

USTAWA

z dnia 20 kwietnia 2004 r.

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060 oraz z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2278 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41) wprowadza się następujące zmiany:

1) do tytułu ustawy dodaje się odnośnik nr 1 w brzmieniu:

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się następujące ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz ustawę z dnia 18 września 2001 r. — Kodeks morski.

Niniejsza ustawa wdraża postanowienia następujących dyrektyw:

- dyrektywę 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002 r.),
- dyrektywę 2001/25/WE z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. WE L 136 z 18.05.2001 r., z późn. zm.),
- dyrektywę 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 2.07.1998 r., z późn. zm.),
- dyrektywę 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 046 z 17.02.1997 r., z późn. zm.).

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

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- 1) dyrektywy 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych przepisów i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odnośnych działań Administracji Morskiej (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994 r., z późn. zm.),
- 2) dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995 r., z późn. zm.),
- 3) dyrektywę 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. WE L 320 z 30.12.95 r., z późn. zm.),
- 4) dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 46 z 17.02.1997 r., z późn. zm.),
- 5) dyrektywy 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998 r., z późn. zm.),

- 6) dyrektywy 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 144 z 15.05.1998 r., z późn. zm.),
- 7) dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998 r., z późn. zm.),
- 8) dyrektywy 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999 r., z późn. zm.),
- 9) dyrektywy 2001/25/WE z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. WE L 136 z 18.05.2001 r., z późn. zm.),
- 10) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002 r.).

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

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Ustawę stosuje się z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, art. 18 ust. 1 pkt 1, art. 33 ust. 1 i art. 40, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami.”;

3) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„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 platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej,
- 2) państwie trzecim — należy przez to rozumieć państwo niebędące członkiem Unii Europejskiej.”;

4) w art. 6:

a) w ust. 1 w pkt 1 po lit. c dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki,

1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwanej dalej „Konwencją MARPOL 1973/78”,”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

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

5) w art. 7 uchyla się ust. 3;

6) w art. 13 uchyla się ust. 6;

7) w art. 15 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) sposób uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej, a także rodzaje i zakres przeglądów statku, dokonywanych przez instytucję klasyfikacyjną.”;

8) po art. 16 dodaje się art. 16a i 16b w brzmieniu:

„Art. 16a. 1. Statek powinien być wyposażony w System Automatycznej Identyfikacji statków (AIS), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Statek wyposażony w system AIS powinien utrzymywać ten system w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, harmonogram wyposażania statków w system AIS, w zależności od ich rodzaju i roku budowy oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w system AIS, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002 r.).

Art. 16b. 1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR) spełniający wymagania, w tym standardy techniczne Międzynarodowej

Komisji Elektrotechniki (Standard Nr 61996 IEC) ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (Rezolucja IMO A.861(20)), z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, harmonogram wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (VDR), w zależności od ich rodzaju i roku budowy, oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002 r.).
3. Właściwy organ administracji morskiej przekazuje informacje zebrane z rejestratorów danych z podróży (VDR) właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej, na ich wnioski, w razie wypadku, który nastąpił na obszarze podlegającym jurysdykcji tego państwa.”;

9) w art. 19:

- a) w ust. 1 po pkt 2 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:
„3) zezwolenie,
4) potwierdzenie uznania.”,
- b) ust. 3—6 otrzymują brzmienie:
„3. Odbycie dodatkowych przeszkoleń wymaganych Konwencją STCW niezbędnych do zajmowania niektórych stanowisk potwierdza się świadectwem przeszkolenia.
4. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, wydają dyrektorzy urzędów morskich po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:
1) egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności,
2) przedstawieniu przez nich zaświadczeń o odbyciu szkoleń i praktyk pływania
— jeżeli są wymagane dla danego dokumentu.
5. Świadectwa, o których mowa w ust. 3, wydają dyrektorzy urzędów morskich po przedstawieniu przez ubiegających się o uzyskanie tych świadectw pisemnych potwierdzeń o odbyciu wymaganych szkoleń i praktyk w ośrodkach, o których mowa w ust. 6.
6. Szkolenia, o których mowa w ust. 4 i 5, są prowadzone przez wyższe szkoły morskie uznane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej

w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW lub przez ośrodki uznane, w drodze decyzji, i nadzorowane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, w tym ośrodki prowadzące działalność w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich. Za czynności kontrolne związane z uznaniem wyższych szkół morskich lub ośrodków szkoleniowych pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.”,

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Uznanie wyższych szkół morskich i ośrodków, o których mowa w ust. 6, potwierdza się co 5 lat.”,

d) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, regulamin pracy komisji egzaminacyjnych, o których mowa w ust. 8, oraz kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących i członków tych komisji, uwzględniając konieczność zapewnienia sprawnego przeprowadzania egzaminu przez osoby posiadające odpowiednie wykształcenie i kwalifikacje.”,

e) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, warunki i sposób uznawania, potwierdzania uznania oraz nadzorowanie wyższych szkół morskich i ośrodków, w zakresie spraw określonych w ust. 6, biorąc pod uwagę wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe w tym zakresie.”,

f) po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, programy szkoleń, o których mowa w ust. 4 i 5, i wymagania egzaminacyjne w tym zakresie, uwzględniając konieczność rzetelnego przygotowania do wykonywania obowiązków na statku.”;

10) w art. 24:

a) w ust. 2 i 3 wyraz „zaświadczenia” zastępuje się wyrazami „świadectwa przeszkolenia”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

11) w art. 25:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym również na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i 3, wzory tych dokumentów i sposób ich ewidencji, a także sposób zaliczania praktyki pływania na statkach,”

b) w pkt 3 skreśla się wyrazy „stopnie i”;

12) po art. 25 dodaje się art. 25a—25c w brzmieniu:

„Art. 25a. 1. Jednostki prowadzące szkolenie, egzaminowanie i wydawanie dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i 3, oraz odpowiedzialne za potwierdzanie kwalifikacji zawodowych są obowiązane do stosowania systemów oceny jakości.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje kontrolę nad przeprowadzaniem — w okresach nie dłuższych niż 5 lat — niezależnej oceny systemu, o którym mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia czy wszystkie wewnętrzne środki zarządzania i nadzorowania są zgodne z odpowiednimi procedurami oraz odpowiednio udokumentowane, a także czy działania korygujące są podejmowane w odpowiednim czasie.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisji Europejskiej sprawozdanie dotyczące niezależnej oceny, o której mowa w ust. 2, nie później niż przed upływem 6 miesięcy po zakończeniu tej oceny.

Art. 25b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisję Europejską o przyjętych do polskiego porządku prawnego przepisach w zakresie spraw objętych niniejszym rozdziałem.

Art. 25c. 1. Organy administracji morskiej mogą zawierać porozumienia z właściwymi organami administracji morskiej państwa trzeciego dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, jeżeli administracja morska państwa trzeciego:

1) przekaże teksty niezbędnych aktów prawnych oraz inne dokumenty potwierdzające, że wymagania standardów kompetencji, wyda-

wania, potwierdzania i ewidencjonowania dyplomów i świadectw oraz prowadzone systemy jakości są zgodne z postanowieniami Konwencji STCW,

2) udokumentuje, że programy i kursy szkolenia marynarzy są zgodne z postanowieniami Konwencji STCW,

3) zobowiąże się do informowania o każdej zmianie przepisów krajowych, dotyczących szkolenia marynarzy i wydawania dokumentów.

2. Podpisanie porozumienia, o którym mowa w ust. 1, może zostać uzależnione od wyników przeprowadzonej oceny warunków i procedur stosowanych w państwie trzecim w zakresie, o którym mowa w ust. 1.”;

13) po art. 27 dodaje się art. 27a w brzmieniu:

„Art. 27a. 1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje brzegowe stacje radiowe o:

1) wszystkich przypadkach mających wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku,

2) wszystkich przypadkach, które zagrażają bezpieczeństwu morskemu, takich jak uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub 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) 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.”;

14) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„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.”;

15) po art. 29 dodaje się art. 29a i 29b w brzmieniu:

„Art. 29a. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich.

2. Plan, o którym mowa w ust. 1, powinien określać niezbędną organizację

i procedury w celu zapewnienia, aby statki znajdujące się w niebezpieczeństwie mogły bezzwłocznie znaleźć miejsce schronienia. Plan ten powinien określać również rodzaje działań dla zapewnienia bezpieczeństwa statku i środowiska morskiego, mając na względzie uwarunkowania danego miejsca schronienia.

Art. 29b. Jeżeli w przypadku szczególnie złej pogody lub stanu morza istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia obszarów morskich, bądź zagrożone jest bezpieczeństwo życia ludzkiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji właściwych służb meteorologicznych:

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

16) w art. 34 uchyla się ust. 2;

17) po art. 35 dodaje się art. 35a—35d w brzmieniu:

„Art. 35a. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia operacji poszukiwawczych i ratowniczych armator obowiązany jest do:

- 1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich kursujących na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia,
- 2) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich.

2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obowiązany jest zbierać informacje o osobach znajdujących się na pokładzie dotyczące:

- 1) nazwisk,

- 2) imion lub ich pierwszych liter,
 - 3) płci,
 - 4) wieku,
 - 5) szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach — na wniosek pasażera.
3. Rejestrację, o której mowa w ust. 1, prowadzi się w taki sposób, aby wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim zostały policzone przed wyruszeniem statku w podróż.
4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o liczbie osób znajdujących się na statku przekazywana jest kapitanowi oraz odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji osobie wyznaczonej przez armatora.
5. Dyrektor urzędu morskiego, mając na względzie bezpieczeństwo żeglugi i pasażerów, może zwolnić armatora z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.
- Art. 35b. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1, obowiązany jest do:
- 1) prowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów,
 - 2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji pasażerów, przechowywanie oraz przekazywanie tych informacji w razie konieczności.
2. Armator zapewnia niezwłoczne przekazywanie informacji, o których mowa w art. 35a ust. 2, organom prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze.
3. Armator zapewnia zarejestrowanie i przekazanie kapitanowi, przed wyruszeniem statku w podróż, informacji o osobach, które wymagają szczególnej pomocy w nagłych wypadkach.
4. System rejestracji informacji, o którym mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu i kontroli przez dyrektora urzędu morskiego, właściwego ze względu na rejon uprawiania żeglugi. Zatwierdzeniu podlegają też zmiany w systemie rejestracji pasażerów.
- Art. 35c. W przypadku gdy armator nie jest przewoźnikiem, przepisy art. 35a i 35b stosuje się odpowiednio do przewoźnika.
- Art. 35d. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich,
 - 2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji,
 - 3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na pokładzie w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku,
 - 4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji,
 - 5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji,
 - 6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestrowania pasażerów
- uwzględniając postanowienia dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 2.07.1998 r., z późn. zm.).
- 18) po art. 37 dodaje się art. 37a w brzmieniu:
- „Art. 37a. 1. Kapitan statku lub jego przedstawiciel składa kapitanowi portu formularz ewidencyjny zawierający informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na pokładzie.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza ewidencyjnego, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób postępowania ze złożonymi formularzami, uwzględniając postanowienia dyrektywy 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. WE L 320 z 30.12.95 r., z późn. zm.).”;
- 19) w art. 52 po pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:
- „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.”;
- 20) w załączniku do ustawy wprowadza się następujące zmiany:
- a) treść części I zastępuje się treścią, określoną w załączniku do ustawy,
 - b) w części II w pkt 3 skreśla się wyrazy „i karty żeglarskie” oraz pkt 3.1 i 3.3,
 - c) w części III:
— pkt 9., 9.1 i 9.2 otrzymują brzmienie:

„9. Opłaty za czynności związane z uznaniem wyższych szkół morskich w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW oraz uznaniem ośrodka szkoleniowego:

9.1 Opłata za kontrolę wyższej szkoły morskiej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW lub kontrolę ośrodka szkoleniowego na certyfikat uznania — 1.350 j.t.

9.2 Opłata za kontrolę ośrodka na rozszerzenie działalności — 800 j.t.”,

— dodaje się pkt 9.3 w brzmieniu:

„9.3 Opłata za kontrolę ośrodka lub wyższej szkoły morskiej na potwierdzenie certyfikatu uznania — 800 j.t.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170, poz. 1652 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 39 w ust. 5 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) Służba Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS) — przy pomocy której dyrektor urzędu morskiego realizuje swoje zadania w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji;”;

2) w art. 56 po pkt 19 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

„20) podejmuje się przewozu pasażerów z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 182 § 1 Kodeksu morskiego.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368 oraz z 2002 r. Nr 166, poz. 1361) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7 uchyla się ust. 4;

2) w art. 10a dodaje się ust. 3—5 w brzmieniu:

„3. Dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku może zwolnić statki odbywające regularne rejsy na tej samej trasie pomiędzy portami leżącymi w polskich obszarach morskich z obowiązków określonych w ust. 1 jeśli armator statku:

1) przekazuje dyrektorowi urzędu morskiego uaktualnioną listę statków oraz

2) ustanowił system umożliwiający bezzwłoczny dostęp do tych informacji organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa na ich żądanie, przez całą dobę.

4. Dyrektor urzędu morskiego, na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego Unii

Europejskiej, wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 3, dla statków podnoszących banderę tego państwa.

5. Dyrektor urzędu morskiego, który wydał zwolnienie, cofa je w przypadku gdy przestaje być spełniony którykolwiek z warunków, o których mowa w ust. 3.”;

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

„Art. 10b. 1. Zabrania się załadowcy podstawiania towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających do ładowania na statek celem przewozu bez dostarczenia kapitanowi deklaracji o tych towarach.

2. Załadowca obowiązany jest dostarczyć kapitanowi statku deklarację, o której mowa w ust. 1, wraz z oświadczeniem, że podstawiony do przewozu towar odpowiada informacjom zawartym w deklaracji. Kapitan, przed wyruszeniem w podróż, przekazuje deklarację armatorowi.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia, zakres informacji, którą powinna zawierać deklaracja, o której mowa w ust. 1, 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.)”;

4) w art. 11 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Obowiązki, o których mowa w ust. 1—3, stosuje się do kapitana i armatora statku o obcej przynależności znajdującego się w polskich obszarach morskich.”;

5) dodaje się art. 36b w brzmieniu:

„Art. 36b. Załadowca, który nie dopełnia obowiązku określonego w art. 10b, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085, z 2002 r. Nr 199, poz. 1672, z 2003 r. Nr 211, poz. 2049 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41) w art. 18:

1) w ust. 1 wyrazy „ust. 2 i 3” zastępuje się wyrazami „ust. 2—4”;

2) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Do rejestru, o którym mowa w ust. 1, może być wpisany statek stanowiący własność osoby lub osób fizycznych, mających obywatelstwo jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej innego niż Rzeczpospolita Polska, lub osoby prawnej, mającej siedzibę w jednym

z państw członkowskich Unii Europejskiej innym niż Rzeczpospolita Polska, po przedstawieniu dokumentu stwierdzającego prawo własności do statku oraz innych dokumentów, o których mowa w ust. 3.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. — Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z 2002 r. Nr 41, poz. 365 oraz z 2003 r. Nr 229, poz. 2277) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 10 w § 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) statek niestanowiący polskiej własności, który uzyskał polską przynależność zgodnie z rozporządzeniem nr 613/91 (EWG) z dnia 4 marca 1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 68 z 15.03.1991 r., z późn. zm.).”;

2) art. 24 otrzymuje brzmienie:

„Art. 24. § 1. Statek niestanowiący polskiej własności ani nieuważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek armatora, po spełnieniu wymagań określonych w art. 13 § 1, z zastrzeżeniem § 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.”;

3) po art. 73 dodaje się art. 73a w brzmieniu:

„Art. 73a. Za statek, o którym mowa w art. 24 § 2, uważa się również statek:

1) będący co najmniej w połowie własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli armator tego statku ma w państwie członkowskim Unii Europejskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek wszystkich współwłaścicieli, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego,

2) będący własnością spółki kapitałowej mającej siedzibę za granicą, w której obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoba prawna

mająca siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej ma udział kapitałowy, jeżeli armator tego statku ma w państwie członkowskim Unii Europejskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek właściciela, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego.”;

4) w art. 255 po § 1 dodaje się § 1a—1c w brzmieniu:

„§ 1a. Dyspasza może być świadczona tylko przez dyspaszera wpisanego na listę dyspaszerów. Listę dyspaszerów prowadzi Prezes Krajowej Izby Gospodarczej.

§ 1b. Na listę dyspaszerów wpisuje się dyspaszera, jeżeli spełnia wymagania kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 255 § 4.

§ 1c. Prezes Krajowej Izby Gospodarczej skreśla dyspaszera z listy dyspaszerów:

1) na wniosek dyspaszera,

2) w przypadku utraty wymagań kwalifikacyjnych,

3) w przypadku stwierdzenia zawinionego, nienależytego wykonywania czynności dyspaszerskich, naruszenia prawa oraz naruszenia zasad etyki zawodowej,

4) w przypadku śmierci dyspaszera.”;

5) w art. 329 § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ponadto przypadające na niego stosownie do art. 327 wydatki, jakie ubezpieczający poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawiadomienia od ubezpieczyciela, że korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.”.

Art. 6. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 2, art. 19 ust. 10 pkt 1—3 oraz art. 25 pkt 1 i 3 ustawy, o której mowa w art. 1 niniejszej ustawy, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 2, art. 19 ust. 8a, 10 i 10a oraz art. 25 pkt 1 i 3 ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2004 r.

2. Przepis wykonawczy, o którym mowa w art. 29a ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, powinien zostać wydany do dnia 31 grudnia 2009 r.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*

„ZAŁĄCZNIK — Część I

I. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE DOKUMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI

1.	Za certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego:	
1.1	Statki o pojemności brutto do 500	— 1 200 j.t.
1.2	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	— 1 600 j.t.
1.3	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	— 2 400 j.t.
1.4	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	— 3 200 j.t.
1.5	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 — za każde następne 20.000 dodatkowo	— 800 j.t.
2.	Za certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego:	
2.1	Statki o pojemności brutto do 500	— 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 radio-telefonicznym 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 zwolnienie od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50 % stawki opłaty podstawowej za dokument, którego zwolnienie dotyczy.	
11.	Za certyfikat bezpiecznej obsługi	— 500 j.t.
12.	Za certyfikat zdolności do przewozu stałych ładunków masowych	— 1 000 j.t.
13.	Za certyfikat zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne	— 1 200 j.t.
14.	Za kartę bezpieczeństwa, kartę bezpieczeństwa statku rybackiego i kartę bezpieczeństwa typu „Ł”:	
14.1	Statki o pojemności brutto do 20 lub do 15 m długości	— 100 j.t.
14.2	Statki o pojemności brutto powyżej 20 do 100 lub powyżej 15 m do 25 m długości	— 200 j.t.
14.3	Statki o pojemności brutto powyżej 100 do 300	— 400 j.t.
14.4	Statki o pojemności brutto powyżej 300 do 500	— 600 j.t.
14.5	Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000	— 1 000 j.t.
14.6	Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	— 2 000 j.t.
14.7	Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000	— 3 000 j.t.
14.8	Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 — za każde następne 20.000 dodatkowo	— 1 000 j.t.
14.9	Jeżeli parametry statku określone w pkt 14.1 i 14.2 wskazują na możliwość zastosowania dwóch stawek, stosuje się stawkę wg pojemności brutto	
15.	Za kartę bezpieczeństwa dla statku sportowego i rekreacyjnego:	
15.1	Statki o długości do 6 m	— 50 j.t.

15.2	Statki o długości powyżej 6 m do 9 m	—	75 j.t.
15.3	Statki o długości powyżej 9 m do 12 m	—	100 j.t.
15.4	Statki o długości powyżej 12 m do 15 m	—	150 j.t.
15.5	Statki o długości powyżej 15 m do 24 m	—	300 j.t.
15.6	Statki o długości powyżej 24 m	—	500 j.t.
16.	Zwyżki 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	Za reinspekcję statku obcej bandery zatrzymanego przez PSC	—	4 000 j.t.
17.2	Za wymianę dokumentu bezpieczeństwa na wniosek armatora bez konieczności przeprowadzania inspekcji	—	50 j.t.
17.3	Za wydanie duplikatu lub odpisu dokumentu bezpieczeństwa	—	50 j.t.
17.4	Za przywrócenie ważności dokumentu bezpieczeństwa (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłaty podstawowej pobieranej przy wystawianiu tego dokumentu		
17.5	Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 1 miesiąca bez inspekcji — pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości	—	50 j.t.
17.6	Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 3 miesięcy — pobiera się opłatę w wysokości 30 % opłaty podstawowej.		
17.7	Za wystawienie nowego dokumentu bezpieczeństwa na okres powyżej 3 miesięcy do 6 miesięcy — pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłaty podstawowej.		
17.8	Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji: środków ratunkowych, 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	Audytu wstępnego	— 50 000 j.t.
17.12.2	Audytu odnowieniowego	— 40 000 j.t.
17.12.3	Audytu okresowego	— 20 000 j.t.
17.12.4	Audytu dodatkowego	— 20 000 j.t.
17.12.5	Za wydanie dokumentu świadectwa uznania instytucji klasyfikacyjnej	— 500 j.t.
17.13	Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na ilość środków ratunkowych)	— 300 j.t.
17.14	Za zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika 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 zleceniodawca. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 j.t., odstępuje się od jej pobrania.	
17.16	Za świadectwo wolnej burty Opłata za wydanie świadectwa wolnej burty nie obejmuje opłaty za przeprowadzenie przeglądu	— 350 j.t.
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.
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	Ilekoć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.”.	