

Materiał porównawczy
do ustawy z dnia 12 lutego 2009 r.
o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim
(druk nr 456)

USTAWA z dnia 9 listopada 2000 r. O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1055)

Art. 3.

1. Przepisy ustawy stosuje się do:

1) statków o polskiej przynależności;

[2) statków o obcej przynależności, znajdujących się na polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.]

<2) statków o obcej przynależności znajdujących się na:

a) polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną,

b) polskich obszarach morskich, w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków.>

2. Do statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.

Art. 4.

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

<1a. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:

1) jednostek pływających Służby Celnej;

2) statków pełniących specjalną służbę państwową innych niż określone w ust. 1 i pkt 1;

3) statków rybackich, statków o wartości historycznej i statków rekreacyjnych lub sportowych o długości do 45 m.>

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

Art. 5.

Ilekróć w ustawie jest mowa o:

- 1) statku - należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;
- 1a) promie pasażerskim typu ro-ro - należy przez to rozumieć statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych;
- 2) państwie trzecim - należy przez to rozumieć państwo niebędące członkiem Unii Europejskiej.
- <3) inspektorze inspekcji państwa portu – należy przez to rozumieć osobę upoważnioną przez organ inspekcyjny do prowadzenia inspekcji statków o obcej przynależności;**
- 4) 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 użytkowane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;
- 5) systemie Sirenac – należy przez to rozumieć system informacyjny w postaci bazy danych wyników inspekcji przeprowadzanych w regionie objętym obowiązywaniem Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r.;
- 6) wskaźniku oceny – należy przez to rozumieć liczbowy wskaźnik obliczany dla każdego statku w systemie Sirenac, na podstawie przeprowadzonych inspekcji;
- 7) Centrum informacyjnym systemu Sirenac – należy przez to rozumieć organ powołany w celu zarządzania systemem Sirenac.>

Art. 11.

[1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję doraźną statku w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub że nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w razie stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty lub położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w tym świadectwie.]

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

<4. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1, że:

- 1) stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zabrania użycia statku;**
- 2) stan statku nie czyni go niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie go do żeglugi w sposób zamierzony przez armatora, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zabrania użycia statku w sposób zamierzony, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, aby statek mógł być w ten sposób użyty.**

5. W razie odmowy usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 4 pkt 2, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zakazać statkowi opuszczania portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zabronić mu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej.

6. Decyzji, o której mowa w ust. 4 i 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

7. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 4 i 5 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.>

[Art. 11a.

- 1. Inspekcje statków obcej przynależności zawijających do polskich portów przeprowadza organ inspekcyjny przy pomocy inspektora inspekcji portu, zwanego dalej "inspektorem".*
 - 2. Inspektor przeprowadza inspekcję, legitymując się dokumentem identyfikacyjnym.*
 - 3. Organ inspekcyjny raz na miesiąc podaje do publicznej wiadomości informacje dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub stanowią przedmiot odmowy dostępu do portu w czasie poprzedniego miesiąca.*
 - 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób podawania informacji dotyczących statków, o których mowa w ust. 3, biorąc pod uwagę postanowienia umów międzynarodowych i przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.*
 - 5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora oraz wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora, uwzględniając:*
 - 1) kwalifikacje wymagane od inspektora,*
 - 2) procent ogólnej liczby statków podlegających inspekcji w ciągu roku,*
 - 3) rodzaje statków podlegających inspekcji w pierwszej kolejności,*
 - 4) okoliczności przeprowadzania inspekcji rozszerzonej,*
 - 5) kategorie statków podlegających rozszerzonym inspekcjom,*
 - 6) kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wydanie odmowy wejścia statku do portu,*
 - 7) procedury kontroli statków oraz listę dokumentów podlegających kontroli*
- kierując się zaleceniami Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 12 ust. 6, a także przepisami prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.]*

<Art. 11a.

1. Inspekcje statków o obcej przynależności zawijających do polskich portów przeprowadza organ inspekcyjny przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.

2. Rocznie przeprowadza się inspekcję co najmniej 25% ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych, przy czym liczba nie poddanych inspekcji statków o obcej przynależności, które w systemie Sirenac posiadają wskaźnik oceny wyższy od 50 nie może być większa niż 5%.
3. Organ inspekcyjny, niezależnie od wartości wskaźnika oceny statku w systemie Sirenac, w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcje statku o obcej przynależności:
 - 1) który:
 - a) został zgłoszony przez pilota morskiego lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, jako mogący stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi,
 - b) nie spełnia wymagań w zakresie przekazywania informacji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku,
 - c) w drodze do portu brał udział w kolizji lub wszedł na mieliznę,
 - d) nie zastosował się do zasad dobrej praktyki morskiej,
 - e) nie zastosował się do wymagań obowiązujących w systemach rozgraniczenia ruchu statków przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO),
 - f) był eksploatowany w sposób zagrażający bezpieczeństwu ludzi, mienia lub środowiska,
 - g) w okresie ostatnich sześciu miesięcy został pozbawiony klasy lub nastąpiło jej zawieszenie;
 - 2) na wniosek właściwego organu innego państwa członkowskiego;
 - 3) wobec którego istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów o ochronie środowiska morskiego.
4. Inspekcję statku o obcej przynależności można przeprowadzić także na wniosek kapitana statku, członka załogi lub zainteresowanego związku zawodowego lub innej zainteresowanej organizacji społecznej. W przypadku gdy wnioskodawcą jest osoba fizyczna, jej danych osobowych nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku.
5. W przypadku gdy wskaźnik oceny statku w systemie Sirenac jest niższy niż 50, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcję statku o obcej przynależności, który:
 - 1) zawija do polskiego portu po raz pierwszy;
 - 2) nie zawijał do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego przez okres co najmniej 12 miesięcy;
 - 3) nie był zarejestrowany w systemie Sirenac;
 - 4) nie został poddany inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w okresie ostatnich sześciu miesięcy;
 - 5) podnosi banderę państwa, które znajduje się na Czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego;
 - 6) w wyniku ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego uzyskał pozwolenie na wyjście z portu pod

warunkiem, że uchybienia wykazane w czasie inspekcji zostaną usunięte w szczególności:

- a) przed wyjściem w morze,
 - b) w następnym porcie zawinięcia lub
 - c) w terminie 14 dni;
- 7) podczas ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego miał stwierdzoną znaczną liczbę uchybień, także jeżeli uchybienia te zostały usunięte;
 - 8) został zatrzymany w wyniku inspekcji przeprowadzonej w poprzednim porcie zawinięcia statku;
 - 9) podnosi banderę państwa, które nie ratyfikowało konwencji, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz w art. 18 ust. 1;
 - 10) posiada certyfikaty w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia lub świadectwa klasy, wydane przez instytucję klasyfikacyjną, która nie jest uznana przez Komisję Europejską;
 - 11) posiada świadectwo klasy wydane przez instytucję klasyfikacyjną, w stosunku do której ilość nieprawidłowości jest wyższa od średniej określonej w opublikowanym rocznie raporcie Memorandum Paryskiego;
 - 12) podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji;
 - 13) jest eksploatowany powyżej 13 lat.
6. Organ inspekcyjny przeprowadza także inspekcję statku o obcej przynależności, o którym mowa w art. 27b ust. 3.
7. Organ inspekcyjny nie przeprowadza inspekcji statku o obcej przynależności, który został poddany inspekcji w jednym z portów państw-stron Memorandum Paryskiego w okresie ostatnich sześciu miesięcy, jeżeli:
- 1) nie jest to statek, o którym mowa w ust. 2–5;
 - 2) podczas ostatniej inspekcji nie stwierdzono uchybień;
 - 3) nie istnieją inne okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji.>

<Art. 11b.

1. Organ inspekcyjny przeprowadza obowiązkową rozszerzoną inspekcję statku o obcej przynależności, który w systemie Sirenac posiada wskaźnik oceny co najmniej 7 oraz należy do kategorii:
 - 1) gazowców lub chemikaliowców, starszych niż 10 lat,
 - 2) masowców starszych niż 12 lat,
 - 3) zbiornikowców olejowych o pojemności brutto powyżej 3.000 starszych niż 15 lat,
 - 4) statków pasażerskich, innych niż promy pasażerskie typu ro-ro i pasażerskie jednostki szybkie, starszych niż 15 lat– jeżeli upłynęło 12 miesięcy od dnia dokonania ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego. Liczba statków nie poddanych obowiązkowej rozszerzonej inspekcji nie może być większa niż 5% ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych.

2. Armator lub kapitan statku podlegającego obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, o której mowa w ust. 1, na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed wyjściem z ostatniego portu, jeśli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu następujące informacje o statku:
 - 1) nazwę statku;
 - 2) państwo bandery statku;
 - 3) numer IMO statku, jeżeli został nadany;
 - 4) nośność statku;
 - 5) datę budowy statku, zgodnie z datą określoną w dokumentach bezpieczeństwa statku;
 - 6) rodzaj konstrukcji kadłuba, ilość i rodzaj ładunku oraz stan zapelnienia zbiorników ładunkowych i balastowych w przypadku zbiornikowców;
 - 7) przybliżony czas zawinięcia do portu;
 - 8) planowany czas postoju statku w porcie;
 - 9) planowane w porcie operacje, a w szczególności operacje przeładunkowe i bunkrowania paliwa;
 - 10) planowane w porcie inspekcje, przeglądy oraz prace remontowe.
3. Organ inspekcyjny może przeprowadzić inspekcję, o której mowa w art. 11a, w okresie pomiędzy dwiema rozszerzonymi inspekcjami.

Art. 11c.

1. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w art. 11a i 11b, że stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
2. O zatrzymaniu statku o obcej przynależności organ inspekcyjny niezwłocznie informuje na piśmie kapitana statku, administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także w przypadku stwierdzenia uchybień dotyczących klasy statku – instytucję klasyfikacyjną, która wydała statkowi certyfikaty.
3. Jeżeli oprócz braku certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu zgodności, inspekcja, o której mowa w art. 11a i 11b, nie wykaże innych uchybień, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, wydać zgodę na wyjście z portu statku o obcej przynależności. O wydaniu zgody na wyjście z portu organ inspekcyjny niezwłocznie informuje administrację państwa bandery statku oraz organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego.
4. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji, o której mowa w art. 11a i 11b, nie mogą zostać naprawione w danym porcie, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi o obcej przynależności na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej uzgodnionej z kapitanem lub armatorem statku, po spełnieniu warunków uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku. O warunkach tych organ inspekcyjny informuje dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu, w którym znajduje się stocznia albo właściwe władze państwa tego portu oraz państwa-strony Memorandum Paryskiego.

5. W przypadku gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 4, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni remontowej przekazuje informację o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni.
6. Kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, 3 i 4, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.
7. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 1–6 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

Art. 11d.

1. Po usunięciu uchybień statek o obcej przynależności podlega ponownej inspekcji.
2. Za przeprowadzenie ponownej inspekcji organ inspekcyjny pobiera opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.
3. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu opłaty, o której mowa w ust. 2.

Art. 11e.

1. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego statku o obcej przynależności:
 - 1) który:
 - a) uzyskał zgodę, o której mowa w art. 11c ust. 3,
 - b) udając się do uzgodnionej stoczni remontowej, opuścił port bez spełnienia warunków, o których mowa w art. 11c ust. 4,
 - c) nie zawiął do portu, w którym znajduje się ta stocznia remontowa;
 - 2) należącego do kategorii gazowców, chemikaliowców, masowców, zbiornikowców olejowych lub statków pasażerskich, który został zatrzymany przez ten organ, jeżeli jest to:
 - a) trzecie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na Czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego, lub
 - b) drugie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, którego pozycja na Czarnej liście została zakwalifikowana jako o „bardzo wysokim ryzyku” lub „wysokim ryzyku”.
2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.
3. Przed wydaniem statkowi decyzji, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i c, organ inspekcyjny może przeprowadzić konsultacje z administracją państwa bandery statku.
4. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wydany w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, jeżeli armator statku przedstawi ważne dokumenty

- wymienione w art. 11c ust. 3. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
5. Organ inspekcyjny, na wniosek armatora statku, któremu wydano zakaz w przypadku określonym w ust. 1 pkt 1 lit. b, c lub w pkt 2, do którego załączono:
- 1) zaświadczenie wydane przez administrację państwa bandery statku potwierdzające, że statek odpowiada wymogom konwencji międzynarodowych,
 - 2) świadectwo klasy, jeżeli zostało wydane
- przeprowadza ponowną inspekcję statku w uzgodnionym porcie.
6. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem obejmujących:
- 1) diety,
 - 2) koszty:
 - a) przejazdów, dojazdów i przewozu bagażu,
 - b) noclegów
- w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.).
7. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wydany w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i c oraz w pkt 2, jeżeli w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień, które doprowadziły do wydania zakazu. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
8. O decyzjach, o których mowa w ust. 1, 4 i 7, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje:
- 1) kapitana i armatora statku;
 - 2) władze państwa bandery statku;
 - 3) instytucję klasyfikacyjną, która wydała certyfikaty statku;
 - 4) państwa-strony Memorandum Paryskiego;
 - 5) Komisję Europejską;
 - 6) Centrum informacyjne systemu Sirenac;
 - 7) Sekretariat Memorandum Paryskiego.
9. Kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, 4 i 7, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.
10. W przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, dyrektor urzędu morskiego może zezwolić statkowi, o którym mowa w ust. 1 oraz w art. 11f ust. 1, na wejście do określonego portu, jeżeli kapitan lub armator tego statku zapewni, że podejmie wszystkie niezbędne działania w celu bezpiecznego wejścia do portu oraz dostosuje się do instrukcji i zaleceń dyrektora urzędu morskiego.

Art. 11f.

1. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, odmawia wejścia do portu statkom o obcej przynależności, którym organy inspekcyjne państw-stron Memorandum

Paryskiego wydały decyzję o odmowie wejścia do swoich portów, skutkującą zakazem wejścia do wszystkich portów państw-stron Memorandum Paryskiego.

2. O wydaniu odmowy wejścia do portu statkom, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny zawiadamia niezwłocznie państwa-strony Memorandum Paryskiego.

Art. 11g.

1. Decyzje, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4, doręcza się w formie pisemnej lub przy użyciu telefaksu albo poczty elektronicznej.
2. Decyzje, o których mowa w art. 11e ust. 1, 4 i 7 oraz w art. 11f ust. 1, doręcza się przy użyciu telefaksu, poczty elektronicznej albo w szczególnych przypadkach – ogłasza się ustnie.
3. W razie doręczenia decyzji przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, dowodem doręczenia jest potwierdzenie transmisji danych.

Art. 11h.

1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie Sirenac informacje o:
 - 1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności;
 - 2) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o obcej przynależności, który w systemie Sirenac posiada wskaźnik oceny większy od 50 lub podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji;
 - 3) wydaniu decyzji, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4 oraz w art. 11e ust. 1, 4 i 7.
2. Organ inspekcyjny na bieżąco podaje do publicznej wiadomości na stronie internetowej urzędu morskiego informacje dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób podawania informacji dotyczących statków, o których mowa w ust. 2, biorąc pod uwagę postanowienia umów międzynarodowych i przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.

Art. 11i.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu oraz wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora, uwzględniając:

- 1) kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,
 - 2) sposób ustalania rocznej liczby statków poddawanych inspekcji,
 - 3) okoliczności przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji,
 - 4) zakres inspekcji rozszerzonej,
 - 5) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku,
 - 6) procedury inspekcji statków oraz listę dokumentów podlegających inspekcji
- kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie oraz Memorandum Paryskim, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.>

[Art. 12.

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

Art. 16b.

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

na ich wniosek, w razie wypadku, który nastąpił na obszarze podlegającym jurysdykcji tego państwa.

<Art. 16c.

- 1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 4 pkt 2.**
- 2. Statek wyposażony w system LRIT powinien utrzymywać ten system w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie systemu LRIT w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa i ochrony statku.**
- 3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu systemu LRIT dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku okrętowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia systemu LRIT.**
- 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:**
 - 1) harmonogram wyposażania statków w system LRIT, w zależności od ich rodzaju i roku budowy,**
 - 2) przypadki, w których statki zwalnia się z obowiązku wyposażenia w system LRIT, mając na uwadze obszar pływania oraz używane przez te statki systemy identyfikacji,**
 - 3) warunki przekazywania danych z systemu LRIT do centrum danych****– kierując się koniecznością zapewnienia przestrzegania przepisów Konwencji SOLAS oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.>**

Art. 24.

- 1. W celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego statek podlega inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.**
- 2. Inspekcja polega na sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dyplomy, świadectwa, świadectwa przeszkolenia albo zezwolenia oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym dokumentem bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW.**
- [3. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada ważnego dyplomu lub świadectwa, świadectwa przeszkolenia albo zezwolenia, bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania, o których mowa w art. 12 ust. 1-4, w celu zapewnienia tego, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.]*
- <3. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada ważnego dyplomu lub świadectwa, świadectwa przeszkolenia albo zezwolenia, bądź stwierdzenia**

zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania, o których mowa w art. 11 ust. 1-5, w celu zapewnienia tego, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.>

4. W razie stwierdzenia uchybień, o których mowa w ust. 3, na statku o obcej przynależności, organ inspekcyjny zawiadamia o tym kapitana statku oraz konsula lub przedstawicielstwo dyplomatyczne państwa przynależności statku. O podjętych wobec statku działaniach organ ten zawiadamia również właściwą organizację międzynarodową.
5. W razie nieusunięcia uchybień, o których mowa w ust. 3, jeżeli brak dyplomu, zezwolenia lub świadectwa przeszkolenia dotyczy kapitana statku, starszego mechanika, oficerów pełniących wachtę oraz radiooperatora, organ inspekcyjny podejmuje decyzję o zatrzymaniu statku. W stosunku do statku o przynależności do państwa - strony Konwencji STCW stosuje się postanowienia tej konwencji dotyczące zatrzymania statku.
6. Inspekcję przeprowadza się, stosując przepis art. 8 ust. 3.

[Art. 27a.

1. *Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje brzegowe stacje radiowe o:*
 - 1) *wszystkich przypadkach mających wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;*
 - 2) *wszystkich przypadkach, które zagrażają bezpieczeństwu morskiemu, takich jak uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdolność do żeglugi statku, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.*
2. *Informacja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać:*
 - 1) *identyfikację statku;*
 - 2) *jego pozycję;*
 - 3) *port wyjścia;*
 - 4) *port przeznaczenia;*
 - 5) *adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających jeżeli są przewożone na statku;*
 - 6) *ilość osób na pokładzie;*
 - 7) *szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (Rezolucja IMO Nr A.851(20)).*
3. *W przypadku gdy statek może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, życia lub środowiska morskiego, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne powiadamia odpowiednie zagraniczne ratownicze ośrodki koordynacyjne o potencjalnym zagrożeniu, a dyrektor urzędu morskiego dokonuje inspekcji statku lub sprawdza informacje o tym statku. O podjętych działaniach dyrektor urzędu morskiego informuje państwo bandery, którą statek podnosi oraz państwo, do którego statek się udaje.*
4. *Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan statku lub brzegowa stacja radiowa nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest*

obowiązany powiadomić o zaistniałej sytuacji organ państwa, które wydało certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem. W przypadku statku o polskiej przynależności dyrektor urzędu morskiego może cofnąć te dokumenty.

5. *Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją wynikające z Konwencji SOLAS oraz Międzynarodowego Kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS, zgodnie z tym Kodeksem, o każdym przypadku, o którym mowa w ust. 1, powiadamia armatora, który po uzyskaniu takiej informacji jest obowiązany skontaktować się z właściwą stacją brzegową i, jeżeli jest to konieczne, pozostać do jej dyspozycji.]*

<Art. 27a.

- 1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje niezwłocznie najbliższą brzegową stację radiową lub Służbę Kontroli Ruchu Statków, zwaną dalej „Służbą VTS”, o wszystkich zdarzeniach, które:**
 - 1) mają wpływ na bezpieczeństwo statku, takie jak: kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;**
 - 2) zagrażają bezpieczeństwu morskiemu, takie jak: uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do żeglugi statku, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.**
- 2. Informacja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać:**
 - 1) nazwę statku;**
 - 2) numer IMO statku, jeżeli został nadany;**
 - 3) pozycję statku;**
 - 4) port wyjścia;**
 - 5) port przeznaczenia;**
 - 6) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;**
 - 7) liczbę osób na pokładzie;**
 - 8) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).**
- 3. Służba VTS, po otrzymaniu zgłoszenia o zagrożeniu życia ludzkiego lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powiadamia niezwłocznie Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne.**
- 4. Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją wynikające z Międzynarodowego Kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS, zgodnie z tym Kodeksem, informuje armatora o każdym zdarzeniu, o którym mowa w ust. 1. Armator, po uzyskaniu takiej informacji, jest obowiązany niezwłocznie skontaktować się z właściwą Służbą VTS i, jeżeli jest to konieczne, pozostać do jej dyspozycji.**
- 5. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan statku lub Służba VTS nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest**

obowiązany powiadomić o zaistniałej sytuacji organ państwa, który wydał dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem. W przypadku statku o polskiej przynależności dyrektor urzędu morskiego może cofnąć te dokumenty, jeżeli stwierdzono znaczne nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora.>

<Art. 27b.

1. Statki:

1) które w czasie swojej podróży:

- a) uczestniczyły w zdarzeniach na morzu, o których mowa w art. 27a ust. 1,
- b) uczestniczyły w wypadku lub na których nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,

2) których odpowiednio armator lub kapitan nie wywiązał się z obowiązków:

- a) zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w art. 27a ust. 2 oraz w art. 28a,
- b) zgłaszania lub przekazywania informacji określonych w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238),
- c) dostosowania się do zasad ruchu statków w wyznaczonych systemach rozgraniczenia ruchu statków i trasach przepływu,
- d) złożenia stosownych meldunków wymaganych obowiązkowymi systemami zgłaszania statków obowiązującymi w polskich obszarach morskich,
- e) podporządkowania się nakazom, ostrzeżeniom, instrukcjom i zaleceniom Służby VTS,

3) w odniesieniu do których istnieją dowody lub uzasadnione podejrzenie o naruszeniu przepisów o ochronie środowiska morskiego,

4) o których mowa w art. 11a ust. 3 i 4, lub którym organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego odmówiły wejścia do portów

– uważa się za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego.

2. Dyrektor urzędu morskiego, posiadający informacje o statkach, o których mowa w ust. 1, zapewnia, aby ruch tych statków był monitorowany przez Służbę VTS oraz niezwłocznie informuje o tych statkach, za pośrednictwem Służby VTS, właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, położonych wzdłuż planowanej trasy tych statków oraz podmioty określone w art. 27c ust. 2.

3. Jeżeli dyrektor właściwego urzędu morskiego poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek, o którym mowa w ust. 1, stanowi poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, może zasięgnąć informacji o tym statku, w szczególności za pośrednictwem europejskiego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, lub dokonać inspekcji takiego statku. Inspekcja może być również dokonana na żądanie właściwych organów państw członkowskich Unii

Europejskiej. O podjętych działaniach dyrektor urzędu morskiego informuje państwo bandery statku, państwo do którego statek się udaje oraz zainteresowane państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Art. 27c.

- 1. Ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet).**
- 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:**
 - 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji,**
 - 2) obowiązki Służby VTS dotyczące monitorowania statków,**
 - 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 2, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje,**
 - 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1,**
 - 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji**

– kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania i przekazywania informacji o statkach, określonych w ustawie, 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. 28a.

- 1. Kapitan statku zmierzającego do portu polskiego obowiązany jest przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:**
 - 1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem lub**
 - 2) najpóźniej w momencie, gdy statek opuszcza poprzedni port - jeśli podróż trwa krócej niż 24 godziny, lub**
 - 3) jeśli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży - niezwłocznie.**
- 2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, stosuje się również do kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.**
- <3. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej obowiązane są przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu lub kotwiczowiska przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku.>**

Art. 36.

1. Usługi pilotowe mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego potwierdzone odpowiednim dokumentem.
2. Wykonywanie usług pilotowych na określonych rodzajach statków oraz na określonych trasach lub akwenach może być uwarunkowane uzyskaniem przez pilota morskiego szczególnych uprawnień, zwanych dalej "uprawnieniami pilotowymi".
3. Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub uzyskanie określonych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich za opłatą, której wysokość określona jest w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.
4. Nadzór nad pilotażem na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor właściwego urzędu morskiego.
5. Jeżeli tego wymagają warunki bezpieczeństwa morskiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego wprowadza pilotaż obowiązkowy określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania uprawnień pilotowych, warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień, wzory dokumentów kwalifikacyjnych, a także szczegółowe uprawnienia dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania nadzoru nad pilotażem, mając na względzie zapewnienie prawidłowej realizacji usług pilotowych.
8. Kwalifikacje pilotów morskich, wykonujących usługi pilotowe dla statków, o których mowa w art. 2 ust. 1-4 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), objętych systemem ochrony zgodnym z Rozdziałem XI-2 Konwencji SOLAS, regulują przepisy tej ustawy.
- <9. Jeżeli pilot morski w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwe organy inspekcyjne.>**

Art. 37.

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

- 3) utrzymania porządku w portach.
4. Przepisy, o których mowa w ust. 2 i ust. 3, mają odpowiednio zastosowanie do przystani morskich.
- <5. Jeżeli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwe organy inspekcyjne.>**

Art. 39.

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

<Art. 39a.

Dane dotyczące monitorowania i informacji o ruchu statków chroni się przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.>

Art. 52.

Kto:

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

<5) nie przekazuje informacji w przypadkach, o których mowa w art. 11b ust. 2, w art. 27a, w art. 28a, w art. 36 ust. 9 i w art. 37 ust. 5,>

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.

ZAŁĄCZNIK

I. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE DOKUMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI		
1.	Za certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego:	
1.1	Statki o pojemności brutto do 500	1.200 j.t.

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

◊ druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

1.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	1.600 j.t.
1.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2.400 j.t.
1.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	3.200 j.t.
1.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo	800 j.t.
2.	Za certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego:	
2.1	Statki o pojemności brutto do 500	2.000 j.t.
2.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	3.000 j.t.
2.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	4.000 j.t.
2.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	5.000 j.t.
2.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo	1.000 j.t.
3.	Za wystawienie certyfikatu bezpieczeństwa oraz pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej (łącznie):	
3.1	Statki o pojemności brutto do 500	2.000 j.t.
3.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	2.700 j.t.
3.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	4.000 j.t.
3.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	5.300 j.t.
3.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo	1.300 j.t.
4.	Za certyfikat konstrukcji i wyposażenia oraz pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej (łącznie):	
4.1	Statki o pojemności brutto do 500	1.200 j.t.
4.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	1.600 j.t.
4.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2.400 j.t.
4.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	3.200 j.t.
4.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo	800 j.t.
5.	Za certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego z wyposażeniem radiotelefonicznym dla statków o pojemności brutto do 500 z wyposażeniem GMDSS	600 j.t.
6.	Za certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego	500 j.t.
7.	Za certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub za tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem:	
7.1	Statki o pojemności brutto do 500	1.500 j.t.
7.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	2.000 j.t.
7.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2.500 j.t.
7.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	3.500 j.t.
7.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo	1.000 j.t.
8.	Za dokument zgodności lub tymczasowy dokument zgodności	1.200 j.t.
9.	Za wykazy wyposażenia do certyfikatu bezpieczeństwa lub karty bezpieczeństwa	150 j.t.
10.	Za certyfikat zwolnienia lub zwolnienia od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50 % stawki opłaty podstawowej za dokument, którego zwolnienie dotyczy.	
11.	Za certyfikat bezpiecznej obsługi	500 j.t.
12.	Za certyfikat zdolności do przewozu stałych ładunków masowych	1.000 j.t.
13.	Za certyfikat zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne	1.200 j.t.

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

◊ druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

14.	Za kartę bezpieczeństwa, kartę bezpieczeństwa statku rybackiego i kartę bezpieczeństwa typu "Ł":	
14.1	Statki o pojemności brutto do 20 lub do 15 m długości	100 j.t.
14.2	Statki o pojemności brutto powyżej 20 do 100 lub powyżej 15 m do 25 m długości	200 j.t.
14.3	Statki o pojemności brutto powyżej 100 do 300	400 j.t.
14.4	Statki o pojemności brutto powyżej 300 do 500	600 j.t.
14.5	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	1.000 j.t.
14.6	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2.000 j.t.
14.7	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	3.000 j.t.
14.8	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo	1.000 j.t.
14.9	Jeżeli parametry statku określone w pkt 14.1 i 14.2 wskazują na możliwość zastosowania dwóch stawek, stosuje się stawkę wg pojemności brutto	
15.	Za kartę bezpieczeństwa dla statku sportowego i rekreacyjnego:	
15.1	Statki o długości do 6 m	50 j.t.
15.2	Statki o długości powyżej 6 m do 9 m	75 j.t.
15.3	Statki o długości powyżej 9 m do 12 m	100 j.t.
15.4	Statki o długości powyżej 12 m do 15 m	150 j.t.
15.5	Statki o długości powyżej 15 m do 24 m	300 j.t.
15.6	Statki o długości powyżej 24 m	500 j.t.
16.	Zwyzki i zniżki opłat:	
16.1	Za kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż pobiera się opłaty w wysokości 50 % opłat wymienionych w pkt 14.1-14.8 oraz 15.1-15.6.	
16.2	Opłata za potwierdzenie ważności dokumentów bezpieczeństwa wynosi 50 % wartości stawki określonej do wydania dokumentu bezpieczeństwa, na którym dokonano potwierdzenia ważności.	
16.3	Jeżeli właścicielem jednostki sportowej lub rekreacyjnej jest: emeryt, rencista, uczeń lub student, opłatę za wydanie dokumentu bezpieczeństwa obniża się o 50 %.	
16.4	Opłaty określone w pkt 14.1-14.8 ulegają obniżeniu o: - 50 % dla statku bez własnego napędu mechanicznego, - 20 % dla statku bez własnego napędu mechanicznego wyposażonego w mechanizmy pomocnicze.	
16.5	Za wystawienie dokumentu bezpieczeństwa dla statku morskiego po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej - opłata wynosi 110 % opłaty podstawowej dla danego dokumentu.	
16.6	W przypadku gdy inspekcję pozytywną poprzedziła inspekcja negatywna, opłata za wystawienie dokumentu bezpieczeństwa wynosi 200 % opłaty podstawowej dla danego dokumentu.	
16.7	W przypadku gdy inspekcja poprzedzająca wydanie lub potwierdzenie dokumentu bezpieczeństwa statku - z powodów niezależnych od urzędu morskiego - zostanie w całości lub w części dokonana poza godzinami pracy urzędu morskiego, opłata za wydanie dokumentu bezpieczeństwa wynosi 130 % opłaty podstawowej za dany dokument.	
17.	Inne opłaty:	
[17.1	<i>Za reinspekcję statku obcej bandery zatrzymanego przez PSC</i>	<i>4.000 j.t.]</i>
<17.1	Za ponowną inspekcję statku o obcej przynależności zatrzymanego przez organ inspekcyjny	4.000 j.t.>
17.2	Za wymianę dokumentu bezpieczeństwa na wniosek	

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

◊ druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

	armatora bez konieczności przeprowadzania inspekcji	50 j.t.
17.3	Za wydanie duplikatu lub odpisu dokumentu bezpieczeństwa	50 j.t.
17.4	Za przywrócenie ważności dokumentu bezpieczeństwa (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłaty podstawowej pobieranej przy wystawianiu tego dokumentu.	
17.5	Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 1 miesiąca bez inspekcji - pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości	50 j.t.
17.6	Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 3 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 30 % opłaty podstawowej.	
17.7	Za wystawienie nowego dokumentu bezpieczeństwa na okres powyżej 3 miesięcy do 6 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłaty podstawowej.	
17.8	Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji: środków ratunkowych, urządzeń p.poż., urządzeń radiowych	
17.8.1	Wydanie dokumentu uznania	1.350 j.t.
17.8.2	Potwierdzenie dokumentu uznania	650 j.t.
17.8.3	Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji	550 j.t.
17.9	Wynagrodzenie dla zespołu kontrolującego stacje atestacji:	
17.9.1	Przewodniczący zespołu kontrolującego	300 j.t.
17.9.2	Członek zespołu kontrolującego	250 j.t.
17.10	Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich	
17.10.1	Statki o pojemności brutto do 500	200 j.t.
17.10.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	400 j.t.
17.10.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	800 j.t.
17.10.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	1.200 j.t.
17.10.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 opłata jak w pkt 17.10.4 i dodatkowo za każde następne 20.000	400 j.t.
17.11	Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50 % opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt. 17.10.1-17.10.5	
17.12	Opłata za uznanie instytucji klasyfikacyjnej	
	Za przeprowadzenie:	
17.12.1	Audyty wstępnego	50.000 j.t.
17.12.2	Audyty odnowieniowego	40.000 j.t.
17.12.3	Audyty okresowego	20.000 j.t.
17.12.4	Audyty dodatkowego	20.000 j.t.
17.12.5	Za wydanie dokumentu świadectwa uznania instytucji klasyfikacyjnej	500 j.t.
17.13	Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na ilość środków ratunkowych)	300 j.t.
17.14	Za zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nieujętego w niniejszym cenniku pobiera się opłatę w wysokości	300 j.t.
17.15	Koszty przejazdów oraz pobytu inspektorów/audytorów poza miastami - siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem inspekcji lub audytu ponosi zlecający. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 j.t., odstępuje się od jej pobrania.	

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

◊ druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

17.16	Za świadectwo wolnej burty	350 j.t.
	Oплата за wydanie świadectwa wolnej burty nie obejmuje opłaty za przeprowadzenie przeglądu	
17.17	Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku materiałów niebezpiecznych	400 j.t.
17.18	Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej - dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie)	250 j.t.
17.19	Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy)	4.000 j.t.
17.20	Za wydanie zezwolenia jednorazowego na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) - w czasie jednej wizyty w porcie	600 j.t.
17.21	Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze określonego w zezwoleniu portu lub jego rejonie	250 j.t.
17.22	Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota	150 j.t.
17.23	Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota	400 j.t.
17.24	Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na samodzielne pilotowanie dowodzonego przez siebie statku na obszarze, określonego w zezwoleniu, portu lub jego rejonie	150 j.t.
17.25	Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 17.17	100 j.t.
17.26	Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych	200 j.t.
17.27	Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, duże pontony o długości powyżej 50 m, wraki	150 j.t.
17.28	Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie	50 j.t.
17.29	Za zalegalizowanie dziennika okrętowego lub innego dokumentu (książki) podlegającego legalizacji	10 j.t.
17.30	Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne	500 j.t.
18.	Objaśnienia uzupełniające:	
18.1	Dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto opłaty nalicza się według wzoru: $V = 0,25 \times L \times B \times H$, gdzie: B - szerokość maksymalna, H - wysokość boczna, L - długość całkowita. Uwaga: dla doków pływających H oznacza wysokość boczną łącznie z basztami.	

- 18.2 Opłata za wystawienie lub potwierdzenie każdego dokumentu bezpieczeństwa zawiera opłatę za przeprowadzenie odpowiedniej inspekcji i sporządzenie dokumentu.
- 18.3 Opłaty za wystawienie, potwierdzenie, przedłużanie czy przywrócenie ważności wszystkich dokumentów bezpieczeństwa statku ponosi armator lub właściciel statku.
- 18.4 Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.
- 18.5 Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.