

**Dz.U. 2014 poz. 1554****USTAWA**

z dnia 7 listopada 2014 r.

**o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw<sup>1), 2)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywy:

- 1) dyrektywę Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającą dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. WE L 332 z 28.12.2000, str. 81, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 358);
- 3) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47);
- 4) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.);
- 5) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).”;

2) w art. 1 w pkt 1 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851), zwanej dalej „Konwencją AFS”;

3) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. Do zapobiegania zanieczyszczeniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, Konwencji o zatapianiu, Konwencji AFS, a na Morzu Bałtyckim – również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.”;

4) w art. 6 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) dla statków objętych Konwencją AFS – w postanowieniach tej konwencji.”;

5) w art. 9 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) statek przed rozpoczęciem żeglugi, w czasie żeglugi lub innej działalności morskiej oraz po zakończeniu żeglugi odpowiadał wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza, potwierdzonym odpowiednimi świadectwami, oraz posiadał plan zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza;

2) prowadzono na bieżąco wymagane zapisy olejowe, zapisy ładunkowe, zapisy o postępowaniu z odpadami oraz zapisy dotyczące każdorazowego przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane”;

6) w art. 10 dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

„11. Jeżeli statek opuści port, nie dopełniając obowiązku zdania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu, który opuścił statek, niezwłocznie informuje o niedopełnieniu tego obowiązku właściwe władze w następnym porcie, do którego ma zawinąć statek.”;

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski oraz ustawę z dnia 21 czerwca 2013 r. o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową.

7) w art. 13c:

a) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i otrzymuje brzmienie:

„1. Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL, zabrania się na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa żeglugowego niespełniającego wymagań lub dodatkowych kryteriów jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.”,

b) dodaje się ust. 2–5 w brzmieniu:

„2. Na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich dopuszcza się stosowanie metod redukcji emisji, jako alternatywę dla stosowania paliwa żeglugowego spełniającego wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

3. Przez metodę redukcji emisji rozumie się stosowanie elementu instalacji, materiału, urządzenia instalowanego na statku, procedury, alternatywnego paliwa lub inną metodę, zapewniające osiągnięcie redukcji emisji dwutlenku siarki, którą można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować. Minimalne kryteria, które powinny spełniać metody redukcji emisji, określa załącznik II do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17).

4. Na statkach, na których stosuje się metodę redukcji emisji, należy uzyskiwać w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej do poziomu stanowiącego równoważną wartość emisji dwutlenku siarki, którą uzyskiwano by, stosując paliwo żeglugowe spełniające wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. Równoważne wartości emisji dwutlenku siarki określa załącznik I do dyrektywy, o której mowa w ust. 3.

5. Na statkach cumujących w portach dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania metod redukcji emisji, stosowanie rozwiązania polegającego na korzystaniu z lądowych systemów zasilania, o ile są one dostępne w danym porcie.”;

8) uchyla się art. 13d;

9) po art. 13d dodaje się art. 13da–13dg w brzmieniu:

„Art. 13da. 1. Przeprowadzenie testów metod redukcji emisji jest dopuszczalne w przypadku spełniania następujących warunków:

- 1) testy przeprowadza się na statkach z zainstalowanymi urządzeniami zapewniającymi nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, wyposażonymi w zabezpieczenia uniemożliwiające ich otwarcie, zakłócenie ich pracy i zmianę zapisanych na nich danych;
- 2) przez cały okres przeprowadzania testów stosuje się urządzenia, o których mowa w pkt 1;
- 3) podczas przeprowadzania testów zagospodarowuje się odpady powstałe zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków;
- 4) podczas przeprowadzania testów dokonuje się oceny ich wpływu na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek.

2. Przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich wymaga uzyskania pozwolenia.

3. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji składa się do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru, w którym planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji.

4. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji zawiera:

- 1) dane armatora – w przypadku:
  - a) osoby fizycznej – imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer telefonu, adres poczty elektronicznej,
  - b) osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej – nazwę i adres siedziby głównej, numer telefonu, adres poczty elektronicznej;
- 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym:
  - a) nazwę,
  - b) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską,
  - c) port macierzysty,
  - d) przynależność,

- e) opis metody redukcji emisji, która będzie poddana testom,
- f) termin i oznaczenie miejsca przeprowadzania testów metod redukcji emisji.

5. Do wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dołącza się:

- 1) dokumentację potwierdzającą możliwość osiągnięcia równoważnej wartości emisji dwutlenku siarki, o której mowa w art. 13c ust. 4;
- 2) oświadczenie armatora o zgodności z prawdą danych zawartych we wniosku i spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 1, o następującej treści:

„Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.<sup>3)</sup>) oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są warunki uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji i spełniam warunki określone w art. 13da ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244 oraz z 2014 r. poz. 1554).”.

6. Klauzula, o której mowa w ust. 5, zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Art. 13db. 1. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji wydaje, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskigo, właściwy dla obszaru, w którym planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, na okres nie dłuższy niż 18 miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 4.

2. Wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczącego:

- 1) obszaru wykraczającego poza obszar właściwości dyrektora urzędu morskigo, do którego został złożony wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji – wymaga uzgodnienia z dyrektorem urzędu morskigo właściwym dla obszaru, w którym również planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji;
- 2) obszarów znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi – wymaga poinformowania przez dyrektora urzędu morskigo, do którego został złożony wniosek:
  - a) armatora – o konieczności uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji także od właściwych organów państw, na których obszarach morskich armator również planuje przeprowadzenie testów metod redukcji emisji,
  - b) właściwych organów państw, na których obszarach morskich armator również planuje przeprowadzenie testów – o otrzymaniu wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji.

3. W pozwoleniu na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji określa się:

- 1) nazwę i adres siedziby armatora albo jego imię i nazwisko oraz adres zamieszkania, a także numer telefonu i adres poczty elektronicznej;
- 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym:
  - a) nazwę,
  - b) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską,
  - c) port macierzysty,
  - d) przynależność;

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 128, poz. 840, z 1999 r. Nr 64, poz. 729 i Nr 83, poz. 931, z 2000 r. Nr 48, poz. 548, Nr 93, poz. 1027 i Nr 116, poz. 1216, z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, z 2003 r. Nr 111, poz. 1061, Nr 121, poz. 1142, Nr 179, poz. 1750, Nr 199, poz. 1935 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 25, poz. 219, Nr 69, poz. 626, Nr 93, poz. 889 i Nr 243, poz. 2426, z 2005 r. Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 132, poz. 1109, Nr 163, poz. 1363, Nr 178, poz. 1479 i Nr 180, poz. 1493, z 2006 r. Nr 190, poz. 1409, Nr 218, poz. 1592 i Nr 226, poz. 1648, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 123, poz. 850, Nr 124, poz. 859 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 90, poz. 560, Nr 122, poz. 782, Nr 171, poz. 1056, Nr 173, poz. 1080 i Nr 214, poz. 1344, z 2009 r. Nr 62, poz. 504, Nr 63, poz. 533, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 190, poz. 1474, Nr 201, poz. 1540 i Nr 206, poz. 1589, z 2010 r. Nr 7, poz. 46, Nr 40, poz. 227 i 229, Nr 98, poz. 625 i 626, Nr 125, poz. 842, Nr 127, poz. 857, Nr 152, poz. 1018 i 1021, Nr 182, poz. 1228, Nr 225, poz. 1474 i Nr 240, poz. 1602, z 2011 r. Nr 17, poz. 78, Nr 24, poz. 130, Nr 39, poz. 202, Nr 48, poz. 245, Nr 72, poz. 381, Nr 94, poz. 549, Nr 117, poz. 678, Nr 133, poz. 767, Nr 160, poz. 964, Nr 191, poz. 1135, Nr 217, poz. 1280, Nr 233, poz. 1381 i Nr 240, poz. 1431, z 2012 r. poz. 611, z 2013 r. poz. 849, 905, 1036 i 1247 oraz z 2014 r. poz. 538.

- 3) opis metody redukcji emisji, której będą przeprowadzane testy;
- 4) termin i oznaczenie miejsca przeprowadzania testów metod redukcji emisji.

4. Przy określaniu terminu przeprowadzania testów metod redukcji emisji, uwzględnia się termin wskazany we wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, z tym że termin rozpoczęcia testów nie może przypadać wcześniej niż po upływie 7 miesięcy od dnia wydania pozwolenia.

Art. 13dc. Dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, wydania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, w przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji nie spełnia warunków, o których mowa w art. 13da ust. 4 i 5.

Art. 13dd. Dyrektor urzędu morskiego cofa, w drodze decyzji, pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, w przypadku gdy armator nie spełnia warunków, o których mowa w art. 13da ust. 1.

Art. 13de. Podczas przeprowadzania testów metod redukcji emisji dopuszcza się stosowanie paliwa żeglugowego niespełniającego wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

Art. 13df. 1. Armator przekazuje wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego, który wydał pozwolenie na ich przeprowadzenie, w terminie nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich zakończenia.

2. Dyrektor urzędu morskiego udostępnia wyniki testów metod redukcji emisji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.

Art. 13dg. 1. Zatwierdzenia metod redukcji emisji objętych przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) dokonują notyfikowane jednostki certyfikujące, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

2. Stosowanie metod redukcji emisji nieobjętych przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim jest dopuszczalne pod warunkiem ich zatwierdzenia zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi metod redukcji emisji oraz z uwzględnieniem:

- 1) wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską dotyczących metod redukcji emisji;
- 2) wyników przeprowadzonych testów metod redukcji emisji;
- 3) ich wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania poziomów redukcji emisji dwutlenku siarki, a także wpływu na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek;
- 4) możliwości monitorowania i weryfikacji metod redukcji emisji.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, informacje o wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską dotyczących metod redukcji emisji, mając na uwadze potrzebę upowszechniania wiedzy o zasadach dotyczących ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.”;

10) w art. 13e:

a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Dostawca informuje dyrektora urzędu morskiego o zmianie danych, o których mowa w ust. 3, w terminie 30 dni od dnia dokonania zmiany.”,

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Dyrektor urzędu morskiego udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych obsługującego go urzędu aktualną listę dostawców działających na obszarze jego właściwości. Lista zawiera nazwy dostawców, ich siedziby, adresy korespondencyjne, numery telefonów oraz określenie rodzajów dostarczanych przez nich paliw.”;

11) w art. 13f:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim, powiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz właściwe władze portu przeznaczenia.

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367, z 2012 r. poz. 1529, z 2013 r. poz. 898 oraz z 2014 r. poz. 822.

2b. W przypadku gdy kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na tych obszarach morskich, powiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru, w którym znajduje się statek, administrację państwa przynależności statku, oraz właściwe władze portu przeznaczenia.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wymagania dotyczące zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposób jej oznaczania, mając na względzie przepisy Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.”;

12) w art. 13g po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2c w brzmieniu:

„2a. W przypadku ustalenia w wyniku kontroli, że na danym statku nie przestrzega się norm dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, dyrektor urzędu morskiego:

- 1) żąda od kapitana tego statku podjęcia działań mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do określonych norm, o ile jest to możliwe;
- 2) może zażądać od kapitana tego statku przedstawienia:
  - a) wykazu działań podjętych w celu osiągnięcia zgodności z wymaganiami dotyczącymi zawartości siarki w paliwie żeglugowym na danym obszarze morskim,
  - b) dowodu, że podjęto próbę nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim zgodnie z planem podróży oraz, jeżeli paliwo to nie było dostępne w miejscu, w którym zaplanowano jego nabycie, że podjęto próbę zlokalizowania alternatywnych źródeł takiego paliwa, a także że pomimo podjęcia tych prób nabycie takiego paliwa nie było możliwe.

2b. Za dowód podjęcia próby nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim uznaje się pisemne oświadczenie dostawcy o braku dostępności takiego paliwa w danym porcie.

2c. Przy podejmowaniu działań, o których mowa w ust. 2a, dyrektor urzędu morskiego uwzględnia ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu.”;

13) po art. 13i dodaje się art. 13j w brzmieniu:

„Art. 13j. 1. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej:

- 1) informację o udzieleniu pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji;
- 2) wyniki testów metod redukcji emisji;
- 3) informację o niemożności nabycia przez kapitana statku paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej:

- 1) informację, o której mowa w ust. 1 pkt 1 – w terminie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia testów metod redukcji emisji;
- 2) wyniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia testów metod redukcji emisji;
- 3) informację, o której mowa w ust. 1 pkt 3 – niezwłocznie po jej otrzymaniu.”;

14) w art. 14 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje przeglądów i inspekcji oraz sposób, zakres i terminy ich przeprowadzania, sposób wydawania i potwierdzania oraz wzory międzynarodowych świadectw, o których mowa w art. 8, w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie przeprowadzania inspekcji i przeglądów na statkach.”;

15) w art. 26 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) przeprowadzić, na statku w porcie lub bazie przeładunkowej na morzu, inspekcje w zakresie i trybie przewidzianym w art. 28 oraz kontrole księzek zapisów olejowych, ładunkowych, odpadów powstających na statku oraz zapisów o każdorazowym przejściu na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane, w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu szkodliwych substancji lub emisji siarki z naruszeniem postanowień Konwencji; wyniki inspekcji ujmuje się w sprawozdaniu, które przekazuje się kapitanowi statku,”;

16) w art. 37 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nie prowadzi w sposób zgodny z wymogami Konwencji MARPOL książki zapisów olejowych, ładunkowych, odpadów powstających na statku oraz zapisów o każdorazowym przejściu na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane,”;

17) w art. 38 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37a, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszeń, korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszeń i powtarzalności naruszeń.

3. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36a pkt 10, nie nakłada się, w przypadku gdy przedstawione wykazy i dowody, o których mowa w art. 13g ust. 2a, wykazały, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego zawierającego dopuszczalną zawartość siarki.”;

18) załącznik otrzymuje brzmienie określone w załączniku do ustawy.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014) w art. 255 § 1b otrzymuje brzmienie:

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

**Art. 3.** W ustawie z dnia 21 czerwca 2013 r. o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową (Dz. U. poz. 1014) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. Przepis art. 182a § 1a ustawy, o której mowa w art. 5, dodany niniejszą ustawą, traci moc z dniem 31 grudnia 2018 r.”.

**Art. 4.** Do ustalenia wysokości kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37a ustawy zmienianej w art. 1, za naruszenia popełnione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 5.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13f ust. 3 oraz art. 14 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 oraz art. 14 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 6.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

## OPLATY ZA PRZEPROWADZANIE INSPEKCJI I WYSTAWIANIE LUB POTWIERDZANIE MIĘDZYNARODOWYCH ŚWIADECTW

1. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 1.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 6500 PLN
- 1.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 6700 PLN
- 1.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 7700 PLN
- 1.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 10 000 PLN
- 1.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 8400 PLN.

2. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 2.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2900 PLN
- 2.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3000 PLN
- 2.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3400 PLN
- 2.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 4300 PLN
- 2.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3800 PLN.

3. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 3.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2500 PLN
- 3.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2600 PLN
- 3.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2900 PLN
- 3.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3700 PLN
- 3.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 2800 PLN.

4. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 4.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 800 PLN
- 4.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 900 PLN
- 4.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 1000 PLN
- 4.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1300 PLN
- 4.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN.

5. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:

- 5.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 650 PLN
- 5.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 700 PLN
- 5.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 750 PLN
- 5.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 950 PLN
- 5.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 700 PLN.

6. Za inspekcje zbiornikowców do przewozu produktów ropopochodnych w wysokości obliczonej według zasad określonych w punktach 1.1 do 1.5, podwyższone o 40%.

7. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

7.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 6500 PLN

7.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 6800 PLN

7.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 8000 PLN

7.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 11 000 PLN

7.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 9000 PLN.

8. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

8.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 3100 PLN

8.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3200 PLN

8.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3750 PLN

8.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 5000 PLN

8.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3900 PLN.

9. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

9.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2500 PLN

9.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2600 PLN

9.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3000 PLN

9.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 4000 PLN

9.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3000 PLN.

10. Za inspekcję pośrednią i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

10.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 850 PLN

10.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 900 PLN

10.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 1000 PLN

10.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1400 PLN

10.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN.

11. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:

11.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 650 PLN

11.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 700 PLN

11.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 750 PLN

11.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1000 PLN

11.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 750 PLN.

12. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:



$$(2 \times N \times 90) + 500 \text{ PLN}$$

gdzie

$N$  – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

13. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(1,2 \times N \times 90) + 500 \text{ PLN}$$

gdzie

$N$  – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

14. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(N \times 90) + 500 \text{ PLN}$$

– maksymalna opłata 5500 PLN

gdzie

$N$  – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

15. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(0,25 \times N \times 90) + 500 \text{ PLN}$$

– maksymalna opłata 1650 PLN

gdzie

$N$  – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

16. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” w wysokości:

16.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 6600 PLN

16.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 6850 PLN

16.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 7700 PLN

16.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 8900 PLN

16.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 10 000 PLN

16.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 6600 PLN.

17. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” w wysokości:

17.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 2950 PLN

17.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 3000 PLN

17.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 3400 PLN

17.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 3850 PLN

17.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 4300 PLN

17.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 2600 PLN.

18. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:

18.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 2500 PLN

18.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 2600 PLN

18.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 2900 PLN

18.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 3300 PLN

18.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 3700 PLN

18.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 2200 PLN.

19. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:

19.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 850 PLN

19.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 900 PLN

19.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 1000 PLN

19.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 1100 PLN

19.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 1300 PLN

19.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 750 PLN.

20. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:

20.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1000 kW – 650 PLN

20.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1000 do 3000 kW – 700 PLN

20.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3000 do 10 000 kW – 750 PLN

20.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10 000 do 20 000 kW – 850 PLN

20.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20 000 do 30 000 kW – 950 PLN

20.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30 000 kW – za każde następne 5000 kW dodatkowo 550 PLN.

21. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” w wysokości:

21.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek – 950 PLN

21.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek – 1050 PLN

21.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek – 1150 PLN

21.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek – 1300 PLN

21.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek – 1500 PLN

21.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek – 1750 PLN.

22. Za inspekcję wstępną w przypadku pierwszego zastosowania systemu przeciwporostowego na statku i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” w wysokości:

22.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek – 950 PLN

22.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek – 1050 PLN

22.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek – 1150 PLN

22.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek – 1300 PLN

22.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek – 1500 PLN

22.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek – 1750 PLN.

23. Za inspekcje odnowieniowe w przypadku zmiany systemu przeciwporostowego lub jego wymiany i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” w wysokości:

23.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek – 950 PLN

23.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek – 1050 PLN

23.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek – 1150 PLN

23.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek – 1300 PLN

23.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek – 1500 PLN

23.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek – 1750 PLN.

24. Za inspekcję dodatkową, ogólną lub częściową pobiera się opłaty w wysokości 180 PLN za każdą zużytą godzinę.