

Warszawa, dnia 21 listopada 2024 r.

Poz. 1703

**OBWIESZCZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 4 listopada 2024 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki**

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki (Dz. U. poz. 1806), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki (Dz. U. poz. 1707).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje odnośnika nr 2 oraz § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki (Dz. U. poz. 1707), które stanowią:

„<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającą dyrektywę 2010/65/UE i uchylającą dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116).”

„§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 14 września 2022 r.”.

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 4 listopada 2024 r. (Dz. U. poz. 1703)

## **ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia 20 października 2015 r.

### **w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki<sup>2)D)</sup>**

Na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2023 r. poz. 1072 oraz z 2024 r. poz. 834) zarządza się, co następuje:

#### **§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) rodzaje przeglądów i inspekcji oraz sposób, zakres i terminy ich przeprowadzania,
- 2) sposób wydawania i potwierdzania oraz wzory międzynarodowych świadectw, o których mowa w art. 8 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, zwanej dalej „ustawą”

– w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki.

**§ 2. 1.** Statek uprawiający żeglugę międzynarodową, określony w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu 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. poz. 101, z późn. zm.<sup>3)</sup>) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”, podlega odpowiednio:

- 1) poprzedzającemu inspekcję przeglądowi:
  - a) wstępnemu, przeprowadzanemu przed oddaniem statku do eksploatacji lub wydaniem po raz pierwszy międzynarodowego świadectwa potwierdzającego spełnienie obowiązujących przepisów o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki,
  - b) dla odnowienia międzynarodowego świadectwa, przeprowadzanemu w odstępie czasu nieprzekraczającym pięciu lat, chyba że Konwencja MARPOL stanowi inaczej,
  - c) pośredniemu, przeprowadzanemu między 21 a 27 miesiącem albo między 33 a 39 miesiącem, odpowiednio po przeglądzie, o którym mowa w lit. a albo b,
  - d) rocznemu, przeprowadzanemu w przedziale trzech miesięcy przed lub po upływie roku od dokonania przeglądu, o którym mowa w lit. a lub b, z wyjątkiem roku, w którym przeprowadzany jest przegląd, o którym mowa w lit. c,
  - e) dodatkowemu, ogólnemu lub częściowemu, przeprowadzanemu po naprawie lub wymianie konstrukcji i wyposażenia statku służących zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki;

<sup>1)</sup> Na dzień ogłoszenia obwieszczenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej działem administracji rządowej – gospodarka morska kieruje Minister Infrastruktury, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

<sup>2)</sup> Odnosnik nr 2 ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. poz. 1707), które weszło w życie z dniem 14 września 2022 r.

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116);
- 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47, z późn. zm.).

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1987 r. poz. 102, z 2016 r. poz. 1979, z 2017 r. poz. 1449, z 2018 r. poz. 1714 i 1970, z 2020 r. poz. 2118, z 2021 r. poz. 1905, z 2022 r. poz. 842, 2211 i 2537 oraz z 2023 r. poz. 2033.

## 2) inspekcji:

## a) dorażnej, w celu stwierdzenia, czy:

- statek posiada ważne międzynarodowe świadectwa, o których mowa w art. 8 ustawy, zwane dalej „międzynarodowymi świadectwami”,
- konstrukcje i wyposażenie statku służące zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki są sprawne technicznie i należycie utrzymane,
- od czasu wydania międzynarodowych świadectw nie zostały wprowadzone bez zgody uznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem istotne zmiany w konstrukcji i wyposażeniu statku,
- spełnione są wymagania określone w art. 9 ustawy oraz w § 3 i w § 6 ust. 2–4,

b)<sup>4)</sup> innej, określonej w ust. 4–6 oraz określonej w ustawie i konwencjach, o których mowa w art. 1 pkt 1 ustawy, niebędącej inspekcją dorażną.

2. Przeglądy, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przeprowadza się w celu stwierdzenia, że statek, jego konstrukcja i wyposażenie spełniają wymagania określone w Konwencji MARPOL oraz w przepisach technicznych wydanych przez uznaną przez Komisję Europejską instytucję klasyfikacyjną sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.

3. Kwalifikując statki do inspekcji dorażnej, organ inspekcyjny zapewnia, że inspekcji podlegają w pierwszej kolejności statki, które:

- 1) zostały zgłoszone przez pilotów morskich lub pracowników portowych, jako posiadające nieprawidłowości w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza;
- 2) są przedmiotem raportu lub skargi kapitana statku, członka załogi lub innej osoby, lub jednostki organizacyjnej, chyba że organy inspekcyjne państwa portu uznają raport lub skargę za bezpodstawne;
- 3) są podejrzane o naruszenie przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska szkodliwymi substancjami lub ściekami;
- 4) powodowały zagrożenie dla środowiska naturalnego;
- 5)<sup>5)</sup> nie poinformowały portu o odpadach ze statków znajdujących się na tych statkach;
- 6)<sup>5)</sup> nie zdały odpadów ze statków w porcie, w którym aktualnie się znajdują, a nie posiadają zbiorników o pojemności wystarczającej do składowania odpadów ze statków znajdujących się na statku i odpadów ze statków, które zostaną wytworzone do czasu zawinięcia statku do następnego portu;
- 7) są podejrzane, na podstawie informacji uzyskanych od kapitanów statków, że nie spełniają wymogów ustawy.

4.<sup>6)</sup> W zakresie przestrzegania obowiązku zdawania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje statków obowiązanych do informowania portów lub przystani morskich o odpadach ze statków znajdujących się na statku rocznie w liczbie co najmniej 15 % ogólnej liczby indywidualnych statków zawijających rocznie do polskich portów lub przystani morskich, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych, zgodnie z danymi dostępnymi w Narodowym Systemie SafeSeaNet.

5.<sup>6)</sup> W przypadku statków, które nie są objęte obowiązkiem informowania portów lub przystani morskich o odpadach ze statków znajdujących się na statku, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje tych statków w liczbie pozwalającej zapewnić skuteczną kontrolę przestrzegania wymagań określonych w art. 10 ustawy w zakresie obowiązku zdawania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

6.<sup>6)</sup> W zakresie realizacji przez organ inspekcyjny obowiązków, o których mowa w ust. 4 i 5, organ inspekcyjny wybiera statki do inspekcji na podstawie unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka określonego w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/90 z dnia 21 stycznia 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 w odniesieniu do szczegółowych elementów unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka na potrzeby wyboru statków do inspekcji (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 7), kierując się przesłankami, o których mowa w ust. 3.

---

<sup>4)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. poz. 1707), które weszło w życie z dniem 14 września 2022 r.

<sup>5)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 4.

<sup>6)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 4.

§ 3. W celu zapewnienia, że system przeciwporostowy zastosowany na statku spełnia wymagania przepisów rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cyanoorganicznych na statkach (Dz. Urz. UE L 115 z 09.05.2003, str. 1, z późn. zm.<sup>7)</sup>) oraz Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 851 i 852 oraz z 2022 r. poz. 2636), zwanej dalej „Konwencją AFS”, statek o pojemności brutto 400 i większej, z wyjątkiem umocowanych i pływających platform wiertniczych oraz pływających obiektów magazynowych (FSU) i pływających urządzeń produkcyjno-magazynowo-odbiorczych (FPSO), podlega odpowiednio:

- 1) przeglądowi wstępnemu, przed rozpoczęciem żeglugi lub w przypadku gdy statek jest po raz pierwszy umieszczany w suchym doku w celu zastosowania systemu przeciwporostowego oraz
- 2) przeglądowi, w przypadku gdy system przeciwporostowy jest zmieniany lub zastępowany.

§ 4. 1. W trakcie inspekcji inspektor organu inspekcyjnego lub upoważnionej uznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej powinien w szczególności sprawdzić, czy:

- 1) statek podczas przebywania na morzu oraz postoju w porcie przestrzega wymagań eksploatacyjnych określonych w załącznikach do Konwencji MARPOL, Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. poz. 346), zwanej dalej „Konwencją Helsińską 1992”, oraz Konwencji AFS;
- 2) statek posiada książkę zapisów olejowych;
- 3) statek przewożący jako ładunek olej lub chemikalia w stanie płynnym posiada książkę zapisów ładunkowych, zgodnie z wymaganiami Konwencji MARPOL i Konwencji Helsińskiej 1992;
- 4) zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto poniżej 150 posiada książkę zapisów olejowych w formie uzgodnionej z dyrektorem urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku;
- 5)<sup>8)</sup> statek posiada książkę zapisów o postępowaniu z odpadami ze statków powstających na statku;
- 6) książki, o których mowa w pkt 2–5, są prowadzone w języku polskim, a dla statków uprawiających żeglugę międzynarodową – również w języku angielskim;
- 7) armator statku o polskiej przynależności wyposażył statek w:
  - a) książki, o których mowa w pkt 2–5, stanowiące druk ścisłego zarachowania, po uprzednim zarejestrowaniu ich w urzędzie morskim właściwym dla portu macierzystego tego statku,
  - b) okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym lub okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi,
  - c)<sup>9)</sup> plan postępowania z odpadami ze statków.

2. Inspekcja doraźna w zakresie zawartości siarki w dostarczanych na statki lub używanych na statkach paliwach żeglugowych powinna być przeprowadzana przez organ inspekcyjny zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy.

3. W zakresie systemu przeciwporostowego, w oparciu o wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) zawarte w Rezolucji MEPC.208(62), dotyczące przeprowadzania inspekcji systemów przeciwporostowych na statkach<sup>10)</sup>, organ inspekcyjny przeprowadza:

- 1) inspekcję doraźną, obejmującą sprawdzenie, czy na pokładzie statku znajduje się ważne Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego lub Deklaracja systemu przeciwporostowego, jak również sprawdzenie dodatkowych dokumentów związanych ze świadectwem lub deklaracją;
- 2) inspekcję rozszerzoną, w przypadku gdy istnieją podstawy do stwierdzenia, że statek narusza postanowienia Konwencji AFS lub system przeciwporostowy nie jest zgodny z danymi zawartymi w Międzynarodowym świadectwie systemu przeciwporostowego lub Deklaracji systemu przeciwporostowego.

<sup>7)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 156 z 14.06.2008, str. 10 oraz Dz. Urz. UE L 87 z 31.03.2009, str. 109 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 266.

<sup>8)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 4.

<sup>9)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 4.

<sup>10)</sup> Wytyczne IMO, o których mowa w § 4 w ust. 3 i 4, zostały podane do publicznej wiadomości w obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących systemów przeciwporostowych na statkach (Dz. Urz. MTBiGM poz. 52).

4. Inspekcja rozszerzona może obejmować pobranie i analizę próbek systemu przeciwporostowego zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zawartymi w Rezolucji MEPC.104(49), dotyczącymi pobierania próbek systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach<sup>10)</sup> w celu stwierdzenia, czy system przeciwporostowy nie zawiera związków cyanoorganicznych.

5. Analizę próbek systemu przeciwporostowego przeprowadza się w laboratorium akredytowanym zgodnie z wymaganiami Polskich Norm<sup>11)</sup>.

6. Czynność pobrania próbek systemu przeciwporostowego na statku może być zlecona przez organ inspekcyjny wyspecjalizowanej organizacji lub osobie.

7. Inspekcję oraz analizę próbek systemu przeciwporostowego przeprowadza się bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

8. W przypadku gdy w wyniku czynności podjętych w ramach inspekcji stwierdzono, że statek nie spełnia wymogów Konwencji AFS, organ inspekcyjny powiadamia niezwłocznie o tym fakcie właściwe władze państwa przynależności statku za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

**§ 5. 1.** Statek zgłoszony do przeglądu lub inspekcji powinien być przygotowany do ich sprawnego przeprowadzenia.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również do przeglądu lub inspekcji przeprowadzanych na żądanie armatora lub kapitana statku.

3. Przy przeprowadzaniu przeglądu lub inspekcji powinien być obecny kapitan statku lub wyznaczony przez niego zastępca.

**§ 6. 1.** W przypadku pozytywnego wyniku przeglądów i inspekcji, o których mowa w § 2 ust. 1, organ inspekcyjny lub upoważniona uznana przez Komisję Europejską instytucja klasyfikacyjna wydaje statkowi o polskiej przynależności międzynarodowe świadectwa na formularzach, których wzory określa Konwencja MARPOL.

2. Organ inspekcyjny właściwy dla portu macierzystego statku dokonuje potwierdzenia w międzynarodowym świadectwie zezwolenia na odstępianie od ogólnych wymogów eksploatacyjnych przez statek spełniający warunki uzyskania zwolnienia od wymagań, określonych w Konwencji MARPOL.

3. Organ inspekcyjny właściwy dla portu macierzystego statku na wniosek armatora potwierdzony przez upoważnioną uznaną przez Komisję Europejską instytucję klasyfikacyjną dokonuje potwierdzenia w międzynarodowym świadectwie zezwolenia na odstępianie od wymogów określonych w Konwencji MARPOL w zakresie konstrukcji statku, jego wyposażenia, osprzętu, materiałów, urządzeń lub aparatury, a także na zastosowania rozwiązań równoważnych.

4. W przypadku zakupu statku budowanego, odbudowywanego albo zakupionego z ważną klasą nieuznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej organ inspekcyjny wydaje międzynarodowe świadectwa, o ile statek został przekazany pod nadzór techniczny uznanej przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnej przy pierwszym przeglądzie dla potwierdzenia klasy, jednak nie później niż 15 miesięcy od daty zakupu statku.

5. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądów, o których mowa w § 3, organ inspekcyjny lub upoważniona uznana przez Komisję Europejską instytucja klasyfikacyjna wydaje dla statku Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego lub odpowiednio dokonuje potwierdzenia tego świadectwa.

6. Armator statku lub upoważniona przez niego instytucja klasyfikacyjna wydaje dla statku o długości 24 m i większej oraz o pojemności brutto mniejszej niż 400, wyłączając umocowane i pływające platformy oraz FSU i FPSO, Deklarację systemu przeciwporostowego.

7. Wzory Międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego oraz Deklaracji systemu przeciwporostowego określa Konwencja AFS.

8. Międzynarodowe świadectwa, o których mowa w ust. 1, 4 i 5, mogą być wydane, jeżeli uznana przez Komisję Europejską instytucja klasyfikacyjna, sprawująca nadzór techniczny nad statkiem, potwierdzi w świadectwach klasy zgodność z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków.

9. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu upoważniona instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem, która przeprowadziła przegląd, wydaje statkowi o polskiej przynależności zaświadczenie o zgodności.

10. Świadectwa, o których mowa w ust. 1, 5 i 6, wydaje się w języku polskim i angielskim.

**§ 7. 1.** W ramach przeglądu lub inspekcji sporządza się protokół, którego kopię otrzymuje kapitan statku i armator.

2. W protokole, o którym mowa w ust. 1, określa się stwierdzone w ramach przeprowadzanego przeglądu lub inspekcji niezgodności z obowiązującymi przepisami i wymaganiami technicznymi, zalecenia pokontrolne dla armatora lub kapitana statku oraz termin zgłoszenia wykonania zaleceń organowi, który przeprowadził przegląd lub inspekcję.

<sup>11)</sup> Norma PN-EN ISO/IEC 17025 – „Ogólne wymagania dotyczące kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących”.

3. W przypadku:

- 1) przeglądu – uznana przez Komisję Europejską instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem,
  - 2) inspekcji – organ inspekcyjny lub upoważniona instytucja klasyfikacyjna
- powiadamiają armatora statku, a w odniesieniu do statku o obcej przynależności – również konsula państwa, którego banderę podnosi statek, oraz organ, który wydał międzynarodowe świadectwa, o niezgodnościach z obowiązującymi przepisami i wymaganiami technicznymi wynikających z protokołu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli wynik przeglądu lub inspekcji jest negatywny.

4. W przypadku gdy organem inspekcyjnym jest konsul, kopię protokołu z inspekcji organ ten przekazuje dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

5.<sup>12)</sup> W przypadku zatrzymania statku z powodu niewykonania obowiązku zdania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w protokole, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się wypełnienie obowiązku zdania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jako warunek wydania zgody na opuszczenie portu.

**§ 8.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>13)</sup>.<sup>14)</sup>

---

<sup>12)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 4 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 4.

<sup>13)</sup> Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 5 listopada 2015 r.

<sup>14)</sup> Niniejsze rozporządzenie poprzedzone było rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2008 r. w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu wydawania, potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. poz. 1493), które na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 listopada 2014 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1554) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.