



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 14 kwietnia 2017 r.

Poz. 785

USTAWA

z dnia 24 lutego 2017 r.

o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2015 r. poz. 434 i 881, z 2016 r. poz. 1954 oraz z 2017 r. poz. 32) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:

- „8) system obiegu paliwa na statku – oznacza system dystrybucji, filtracji i oczyszczania paliwa, a także dostarczania paliwa ze zbiorników paliwowych do urządzeń spalania paliwa;
- 9) THETIS-EU – oznacza unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA”, będący platformą do raportowania i wymiany informacji o wynikach kontroli przeprowadzanych zgodnie z przepisami: niniejszej ustawy, ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. poz. 1361, z 2004 r. poz. 959, z 2005 r. poz. 1683 oraz z 2010 r. poz. 1508), decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55), zwanej dalej „decyzją 2015/253”, oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/757”, wykorzystującą informacje z systemów SafeSeaNet.”;

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135).

Niniejsza ustawa służy stosowaniu:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55 oraz Dz. Urz. UE L 320 z 26.11.2016, str. 1).

Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 320 z 26.11.2016, str. 1.

- 2) w art. 6 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:
- „6) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 1257/2013” – w przepisach tego rozporządzenia;
 - 7) dla statków objętych rozporządzeniem 2015/757 – w przepisach tego rozporządzenia.”;
- 3) w art. 7:
- a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Inspekcje, o których mowa w ust. 1, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację w rozumieniu art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948) sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.”;
 - b) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:

„5. Organ inspekcyjny może zlecić każdorazowo dokonanie określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 14 ust. 4 przeglądów lub inspekcji uznanej organizacji upoważnionej do wykonywania zadań administracji morskiej.

5a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć zadania organu inspekcyjnego uznanej organizacji upoważnionej zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.”;
- 4) w art. 8:
- a) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu statku nieuprawiającego żeglugi międzynarodowej lub statku niepodlegającego konwencjom, o których mowa w art. 1 pkt 1, uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, sprawująca nadzór techniczny nad statkiem wydaje statkowi zaświadczenie o zgodności na formularzu określonym przez tę organizację.”;
 - b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 4, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty określonej w załączniku do ustawy.”;
- 5) po art. 8 dodaje się art. 8a i art. 8b w brzmieniu:
- „Art. 8a. 1. W celu zapewnienia prawidłowego użytkowania THETIS-EU przez administrację morską minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje i odwołuje Krajowego Administratora THETIS-EU, zwanego dalej „Administratorem THETIS-EU”.
2. Na stanowisko Administratora THETIS-EU może być powołana osoba, która spełnia następujące wymagania:
- 1) posiada minimum 3-letnie doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu lub inspekcji państwa bandery;
 - 2) posiada wykształcenie wyższe;
 - 3) wykazuje się dobrą znajomością języka angielskiego w mowie i piśmie;
 - 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym w przepisach, o których mowa w art. 4 pkt 9;
 - 5) posiada znajomość obsługi THETIS-EU.
3. Do zadań Administratora THETIS-EU należy:
- 1) udzielanie praw dostępu do THETIS-EU;
 - 2) przygotowanie i aktualizacja wzorów formularzy służących do elektronicznego raportowania o wynikach inspekcji przeprowadzonych przez organ inspekcyjny;
 - 3) szkolenie inspektorów inspekcji państwa bandery i inspekcji państwa portu w zakresie obsługi THETIS-EU oraz przeprowadzanie niezbędnych konsultacji dotyczących użytkowania systemu;
 - 4) informowanie do dnia 15 stycznia każdego roku ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich o liczbie inspekcji koniecznych do przeprowadzenia przez organy inspekcyjne w danym roku kalendarzowym w ramach THETIS-EU;

- 5) weryfikacja poprawności i kompletności wprowadzonych do THETIS-EU informacji o wynikach inspekcji przeprowadzonych przez organy inspekcyjne oraz informowanie właściwego dyrektora urzędu morskiego o wykrytych niezgodnościach;
- 6) monitorowanie działań podjętych przez organ inspekcyjny wobec statków, które w THETIS-EU zostały wskazane do inspekcji;
- 7) pełnienie funkcji punktu kontaktowego w zakresie THETIS-EU i udział w pracach EMSA dotyczących funkcjonowania oraz modyfikacji THETIS-EU;
- 8) sporządzanie i przekazywanie w terminie do dnia 30 kwietnia każdego roku ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdania z inspekcji przeprowadzonych przez organy inspekcyjne w roku poprzednim w zakresie objętym THETIS-EU;
- 9) wykonywanie innych zadań związanych z funkcjonowaniem THETIS-EU.

Art. 8b. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w THETIS-EU informacje o wynikach inspekcji przeprowadzonej zgodnie z przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 9.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 8a ust. 3 pkt 5, właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie podejmuje czynności w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności.”;

6) w art. 13da:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przeprowadzenie na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich testów metod redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg ust. 1 albo 2, wymaga uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji.”;

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

„2a. Nie wymaga uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, o których mowa w ust. 2, na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich, które posiadają wydany przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację działającą w jej imieniu dokument świadczący o przeprowadzaniu tych testów zgodnie z prawidłem 3.2 załącznika VI do Konwencji MARPOL.

2b. W przypadku, o którym mowa w ust. 2a, armator przekazuje wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru, na którym przeprowadzono testy, nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich zakończenia.”;

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

„3a. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach o polskiej przynależności wyłącznie poza polskimi obszarami morskimi składa się do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.”;

7) w art. 13db ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji wydaje, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru, na którym planuje się przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, a w przypadku, o którym mowa w art. 13da ust. 3a – dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku, na okres nie dłuższy niż 18 miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 4.”;

8) art. 13g otrzymuje brzmienie:

„Art. 13g. 1. Dyrektor urzędu morskiego przeprowadza inspekcje w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym.

2. Inspekcja w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym jest przeprowadzana zgodnie z art. 3–6 decyzji 2015/253 i obejmuje:

- 1) sprawdzanie każdorazowo dokumentów dostawy paliwa zawierających informacje dostawcy paliwa o zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sprawdzanie, czy towarzyszą tym dokumentom zaplombowane próbki paliwa żeglugowego podpisane przez przedstawiciela statku przyjmującego paliwo, oraz sprawdzanie dziennika maszynowego i książki zapisów olejowych w zakresie wpisów dokumentujących operacje zmiany paliwa;
- 2) w odniesieniu do co najmniej 40% inspekcjonowanych statków pobieranie próbek paliwa żeglugowego:
 - a) z systemu obiegu paliwa na statku,
 - b) ze zbiornika paliwowego statku, jeżeli jest to technicznie możliwe,

- c) wykorzystując zaplombowane próbki paliwa żeglugowego towarzyszące dokumentom dostawy paliwa, przekazane na statek przez dostawcę paliwa zgodnie z prawidłem 18 załącznika VI do Konwencji MARPOL lub
- d) w trakcie jego dostawy na statek
– i badanie w nim zawartości siarki.

3. W przypadku pobrania próbek paliwa żeglugowego na statku zgodnie z przepisami decyzji 2015/253, przedstawiciel statku przechowuje jedną próbkę przez okres nie krótszy niż 12 miesięcy, licząc od daty jej pobrania.

4. W przypadku ustalenia w wyniku inspekcji, że na danym statku nie przestrzega się wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, dyrektor urzędu morskigo żąda od kapitana tego statku:

- 1) o ile jest to możliwe, podjęcia działań mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13f ust. 3;
- 2) 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 dopuszczalnej 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.

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

6. Przy żądaniu podjęcia działań, o których mowa w ust. 4, dyrektor urzędu morskigo uwzględnia ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu.

7. Informacje o wynikach przeprowadzonej inspekcji statku w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym obejmują:

- 1) datę przeprowadzonej inspekcji;
- 2) dane identyfikacyjne statku: numer identyfikacyjny nadany przez Międzynarodową Organizację Morską, nazwę, przynależność, sygnał rozpoznawczy, pojemność brutto (GT), rodzaj napędu, metody redukcji emisji, jeżeli są inne niż polegające na stosowaniu paliw niskosiarkowych;
- 3) nazwy posiadanych przez statek zbiorników paliwowych i określenie ich pojemności;
- 4) podanie typu urządzenia spalinowego oraz jego mocy określonej w kW;
- 5) dane dotyczące paliwa żeglugowego dostarczonego na statek uzyskane z dokumentów dostawy paliwa lub na podstawie zapisów w dzienniku maszynowym: datę dostarczenia paliwa, typ paliwa, ilość w m³, zawartość siarki w %, nazwę dostawcy paliwa i nazwę portu dostawy paliwa;
- 6) dane z Międzynarodowego certyfikatu o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki: nazwę organu, który wydał certyfikat, datę wydania, datę ważności, nazwę organu, który przeprowadził inspekcję okresową potwierdzającą ważność certyfikatu, oraz datę i miejsce przeprowadzenia ostatniej inspekcji okresowej;
- 7) dane dotyczące pobranej próbki paliwa żeglugowego: typ paliwa, ilość w ml, zawartość siarki w %, źródło poboru próbki, metodę poboru próbki, numer identyfikacyjny próbki, nazwę portu, w którym pobrano próbkę, oraz datę wykonania analizy próbki i nazwę laboratorium przeprowadzającego analizę próbki;
- 8) stwierdzone niezgodności z wymaganiami w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym rodzaj uchybienia, oraz działania podjęte w celu osiągnięcia zgodności;
- 9) inne dane uzyskane w ramach inspekcji.

8. Z przeprowadzonych inspekcji w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym dyrektor urzędu morskigo sporządza corocznie sprawozdanie, które przekazuje do dnia 30 kwietnia następnego roku Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

9. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 8, zawiera w szczególności informacje o:

- 1) całkowitej liczbie przebadanych próbek paliwa żeglugowego z podziałem na rodzaje paliwa żeglugowego;
- 2) każdorazowo użytej do badania ilości paliwa żeglugowego i wyliczonej średniej zawartości siarki;
- 3) liczbie inspekcji przeprowadzonych na statkach;
- 4) średniej zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na obszarze właściwości dyrektora urzędu morskigo, obliczonej na podstawie przeprowadzonych badań oraz przekazanych przez dostawców paliwa informacji.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia przekazanie Komisji Europejskiej informacji, o których mowa w art. 7 decyzji 2015/253, do dnia 30 czerwca każdego roku.”;

9) po art. 13j dodaje się art. 13k–13m w brzmieniu:

„Art. 13k. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadanie, o którym mowa w art. 19 ust. 3 rozporządzenia 2015/757.

Art. 13l. Raport, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757, przedkłada się dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku.

Art. 13m. 1. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadania kontrolne państwa portu, o których mowa w art. 11 rozporządzenia 1257/2013.

2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wykonuje zadania organu administracji, o których mowa w przepisach rozporządzenia 1257/2013.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 21 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013.”;

10) po art. 34 dodaje się art. 34a i art. 34b w brzmieniu:

„Art. 34a. Dyrektor urzędu morskiego powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz zainteresowane państwo bandery o zastosowanych sankcjach, o których mowa w art. 20 ust. 2 rozporządzenia 2015/757.

Art. 34b. 1. W przypadku określonym w art. 20 ust. 3 rozporządzenia 2015/757, dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, wydaje statkowi o obcej przynależności nakaz opuszczenia portu, o czym powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz zainteresowane państwo bandery. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

2. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, wydaje zakaz wejścia do portu statkowi o obcej przynależności, wobec którego w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej wydano nakaz opuszczenia portu z powodu nieprzechowywania na statku ważnego dokumentu zgodności w rozumieniu art. 3 lit. h rozporządzenia 2015/757, do czasu przedstawienia tego dokumentu.”;

11) w art. 36a uchyla się pkt 10;

12) po art. 36a dodaje się art. 36aa w brzmieniu:

„Art. 36aa. 1. Jeżeli armator statku używa na statku paliwa żeglugowego zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.

2. Jeżeli armator statku stosuje na statku metody redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg ust. 1 albo 2, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.

3. Jeżeli armator statku nie przekazuje wyników testów metod redukcji emisji zgodnie z art. 13da ust. 2b, podlega karze pieniężnej do wysokości 100 000 SDR.

4. Jeżeli armator statku objętego rozporządzeniem 1257/2013 eksploatuje statek bez ważnego świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia 1257/2013, lub kieruje statek do zakładu recyklingu, który nie znajduje się w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.

5. Jeżeli armator statku objętego rozporządzeniem 2015/757:

- 1) nie monitoruje emisji CO₂ w sposób określony w art. 8 rozporządzenia 2015/757,
- 2) nie monitoruje parametrów, o których mowa w art. 9 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia 2015/757, w sposób określony w tym przepisie,
- 3) nie monitoruje parametrów, o których mowa w art. 10 zdanie pierwsze rozporządzenia 2015/757, w sposób określony w tym przepisie,
- 4) nie przedkłada w terminie do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisji Europejskiej lub dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757,
- 5) wbrew art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2015/757 nie zapewnia, aby w przypadku określonym w tym przepisie każdy statek, za który odpowiada, spełniał wymogi rozporządzenia 2015/757 w odniesieniu do całego okresu sprawozdawczego, w którym armator odpowiada za dany statek,
- 6) wbrew art. 12 ust. 1 rozporządzenia 2015/757 nie składa raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757, z wykorzystaniem automatycznych systemów i formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych

– podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;

- 13) w art. 37 w pkt 11 na końcu dodaje się przecinek i dodaje się pkt 12–18 w brzmieniu:
- „12) nie posiada na statku dokumentów dostawy paliwa żeglugowego znajdującego się w zbiornikach paliwowych statku lub posiadane dokumenty nie zawierają wszystkich wymaganych informacji zgodnie z konwencją MARPOL,
 - 13) niezgodnie z konwencją MARPOL nie posiada na statku próbek paliwa żeglugowego znajdującego się w zbiornikach paliwowych statku lub próbki paliwa żeglugowego są niezaplombowane lub niepodpisane,
 - 14) nie posiada dokumentów, o których mowa w art. 13g ust. 4 pkt 2,
 - 15) nie posiada ważnego pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji lub nie spełnia warunków, o których mowa w art. 13da ust. 1 i 2a,
 - 16) stosuje na statku metody redukcji emisji w sposób, który nie zapewnia redukcji emisji, o której mowa w art. 13c ust. 4,
 - 17) nie dokonuje, zgodnie z konwencją MARPOL, przejścia na paliwo wymagane na danym obszarze morskim w czasie, który zapewnia spełnienie wymogów dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym,
 - 18) odmawia organom inspekcyjnym pobrania próbek paliwa żeglugowego, o których mowa w art. 13g ust. 2 pkt 2”;
- 14) w art. 38 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36aa ust. 1, nie nakłada się, w przypadku gdy:
 - 1) armator statku zastosował zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki;
 - 2) przedstawiony dowód, o którym mowa w art. 13g ust. 5, wykazał, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim.”;
- 15) w załączniku do ustawy:
- a) w pkt 16 i 17 wyrazy „międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej”” zastępuje się wyrazami „międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki””;
 - b) dodaje się pkt 25–29 w brzmieniu:
 - „25. Za inspekcję po zmianie przynależności statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego” lub wydanie tego świadectwa w trybie określonym w prawidło 4.2 załącznika nr 4 Konwencji AFS w wysokości:
 - 25.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek – 950 PLN
 - 25.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek – 1050 PLN
 - 25.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek – 1150 PLN
 - 25.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek – 1300 PLN
 - 25.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek – 1500 PLN
 - 25.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek – 1750 PLN.
 - 26. Za inspekcję i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” nowego statku przed oddaniem go do eksploatacji lub po znacznej przebudowie statku istniejącego, lub po zmianie przynależności statku, w wysokości:
 - 26.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 2000 jednostek – 6700 PLN
 - 26.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 7700 PLN
 - 26.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 10 000 PLN
 - 26.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 8400 PLN.
 - 27. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. a rozporządzenia 1257/2013, nowego statku przed oddaniem go do eksploatacji lub istniejącego statku i wydanie świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013, w wysokości:
 - 27.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 8700 PLN
 - 27.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 9700 PLN
 - 27.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 15 000 PLN

27.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 10 000 PLN.

28. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. b oraz c rozporządzenia 1257/2013, statku eksploatowanego i wydanie świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1257/2013, w wysokości:

28.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3000 PLN

28.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3400 PLN

28.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 4300 PLN

28.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3800 PLN.

29. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. d rozporządzenia 1257/2013, statku eksploatowanego i wydanie świadectwa gotowości do recyklingu, o którym mowa w art. 9 ust. 9 rozporządzenia 1257/2013, w wysokości:

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

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

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

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

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2145 oraz z 2017 r. poz. 32 i 60) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 17 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) badań naukowych,”;

2) w art. 26 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Pozwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje, w drodze decyzji, właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego po zaopiniowaniu wniosku o wydanie tego pozwolenia przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w zakresie stwierdzenia zgodności z ustaleniami koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, ministrów właściwych do spraw: energii, gospodarki, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, rybołówstwa, środowiska, gospodarki wodnej, wewnętrznych oraz Ministra Obrony Narodowej.”;

3) w art. 27a ust. 2b otrzymuje brzmienie:

„2b. Wniosek wraz z załącznikami, o których mowa w ust. 2, składa się w 9 egzemplarzach.”;

4) w art. 37 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Zabrania się na obszarze pasa technicznego:

1) zaśmiecania i zanieczyszczania terenu;

2) bez zgody, o której mowa w ust. 1:

a) rozpalania ogniska na plaży,

b) używania pojazdu silnikowego lub zaprzęgowego lub motoroweru;

3) nie będąc do tego upoważnionym, przebywania na terenach (ogrodzonych lub oznakowanych) objętych pracami hydrotechnicznymi lub pomiarowymi, zagrożonych erozją, pożarem i innymi zdarzeniami, w szczególności skażeniami, zanieczyszczeniami lub obecnością niebezpiecznych przedmiotów.”;

5) w rozdziale 9 przed art. 37a dodaje się art. 37¹ w brzmieniu:

„Art. 37¹. Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej oznacza proces, za pośrednictwem którego właściwe organy, o których mowa w art. 37e ust. 1, analizują i organizują wykorzystanie obszarów morskich, aby osiągnąć cele ekologiczne, gospodarcze i społeczne.”;

6) w art. 37e w ust. 1 w pkt 8 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrami właściwymi do spraw: gospodarki, energii, rybołówstwa, środowiska, gospodarki wodnej, wewnętrznych, turystyki, łączności, transportu, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego w zakresie ich właściwości,”;

- 7) w art. 42 w ust. 2 pkt 27 otrzymuje brzmienie:
„27) kontroli paliwa żeglugowego dostarczanego na statki oraz paliwa żeglugowego używanego na statkach;”;
- 8) w art. 50a w ust. 8:
- a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Podmioty zarządzające portem, przystanią, terminalem lub stocznią w zakresie ochrony przeciwpożarowej, oprócz pełnienia obowiązków wynikających z przepisów o ochronie przeciwpożarowej, są obowiązane do:”;
- b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) uzgadniania z właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskiego regulaminów organizacyjnych podmiotów wykonujących zadania związane z ochroną przeciwpożarową w portach od strony wody, a w przypadku przystani morskiej – uzgadniania sposobów i warunków ochrony przeciwpożarowej całej przystani;”;
- 9) w art. 55 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) badań naukowych;”;
- 10) w art. 56a uchyla się ust. 2;
- 11) w art. 57 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
„4. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 55–56a, ustala dyrektor urzędu morskiego, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;
- 12) w art. 60a pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) wprowadza statek do strefy zamkniętej dla żeglugi i rybołówstwa lub pozostawia w tej strefie sprzęt rybacki;”;
- 13) w art. 60c pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:
„2) bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, o której mowa w art. 37 ust. 1, rozpala ognisko na plaży,
3) nie będąc uprawnionym do wjazdu albo bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, o której mowa w art. 37 ust. 1, używa pojazdu silnikowego lub zaprzęgowego lub motoroweru.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. poz. 179, z 2015 r. poz. 1569 i 1642 oraz z 2016 r. poz. 1954) w art. 7 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:

„3. W ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 5, podmiot zarządzający zapewnia w szczególności:

- 1) ochronę przeciwpożarową od strony wody zarządzanych obiektów i terenów;
- 2) ochronę przeciwpożarową od strony wody statków i innych obiektów pływających znajdujących się na wodach portu, redy lub kotwiczowiska portu.

4. Koszt działań ratowniczo-gaśniczych prowadzonych przez siły ochrony przeciwpożarowej podmiotu zarządzającego z użyciem środków ochrony przeciwpożarowej tego podmiotu poza zarządzanym obszarem ponosi podmiot, na rzecz którego działania te były prowadzone.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Niniejsza ustawa służy stosowaniu:
1) rozporządzenia (WE) nr 166/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie ustanowienia Europejskiego Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń i zmieniającego dyrektywę Rady 91/689/EWG i 96/61/WE (Dz. Urz. UE L 33 z 04.02.2006, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14, z późn. zm.);
2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”;
- 2) w art. 184 po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:
„4a. Do wniosku o wydanie pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków należy dołączyć informację oraz zaświadczenie, o których mowa w art. 102a ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.
4b. Do wniosku o przedłużenie pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków należy dołączyć zaświadczenie, o którym mowa w art. 102a ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.”;

- 3) w art. 186 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
„2. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do odmowy przedłużenia pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków.”;
- 4) w art. 188:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:
„1a. Pozwolenie na wytwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków oraz pozwolenie zintegrowane dla prowadzącego zakład recyklingu statków wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy niż 5 lat.
1b. Pozwolenia, o których mowa w ust. 1a, mogą być przedłużone na czas oznaczony, nie dłuższy niż kolejne 5 lat.”;
- b) w ust. 2b w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
„7) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach – w przypadku pozwolenia dla prowadzącego zakład recyklingu statków.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 32 i 60) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5 w pkt 33 w lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h oraz i w brzmieniu:
„h) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092), zwaną dalej „Konwencją STCW”;
i) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655), zwaną dalej „Konwencją STCW-F”;
- 2) w art. 9 w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz urzędy, służby i inne podmioty, o których mowa w ust. 2, są poddawane audytowi IMO zgodnie z przepisami z rozdziału XIII Konwencji SOLAS.”;
- 3) uchyla się art. 18a;
- 4) w art. 62 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich i statków rybackich muszą odpowiadać wymaganiom określonym odpowiednio w:
1) Konwencji STCW;
2) Konwencji STCW-F;
3) Konwencji SOLAS;
4) Konwencji MLC;
5) przepisach ustawy.”;
- 5) w art. 68:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,”;
- b) część wspólna wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„– mając na względzie postanowienia umów międzynarodowych oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa statków rybackich.”;
- 6) w art. 71:
- a) ust. 2b otrzymuje brzmienie:
„2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia tych studiów.”;

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

„2c. Zaświadczenie o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego dla osób ubiegających się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa, o których mowa w art. 63 pkt 1 i 2 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, jest ważne przez okres 5 lat od dnia zdania egzaminu.

2d. O wydanie dyplomu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 oraz art. 70 ust. 1 pkt 1, na podstawie dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku gdy zdany egzamin dyplomowy został uznany za równoważny zgodnie z art. 64 ust. 4, można ubiegać się w okresie 5 lat od dnia zdania egzaminu dyplomowego.”;

7) w art. 77 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Egzaminy mogą być przeprowadzane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F dotyczącej określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz informację o zakresie uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji. Listę egzaminatorów publikuje się na stronie internetowej Komisji w celu umożliwienia morskim jednostkom edukacyjnym, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, przeprowadzenia egzaminu dyplomowego na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8.”;

8) po art. 86a dodaje się art. 86b w brzmieniu:

„Art. 86b. 1. Zabrania się prowadzenia statku morskiego, statku żeglugi śródlądowej, jachtu morskiego lub jachtu śródlądowego oraz wykonywania obowiązków w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia prowadzenia statku morskiego, statku żeglugi śródlądowej, jachtu morskiego lub jachtu śródlądowego albo wykonywania obowiązków w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego przepisy art. 86a stosuje się odpowiednio.”;

9) po art. 101 dodaje się art. 101a–101c w brzmieniu:

„Art. 101a. 1. Kontener eksportowany z portu polskiego, przed załadowaniem na statek, musi posiadać informację o zweryfikowanej masie brutto kontenera (VGM), zgodnie z prawidłem 2 rozdziału VI Konwencji SOLAS. VGM określa się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące zweryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek⁴⁾.

2. Za określenie VGM odpowiada załadowca wskazany w wystawionym przez przedsiębiorcę żeglugowego konosamencie, morskim liście przewozowym albo innym dokumencie transportu multimodalnego, w tym w bezpośrednim konosamencie, a w przypadku braku tych dokumentów – podmiot, który zawarł umowę przewozu z przedsiębiorcą żeglugowym albo na rzecz lub w imieniu którego taką umowę zawarto, zwany dalej „załadowcą”.

3. VGM określona przez załadowcę nie może różnić się od masy kontenera o więcej niż 5% oraz nie może przekraczać maksymalnej masy brutto określonej na tabliczce uznania kontenera.

4. Kontener nieopatrzony informacją o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera nie może być załadowany na statek.

5. VGM jest określana w dokumencie lub komunikacie przekazywanych w postaci papierowej lub elektronicznej. Dokument i komunikat określające VGM muszą być podpisane przez upoważnioną przez załadowcę osobę odpowiedzialną za potwierdzenie VGM, zwaną dalej „osobą odpowiedzialną”. Dokument i komunikat muszą być opatrzone odpowiednio kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo czytelnym podpisem własnoręcznym, z podaniem imienia i nazwiska osoby odpowiedzialnej.

6. Dokument lub komunikat, o których mowa w ust. 5, są przekazywane przedsiębiorcy żeglugowemu lub przedstawicielowi terminala kontenerowego w sposób uzgodniony między załadowcą a przedsiębiorcą żeglugowym lub przedstawicielem terminala kontenerowego oraz w czasie pozwalającym na uwzględnienie VGM w planie załadunku statku. W przypadku przekazania dokumentu lub komunikatu tylko przedsiębiorcy żeglugowemu jest on obowiązany do przekazania informacji o VGM przedstawicielowi terminala kontenerowego z wyprzedzeniem umożliwiającym załadunek statku. W przypadku kontenera dostarczonego drogą morską do portu, w którym jest przeładowywany na inny statek w celu dalszego transportu do portu docelowego, w porcie przeładunku za VGM przyjmuje się masę brutto kontenera określoną w informacji przekazanej przedstawicielowi terminala kontenerowego przez przedsiębiorcę żeglugowego dostarczającego kontener.

⁴⁾ Okólnik MSC.1/Circ.1475 – Wytyczne IMO dotyczące zweryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek (Dz. Urz. Min. Gosp. Mors. i Żegl. Śródl. z 2016 r. poz. 19).

7. Zarządzający terminalem kontenerowym zapewnia, że na terminalu obowiązują procedury określające sposób postępowania w przypadku, gdy kontener na wjeździe do terminala kontenerowego nie posiada określonej VGM, oraz procedury uniemożliwiające dokonanie załadunku na statek kontenera nieposiadającego określonej VGM oraz w odniesieniu do którego stwierdzono, że VGM określona przez załadowcę różni się od masy kontenera uzyskanej podczas pomiaru na terminalu kontenerowym.

8. Załadowca i przedstawiciel terminala kontenerowego mogą zawrzeć umowę określającą sposób postępowania z kontenerem w celu określenia VGM na terminalu kontenerowym.

9. W celu dodatkowej weryfikacji VGM określonej przez załadowcę, przedsiębiorca żeglugowy, przedstawiciel terminala kontenerowego lub właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego mogą dokonywać wyrywkowych kontroli VGM. Koszty ważenia kontenera pokrywa zlecający ważenie. W przypadku gdy masa kontenera stwierdzona w czasie wyrykowej kontroli różni się od VGM określonej przez załadowcę, koszty ważenia kontenera pokrywa załadowca.

10. W przypadku stwierdzenia, że masa kontenera różni się od VGM określonej przez załadowcę o więcej niż 5% lub przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera, przedsiębiorca żeglugowy lub przedstawiciel terminala kontenerowego powiadamia o tym właściwego dyrektora urzędu morskiego i właściwego dla portu morskiego naczelnika urzędu celno-skarbowego, podając dane identyfikacyjne kontenera, dane załadowcy umożliwiające jego identyfikację: imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby i numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym oraz VGM określoną przez załadowcę w dokumencie lub komunikacie, o których mowa w ust. 5, a także przekazuje kopie dokumentów potwierdzających dokonanie na terminalu kontenerowym pomiaru masy kontenera.

11. W przypadku stwierdzenia różnicy między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę za VGM przyjmuje się masę stwierdzoną zgodnie z ust. 9 lub 10.

Art. 101b. 1. Określenie VGM przez załadowcę następuje przez zważenie:

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

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

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

3. Stosowanie przez załadowcę metody 1 nie wymaga zatwierdzenia.

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

5. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi listę załadowców, którzy uzyskali zatwierdzenie stosowania metody 2, zawierającą imiona i nazwiska albo nazwy oraz adresy zamieszkania albo siedziby, i umieszcza ją na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu morskiego.

6. W przypadku stosowania metody 2 załadowca jest obowiązany zważyć poszczególne składniki ładunku kontenera wymienione w ust. 1 pkt 2, chyba że dane dotyczące masy ładunku są podane przez producentów, a ładunek został wcześniej zważony na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz oryginalnie, szczelnie i trwale zapakowany i informacja o jego masie jest w sposób trwały i widoczny umieszczona na ładunku lub jego opakowaniu.

7. W przypadku stosowania metody 1 i metody 2 załadowca jest obowiązany do przechowywania dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz dokumentacji wskazującej osobę odpowiedzialną przez okres co najmniej 3 lat od dnia określenia VGM.

8. Kontener pakuje się, biorąc pod uwagę wytyczne IMO dotyczące pakowania jednostek transportowo-ładunkowych.⁵⁾

9. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy może przeprowadzać doraźne kontrole u załadowców stosujących metodę 1 lub metodę 2 w celu potwierdzenia spełnienia warunków określonych dla stosowania metody 1 lub metody 2, w tym zweryfikowania informacji o potencjalnych nieprawidłowościach.

10. O negatywnym wyniku kontroli doraźnej u załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.⁶⁾), zwanego dalej „upoważnionym przedsiębiorcą AEOS”, dyrektor urzędu morskiego powiadamia naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla portu morskiego.

11. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy, biorąc pod uwagę skalę i powtarzalność naruszeń, może cofnąć, w drodze decyzji, zatwierdzenie, o którym mowa w ust. 4, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w określaniu VGM przez załadowcę stosującego metodę 2 lub różnic między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę. Ponowne zatwierdzenie może nastąpić po upływie 3 miesięcy od daty cofnięcia zatwierdzenia.

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

Art. 101c. 1. Warunkiem ubiegania się o zatwierdzenie stosowania metody 2 jest posiadanie przez załadowcę udokumentowanych procedur dotyczących sposobu określania VGM oraz dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi, o których mowa w art. 101b ust. 2.

2. Załadowca ubiegający się o zatwierdzenie albo potwierdzenie zatwierdzenia stosowania metody 2 składa wniosek do właściwego dyrektora urzędu morskiego.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załadowca dołącza dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1, w tym posiadanie udokumentowanych procedur dotyczących sposobu określania VGM, dokumenty potwierdzające dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi, o których mowa w art. 101b ust. 2, dokumenty wskazujące osobę odpowiedzialną, kopie certyfikatów w zakresie systemów zarządzania lub dokumenty potwierdzające posiadanie statusu upoważnionego przedsiębiorcy AEOS, jeżeli załadowca takie posiada, oraz, z wyjątkiem załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS, dowód opłaty za przeprowadzenie kontroli.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 3, przekazuje się pocztą w postaci papierowej lub drogą elektroniczną w postaci odwzorowania cyfrowego.

5. W celu zatwierdzenia stosowania metody 2 dyrektor urzędu morskiego właściwy dla siedziby załadowcy przeprowadza kontrolę wstępną, a następnie, w celu potwierdzenia zatwierdzenia – kontrole odnowieniowe, z tym że kontroli tych nie przeprowadza się u przedsiębiorcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS.

6. Kontrole odnowieniowe przeprowadza się co roku od daty uzyskania zatwierdzenia, a w przypadku załadowcy posiadającego wdrożony certyfikowany system zarządzania zgodnie ze standardem uznanym międzynarodowo – co 3 lata.

7. Kontrolę wstępną i kontrolę odnowieniową przeprowadza się w terminie 30 dni od dnia otrzymania odpowiednio wniosku o zatwierdzenie stosowania metody 2 albo wniosku o potwierdzenie zatwierdzenia stosowania metody 2.

8. Z kontroli sporządza się protokół w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje załadowca, a drugi pozostaje w aktach dyrektora urzędu morskiego.

9. W przypadku pozytywnego wyniku kontroli dyrektor urzędu morskiego, w terminie 7 dni od dnia sporządzenia protokołu:

- 1) w przypadku kontroli wstępnej – zatwierdza, w drodze decyzji, stosowanie przez załadowcę metody 2 i wpisuje załadowcę na listę, o której mowa w art. 101b ust. 5;
- 2) w przypadku kontroli odnowieniowej – potwierdza, w drodze decyzji, zatwierdzenie stosowania przez załadowcę metody 2.

⁵⁾ Okólnik MSC.1/Circ.1497 – Kodeks praktyki IMO/ILO/UNECE dotyczący pakowania jednostek transportowo-ładunkowych (Kodeks CTU) (Dz. Urz. Min. Gosp. Mors. i Żegl. Śródl. z 2016 r. poz. 19).

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 287 z 29.10.2013, str. 90, Dz. Urz. UE L 267 z 30.09.2016, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 32.

10. W przypadku negatywnego wyniku kontroli w protokole wpisuje się jego przyczynę oraz odpowiednio, w drodze decyzji, odmawia się zatwierdzenia stosowania metody 2 albo cofa się je. W przypadku kontroli wstępnej zakończonej negatywnym wynikiem załadowca, po usunięciu przyczyn negatywnego wyniku, może złożyć nowy wniosek, o którym mowa w ust. 2. W przypadku cofnięcia zatwierdzenia przepis art. 101b ust. 11 zdanie drugie stosuje się odpowiednio.

11. Od decyzji, o których mowa w ust. 9 i 10, wydanych przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej, służy odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

12. Za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia albo potwierdzenia zatwierdzenia stosowania metody 2 pobiera się opłatę ustaloną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa. Załadowca dodatkowo pokrywa koszty przejazdu i zakwaterowania kontrolerów, na zasadach stosowanych przy podróżach służbowych. W przypadku gdy koszty netto wynoszą poniżej 10 PLN, odstępuje się od pobrania tej opłaty.

13. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 12, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

14. Załadowca informuje dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na siedzibę załadowcy o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej w terminie 14 dni od dnia dokonania zmiany.”;

10) w art. 107:

a) w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) odbyła wymagane szkolenie kandydata na pilota lub pilota i praktykę pilotową”;

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Naboru na szkolenia kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z szefem stacji pilotowej, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.”;

11) w art. 107a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad szkoleniem kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich oraz praktykami pilotowymi, dokonując audytów.”;

b) w ust. 3 wyrazy „w szkoleniu pilotów lub realizacji praktyk pilotowych” zastępuje się wyrazami „w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyk pilotowych”;

c) w ust. 5 wyrazy „w szkoleniu pilotów lub realizacji praktyki pilotowej” zastępuje się wyrazami „w szkoleniu kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich lub realizacji praktyki pilotowej”;

12) w art. 127 w ust. 1 w pkt 7 na końcu dodaje się przecinek i dodaje się pkt 8–17 w brzmieniu:

„8) określa VGM kontenera różniącą się od masy kontenera o więcej niż 5%;

9) nie informuje dyrektora urzędu morskiego o stwierdzonych różnicach między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę większych niż 5% lub o stwierdzeniu, że masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera,

10) określa VGM w dokumencie lub komunikacie, który jest podpisany przez osobę inną niż osoba odpowiedzialna,

11) ładuje na statek kontener nieopatrzony informacją o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera,

12) nie zapewnia obowiązywania na terminalu procedur, o których mowa w art. 101a ust. 7,

13) określa VGM metodą inną niż metoda 1 lub 2,

14) używa do określenia VGM niecertyfikowanych lub niezalegalizowanych urządzeń pomiarowych lub nie używa w ogóle tych urządzeń,

15) stosuje metodę 2, nie posiadając zatwierdzenia właściwego dyrektora urzędu morskiego,

16) nie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej,

17) nie przechowuje przez okres 3 lat dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych lub dokumentacji wskazującej osobę odpowiedzialną”;

13) w art. 130 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 126–128, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;

14) w załączniku do ustawy:

a) w części I:

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu dla statku uprawiającego żeglugę na wodach polarnych – 1500 PLN.”,

– pkt 18.8 otrzymuje brzmienie:

„18.8. Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych.”,

– po pkt 18.30 dodaje się pkt 18.31 w brzmieniu:

„18.31. Za przeprowadzenie kontroli w celu zatwierdzenia albo potwierdzenia zatwierdzenia stosowania metody 2 – 2000 PLN.”,

b) w części III:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Opłata za egzamin teoretyczny na jachty komercyjne:

4.1. Na dyplom kapitana na jachtach o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek – 400 PLN.

4.2. Na poziomie operacyjnym – 400 PLN.

4.3. Na poziomie zarządzania – 500 PLN.”,

– uchyla się pkt 6.3.2.

Art. 6. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r. poz. 1987 i 1954) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”;

2) w art. 3 w ust. 1:

a) po pkt 20 dodaje się pkt 20a w brzmieniu:

„20a) prowadzącym zakład recyklingu statków – rozumie się przez to prowadzącego zakład recyklingu statków w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 1257/2013”;

b) po pkt 23 dodaje się pkt 23a w brzmieniu:

„23a) recyklingu statków – rozumie się przez to recykling statków w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia 1257/2013”;

3) w art. 42:

a) w ust. 2 po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:

„13a) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1 pkt 1–4 – w przypadku zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków”;

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

„6a. Do wniosku o zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się zaświadczenie, o którym mowa w art. 102a ust. 1 pkt 5.”;

- 4) w art. 43 w ust. 2 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:
„7a) informacje, o których mowa w art. 102a ust. 1 pkt 1–4 – w przypadku zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków;”;
- 5) w art. 44 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:
„2. Zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy niż 5 lat.
3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 2, może być przedłużone na czas oznaczony, nie dłuższy niż kolejne 5 lat.”;
- 6) w art. 46 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
„4. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do odmowy przedłużenia zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków.”;
- 7) w art. 47:
a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Jeżeli posiadacz odpadów, który uzyskał zezwolenie na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków, narusza przepisy ustawy w zakresie działalności objętej zezwoleniem lub działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem, lub prowadzony przez niego zakład recyklingu statków nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, właściwy organ wzywa prowadzącego zakład recyklingu statków do niezwłocznego zaniechania naruszeń, wyznaczając termin usunięcia nieprawidłowości.”;
b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:
„2. W przypadku gdy posiadacz odpadów, o którym mowa w ust. 1 i 1a, mimo wezwania nadal odpowiednio narusza przepisy ustawy lub działa niezgodnie z wydanym zezwoleniem, lub gdy prowadzony przez niego zakład recyklingu statków nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, właściwy organ cofa to zezwolenie, w drodze decyzji, bez odszkodowania.
3. Cofnięcie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 i 1a, powoduje zakończenie działalności objętej tym zezwoleniem.”;
- 8) w art. 50 w ust. 1 w pkt 5 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:
„d) prowadzących zakłady recyklingu statków;”;
- 9) w art. 52 w ust. 1 w pkt 8 w lit. d w tiret drugie kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:
„e) prowadzącego zakład recyklingu statków:
– adres zakładu recyklingu statków,
– informację o decyzjach związanych z gospodarką odpadami,
– informację o metodzie recyklingu statków,
– informację o rodzaju i wielkości statków, które można poddać recyklingowi statków,
– informację o ograniczeniach i uwarunkowaniach w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, w tym dotyczących gospodarowania odpadami niebezpiecznymi,
– informację o maksymalnej rocznej wielkości recyklingu statków, którą oblicza się jako sumę mas statków wyrażoną w tonach masy statku pustego (LDT) w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 24 rozporządzenia 1257/2013.”;
- 10) w dziale VII dodaje się rozdział 8 w brzmieniu:

„Rozdział 8

Statki przeznaczone do recyklingu

Art. 102a. 1. Do wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się:

- 1) informację o metodzie recyklingu statków;
- 2) informację o rodzaju i wielkości statków, które można poddać recyklingowi statków;
- 3) informację o ograniczeniach i uwarunkowaniach w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, w tym dotyczące gospodarowania odpadami niebezpiecznymi;

- 4) informację o maksymalnej rocznej wielkości recyklingu statków, którą oblicza się jako sumę masy statków wyrażoną w tonach masy statku pustego (LDT) w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 24 rozporządzenia 1257/2013;
- 5) zaświadczenie o zgodności z wymogami, o których mowa w art. 13 ust. 1 lit. b–j rozporządzenia 1257/2013, wydane przez uznaną organizację upoważnioną zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 32, 60 i 785), wydane nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku.

2. Do wniosku o przedłużenie zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków dołącza się zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5.

Art. 102b. 1. Organ właściwy do wydania zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków zatwierdza plan recyklingu statku, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia 1257/2013, w drodze decyzji, w terminie 60 dni, licząc od dnia jego przedłożenia przez prowadzącego zakład recyklingu statków.

2. Zatwierdzenie planu recyklingu statku wymaga zasięgnięcia opinii dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce przetwarzania. Właściwość dyrektora urzędu morskiego określa się zgodnie z art. 17 ust. 1a i 1b ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

3. Dyrektor urzędu morskiego wydaje opinię o planie recyklingu statku w terminie 30 dni, licząc od dnia jego otrzymania. Niewydanie opinii w tym terminie uznaje się za brak zastrzeżeń do planu.

4. W przypadku gdy plan recyklingu statków nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1257/2013, organ, o którym mowa w ust. 1, odmawia zatwierdzenia tego planu, w drodze decyzji.

Art 102c. 1. Organ właściwy do wydania zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków, pozwolenia na wytwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków oraz pozwolenia zintegrowanego dla prowadzącego zakład recyklingu statków informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw środowiska o wydaniu, przedłużeniu i cofnięciu tego zezwolenia oraz pozwolenia, a także przekazuje informacje, które są istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013.

2. Minister właściwy do spraw środowiska informuje niezwłocznie Komisję Europejską o uzyskaniu przez prowadzącego zakład recyklingu statków zezwolenia oraz pozwolenia, o których mowa w ust. 1, o ich przedłużeniu i cofnięciu oraz o wstrzymaniu działalności prowadzącego zakład recyklingu statków, a także przekazuje informacje, które są istotne dla zaktualizowania europejskiego wykazu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013.”;

11) art. 168 otrzymuje brzmienie:

„Art. 168. Zadania samorządu województwa, o których mowa w art. 8 ust. 5, art. 23 ust. 4, art. 31 ust. 1, art. 41 ust. 3 pkt 1 i ust. 6, art. 46, art. 47 ust. 1, 1a, 2, 4 i 7, art. 102b ust. 1 i 4, art. 102c ust. 1, art. 129 ust. 1, art. 130, art. 131 ust. 4, art. 133, art. 134, art. 135 ust. 3 i 4, art. 144 ust. 3, art. 146 ust. 2 i 5, art. 148 ust. 1, 3 i 4, art. 151 ust. 8, art. 165 ust. 1 i art. 167 ust. 2, są zadaniami zleconymi z zakresu administracji rządowej.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320) w art. 7 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Do dnia 1 stycznia 2024 r. wydawanie dyplomów, o których mowa w art. 63 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, na podstawie dyplomów ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, uzyskanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, następuje na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.”.

Art. 8. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569 oraz z 2017 r. poz. 60) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 18 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

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

2) w art. 37 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Marynarz zatrudniony na stanowisku kucharza, odpowiedzialny za przygotowywanie posiłków, posiada kwalifikacje i odbył przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.”;

3) art. 62 otrzymuje brzmienie:

„Art. 62. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej organizuje repatriację, w przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności nie podjął działań zmierzających do repatriacji marynarza lub gdy nie pokrył kosztów repatriacji.

2. Właściwy dyrektor urzędu morskigo ponosi koszty repatriacji, o której mowa w ust. 1, w tym koszty transportu bagażu osobistego marynarza do 30 kg ciężaru bagażu, oraz koszty niezbędnej opieki zdrowotnej nad marynarzem w czasie repatriacji.

3. Właściwy dyrektor urzędu morskigo wydaje decyzję w sprawie obciążenia armatora statku o polskiej przynależności poniesionymi kosztami repatriacji, o której mowa w ust. 1.

4. Ściągnięcie kosztów repatriacji, o której mowa w ust. 1, odbywa się w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.

Art. 9. Do spraw wszczętych na podstawie przepisów ustaw zmienianych w art. 1, art. 2 oraz art. 5 i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 10. Do czasu utworzenia Bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami, o której mowa w art. 79 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6, kopie wydanych decyzji dotyczących wstrzymywania działalności prowadzącego zakład recyklingu statku wojewódzki inspektor ochrony środowiska przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska.

Art. 11. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania przewidziane dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, zachowują ważność do czasu upływu terminu, o którym mowa w ust. 2.

2. Prowadzący zakład recyklingu statków, jeżeli zamierza kontynuować tę działalność, jest obowiązany do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie albo pozwolenia na wytwarzanie odpadów lub pozwolenia zintegrowanego, uwzględniających wymagania przewidziane dla zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków zgodnie z przepisami, odpowiednio, ustawy zmienianej w art. 4 albo w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Jeżeli prowadzący zakład recyklingu statków nie złożył wniosku, o którym mowa w ust. 2, w terminie, o którym mowa w tym przepisie, zezwolenie na przetwarzanie albo pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane, uwzględniające wymagania dla zezwolenia na przetwarzanie, na podstawie których jest prowadzona działalność w zakresie recyklingu statków, wygasa z upływem tego terminu.

Art. 12. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 5 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 13. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2 pkt 8, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Duda*