

Dz.U. 1995 Nr 47 poz. 243**USTAWA
z dnia 16 marca 1995 r.****o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki¹⁾**

Opracowano na podstawie: tj. Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, z 2009 r. Nr 63, poz. 518, z 2011 r. Nr 185, poz. 1094, Nr 228, poz. 1368.

**Rozdział 1
Przepisy ogólne****Art. 1.**

Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki stosuje się:

- 1) postanowienia następujących umów międzynarodowych, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób:
 - a) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., 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) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”,

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

- 1) dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.Urz. L 319 z 12.12.1994, str. 20, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 230, z późn. zm.),
- 2) dyrektywy Rady 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 7.07.1995, str. 1, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 263, z późn. zm.),
- 3) dyrektywy 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, z późn. zm.),
- 4) dyrektywy 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.Urz. UE L 191 z 22.07.2005, str. 59).

- b) Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346), zwanej dalej „Konwencją Helsińską 1992”,
 - c) Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzonej w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46), zwanej dalej „Konwencją o zatapianiu”;
- 1a) odpowiednio przepisy art. 5, art. 6 ust. 2 i 3, art. 7 i 8 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową (Dz. U. Nr 121, poz. 1263 oraz z 2005 r. Nr 175, poz. 1458 i Nr 203, poz. 1683), w zakresie eksploatacji na statkach urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane, w przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej;
- 2) przepisy niniejszej ustawy.

Art. 2.

1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, przepisy ustawy stosuje się do:
- 1) statków znajdujących się w polskich obszarach morskich;
 - 2) statków o polskiej przynależności znajdujących się poza granicami tych obszarów.
2. Postanowienia umów międzynarodowych, o których mowa w art. 1, stosuje się na polskich obszarach morskich również do statków o przynależności do państwa niebędącego stroną którejkolwiek z nich; jednakże postanowienia tych konwencji będą stosowane do takich statków tylko w zakresie, w jakim jest to niezbędne do zapewnienia, że statki te nie spowodują zanieczyszczenia.
3. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, poddać wszystkim lub niektórym przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz statki pełniące specjalną służbę państwową i inne statki nieobjęte umowami międzynarodowymi wymienionymi w art. 1.

Art. 3.

Przepisów ustawy nie stosuje się, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.

Art. 4.

W rozumieniu niniejszej ustawy:

- 1) statek – oznacza urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoloty, poduszki, statki podwodne oraz umocowane i pływające platformy wiertnicze;
- 1a) statek rybacki – oznacza statek wyposażony lub wykorzystywany handlowo do łowienia ryb lub innych żyjących w morzu organizmów;
- 1b) statek sportowy – oznacza statek bez względu na napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych;
- 2) armator – oznacza osobę, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi działalność w środowisku morskim we własnym imieniu;

- 3) kapitan – oznacza osobę kierującą pracą na statku;
- 4) substancja kontrolowana – oznacza substancję wymienioną w Załączniku I do rozporządzenia WE nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz. Urz. WE L 244 z 29.09.2000; str. 1²⁾);
- 5) paliwo żeglugowe – oznacza każde ropopochodne paliwo płynne przeznaczone do użycia lub używane na statku, w tym paliwo określone normą przenoszącą normę ISO 8217;
- 6) substancje zanieczyszczające – oznacza substancje objęte załącznikami I (olej) i II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji MARPOL.

Rozdział 2

Zanieczyszczenia ze statków oraz inspekcja statku

Art. 5.

Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, Konwencji o zatapianiu, a na Morzu Bałtyckim – również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.

Art. 6.

Statek nie może być używany do żeglugi morskiej lub innej działalności na morzu, jeżeli nie odpowiada wymogom w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, określonym:

- 1) dla statków objętych Konwencją MARPOL – w postanowieniach tej Konwencji;
- 2) dla innych jednostek – w przepisach ustawy lub przepisach wydanych na jej podstawie;
- 3) dla statków objętych rozporządzeniem WE nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową – w przepisach tego rozporządzenia;
- 4) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach (Dz. Urz. WE L 115 z 09.05.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 266) oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającym moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającym to rozporządzenie (Dz. Urz. UE L 156 z 14.06.2008, str. 10, z późn. zm.) – w przepisach tych rozporządzeń.

²⁾ Dane dotyczące ogłoszenia niniejszego aktu dotyczą jego ogłoszenia w polskim wydaniu specjalnym Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.

Art. 7.

1. W celu zapewnienia przestrzegania przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega przeglądom i inspekcjom w zakresie i terminach określonych w umowach międzynarodowych lub przepisach ustawy.
- 1a. Z zastrzeżeniem ust. 5, inspekcje, o których mowa w ust. 1, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez instytucję klasyfikacyjną sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.
2. Niezależnie od przeglądów i inspekcji, o których mowa w ust. 1, statek może być poddawany inspekcjom doraźnym.
3. Organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie.
4. (uchylony).
5. Organ inspekcyjny może zlecić każdorazowo dokonanie określonych przeglądów lub czynności inspekcyjnych uznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej.
- 5a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć zadania organu inspekcyjnego uznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej upoważnionej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).
6. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych, każdy w zakresie swojego działania, określają, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz tryb przeprowadzania przeglądów i inspekcji, a także ich rodzaje.

Art. 8.

1. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądów i inspekcji, organ inspekcyjny wydaje statkowi międzynarodowe świadectwa przewidziane w:
 - 1) Konwencji MARPOL, ważne na okres 5 lat, oraz potwierdza ich ważność na podstawie inspekcji rocznych i pośrednich;
 - 2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach.
2. Polski organ inspekcyjny może wydać międzynarodowe świadectwa potwierdzające spełnienie wymagań przewidzianych w:
 - 1) Konwencji MARPOL, statkowi o obcej przynależności – na wniosek właściwego organu państwa przynależności statku, będącego stroną tej Konwencji;
 - 2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz rozporządzeniu Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającym moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającemu to rozporządzenie – na wniosek organu państwa przynależności statku.
- 2a. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu statku nieuprawniającego żeglugi międzynarodowej lub statku niepodlegającego konwencjom, o których mowa w art. 1 pkt 1, upoważniona przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem wyda-

- je statkowi zaświadczenie o zgodności na formularzu określonym przez tę instytucję.
3. Świadcstwa, o których mowa w ust. 1 i 2, tracą ważność przed upływem okresu, na który zostały wystawione, jeżeli:
 - 1) bez zgody organu inspekcyjnego wprowadzono istotne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, systemach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach;
 - 2) nie została potwierdzona ich ważność;
 - 3) nastąpiła zmiana przynależności statku.
 4. Za przeprowadzenie inspekcji oraz wystawienie lub potwierdzenie świadectw, o których mowa w ust. 1 i 2, pobiera się opłaty określone w załączniku do ustawy, z tym że nie pobiera się opłat za inspekcję doraźną.
 5. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód budżetu państwa.
 6. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 4, wykonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna, dochód budżetu państwa stanowi 10 % opłaty określonej w załączniku do ustawy.

Art. 9.

Kapitan statku jest obowiązany sprawdzić i zapewnić, aby:

- 1) statek przed rozpoczęciem i w czasie żeglugi lub innej działalności morskiej odpowiadał wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza, potwierdzonym odpowiednimi świadectwami, oraz posiadał plan zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza;
- 2) prowadzono na bieżąco wymagane zapisy olejowe lub ładunkowe;
- 3) statek był obsadzony załogą mającą należyte przeszkolenie w zakresie czynności służących zapobieganiu zanieczyszczeniu morza.

Art. 9a.

Zabrania się:

- 1) spalania odpadów innych niż odpady powstające w wyniku normalnej eksploatacji statku:
 - a) na każdym statku znajdującym się w polskich obszarach morskich,
 - b) na statkach o polskiej przynależności, znajdujących się w obszarze Morza Bałtyckiego;
- 2) spalania odpadów powstałych w wyniku normalnej eksploatacji statku na statkach znajdujących się w obszarze polskiego morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych.

Art. 10.

1. Kapitan statku, z wyjątkiem statku rybackiego oraz statku sportowego uprawnionego do przewozu nie więcej niż 12 osób, przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do informowania portu o odpadach znajdujących się na statku.
2. Kapitan statku o polskiej przynależności, z wyjątkiem statku rybackiego oraz statku sportowego uprawnionego do przewozu nie więcej niż 12 osób, przed zawinięciem do portów państw stron Konwencji Helsińskiej 1992 i portów państw

- członkowskich Unii Europejskiej jest obowiązany do informowania portu o odpadach znajdujących się na statku.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przekazywania informacji portom oraz zainteresowanym podmiotom o odpadach znajdujących się na statku, zakres wymaganych informacji, wzory obowiązujących formularzy, biorąc pod uwagę przepisy art. 5, 7 i 12 ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 oraz z 2005 r. Nr 203, poz. 1683).
 4. Statek podczas postoju w porcie, przystani morskiej lub stoczni na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany, z zastrzeżeniem ust. 5 i 8, zdać do portowych urządzeń odbiorczych wszystkie odpady i pozostałości ładunkowe, których zrzut do morza nie jest dozwolony na Morzu Bałtyckim.
 5. Z zastrzeżeniem ust. 5a, z obowiązku zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu są zwolnione statki, o ile spełnione zostaną łącznie następujące warunki:
 - 1) kapitan statku przed zawinięciem do portu poinformował port o odpadach znajdujących się na statku, zgodnie z przepisami określonymi w ust. 3;
 - 2) z informacji, o której mowa w pkt 1, wynika, że statek ma pojemność zbiorników wystarczającą do składowania odpadów znajdujących się na statku i odpadów, które zostaną wytworzone do czasu zawinięcia statku do następnego portu.
 - 5a. W przypadku gdy nie ma odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie zawinięcia statku lub gdy port ten nie jest znany, co stwarza ryzyko zrzutu odpadów do morza, statek jest obowiązany zdać odpady do portowych urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu.
 6. Organy *portowej inspekcji sanitarnej*³⁾ mogą uzależnić przyjęcie odpadów ze statków oraz usunięcie wód balastowych od wyniku przeprowadzonej inspekcji.
 7. Organizację i system opłat za odbiór odpadów ze statków oraz pozostałości ładunkowych określają przepisy ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków.
 8. Dyrektor właściwego urzędu morskiego może udzielić, w drodze decyzji, zwolnienia od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu statkom odbywającym, bez zawijania do innych portów, podróże morskie na stałych liniach żeglugowych między:
 - 1) portem położonym w polskich obszarach morskich a innym portem położonym w obszarze Morza Bałtyckiego lub Morza Północnego;
 - 2) dwoma portami położonymi w polskich obszarach morskich;
 - 3) jednym portem.
 - 8a. Na pisemny wniosek armatora, statkom zwolnionym, na podstawie ust. 8, od każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu, dyrektor właściwego urzędu morskiego może udzielić zwolnienia od obowiązku informowania portu o odpadach znajdujących się na statku, o którym mowa w ust. 1.

³⁾ Obecnie: państwowej portowej inspekcji sanitarnej, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 1 marca 2002 r. o zmianie ustawy o Inspekcji Sanitarnej oraz o zmianie innych ustaw (Dz. U. Nr 37, poz. 329), która weszła w życie z dniem 27 kwietnia 2002 r.

- 8b. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 8a, jest ważne w okresie trwania zwolnienia od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu, nie dłużej jednak niż przez okres dwóch lat.
- 8c. Dyrektor właściwego urzędu morskiego, który na wniosek armatora wydał decyzję, o której mowa w ust. 8, wydaje zaświadczenie według wzoru określonego rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 9.
9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze względy ochrony środowiska morskiego, określi, w drodze rozporządzenia, tryb udzielania zwolnień z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych w porcie, wzór wniosku w tej sprawie oraz wzór zaświadczenia o zwolnieniu statku z tego obowiązku.
10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej, do dnia 31 marca każdego roku, zbiorcze zestawienie udzielonych zwolnień, o których mowa w ust. 8, na podstawie danych przekazanych przez dyrektorów urzędów morskich do dnia 31 grudnia poprzedniego roku.

Art. 10a.

1. Armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, zdążającego do portu morskiego lub na kotwiczowiska położone w polskich obszarach morskich, a także statek wychodzący z portu morskiego, jest obowiązany odpowiednio przed przybyciem lub wyjściem statku poinformować dyrektora właściwego urzędu morskiego o rodzaju przewożonego ładunku, zamierzonej trasie i czasie podróży oraz stanie bezpieczeństwa statku.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze potrzebę stworzenia jednolitych procedur informowania dyrektorów urzędów morskich, określi, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb przekazywania oraz zakres informacji, o których mowa w ust. 1.
3. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku może zwolnić statek odbywający, przez okres co najmniej jednego miesiąca, żeglugę na linii regularnej pomiędzy portami polskimi lub pomiędzy portem polskim a portem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli:
 - 1) armator statku wykonującego żeglugę na linii regularnej:
 - a) przekazuje na bieżąco dyrektorowi urzędu morskiego aktualną listę takich statków oraz
 - b) ustanowił system umożliwiający natychmiastowy elektroniczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, dotyczących każdej podróży statku wykonującego żeglugę na linii regularnej, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, na ich żądanie, przez całą dobę;
 - 2) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żegluga na linii regularnej nie przekracza 12 godzin.
- 3a. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 3, powiadamia dyrektora urzędu morskiego lub portu przeznaczenia, o zmianach w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej, wynoszących co najmniej trzy godziny.
4. Dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 3, na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W przypadku gdy żegluga na linii regularnej odbywa się pomiędzy por-

tami kilku państw członkowskich Unii Europejskiej, z których jednym jest Rzeczpospolita Polska, zwolnienie wydaje się w uzgodnieniu z tymi państwami.

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

Art. 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, kierując się koniecznością ujednoczenia zakresu przekazywanych informacji, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 11.

1. Kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenie innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie informację do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego oraz do armatora statku.
2. Kapitan statku o polskiej przynależności:
 - 1) uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
 - 2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego- jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji o tym do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego i armatora statku oraz dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.
3. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie informację do najbliższej stacji brzegowej lub Służby Kontroli Ruchu Statków, zwanej dalej „Służbą VTS”, oraz do armatora statku.
4. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich:
 - 1) uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
 - 2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego- jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji o tym do najbliższej stacji brzegowej lub Służby VTS i do armatora statku.
5. Informacja, o której mowa w ust. 1-4, zawiera:
 - 1) identyfikację, pozycję, port wyjścia i port przeznaczenia statku;

- 2) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;
 - 3) ilość osób na statku;
 - 4) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (Protokół I do Konwencji MARPOL oraz Rezolucja IMO Nr A.851 (20)).
6. Jeżeli kapitan statku, z uzasadnionego powodu, nie mógł przekazać informacji, o której mowa w ust. 1-5, obowiązek ten spoczywa na armatorze statku.

Art. 12.

1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich uczestniczącego w wypadku powodującym albo mogącym spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenie innego rodzaju podejmuje niezwłocznie wszelkie działania konieczne dla zapobieżenia, ograniczenia i usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego.
2. Działania, o których mowa w ust. 1, dotyczą również kapitanów statków o polskiej przynależności znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi.
3. Jeżeli kapitan statku lub stacja brzegowa nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany poinformować o zaistniałej sytuacji organ państwa, który wydał dla statku certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem.

Art. 13.

1. Kapitan lub armator statku o polskiej przynależności, w razie wypadku na statku lub wykrycia uszkodzeń, wpływających poważnie na stan techniczny statku, jego urządzeń i wyposażenia, powodujących zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powinien niezwłocznie powiadomić o tym polski organ inspekcyjny.
2. Jeżeli statek o polskiej przynależności znajduje się w porcie państwa strony Konwencji MARPOL, a zaszło zdarzenie, o którym mowa w ust. 1, kapitan lub armator powinien o tym również niezwłocznie zawiadomić właściwe organy tego państwa.

Art. 13a.

Czynności polegające na oznakowaniu, zakładaniu i prowadzeniu karty urządzenia, sprawdzaniu szczelności, obsłudze, przeglądach i naprawie urządzeń i instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną wykonywane są przez członka załogi statku, posiadającego co najmniej dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, lub przez osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w art. 11 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową, albo przez podmiot zatrudniający taką osobę.

Art. 13b.

1. Dyrektorzy urzędów morskich powiadamiają niezwłocznie Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o każdym naruszeniu przepisów dotyczących stosowania

oraz eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane na statkach morskich znajdujących się w polskich obszarach morskich.

2. Do dnia 31 stycznia każdego roku dyrektorzy urzędów morskich przedstawiają Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska raport w sprawie oceny stanu przestrzegania w roku poprzednim przepisów dotyczących stosowania oraz eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane na statkach.

Art. 13c.

Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL, zabrania się na statkach podnoszących polską banderę oraz na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa niespełniającego wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

Art. 13d.

1. Dyrektor urzędu morskiego może udzielić zgody na przeprowadzenie na statkach podnoszących polską banderę oraz na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich testów instalacji wprowadzających technologie ograniczające emisje siarki, z uwzględnieniem postanowień Konwencji MARPOL oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze przepisy, o których mowa w ust. 1, może, w celu ujednoczenia zasad przeprowadzania testów, określić, w drodze rozporządzenia, warunki, na jakich dyrektor urzędu morskiego udziela zgody na przeprowadzenie testów technologii ograniczających emisje siarki.

Art. 13e.

1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencję działających w polskich obszarach morskich dostawców paliwa przeznaczonego do użycia przez statki, zwanych dalej „dostawcami”.
2. Przed dokonaniem pierwszej dostawy dostawca jest obowiązany do zgłoszenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego informacji dotyczących działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich.
3. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2, powinno zawierać nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz numer telefonu dostawcy, kopię koncesji na obrót paliwami, a także określać rodzaje dostarczanych paliw.
4. Do dnia 31 marca każdego roku dostawca jest obowiązany do złożenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego sprawozdania z działalności za rok poprzedni, zawierającego co najmniej informację o ilości i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach, z uwzględnieniem zawartości siarki.
5. W przypadku zakończenia działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich dostawca jest obowiązany do pisemnego poinformowania o tym właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego w terminie 30 dni od dnia zakończenia tej działalności.

Art. 13f.

1. Dostawca jest obowiązany do dostarczenia na statek paliwa spełniającego wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 i 4.
2. Szczegółowe obowiązki dostawcy oraz kapitana statku, w zakresie dostaw paliwa na statek, określa Konwencja MARPOL.
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, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki może określić, w drodze rozporządzenia, dodatkowe kryteria jakościowe dla paliw żeglugowych dostarczanych na statek, mając na względzie ochronę środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.

Art. 13g.

1. Dyrektor urzędu morskiego przeprowadza na statku kontrole w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym.
2. Kontrola obejmuje:
 - 1) sprawdzanie każdorazowo dokumentów dostawy paliwa zawierających informacje dostawcy o zawartości siarki w paliwach żeglugowych wraz z zaplombowanymi próbkami podpisanymi przez przedstawiciela statku przyjmującego paliwo oraz dziennika okrętowego z wpisami dokumentującymi operacje zmiany paliwa;
 - 2) w uzasadnionych przypadkach pobieranie próbek i badanie zawartości siarki paliwa żeglugowego:
 - a) w trakcie jego dostawy na statek,
 - b) znajdującego się w zbiornikach statku, jeżeli jest to technicznie możliwe, oraz próbek paliwa przechowywanych na statku w zaplombowanych pojemnikach.
3. Z przeprowadzonych kontroli dyrektor urzędu morskiego sporządza corocznie sprawozdanie zawierające wyniki kontroli zawartości siarki, które przekazuje do dnia 30 kwietnia następnego roku Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.
4. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 3, powinno zawierać w szczególności informacje o:
 - 1) całkowitej liczbie przetestowanych próbek z podziałem na rodzaj paliwa;
 - 2) każdorazowo użytej do badania ilości paliwa i wyliczonej średniej zawartości siarki;
 - 3) liczbie kontroli przeprowadzonych na statkach;
 - 4) średniej zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na obszarze właściwości dyrektora urzędu morskiego, obliczonej na podstawie przeprowadzonych badań oraz przekazanych przez dostawców paliw informacji.

Art. 13h.

Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę, aby węglowodory wydobywane przez platformę lub urządzenie wiertnicze były używane jako paliwo, jeżeli będą one używane wyłącznie przez tę platformę lub to urządzenie wiertnicze.

Art. 13i.

Podmiot, który nakłada lub usuwa szkodliwe pokrycia przeciwporostowe, ma obowiązek zapewnić, aby odpady powstałe podczas prac zostały zebrane i poddane procesom odzysku lub unieszkodliwiania zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628, z późn. zm.⁴⁾).

Art. 14.

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami, może określać, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przepisy w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania zalecenia uchwalone przez Międzynarodową Organizację Morską lub Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego, zwaną dalej „Komisją Helsińską”, mając na względzie właściwą implementację międzynarodowych przepisów w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, uznać za obowiązujące przepisy techniczne w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, dotyczące projektowania, konstrukcji i wyposażenia statków, wydane dla:
 - 1) statków klasyfikowanych przez polską instytucję klasyfikacyjną – przez tę instytucję;
 - 2) statków o przynależności polskiej, będących w klasyfikacji zagranicznych instytucji klasyfikacyjnych – przez te instytucje.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób, zakres i terminy przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposób wydawania i potwierdzania oraz wzory międzynarodowych świadectw, o których mowa w art. 8, w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie przeprowadzania inspekcji i przeglądów na statkach oraz zdawania odpadów wytwarzanych przez statki.

Rozdział 3**Zatapianie ze statków odpadów i innych substancji****Art. 15.**

Do zatapiania odpadów i innych substancji ze statków stosuje się postanowienia Konwencji o zatapianiu, a na Morzu Bałtyckim również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 41, poz. 365, Nr 113, poz. 984 i Nr 199, poz. 1671, z 2003 r. Nr 7, poz. 78, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 116, poz. 1208 i Nr 191, poz. 1956, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 90, poz. 758, Nr 130, poz. 1087, Nr 175, poz. 1458 i 1462 i Nr 180, poz. 1495 oraz z 2006 r. Nr 50, poz. 360.

Art. 16.

1. Zabrania się zatapiania odpadów lub innych substancji, z wyjątkiem przypadków określonych w Konwencji Helsińskiej 1992:
 - 1) statkom o polskiej przynależności – na obszarze Morza Bałtyckiego;
 - 2) statkom o obcej przynależności – na polskich obszarach morskich.
2. Zabrania się na terytorium Polski ładowania na statki, bez względu na ich przynależność, odpadów lub innych substancji przeznaczonych do zatapiania na obszarze Morza Bałtyckiego.
3. Nie zabrania się usuwania do morza urobku z pogłębiania dna, jeżeli zostanie ono dokonane zgodnie z postanowieniami Konwencji Helsińskiej 1992 – pod warunkiem uzyskania odpowiedniego zezwolenia.

Art. 17.

1. Zabrania się zatapiania w morzu, ze statków o polskiej przynależności, odpadów lub innych substancji, wymienionych w załączniku I do Konwencji o zatapianiu, z wyjątkiem przypadków określonych w art. V ust. 1 Konwencji i stosownie do jego postanowień.
2. Zabrania się ładowania na terytorium Polski na statki, bez względu na ich przynależność, odpadów lub substancji, o których mowa w ust. 1, z przeznaczeniem do zatopienia ich w morzu, z wyjątkiem przypadków określonych w art. V ust. 2 Konwencji o zatapianiu oraz stosownie do jego postanowień i na podstawie przewidzianego tam zezwolenia.
3. Nie zabrania się zatapiania w morzu ze statków o polskiej przynależności lub ładowania na terytorium Polski na statki, bez względu na ich przynależność, z przeznaczeniem do zatopienia w morzu, odpadów lub innych substancji, wymienionych w załączniku II do Konwencji o zatapianiu, jeżeli uzyskano na to zezwolenie specjalne, a wszelkich odpadów lub substancji innych niż wymienione w załącznikach I i II do tej Konwencji – jeżeli uzyskano na to zezwolenie ogólne.

Art. 18.

1. Zezwolenia, o których mowa w art. 16 ust. 3 i art. 17 ust. 2 i 3, wydaje dyrektor urzędu morskiego statkom:
 - 1) ładowanym na terytorium Polski;
 - 2) o polskiej przynależności.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, niezbędne dane oraz tryb wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem przepisów Konwencji Helsińskiej 1992 oraz Konwencji o zatapianiu.
3. Dyrektor urzędu morskiego może uzależnić wydanie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, od przedłożenia przez wnioskodawcę zezwoleń wymaganych na podstawie odrębnych przepisów lub innych dodatkowych dokumentów albo wyników ekspertyz.
4. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, powinny określać w szczególności:

- 1) rodzaj zezwolenia;
- 2) numer zezwolenia według kolejności jego wydania w danym roku;
- 3) okres ważności zezwolenia;
- 4) rodzaj usuwanej do morza lub zatapianej w nim substancji oraz jej ilość;
- 5) współrzędne geograficzne miejsca usunięcia do morza urobku bądź zatopienia w nim odpadów lub innych substancji;
- 6) rodzaj wymaganego opakowania zatapianych w morzu odpadów lub innych substancji;
- 7) sposób zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji;
- 8) sposób powiadamiania o zamierzonych terminach usunięcia do morza urobku z pogłębiania dna oraz zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji oraz o fakcie zakończenia tych operacji.

Art. 19.

Dyrektor urzędu morskiego, na podstawie zawiadomienia dokonanego przez kapitana statku, zgłasza dokonanie zatopienia:

- 1) w przypadkach określonych w Konwencji Helsińskiej 1992 – Komisji Helsińskiej;
- 2) w przypadkach określonych w art. V Konwencji o zatapianiu – Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Art. 20.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa właściwym organizacjom międzynarodowym okresowe informacje o wydanych zezwoleniach oraz dokonanych, na ich podstawie, zatopieniach.

Rozdział 4

Zwalczanie zanieczyszczeń morza i współpraca międzynarodowa w tym zakresie

Art. 21.

1. Dyrektor urzędu morskiego, do którego wpłynie meldunek lub sprawozdanie, o których mowa w art. 11, albo który otrzyma z innego źródła wiadomość o zanieczyszczeniu lub zagrożeniu zanieczyszczeniem polskich obszarów morskich, jest obowiązany:
 - 1) dokonać oceny faktycznej sytuacji w celu ustalenia rodzaju i stopnia zanieczyszczenia morza lub zagrożenia zanieczyszczeniem;
 - 2) w razie potrzeby zarządzić i podjąć odpowiednie działania;
 - 3) niezwłocznie poinformować właściwe organy innych państw stron Konwencji Helsińskiej 1992 o istniejącej sytuacji i podjętej lub zamierzonej akcji, jeżeli rozlew przemieszcza się lub może przemieścić się do obszaru morskiego tych państw.
2. W przypadku zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem polskiego obszaru morskiego, dyrektor urzędu morskiego może nakazać kapitanowi:

- 1) opuszczenie polskich obszarów morskich przez statek;
- 2) przeholowanie, ratowanie statku lub przeprowadzenie niezbędnych napraw;
- 3) wyładowanie we właściwym miejscu szkodliwych substancji;
- 4) skierowanie statku do miejsca schronienia.

Art. 22.

1. Dyrektor urzędu morskiego, w celu zwalczania zanieczyszczenia na polskich obszarach morskich, może bezpośrednio zwrócić się o pomoc do właściwych organów innych państw stron Konwencji Helsińskiej 1992, przede wszystkim tych, które mogą zostać również dotknięte skutkami zanieczyszczenia.
2. Dyrektor urzędu morskiego, wezwany do udzielenia pomocy przez organ innego państwa strony Konwencji Helsińskiej 1992, ma obowiązek podjąć starania w celu udzielenia takiej pomocy.
3. W przypadkach przewidzianych w ust. 1 i 2 dyrektor urzędu morskiego powiadamia Komisję Helsińską o podjętych działaniach.

Art. 23.

1. Dyrektor urzędu morskiego, który otrzyma wiadomość o zanieczyszczeniu na obszarze Morza Bałtyckiego, mogącym stanowić poważną groźbę dla środowiska tego obszaru lub związanych z tym interesów jakiegokolwiek państwa strony Konwencji Helsińskiej 1992, po sprawdzeniu, przekazuje niezwłocznie wszystkie odpowiednie informacje właściwym organom państwa, które może być zagrożone skutkiem zanieczyszczenia, łącznie z informacją o zamierzonych lub podjętych działaniach, a w odniesieniu do wypadku dotyczącego statku, przekazuje te informacje również właściwemu organowi państwa przynależności statku.
2. Przesyłanie, do właściwych organów zainteresowanych państw stron Konwencji Helsińskiej 1992, informacji, o których mowa w ust. 1, ponawia się do czasu uzyskania zawiadomienia o podjętych przez te państwa działaniach.
3. Jeżeli rozmiar zanieczyszczenia to uzasadnia, dyrektor urzędu morskiego przekazuje informacje, o których mowa w ust. 1, Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Art. 23a.

Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, określona przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Art. 24.

1. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określi:
 - 1) sposób organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
 - 2) jednostki organizacyjne współdziałające w zakresie zwalczania zagrożeń na morzu z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa,
 - 3) podmiot właściwy do opracowania krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego i jego elementy składowe,

- 4) zadania organów administracji morskiej w zakresie funkcjonowania systemu zwalczania zanieczyszczeń na morzu,
 - 5) zadania i uprawnienia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w organizowaniu i koordynowaniu akcji zwalczania zagrożeń lub zanieczyszczeń na morzu,
 - 6) zasady i sposób udostępniania w ramach współpracy międzynarodowej informacji o gotowości do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego,
- mając na względzie celowość i sprawność działań na rzecz ochrony środowiska morskiego, a także zgodność z postanowieniami konwencji i umów międzynarodowych oraz zaleceń organizacji międzynarodowych w tym zakresie.
2. Dyrektor urzędu morskiego może zlecić wykonanie czynności, określonych w art. 21 ust. 1 pkt 3 oraz w art. 22 i 23, kierownikowi jednostki organizacyjnej, biorącej udział w zwalczaniu zanieczyszczeń.

Art. 25.

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich, w stosunku do statków o polskiej przynależności, niezbędnych środków, łącznie z zatopieniem lub zniszczeniem statku, w celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego polskim wybrzeżom lub związanym z nimi interesom, powstałego na skutek zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem morza.
2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1, do obcych statków znajdujących się na polskich obszarach morskich stosuje się odpowiednio postanowienia Międzynarodowej konwencji dotyczącej interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 35, poz. 207), oraz uzupełniającego ją Protokołu dotyczącego interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej, sporządzonego w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 116).

Rozdział 5

Nadzór nad statkami

Art. 26.

Dyrektor urzędu morskiego może:

- 1) w stosunku do statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL i Konwencji Helsińskiej 1992:
 - a) przeprowadzić, na statku w porcie lub bazie przeładunkowej na morzu, inspekcje w zakresie i trybie przewidzianym w art. 28 oraz kontrole książek zapisów olejowych, ładunkowych i odpadów powstających na statku w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu szkodliwych substancji z naruszeniem postanowień Konwencji; wyniki inspekcji ujmuje się w sprawozdaniu, które przekazuje się kapitanowi statku,

- b) odmówić statkowi o obcej przynależności zezwolenia na wejście do portu lub do bazy przeładunkowej na morzu albo podjąć działania zapewniające, że uprawianie żeglugi tym statkiem nie będzie stanowiło istotnego zagrożenia dla środowiska morskiego, jeżeli statek nie odpowiada wymaganiom przewidzianym w Konwencji; o odmowie dyrektor urzędu morskogo powiadamia konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego państwa przynależności statku, a gdy jest to niemożliwe – inny właściwy organ tego państwa,
 - c) odmówić statkowi zezwolenia na opuszczenie portu do czasu doprowadzenia tego statku do należytego stanu technicznego, jeżeli istnieją podstawy do podejrzenia, że stan tego statku lub jego wyposażenia w istotny sposób odbiega od stanu stwierdzonego w posiadanych świadectwach lub gdy statek nie posiada ważnych świadectw; dyrektor tego urzędu może jednak zezwolić takiemu statkowi na opuszczenie portu w celu przejścia do najbliższej stoczni remontowej;
- 2) w stosunku do statków o polskiej przynależności, niezależnie od zastosowania środków przewidzianych w pkt 1 lit. a i c, także odmówić dopuszczenia statku do żeglugi lub cofnąć świadectwa, jeżeli statek nie spełnia wymagań przewidzianych w przepisach ustawy;
- 3) w stosunku do statków o przynależności do obcego państwa niebędącego stroną Konwencji MARPOL:
- a) przeprowadzić inspekcję statku w celu sprawdzenia, czy stan statku odpowiada podstawowym wymaganiom Konwencji MARPOL; w razie stwierdzenia, że stan statku nie odpowiada tym wymaganiom, a uprawianie żeglugi tym statkiem stanowi istotne zagrożenie dla środowiska morskiego, może odmówić statkowi zezwolenia na wejście do portu lub bazy przeładunkowej,
 - b) jeżeli inspekcja jest przeprowadzona w porcie lub bazie przeładunkowej, dyrektor urzędu morskogo może zarządzić dokonanie na statku odpowiednich napraw albo opuszczenie portu lub bazy przeładunkowej.

Art. 27.

Dyrektor urzędu morskogo może:

- 1) zażądać od statku przepływającego przez polskie obszary morskie informacji dotyczących identyfikacji, portu rejestracji, ostatniego i następnego portu zawinięcia oraz innych niezbędnych informacji, w razie uzasadnionego podejrzenia, że statek płynąc przez te obszary naruszył przepisy ustawy, powodując zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem;
- 2) przeprowadzić inspekcję statku przepływającego przez polskie obszary morskie, w razie:
 - a) uzasadnionego podejrzenia, że naruszył przepisy ustawy wskutek zrzutu powodującego lub grożącego znacznym zanieczyszczeniem morza,
 - b) odmowy udzielenia informacji, o których mowa w pkt 1, lub jeżeli informacja podana przez statek jest w sposób oczywisty różna od stanu faktycznego, a okoliczności sprawy uzasadniają taką inspekcję.

Art. 28.

1. Inspekcja statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL powinna być ograniczona do sprawdzenia świadectw i innych dokumentów przewidzianych w tej Konwencji.
2. Inspekcja może być rozszerzona po sprawdzeniu dokumentów, o których mowa w ust. 1, wyłącznie gdy:
 - 1) istnieje uzasadnione podejrzenie, że stan statku lub jego wyposażenie odbiega w istotny sposób od stanu stwierdzonego w jego dokumentach;
 - 2) treść dokumentów nie jest wystarczająca do potwierdzenia lub sprawdzenia podejrzanego naruszenia albo
 - 3) statek nie posiada ważnych świadectw z załącznikami.
3. Inspekcja nie może wpłynąć na nieuzasadnione przetrzymywanie statku w porcie.

Art. 28a.

1. Jeżeli przeprowadzona inspekcja potwierdzi, że statek nie przestrzega przepisów ustawy w zakresie zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urzędzeń odbiorczych, dyrektor właściwego urzędu morskiego odmawia zgody na opuszczenie portu przez statek, aż do momentu zdania tych odpadów i pozostałości ładunkowych.
2. Jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie, że statek opuścił port nie dopełniając ciężących na nim obowiązków w zakresie informowania oraz zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych, dyrektor właściwego urzędu morskiego niezwłocznie informuje o tym fakcie właściwe władze administracji morskiej w następnym porcie, do którego zawija statek.
3. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego otrzyma informację, że do portu morskiego znajdującego się w terytorialnym zakresie jego działania zmierza statek, który opuścił inny port z naruszeniem przepisów w zakresie informowania oraz zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych, zapewni przeprowadzenie inspekcji tego statku przed udzieleniem pozwolenia na jego wyjście w morze.

Rozdział 6**Zasady postępowania dyrektora urzędu morskiego****Art. 29.**

Dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany przeprowadzić postępowanie, o którym mowa w niniejszym rozdziale:

- 1) w odniesieniu do statku o polskiej przynależności:
 - a) który spowodował zanieczyszczenie środowiska morskiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem, z naruszeniem przepisów ustawy,
 - b) na wniosek organu każdego państwa, w razie podejrzenia naruszenia przepisów ustawy, jeżeli zostały zabezpieczone dowody;
- 2) w odniesieniu do statku o obcej przynależności, przebywającego w porcie polskim lub bazie przeładunkowej, który spowodował zanieczyszczenie

środowiska morskiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem na polskich obszarach morskich, naruszając przepisy ustawy.

Art. 30.

Dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany przeprowadzić także postępowanie w odniesieniu do statku o obcej przynależności, przebywającego w polskim porcie lub bazie przeładunkowej, na wniosek:

- 1) organu każdego państwa, w razie podejrzenia zrzutu przez ten statek poza polskim obszarem morskim, jeżeli zrzut ten spowodował lub zagroził zanieczyszczeniem na jego wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym lub w wyłącznej strefie ekonomicznej;
- 2) organu państwa strony Konwencji MARPOL w sprawie takiego zrzutu, niezależnie od miejsca jego dokonania.

Art. 31.

Dyrektor urzędu morskiego wszczyna postępowanie, w celu zabezpieczenia dowodów, w odniesieniu do statku o obcej przynależności, który:

- 1) przebywa w porcie polskim lub w bazie przeładunkowej, jeżeli spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem poza polskimi obszarami morskimi, z naruszeniem uznanych norm międzynarodowych;
- 2) znajdując się w polskim morzu terytorialnym lub w polskich morskich wodach wewnętrznych spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem tego obszaru morza;
- 3) przebywając w polskich obszarach morskich, wskutek zanieczyszczenia w wyłącznej strefie ekonomicznej, spowodował poważną szkodę lub zagrożenie poważną szkodą dla wybrzeży albo innych istotnych interesów państwa.

Art. 32.

W razie otrzymania wiadomości o:

- 1) zanieczyszczeniu morza przez statki,
- 2) zatopieniu odpadów lub innych szkodliwych substancji ze statków
– dyrektor urzędu morskiego powinien niezwłocznie podjąć czynności w celu wykrycia sprawców i zabezpieczenia dowodów.

Art. 33.

Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie zawiadamia właściwy organ państwa:

- 1) przynależności statku i każdego innego zainteresowanego państwa o działaniach i środkach podjętych zgodnie z ustawą i przekazuje im odpowiednie dokumenty dotyczące tych działań i środków;
- 2) następnego portu zawinięcia statku przepływającego przez polskie obszary morskie o podejrzeniu zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego.

Art. 34.

1. Dyrektor urzędu morskiego w toku postępowania:

- 1) dopuszcza dowody zgłoszone przez organy innego państwa;
 - 2) ułatwia udział w postępowaniu przedstawicielom właściwej organizacji międzynarodowej, państwa przynależności statku oraz każdego państwa dotkniętego zanieczyszczeniem morza;
 - 3) w przypadku określonym w art. 29 pkt 1, może zwrócić się do właściwych organów innego państwa o pomoc w wyjaśnieniu sprawy, jak również rozpatrywać wnioski innych państw w tym zakresie;
 - 4) w przypadkach określonych w art. 29–32, może zatrzymać statek, jednak nie dłużej niż to jest konieczne do celów postępowania.
2. Jeżeli postępowanie wykaże naruszenie postanowień ustawy, z zastrzeżeniem art. 26 pkt 1 lit. c, statek zostanie niezwłocznie zwolniony po wpłaceniu kaucji lub złożeniu innego odpowiedniego zabezpieczenia finansowego.

Art. 35.

Do postępowania określonego w przepisach niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

Rozdział 6a

Przepisy karne

Art. 35a.

1. Kto usuwa ze statku substancje zanieczyszczające w takiej ilości lub takiej postaci, że może to doprowadzić do pogorszenia jakości wody, zagrażać życiu lub zdrowiu wielu osób, lub spowodować zniszczenie fauny i flory morskiej w znacznych rozmiarach,
podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.
2. Jeżeli sprawca czynu określonego w ust. 1 działa nieумыślnie,
podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

Rozdział 7

Kary pieniężne

Art. 36.

1. Armatorowi, z którego statku podczas przebywania w polskich obszarach morskich dokonano, z naruszeniem przepisów ustawy, zanieczyszczenia środowiska morskiego, w związku z eksploatacją statku lub zatopieniem w morzu odpadów i innych substancji – wymierza się karę pieniężną o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciąglenia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.
2. Karze, o której mowa w ust. 1, podlega armator statku o polskiej przynależności, z którego dokonano, z naruszeniem przepisów ustawy, zanieczyszczenia środowiska morskiego poza polskimi obszarami morskimi, w związku z eksploatacją statku lub zatopieniem w morzu odpadów albo innych substancji, bez wymaganego zezwolenia lub wbrew jego warunkom.

Art. 36a.

Jeżeli armator statku, nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków lub łamiąc ustanowione prawem zakazy:

- 1) przewozi ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, nie przekazując informacji, o których mowa w art. 10a,
- 2) dopuszcza do wykonywania przez osoby, które nie posiadają wymaganych uprawnień, o których mowa w art. 13a, czynności polegających na oznakowaniu, zakładaniu i prowadzeniu karty urządzenia, sprawdzaniu szczelności, obsłudze, przeglądach i naprawie urządzeń i instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną,
- 3) nie wypełnia obowiązku prowadzenia ewidencji substancji kontrolowanych będących czynnikiem chłodniczym oraz przekazywania informacji zawartych w tej ewidencji, o których mowa w art. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową,
- 4) nie zapewnia oznakowania poddawanych naprawie lub obsłudze technicznej urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych, gaśniczych lub innych urządzeń zawierających substancje kontrolowane, zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy wymienionej w pkt 3,
- 5) nie dopełnia obowiązku założenia karty obsługi technicznej i naprawy urządzenia lub instalacji, określonej w art. 7 ustawy wymienionej w pkt 3,
- 6) użytkuje instalację lub urządzenie zawierające substancje kontrolowane w sposób niezapobiegający emisji substancji kontrolowanych do środowiska oraz nie przeprowadza sprawdzenia szczelności tych urządzeń,
- 7) stosuje lub stosuje ponownie na statku związki cynoorganiczne, które działają jak biocydy,
- 8) eksploatuje statek, na którego kadłubie występują związki cynoorganiczne,
- 9) eksploatuje statek, z którego emitowane są do powietrza:
 - a) substancje zubożające warstwę ozonową,
 - b) tlenki azotu,
- 10) używa na statku paliwa zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki – podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.

Art. 36b.

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

Art. 36c.

Dostawca, który dostarczając paliwo nie wykonuje ciężących na nim obowiązków, określonych w art. 13e ust. 2-5 i 13f, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.

Art. 37.

Jeżeli kapitan lub inny członek załogi statku nie wykonując, ciężących na nim z mocy prawa, obowiązków:

- 1) nie dba o zdatność statku do żeglugi lub innej działalności na morzu w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza,
- 2) nie prowadzi w sposób zgodny z wymogami Konwencji MARPOL książki zapisów olejowych, ładunkowych i odpadów powstających na statku,
- 3) nie zgłasza statku do przeglądu lub inspekcji, utrudnia bądź uniemożliwia przegląd lub inspekcję w zakresie przewidzianym w Konwencji MARPOL,
- 4) powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- 5) nie przekazuje informacji o zauważonym zanieczyszczeniu albo informacji o wypadku zagrożenia zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenia środowiska morskiego,
- 6) nie podejmuje koniecznych środków w celu zapobiegania zanieczyszczeniu, ograniczenia lub usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego, będącego skutkiem wypadku,
- 7) nie przekazuje, na żądanie właściwych organów, informacji w przypadkach przewidzianych w art. 27,
- 8) narusza przepisy dotyczące zdawania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych i nie informuje portu o odpadach ze statków znajdujących się na statku lub pozostałościach ładunkowych,
- 9) nie zgłasza organom inspekcyjnym zdarzeń wpływających poważnie na stan techniczny statku, jego urządzeń lub wyposażenia, powodujących zagrożenie dla środowiska morskiego,
- 10) narusza przepisy dotyczące spalania odpadów na statku,
- 11) nie wykonuje obowiązków w zakresie oznakowania, zakładania i prowadzenia karty urządzenia, sprawdzania szczelności, obsługi i naprawy urządzeń lub instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną

podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Art. 37a.

Kto nie wykonuje obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającego moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającego to rozporządzenie, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.

Art. 38.

Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 36–37a, oraz sposób wykorzystania kwot ściąganych z tytułu kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991

r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.⁵⁾).

Art. 38a.

Nie podlega odpowiedzialności przewidzianej w art. 36 ust. 1 lub art. 37 pkt 4 osoba fizyczna, której zachowanie realizuje jednocześnie znamiona przestępstwa określonego w art. 35a, a przestępstwo to zostało stwierdzone prawomocnym wyrokiem skazującym.

Rozdział 8

Zmiany w przepisach obowiązujących i przepisy końcowe

Art. 39–40. (pominięte).⁶⁾

Art. 41.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 203, poz. 1683.

⁶⁾ Zamieszczone w obwieszczeniu.

**OPŁATY 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 do 500 – 6.500 j.t.
 - 1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 6.700 j.t.
 - 1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 7.700 j.t.
 - 1.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 10.000 j.t.
 - 1.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 8.400 j.t.
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 do 500 – 2.900 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 – 3.400 j.t.
 - 2.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 4.300 j.t.
 - 2.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.800 j.t.
3. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:
 - 3.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.500 j.t.
 - 3.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.600 j.t.
 - 3.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 2.900 j.t.
 - 3.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 3.700 j.t.
 - 3.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 2.800 j.t.
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 do 500 – 800 j.t.
 - 4.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 900 j.t.
 - 4.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 1.000 j.t.
 - 4.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.300 j.t.
 - 4.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.

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 do 500 – 650 j.t.
 - 5.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 700 j.t.
 - 5.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 750 j.t.
 - 5.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 950 j.t.
 - 5.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 700 j.t.
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 do 500 – 6.500 j.t.
 - 7.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 6.800 j.t.
 - 7.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 8.000 j.t.
 - 7.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 11.000 j.t.
 - 7.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 9.000 j.t.
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 do 500 – 3.100 j.t.
 - 8.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 3.200 j.t.
 - 8.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 3.750 j.t.
 - 8.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 5.000 j.t.
 - 8.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.900 j.t.
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 do 500 – 2.500 j.t.
 - 9.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.600 j.t.
 - 9.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 3.000 j.t.
 - 9.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 4.000 j.t.
 - 9.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.000 j.t.

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 do 500 – 850 j.t.
 - 10.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 900 j.t.
 - 10.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 1.000 j.t.
 - 10.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.400 j.t.
 - 10.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.
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 do 500 – 650 j.t.
 - 11.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 700 j.t.
 - 11.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 750 j.t.
 - 11.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.000 j.t.
 - 11.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 750 j.t.
12. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:
$$(2 \times N \times 90) + 500 \text{ j.t.},$$
gdzie
N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.
13. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:
$$(1,2 \times N \times 90) + 500 \text{ j.t.}$$
14. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:
$$(N \times 90) + 500 \text{ j.t.} - \text{maksymalna opłata } 5.500 \text{ j.t.}$$
15. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:
$$(0,25 \times N \times 90) + 150 \text{ j.t.} - \text{maksymalna opłata } 1.650 \text{ j.t.}$$
16. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:
 - 16.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 6.600 j.t.

- 16.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 6.850 j.t.
- 16.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 7.700 j.t.
- 16.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 8.900 j.t.
- 16.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 10.000 j.t.
- 16.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 6.600 j.t.
17. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:
 - 17.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 2.950 j.t.
 - 17.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 3.000 j.t.
 - 17.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 3.400 j.t.
 - 17.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 3.850 j.t.
 - 17.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 4.300 j.t.
 - 17.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.600 j.t.
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 1.000 kW – 2.500 j.t.
 - 18.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 2.600 j.t.
 - 18.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 2.900 j.t.
 - 18.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 3.300 j.t.
 - 18.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 3.700 j.t.
 - 18.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.200 j.t.
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 1.000 kW – 850 j.t.

- 19.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 900 j.t.
- 19.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 1.000 j.t.
- 19.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 1.100 j.t.
- 19.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 1.300 j.t.
- 19.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 750 j.t.
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 1.000 kW – 650 j.t.
 - 20.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 700 j.t.
 - 20.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 750 j.t.
 - 20.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 850 j.t.
 - 20.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 950 j.t.
 - 20.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 550 j.t.
21. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego” w wysokości:
 - 21.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 j.t.
 - 21.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 j.t.
 - 21.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 j.t.
 - 21.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 j.t.
 - 21.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1.500 j.t.
 - 21.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 j.t.
22. Za inspekcję wstępną w przypadku pierwszego zastosowania systemu przeciwporostowego na statku i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego” w wysokości:
 - 22.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 j.t.
 - 22.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 j.t.
 - 22.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 j.t.
 - 22.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 j.t.
 - 22.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1500 j.t.

- 22.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 j.t.
23. Za inspekcje odnowieniowe w przypadku zmiany systemu przeciwporostowego lub jego wymiany i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego” w wysokości:
 - 23.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 j.t.
 - 23.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 j.t.
 - 23.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 j.t.
 - 23.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 j.t.
 - 23.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1.500 j.t.
 - 23.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 j.t.
24. Za inspekcję dodatkową, ogólną lub częściową, pobiera się opłaty w wysokości 180 j.t. za każdą zużytą godzinę.
25. Jednostka taryfowa (j.t.) – wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR – Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.