu;]*

3) postanowienia Kodeksu ISPS.

Art. 43.

*[1. Kapitan statku przed wejściem statku do portu, stosownie do postanowień art. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zgłasza statek do regionalnego punktu kontaktowego, na formularzu zgłoszenia wstępnego.]*

**<1. Kapitan statku lub jego przedstawiciel przed wejściem statku do portu, zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zgłasza statek do regionalnego punktu kontaktowego na formularzu zgłoszenia wstępnego za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego, o którym mowa w art. 91 ust. 1a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515 i 1604 i ...).>**

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza zgłoszenia wstępnego, mając na uwadze zakres informacji niezbędnych do zgłoszenia statku.

Art. 44.

1. Zgłoszenia nie wymaga się w stosunku do statków, które uzyskały zwolnienie z obowiązku zgłoszenia wstępnego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 1:

1) na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej;

2) na wniosek polskiego armatora.

3. We wnioskach, o których mowa w ust. 2, zamieszcza się:

1) nazwę statku;

2) numer IMO statku;

3) sygnał wywoławczy statku;

- 4) państwo bandery statku;
- 5) oznaczenie armatora;
- 6) wykaz statków prowadzących regularne usługi między portami znajdującymi się na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej oraz dane dotyczące 24-godzinnego punktu kontaktowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

**<4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze decyzji administracyjnej, wycofuje zwolnienie, o którym mowa w ust. 1, jeżeli choćby jeden z warunków określonych w art. 7 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 przestał być spełniany.>**

Art. 64.

Kto:

- 1) wbrew art. 4 pkt 11 i 12 nie dopełnia obowiązku wyznaczenia PFSO, SSO oraz CSO,  
**<1a) nie opracowuje planu ochrony obiektu portowego w terminach określonych w art. 21 ust. 3a lub 3b,>**
- 2) nie przekazuje, w sposób określony w art. 8 ust. 1 i 2, posiadanych wiadomości o zagrożeniu ochrony portu, obiektu portowego lub statku,
- 3) używa alertu wbrew zakazowi wyrażonemu w art. 16,
- 4) nie realizuje postanowień zawartych w planie ochrony portu, obiektu portowego lub statku, przez co obniża bezpieczeństwo portu, obiektu portowego lub statku,
- 5) nie stosuje się do poleceń i instrukcji dotyczących ochrony żeglugi i portów wydanych przez organy administracji morskiej, zgodnie z art. 28 ust. 1,
- 6) nie stosuje się do zakazu posiadania lub transportu na teren portu, obiektu portowego lub na statek urządzeń, substancji lub przedmiotów określonych w art. 41 ust. 1,
- 7) wbrew obowiązkowi wyrażonemu w art. 48 ust. 1 nie sporządza deklaracji ochrony  
- 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.

**<Rozdział 13a  
Przepisy karne**

**Art. 66a.**

**Kto, nie będąc do tego uprawnionym, przebywa na obszarze objętym zakazem, o którym mowa w art. 27a ust. 1, w czasie jego obowiązywania podlega karze aresztu albo grzywny.**

**Art. 66b.**

**Kto zabiera, niszczy, uszkadza, usuwa lub przesuwa tablice, o których mowa w art. 27b ust. 1 podlega karze grzywny.>**

[ZAŁĄCZNIK Nr 3

OPLATY

*I. TARYFA OPLAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY PORTÓW*

- 1. Zatwierdzenie oceny stanu ochrony portu 1200 j.t. \**
- 2. Zatwierdzenie planu ochrony portu 1200 j.t.*
- 3. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony portu z planem ochrony portu 1600 j.t.*

*II. TARYFA OPLAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY OBIEKTÓW PORTOWYCH*

- 1. Wydanie potwierdzenia zgodności obiektu portowego 500 j.t.*
- 2. Zatwierdzenie oceny stanu ochrony obiektu portowego 600 j.t.*
- 3. Zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego 600 j.t.*
- 4. Zatwierdzenie poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego 100 j.t.*
- 5. Zatwierdzenie poprawek do planu ochrony obiektu portowego 100 j.t.*
- 6. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony obiektu portowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS 800 j.t.*

*III. TARYFA OPLAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY STATKÓW*

- 1. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony statku towarowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS:*
  - 1.1. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2000 800 j.t.*
  - 1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 do 10 000 1200 j.t.*
  - 1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000 1600 j.t.*
- 2. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony statku pasażerskiego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS:*
  - 2.1. Statki o pojemności brutto do 2000 1000 j.t.*
  - 2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 do 10 000 2000 j.t.*
  - 2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000 3000 j.t.*



3. *Za tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub międzynarodowy certyfikat ochrony statku*350 j.t.

4.1. *Zatwierdzenie planu ochrony statku*600 j.t.

4.2. *Zatwierdzenie poprawek do planu ochrony statku*300 j.t.

5.1. *Wydanie zapisu historii statku lub jego duplikatu*300 j.t.

5.2. *Wprowadzenie poprawek do zapisu historii statku*50 j.t.

#### IV. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM ŚWIADECTW PRZESZKOLENIA CSO I PFSO

1. *Wydanie świadectwa przeszkolenia CSO*20 j.t.

2. *Wydanie świadectwa przeszkolenia PFSO*20 j.t.

#### V. UWAGI DODATKOWE

1. *Opłata za potwierdzenie ważności dokumentu ochrony wynosi 50% wartości stawki określonej za wydanie dokumentu ochrony.*

2. *W przypadku gdy weryfikacja - z powodów niezależnych od właściwego urzędu morskiego - zostanie w całości lub częściowo przeprowadzona poza godzinami pracy właściwego urzędu morskiego, opłaty za weryfikację i wydanie dokumentu ochrony wynoszą 130% opłaty podstawowej.*

3. *Koszty przejazdów oraz pobytu członków zespołu poza siedzibą właściwego urzędu morskiego, związane z przeprowadzaniem weryfikacji, ponosi zleceniodawca.]*

<Załącznik  
do ustawy  
z dnia 16 listopada 2022 r.  
(poz. ...)

Załącznik do ustawy z dnia 4  
września 2008 r. o ochronie  
żeglugi i portów morskich (Dz.  
U. z 2022 r. poz. 2257)

## OPLATY

### I. TARYFA OPLAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY PORTÓW

1. **Zatwierdzenie oceny stanu ochrony portu** 1200 PLN
2. **Zatwierdzenie planu ochrony portu** 1200 PLN

### II. TARYFA OPLAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY OBIEKTÓW PORTOWYCH

1. **Wydanie potwierdzenia zgodności obiektu portowego**  
500 PLN
2. **Zatwierdzenie oceny stanu ochrony obiektu portowego** 600 PLN
3. **Zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego** 600 PLN
4. **Zatwierdzenie poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego**  
100 PLN
5. **Zatwierdzenie poprawek do planu ochrony obiektu portowego** 100 PLN
6. **Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony obiektu  
portowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS**  
800 PLN

### III. TARYFA OPLAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY STATKÓW

1. **Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony statku  
towarowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS:**

1.1. Statki o pojemności brutto powyżej 800 PLN	500 do	2000	
1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1200 PLN	2000 do	10 000	
1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000 PLN	1600 PLN		
2. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności stanu ochrony statku pasażerskiego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS:			
2.1. Statki o pojemności brutto do 2000 PLN	2000	1000 PLN	
2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 2000 PLN	2000 do	10 000	
2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 10 000 PLN	10 000	3000 PLN	
3. Za tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub międzynarodowy certyfikat ochrony statku			350 PLN
4.1. Zatwierdzenie planu ochrony statku	600 PLN		
4.2. Zatwierdzenie poprawek do planu ochrony statku	300 PLN		
5.1. Wydanie zapisu historii statku lub jego duplikatu	300 PLN		
5.2. Wprowadzenie poprawek do zapisu historii statku	50 PLN		

#### IV. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM ŚWIADECTW PRZESZKOLENIA CSO I PFSO

1. Wydanie świadectwa przeszkolenia CSO 20 PLN
2. Wydanie świadectwa przeszkolenia PFSO 20 PLN

#### V. UWAGI DODATKOWE

1. Opłata za potwierdzenie ważności dokumentu ochrony wynosi 50% wartości stawki określonej za wydanie dokumentu ochrony.
2. W przypadku gdy weryfikacja – z powodów niezależnych od właściwego urzędu morskiego – zostanie w całości lub częściowo przeprowadzona poza godzinami pracy właściwego urzędu morskiego, opłaty za weryfikację i wydanie dokumentu ochrony wynoszą 130% opłaty podstawowej.
3. Koszty przejazdów oraz pobytu członków zespołu poza siedzibą właściwego urzędu morskiego, związane z przeprowadzaniem weryfikacji, ponosi zleceniodawca.>

USTAWA z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2022 r. poz. 1694)

Art. 18.

1. Pośrednictwo pracy prowadzone przez agencje zatrudnienia jest dobrowolne dla osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku oraz dla armatorów.
2. Agencja zatrudnienia świadczy usługi pośrednictwa pracy po uzyskaniu od dyrektora urzędu morskiego właściwego dla jej siedziby dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach.

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

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

3. Dyrektor urzędu morskiego wydaje, na wniosek agencji zatrudnienia, dokument, o którym mowa w ust. 2, na podstawie pozytywnych wyników audytu wstępnego przeprowadzonego przez wyznaczonych audytorów posiadających wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją MLC oraz kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów. W dokumencie ustala się okres jego ważności.
4. Audyt wstępny jest przeprowadzany w celu sprawdzenia, czy agencja zatrudnienia spełnia warunki do kierowania marynarzy do pracy na statkach zgodnie z wymogami Konwencji MLC.
5. Dyrektor urzędu morskiego przeprowadza audyt odnowieniowy w związku z upływem ważności dokumentu, o którym mowa w ust. 2, oraz może przeprowadzić audyt dodatkowy, w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że działanie agencji zatrudnienia nie jest zgodne z ustawą lub wymaganiami określonymi w Konwencji MLC.
6. W przypadku negatywnego wyniku audytu dodatkowego dyrektor urzędu morskiego unieważnia, w drodze decyzji, dokument, o którym mowa w ust. 2.
7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i tryb przeprowadzania audytów, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz wzór dokumentu, o którym mowa w ust. 2, mając na uwadze konieczność zachowania obiektywizmu i prawidłowego przebiegu audytów oraz dane niezbędne do uwzględnienia w dokumencie, o którym mowa w ust. 2.

8. Za przeprowadzenie audytu wstępnego i odnowieniowego oraz wydanie dokumentu, o którym mowa w ust. 2, pobiera się opłaty. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.
9. Opłaty za przeprowadzenie audytu wstępnego lub odnowieniowego wynoszą:
  - 1) 200 zł - dla agencji zatrudniającej do 2 pracowników;
  - 2) 500 zł - dla agencji zatrudniającej od 2 do 5 pracowników;
  - 3) 1000 zł - dla agencji zatrudniającej powyżej 5 pracowników.
10. Opłata za wydanie dokumentu uprawniającego agencję zatrudnienia do kierowania marynarzy do pracy na statkach wynosi 200 zł.
11. Audytorom za przeprowadzenie audytu przysługuje wynagrodzenie w wysokości:
  - 1) 300 zł - dla audytora;
  - 2) 400 zł - dla audytora wiodącego.
12. Właściwy dyrektor urzędu morskiego umieszcza na stronie internetowej urzędu aktualną listę agencji zatrudnienia, którym wydał dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach.

Art. 93.

1. Wysokość opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu wraz z deklaracją wynosi dla statków o pojemności brutto (GT):
  - 1) do 500 jednostek - 1500 zł;
  - 2) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 2000 zł;
  - 3) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 2500 zł;
  - 4) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 3500 zł;
  - 5) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo - 1000 zł.
2. Wysokość opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu tymczasowego wynosi dla statków o pojemności brutto (GT):
  - 1) do 500 jednostek - 750 zł;
  - 2) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek - 1000 zł;
  - 3) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 1250 zł;
  - 4) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 1750 zł;
  - 5) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo - 500 zł.
3. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w celu potwierdzenia ważności certyfikatu wraz z deklaracją wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu wraz z deklaracją, na którym dokonano potwierdzenia ważności.

**<4. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 1–3, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej zgodnie z art. 8 lub art. 8a ustawy o bezpieczeństwie morskim, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty, o której mowa w ust. 1–3.>**

Art. 94.

1. Statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 3, podlega inspekcji:

- 1) wstępnej - przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu albo certyfikatu tymczasowego;
- 2) pośredniej - przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową, o której mowa w art. 5 pkt 22 ustawy o bezpieczeństwie morskim;
- 3) odnowieniowej - przeprowadzanej, w związku z upływem ważności certyfikatu, w celu wydania nowego certyfikatu;
- 4) doraźnej - przeprowadzanej w celu dodatkowej weryfikacji warunków pracy i życia marynarzy na statku.

2. (uchylony).

**<3. Inspekcja doraźna może być przeprowadzona również w celu nadzorowania prawidłowości działań uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej zgodnie z art. 8 lub art. 8a ustawy o bezpieczeństwie morskim.>**

USTAWA z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2020 r. poz. 1500)

Art. 9.

1. Organ rejestrujący bada, czy:

- 1) wniosek i dołączone do niego dokumenty lub materiały odpowiadają pod względem treści i formy wymogom określonym w art. 6 i art. 7;
- 2) zgłoszone dane są zgodne ze stanem faktycznym, jeżeli ma w tym względzie uzasadnione wątpliwości.

2. Po zweryfikowaniu kompletności wniosku o rejestrację organ rejestrujący wydaje zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację, którym właściciel jednostki pływającej może się posługiwać do czasu wydania dokumentu rejestracyjnego albo doręczenia decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru.
3. Organ rejestrujący wpisuje jednostkę pływającą do rejestru albo wydaje decyzję o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru w terminie 30 dni, licząc od dnia złożenia kompletnego wniosku o rejestrację.
4. Decyzję o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru wydaje organ rejestrujący, w przypadku gdy:
  - 1) do jednostki pływającej nie stosuje się przepisów ustawy lub
  - 2) dane zawarte we wniosku o rejestrację nie są zgodne ze stanem faktycznym [.] <;>
  - <3>jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innym ważnym interesem publicznym.>**
5. Od decyzji organu rejestrującego przysługuje odwołanie do:
  - 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej - w przypadku jednostki pływającej, co do której we wniosku o rejestrację zawarto informację o zamiarze jej eksploatacji na wodach morskich albo na wodach morskich i śródlądowych;
  - 2) ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej - w przypadku jednostki pływającej, co do której we wniosku o rejestrację zawarto informację o zamiarze jej eksploatacji na wodach śródlądowych.

#### Art. 19.

1. Właściciel jednostki pływającej, który:
    - 1) nie dopełnia obowiązku rejestracji, o którym mowa w art. 3 ust. 1,
    - 2) (uchylony),
    - 3) nie dopełnia obowiązku przekazania zawiadomienia zgodnie z art. 10 ust. 2,
    - 4) podaje organowi rejestrującemu nieprawdziwe informacje dotyczące wymiarów jednostki pływającej, różniące się od wymiarów faktycznych o więcej niż 30 cm,
    - 5) podaje organowi rejestrującemu nieprawdziwe informacje dotyczące mocy napędu mechanicznego, różniące się od mocy nominalnej o więcej niż 2 kW lub o więcej niż 10%, w zależności od tego, która wartość jest większa,
    - 6) nie dopełnia obowiązku zwrotu dokumentu rejestracyjnego zgodnie z art. 11 ust. 3- podlega karze grzywny.
-

2. Orzekanie w sprawach o czyny określone w ust. 1 następuje w trybie przewidzianym w przepisach ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2020 r. poz. 729 i 956).
3. Prawo do nakładania grzywien za czyny określone w ust. 1 w drodze mandatu karnego mają:
  - 1) uprawnieni pracownicy terenowego organu administracji morskiej;
  - 2) uprawnieni pracownicy terenowego organu administracji żeglugi śródlądowej;
  - 3) funkcjonariusze Policji;
  - 4) funkcjonariusze Straży Granicznej [.] <;>
  - <5) funkcjonariusze Państwowej Straży Rybackiej.>**

USTAWA z dnia 13 czerwca 2019 r. o wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1650)

Art. 61.

1. Materiały wybuchowe, broń, amunicję, wyroby oraz technologię o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym sprzedaje się wyłącznie podmiotom, o których mowa w ust. 2-10.
2. Materiały wybuchowe sprzedaje się:
  - 1) przedsiębiorcy, instytutowi badawczemu lub podmiotowi, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1, 2 i 4-8 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2022 r. poz. 574, z późn. zm.), którzy przedłożą:
    - a) koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania lub obrotu materiałami wybuchowymi,
    - b) koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania amunicji,
    - c) pozwolenie na nabywanie, przechowywanie lub używanie materiałów wybuchowych wydane odpowiednio przez wojewodę lub inny organ uprawniony do wydania takiego pozwolenia na podstawie odrębnych przepisów;



- 2) Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Policji, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Straży Granicznej, Służbie Celno-Skarbowej, Służbie Więziennej, Służbie Ochrony Państwa, Straży Marszałkowskiej, Państwowej Straży Pożarnej oraz innym państwowym formacjom uzbrojonym, w odniesieniu do których dostęp do materiałów wybuchowych regulują odrębne przepisy - po okazaniu dokumentu uprawniającego do ich nabycia;
  - 3) innym podmiotom, których dostęp do materiałów wybuchowych regulują odrębne przepisy - na warunkach w nich określonych.
3. Broń, w tym strzelecką broń palną i istotne części, sprzedaje się:
- 1) osobom fizycznym, przedsiębiorcom oraz innym podmiotom, którzy przedłożą zaświadczenie wydane odpowiednio przez właściwy organ Policji lub organ wojskowy, uprawniające do nabycia określonego rodzaju oraz liczby egzemplarzy broni;
  - 2) cudzoziemcom - na warunkach określonych w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji;
  - 3) przedsiębiorcom, którzy przedłożą koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania lub obrotu bronią - zgodnie z zakresem koncesji;
  - 4) przedsiębiorcom, którzy przedłożą koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania amunicji - w celu przeprowadzania prób rodzajów amunicji wytwarzanej na podstawie koncesji;
  - 5) Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Policji, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Straży Granicznej, Służbie Celno-Skarbowej, Służbie Więziennej, Służbie Ochrony Państwa, Straży Marszałkowskiej, Straży Ochrony Kolei oraz innym państwowym formacjom uzbrojonym, w odniesieniu do których dostęp do broni regulują odrębne przepisy - po okazaniu dokumentu uprawniającego do ich nabycia;
  - 6) innym podmiotom, których dostęp do broni regulują odrębne przepisy - na warunkach w nich określonych.
4. Amunicję sprzedaje się:
- 1) osobom fizycznym, przedsiębiorcom oraz innym podmiotom na podstawie:
    - a) legitymacji posiadacza broni lub świadectwa broni,
-

- b) zaświadczenia wydanego odpowiednio przez właściwy organ Policji lub organ wojskowy, uprawniającego do nabycia określonego rodzaju oraz liczby egzemplarzy broni wraz z amunicją do tej broni,
  - c) kopii świadectwa broni alarmowej i sygnałowej uprawniającej do nabycia określonego typu amunicji;
- 2) cudzoziemcom - na warunkach określonych w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji;
  - 3) przedsiębiorcom, którzy przedłożą koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie obrotu amunicją - zgodnie z zakresem koncesji;
  - 4) przedsiębiorcom, którzy przedłożą koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania broni - do broni określonej w koncesji;
  - 5) Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Policji, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Straży Granicznej, Służbie Celno-Skarbowej, Służbie Więziennej, Służbie Ochrony Państwa, Straży Marszałkowskiej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Ochrony Kolei oraz innym państwowym formacjom uzbrojonym, w odniesieniu do których dostęp do amunicji regulują odrębne przepisy - po okazaniu dokumentu uprawniającego do jej nabycia;
  - 6) specjalistycznym uzbrojonym formacjom ochronnym - na podstawie zaświadczenia wydanego przez właściwego komendanta wojewódzkiego Policji, w celu szkolenia strzeleckiego;
  - 7) innym podmiotom, których dostęp do amunicji regulują odrębne przepisy - na warunkach w nich określonych.
5. Komponenty amunicji, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 lit. d, sprzedaje się przedsiębiorcom, którzy przedłożą koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania lub obrotu amunicją, w której te komponenty występują.
6. Proch bezdymny i spłonki sprzedaje się osobom, które posiadają pozwolenie na broń wydane w celu łowieckim, sportowym, szkoleniowym lub kolekcjonerskim.
7. Proch czarny sprzedaje się pełnoletnim właścicielom strzeleckiej broni palnej rozdzielnego ładowania przystosowanej do strzelania wyłącznie przy wykorzystaniu prochu czarnego, którzy okażą dowód tożsamości oraz Europejską kartę broni palnej, a jeżeli na taką broń jest wymagane pozwolenie na broń - legitymację posiadacza broni.
8. Wyroby o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym sprzedaje się:
-

- 1) przedsiębiorcom posiadającym koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania lub obrotu wyrobami o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym;
  - 2) Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Policji, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Straży Granicznej, Służbie Celno-Skarbowej, Służbie Więziennej, Służbie Ochrony Państwa, Straży Marszałkowskiej, Państwowej Straży Pożarnej, **<Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa,>** Straży Ochrony Kolei oraz innym państwowym formacjom uzbrojonym, w odniesieniu do których dostęp do takich wyrobów regulują odrębne przepisy - po okazaniu dokumentu uprawniającego do ich nabycia;
  - 2a) zarządom lub dzierżawcom obwodów łowieckich oraz członkom Polskiego Związku Łowieckiego posiadającym pozwolenie na broń do celów łowieckich, a także uprawnienia do wykonywania polowania - wyłącznie w zakresie tłumików dźwięku (huku);
  - 3) innym podmiotom, których dostęp do wyrobów o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym regulują odrębne przepisy - na warunkach w nich określonych.
9. Kamizelki kuloodporne, hełmy wojskowe i policyjne, ochraniacze twarzy, kończyn i innych części ciała sprzedaje się także przedsiębiorcom, którzy posiadają koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia, oraz przedsiębiorcom albo jednostkom organizacyjnym, którzy na podstawie odrębnych przepisów powołały wewnętrzne służby ochrony, oraz szkołom kształcącym w zawodzie pracownika ochrony fizycznej osób i mienia, a także przedsiębiorcom prowadzącym działalność szkoleniową dla osób ubiegających się o wpis na listę kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej.
10. Technologię o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym sprzedaje się:
- 1) przedsiębiorcom, którzy przedłożą koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie:
    - a) obrotu określoną technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym,
    - b) wytwarzania wyrobów o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym, których dotyczy dana technologia;
  - 2) Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Policji, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa
-

Wewnętrznego, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Straży Granicznej, Służbie Celno-Skarbowej, Służbie Więziennej, Służbie Ochrony Państwa, Straży Marszałkowskiej i Państwowej Straży Pożarnej, po okazaniu dokumentu uprawniającego do ich nabycia oraz innym państwowym formacjom uzbrojonym, w odniesieniu do których dostęp do takiej technologii regulują przepisy odrębne - po okazaniu dokumentu uprawniającego do ich nabycia;

- 3) innym podmiotom, których dostęp do technologii o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym regulują odrębne przepisy - na warunkach w nich określonych.

USTAWA z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich (Dz. U. poz. 2197)

Art. 48.

1. Za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu jest pobierana opłata. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.
2. Opłata za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu dla statków rybackich o długości:
  - 1) co najmniej 24 m - wynosi 2500 zł;
  - 2) poniżej 24 m - wynosi 1500 zł.
3. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w celu potwierdzenia ważności certyfikatu wynosi 50% opłaty określonej za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu, na którym dokonano potwierdzenia ważności.
- <4. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 2 i 3, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej zgodnie z art. 8 lub art. 8a ustawy o bezpieczeństwie morskim, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty, o której mowa w ust. 2 i 3.>**

Art. 49.

1. Statek, o którym mowa w art. 47 ust. 1 i 2, podlega inspekcji:
  - 1) wstępnej - przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu;
  - 2) pośredniej - przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu między drugą i trzecią datą rocznicową, o której mowa w art. 5 pkt 22 ustawy o bezpieczeństwie morskim;

- 3) odnowieniowej - przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu, w celu wydania nowego certyfikatu;
  - 4) doraźnej - przeprowadzanej w celu dodatkowej weryfikacji warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim.
2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, że statek rybacki nie spełnia wymagań dotyczących warunków pracy i życia rybaków w zakresie określonym w Konwencji nr 188, dyrektor właściwego urzędu morskiego, z urzędu, przeprowadza inspekcję doraźną.
- <2a. Inspekcja doraźna może być przeprowadzona również w celu nadzorowania prawidłowości działań uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej zgodnie z art. 8 lub art. 8a ustawy o bezpieczeństwie morskim.>**
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji dotyczących warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim, mając na względzie konieczność zapewnienia sprawności przeprowadzanych inspekcji, a także prawidłowej weryfikacji spełniania warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim, określonych w Konwencji nr 188.