

**USTAWA**  
**z dnia 20 kwietnia 2004 r.**  
**o wyposażeniu morskim<sup>1)</sup>**

Opracowano na podstawie: Dz. U. z 2004 r. Nr 93, poz. 899, z 2011 r. Nr 228, poz. 1368.

**Art. 1.**

1. Ustawa określa szczegółowe zasady:
  - 1) funkcjonowania systemu oceny zgodności z wymaganiami dotyczącymi wyposażenia morskiego;
  - 2) działania systemu kontroli wyposażenia morskiego.
2. Celem ustawy jest:
  - 1) eliminowanie zagrożeń stwarzanych przez wyposażenie morskie dla życia lub zdrowia użytkowników oraz mienia, a także zagrożeń dla środowiska;
  - 2) podniesienie standardów bezpieczeństwa na morzu oraz zapobieganie zanieczyszczeniu morza;
  - 3) znoszenie barier technicznych w handlu i ułatwianie międzynarodowego obrotu wyposażeniem morskim;
  - 4) stworzenie warunków do rzetelnej oceny wyposażenia morskiego i procesów jego wytwarzania przez kompetentne i niezależne podmioty.

**Art. 2.**

1. Przepisy ustawy stosuje się do wyposażenia morskiego wprowadzonego do obrotu oraz używanego na statkach wspólnotowych, dla których dokumenty bezpieczeństwa są wydawane lub przedłużane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).
2. Przepisów ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej.

**Art. 3.**

Ilekcroć w ustawie jest mowa o:

- 1) konwencjach międzynarodowych - należy przez to rozumieć:

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim oraz ustawę z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Niniejsza ustawa wdraża postanowienia dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 046, z 17.02.1997 r., z późn. zm.).

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

- a) Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz.U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282), zwaną dalej „Konwencją o liniach ładunkowych”,
  - b) Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz.U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106), zwaną dalej „Konwencją o zapobieganiu zderzeniom”,
  - c) Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwaną dalej „Konwencją MARPOL 1973/78”,
  - d) Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwaną dalej „Konwencją SOLAS”
    - wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami;
- 2) normach dotyczących badań - należy przez to rozumieć normy dla wyposażenia morskiego określone zgodnie z odpowiednimi konwencjami międzynarodowymi, rezolucjami i cyrkularzami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w celu określenia metod badań i wyników badań, w szczególności przez:
- a) Międzynarodową Organizację Morską (IMO),
  - b) Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (ISO),
  - c) Międzynarodową Komisję Elektrotechniczną (IEC),
  - d) Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN),
  - e) Europejski Komitet do spraw Normalizacji Elektrotechniki (CENELEC),
  - f) Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych (ETSI);
- 3) wyposażeniu morskim - należy przez to rozumieć wyroby, które zgodnie z przepisami międzynarodowymi są przeznaczone do umieszczenia na statku;
- 4) wyposażeniu radiokomunikacyjnym - należy przez to rozumieć wyposażenie morskie określone w Rozdziale IV Konwencji SOLAS oraz radiotelefon VHF do łączności dwukierunkowej określony w Prawidle III/6.2.1 tej konwencji;
- 5) przepisach międzynarodowych - należy przez to rozumieć odpowiednie konwencje międzynarodowe, rezolucje i cyrkularze Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz odpowiednie normy dotyczące badań;
- 6) znaku zgodności - należy przez to rozumieć oznakowanie potwierdzające zgodność wyposażenia morskiego lub procesu jego wytwarzania z wymaganiami;
- 7) dokumentach bezpieczeństwa - należy przez to rozumieć dokumenty wydawane przez lub z upoważnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;

- 8) statku - należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i platformy wiertnicze, podlegające konwencjom międzynarodowym;
- 9) statku wspólnotowym - należy przez to rozumieć statek, dla którego są wydawane dokumenty bezpieczeństwa przez lub z upoważnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi. Nie dotyczy to wydawania przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej dokumentu dla statku, na wniosek administracji państwa trzeciego;
- 10) państwie trzecim - należy przez to rozumieć państwo nie będące państwem członkowskim Unii Europejskiej.

#### Art. 4.

W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności wyposażenia morskiego, akredytacji, autoryzacji oraz notyfikacji, kontroli spełniania przez wyposażenie morskie wymagań i postępowania w zakresie wyposażenia morskiego niezgodnego z wymaganiami stosuje się odpowiednio przepisy art. 4, art. 5 pkt 1, 2, 4-13 i 15-17, art. 6 ust. 3, art. 15-36 i art. 38-44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. Nr 166, poz. 1360, z późn. zm.<sup>2)</sup>), zwanej dalej „ustawą o systemie oceny zgodności”, z tym że:

- 1) „wymagania dla wyposażenia morskiego”, określone w przepisach międzynarodowych stanowią „zasadnicze wymagania” w rozumieniu ustawy o systemie oceny zgodności;
- 2) „zainstalowanie lub umieszczenie na statku wyposażenia morskiego” stanowi również „wprowadzenie do obrotu” w rozumieniu ustawy o systemie oceny zgodności.

#### Art. 5.

1. Przed wprowadzeniem do obrotu, umieszczeniem lub zainstalowaniem na statku, wyposażenie morskie podlega ocenie zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach międzynarodowych.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) wykaz przepisów międzynarodowych zawierających wymagania;
  - 2) rodzaj wyposażenia morskiego podlegającego procedurom oceny zgodności;
  - 3) procedury oceny zgodności dla wyposażenia morskiego;
  - 4) metody badań wyposażenia morskiego;
  - 5) wzór znaku zgodności i sposób jego umieszczania na wyposażeniu morskim - uwzględniając postanowienia dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 046, z 17.02.1997 r., z późn. zm.).

---

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 130, poz. 1188, Nr 170, poz. 1652 i Nr 229, poz. 2275 oraz z 2004 r. Nr 70, poz. 631, Nr 92, poz. 881 i Nr 93, poz. 896.

**Art. 6.**

1. Podczas dokonywania oceny zgodności z wymaganiami wyposażenie morskie może być poddawane:
  - 1) badaniom przez:
    - a) producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, jeżeli nie jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy,
    - b) notyfikowane laboratorium, jeżeli jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy;
  - 2) sprawdzeniu zgodności z wymaganiami - przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą;
  - 3) certyfikacji - przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.
2. Pozytywny wynik oceny zgodności z wymaganiami dokonywanej przez notyfikowaną jednostką certyfikującą stanowi podstawę do wydania producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi certyfikatu zgodności.
3. Jednostki certyfikujące, jednostki kontrolujące oraz laboratoria, o których mowa w ust. 1, oprócz kryteriów określonych w art. 19 ustawy o systemie oceny zgodności powinny również spełniać wymagania odpowiednich Polskich Norm<sup>3)</sup> lub odpowiadających im norm państw członkowskich Unii Europejskiej oraz powinny mieć siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, co najmniej raz na dwa lata, przeprowadza kontrolę jednostek notyfikowanych w zakresie spełniania przez nie wymaganych kryteriów, o których mowa w ust. 3, oraz sposobu wykonywania obowiązków, które jednostki wykonują w zakresie udzielonej autoryzacji.

**Art. 7.**

Domniemywa się, że wyposażenie morskie, na którym umieszczono znak zgodności lub dla którego sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnianie wymagań w innych krajach Unii Europejskiej, jest zgodne z wymaganiami określonymi w ustawie.

**Art. 8.**

1. Za czynności związane z:
  - 1) obowiązkową oceną zgodności wyposażenia morskiego;
  - 2) badaniami na potrzeby oceny zgodności wyposażenia morskiego;
  - 3) certyfikacją;

---

<sup>3)</sup> Normy te zostały wprowadzone do systemu norm krajowych przez:

- PN - EN 45004:1998, z późn. zm. Ogólne kryteria działania różnych rodzajów jednostek kontrolujących;
- PN - EN 45011:2000, z późn. zm. Wymagania ogólne dotyczące jednostek prowadzących systemy certyfikacji wyrobów;
- PN - EN 45012:2000, z późn. zm. Wymagania ogólne dotyczące jednostek prowadzących ocenę oraz certyfikację/rejestrację systemów jakości lub
- PN - EN ISO/IEC 17025:2001, z późn. zm. Ogólne wymagania dotyczące kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących.

- 4) sprawdzaniem zgodności wyposażenia morskiego z wymaganiami, dokonywanym przez notyfikowane jednostki kontrolujące;
  - 5) akredytacją jednostek certyfikujących, jednostek kontrolujących i laboratoriów
- pobiera się opłaty.
2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, uiszcza wnioskodawca.
  3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania opłat za czynności, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem okoliczności, że stawki tych opłat powinny zapewnić pokrycie kosztów ich przeprowadzenia.
  4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, maksymalne wysokości opłat, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów.

#### **Art. 9.**

1. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel, który poddał wyposażenie morskie lub proces jego wytwarzania ocenie zgodności z wymaganiami i potwierdził jego zgodność, wystawia deklarację zgodności oraz umieszcza znak zgodności.
2. Zabrania się umieszczania na wyposażeniu morskim, które nie spełnia wymagań oraz dla którego producent lub jego upoważniony przedstawiciel nie wystawił deklaracji zgodności - znaku zgodności lub znaku podobnego do znaku zgodności mogącego wprowadzać w błąd nabywcę lub użytkownika tego wyposażenia.
3. Zabrania się wprowadzania do obrotu wyposażenia morskiego nieposiadającego znaku zgodności, z zastrzeżeniem art. 11-13.

#### **Art. 10.**

1. Dyrektorzy urzędów morskich są organami wyspecjalizowanymi w rozumieniu ustawy o systemie oceny zgodności, w zakresie wyposażenia morskiego.
2. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą kontrolę wyposażenia morskiego z urzędu lub na wniosek Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.
3. Kontrola może być również wszczęta w przypadku, gdy przepisy międzynarodowe wymagają przeprowadzenia eksploatacyjnych prób działania na statku dla celów bezpieczeństwa lub zapobiegania zanieczyszczeniom.

#### **Art. 11.**

1. Dyrektor urzędu morskiego, w wyjątkowych okolicznościach, uzasadnionych zastosowaniem nowych technologii, może pozwolić na umieszczenie na statku wyposażenia morskiego, które nie jest zgodne z wymaganiami, jeżeli zostanie potwierdzone, w szczególności po przeprowadzeniu prób, że wyposażenie to jest co najmniej tak samo skuteczne, jak wyposażenie, które spełnia wymagania.
2. Przy wydawaniu pozwolenia, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego powinien zapewnić jednakowe traktowanie wyposażenia wyprodukowanego w różnych krajach oraz wykluczać faworyzowanie wyposażenia produkowanego w Rzeczypospolitej Polskiej.
3. Pozwolenie powinno określać ograniczenia i warunki stosowania tego wyposażenia oraz powinno być przez cały czas przechowywane na statku.

4. W przypadku wyposażenia radiokomunikacyjnego nie może ono naruszać zasad dotyczących wykorzystywania częstotliwości radiowych określonych w Prawie telekomunikacyjnym.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje Komisję Europejską i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej o udzieleniu pozwolenia, o którym mowa w ust. 1. Informacja powinna także zawierać sprawozdania ze wszystkich prób, ocen i dokonanych procedur oceny zgodności.

#### **Art. 12.**

1. Dyrektor urzędu morskiego może pozwolić na umieszczenie na statku wyposażenia morskiego, które nie spełnia wymagań, w celu przeprowadzenia prób lub ocen tego wyposażenia.
2. Pozwolenie powinno określać ograniczenia i warunki stosowania wyposażenia oraz powinno być przez cały czas przechowywane na statku.
3. Pozwolenie wydaje się na czas określony, nie dłuższy niż sześć miesięcy.
4. Wyposażenie, o którym mowa w ust. 1, nie może zastępować wyposażenia, które spełnia wymagania i które musi pozostawać na pokładzie statku gotowe do natychmiastowego użycia.
5. W przypadku wyposażenia radiokomunikacyjnego nie może ono naruszać zasad dotyczących wykorzystywania częstotliwości radiowych określonych w Prawie telekomunikacyjnym.

#### **Art. 13.**

1. Gdy zachodzi uzasadniona konieczność wymiany wyposażenia morskiego na statku w porcie państwa trzeciego oraz gdy ze względu na czas i koszty nie jest możliwe umieszczenie wyposażenia spełniającego wymagania, na statku może być umieszczone inne wyposażenie, dla którego została wydana dokumentacja techniczna przez organizację uznaną za równoważną jednostce notyfikowanej, na podstawie porozumienia o wzajemnym uznawaniu takich organizacji między Unią Europejską a państwem trzecim.
2. Jeżeli spełnienie wymagań w sposób, o którym mowa w ust. 1, nie jest możliwe, na statku może być umieszczone wyposażenie, dla którego została wydana dokumentacja techniczna przez właściwy organ państwa członkowskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Dokumentacja powinna potwierdzać zgodność wyposażenia z odpowiednimi wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej.
3. Armator obowiązany jest niezwłocznie poinformować dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku o rodzaju i właściwościach technicznych takiego wyposażenia.
4. Jeżeli na podstawie dokumentacji technicznej dyrektor urzędu morskiego stwierdzi, że wyposażenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, nie spełnia wymagań, nakazuje usunięcie tego wyposażenia ze statku.
5. W przypadku wyposażenia radiokomunikacyjnego nie może ono naruszać zasad dotyczących wykorzystywania częstotliwości radiowych określonych w Prawie telekomunikacyjnym.

#### **Art. 14.**

Jeżeli zostanie stwierdzone, że wyposażenie morskie, niezależnie od faktu posiadania znaku zgodności i spełniania wymagań określonych ustawą, prawidłowo zainstalo-

wane, utrzymywane i używane zgodnie z zamierzonym przeznaczeniem - może stanowić zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa załogi, pasażerów statku lub innych osób lub może niekorzystnie oddziaływać na środowisko morskie, dyrektor urzędu morskiego może, niezależnie od środków przewidzianych w art. 41c ust. 3 ustawy o systemie oceny zgodności, nakazać usunięcie tego wyposażenia ze statku lub określić warunki dalszego używania takiego wyposażenia.

#### **Art. 15.**

Kto wprowadza do obrotu wyposażenie morskie niezgodne z wymaganiami, podlega grzywnie do 100 000 zł.

#### **Art. 16.**

Kto umieszcza znak zgodności na wyposażeniu morskim, które nie spełnia wymagań albo dla którego producent lub jego upoważniony przedstawiciel nie wystawił deklaracji zgodności,

podlega grzywnie do 100 000 zł.

#### **Art. 17.**

Kto umieszcza na wyposażeniu morskim znak podobny do znaku zgodności, mogący wprowadzić w błąd nabywcę lub użytkownika tego wyposażenia, podlega grzywnie do 100 000 zł.

#### **Art. 18.**

Kto wprowadza do obrotu wyposażenie morskie podlegające obowiązkowi oznakowania znakiem zgodności bez oznakowania go w taki sposób,

podlega grzywnie do 100 000 zł.

#### **Art. 19.**

Orzekanie w sprawach określonych w art. 15-18 następuje na podstawie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

#### **Art. 20.**

W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060 oraz z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2278 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 93, poz. 895) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 6 w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) przepisach ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz.U. Nr 93, poz. 899), zwanej dalej „ustawą o wyposażeniu morskim”,

2) po art. 8 dodaje się art. 8a w brzmieniu:

„Art. 8a. 1. W przypadku statku zbudowanego po dniu 17 lutego 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa trzeciego, inspekcja wstępna ma na celu dodatkowo sprawdzenie, czy wyposażenie statku:

- 1) odpowiada dokumentom bezpieczeństwa statku w zakresie wymagań określonych w ustawie o wyposażeniu morskim,
  - 2) posiada znak zgodności lub
  - 3) może być uznane za równoważne z wyposażeniem spełniającym wymagania w rozumieniu ustawy o wyposażeniu morskim.
2. Organ inspekcyjny, po przedstawieniu przez armatora dokumentów potwierdzających, że wyposażenie spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 3, na jego wniosek, wydaje certyfikat uznania wyposażenia za równoważne. Certyfikat ten powinien określać warunki i ograniczenia stosowania tego wyposażenia i powinien być przechowywany na statku.
  3. Dla potwierdzenia, że wyposażenie może zostać uznane za równoważne, dyrektor urzędu morskiego może podjąć działania określone w art. 40f ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1360, z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 130, poz. 1188, Nr 170, poz. 1652 i Nr 229, poz. 2275 oraz z 2004 r. Nr 70, poz. 631, Nr 92, poz. 881 i Nr 93, poz. 896).
  4. Koszty uzyskania dokumentów i certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, ponosi armator.
  5. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.”;
- 3) w art. 13 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
- „2a. Wydanie lub potwierdzenie przedłużenia ważności dokumentu, o którym mowa w ust. 1, wymaga uprzedniego stwierdzenia zgodności wyposażenia morskiego z wymaganiami, o których mowa w przepisach o wyposażeniu morskim.”;
- 4) w części I załącznika do ustawy po pkt 17.29 dodaje się pkt 17.30 w brzmieniu:
- „17.30. Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne - 500 j.t.”.

#### **Art. 21.**

W ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. Nr 166, poz. 1360, z późn. zm.<sup>2)</sup>) w art. 1 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

- „4. Do oceny zgodności wyrobów będących wyposażeniem morskim w rozumieniu ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz.U. Nr 93, poz. 899), akredytacji, autoryzacji oraz notyfikacji, kontroli spełnienia przez wyposażenie morskie wymagań i postępowania w zakresie wyposażenia morskiego niezgodnego z wymaganiami stosuje się odpowiednio przepisy art. 4, art. 5 pkt 1, 2, 4-13 i 15-17, art. 6 ust. 3, art. 15-36 i art. 38-44 ustawy, z zastrzeżeniem zmian wynikających z ustawy o wyposażeniu morskim.”.

#### **Art. 22**

Przepisów w zakresie spełnienia wymagań określonych w ustawie nie stosuje się do wyposażenia morskiego, które do dnia wejścia w życie ustawy zostało umieszczone lub zainstalowane na statku.



**Art. 23**

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