



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-100-19

Druk nr 3713
Warszawa, 29 lipca 2019 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

**o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy
o bezpieczeństwie morskim**

Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w pkt 1 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:
„e) Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, podpisanej w Londynie dnia 13 lutego 2004 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. ...), zwanej dalej „Konwencją BMW”;;”;
- 2) w art. 2 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) statków o polskiej przynależności znajdujących się poza granicami polskich obszarów morskich.”;
- 3) w art. 4:
 - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) statek – oznacza urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoloty, poduszki, statki podwodne, oraz umocowane i pływające platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;”;
 - b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6) zanieczyszczenie – oznacza jakąkolwiek emisję lub zrzut ze statku substancji, energii, lub wprowadzenie szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów do morza lub atmosfery, podlegających kontroli na podstawie niniejszej ustawy, które mogą spowodować pogorszenie stanu środowiska lub powstanie niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego albo zagrożenie dla żywych zasobów i życia w morzu, pogarszać walory rekreacyjne lub też utrudniać inne zgodne z prawem użytkowanie morza;”;
 - c) w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10–13 w brzmieniu:
„10) wody balastowe – oznaczają wody wraz z zawiesiną pobrane przez statek w celu kontrolowania przegłębienia, przechyłu, zanurzenia, stateczności lub naprężeń statku;

- 11) osady – oznaczają materię wytrąconą w wodach balastowych statku;
 - 12) postępowanie z wodami balastowymi – oznacza procesy mechaniczne, fizyczne, chemiczne i biologiczne stosowane pojedynczo bądź w kombinacjach w celu usunięcia, unieszkodliwienia lub uniknięcia poboru bądź zrzutu szkodliwych organizmów wodnych i patogenów w wodach balastowych i osadach;
 - 13) szkodliwe organizmy wodne i patogeny – oznaczają organizmy wodne i patogeny, które po wprowadzeniu do morza, wliczając w to ujścia rzek lub do cieków wody słodkiej, mogą stwarzać zagrożenie dla środowiska, zdrowia ludzkiego, mienia lub zasobów, niekorzystnie wpływać na różnorodność biologiczną lub utrudniać inne zgodne z prawem sposoby wykorzystywania morza.”;
- 4) art. 5 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 5. Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, Konwencji o zatapianiu, Konwencji AFS, Konwencji BWB, a na Morzu Bałtyckim – również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.”;
- 5) w art. 6 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
- „8) dla statków objętych Konwencją BWB – w postanowieniach tej Konwencji.”;
- 6) w art. 8:
- a) w ust. 1:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Konwencji MARPOL, ważne na najdłuższy dopuszczalny okres wynikający z Konwencji, oraz potwierdza ich ważność na podstawie inspekcji rocznych i pośrednich stosownie do wymogów Konwencji”;
 - w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) Konwencji BWB, ważne na okres 5 lat, oraz potwierdza ich ważność na podstawie inspekcji rocznych i pośrednich;

4) rozporządzeniu 1257/2013, ważne na najdłuższy dopuszczalny okres wynikający z tego rozporządzenia, oraz potwierdza ich ważność na podstawie przeglądów, o których mowa w art. 8 tego rozporządzenia.”;
 - b) w ust. 2 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

- „3) Konwencji BWM, statkowi o obcej przynależności – na wniosek właściwego organu państwa przynależności statku, będącego stroną tej Konwencji.”,
- c) w ust. 4 wyrazy „w załączniku do ustawy” zastępuje się wyrazami „w załączniku nr 1 do ustawy”,
- d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:
„4a. Za zatwierdzanie dokumentacji technicznej i planów oraz zatwierdzanie systemów obróbki wód balastowych pobiera się opłaty określone w załączniku nr 2 do ustawy.”,
- e) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:
„5. Opłaty, o których mowa w ust. 4 i 4a, stanowią dochód budżetu państwa.
6. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 4 i 4a, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty określonej w załącznikach nr 1 i 2 do ustawy.”;
- 7) w art. 8a w ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) informowanie do dnia 31 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;”;
- 8) w art. 9 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) prowadzono na bieżąco wymagane zapisy olejowe, zapisy ładunkowe, zapisy o postępowaniu z odpadami, zapisy o postępowaniu z wodami balastowymi oraz zapisy dotyczące każdorazowego przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane;”;
- 9) w art. 10:
a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
„6. Organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej mogą uzależnić przyjęcie odpadów ze statków od wyniku przeprowadzonej przez nie kontroli.”,
b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:
„8. Dyrektor właściwego urzędu morskiego może udzielić, w drodze decyzji, zwolnienia od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu statkowi uprawiającemu żeglugę na linii regularnej:

- 1) między portem polskim a portem innego państwa położonym w obszarze Morza Bałtyckiego lub Morza Północnego;
- 2) między portami polskimi;
- 3) opuszczającym port i powracającym do niego bez zawijania do innego portu.”;

10) art. 13b otrzymuje brzmienie:

„Art. 13b. Do dnia 31 stycznia każdego roku dyrektorzy urzędów morskich przedstawiają ministrowi właściwemu do spraw środowiska raport w sprawie oceny stanu przestrzegania w roku poprzednim przepisów dotyczących stosowania oraz eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych, rozdzielnic elektrycznych oraz systemów ochrony przeciwpożarowej i gaśnic zawierających substancje kontrolowane, nowe substancje, fluorowane gazy cieplarniane i pozostałe fluorowane gazy cieplarniane, o których mowa w ustawie z dnia 15 maja 2015 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz o niektórych fluorowanych gazach cieplarnianych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2221 oraz z 2019 r. poz. 60 i 534), na statkach.”;

11) art. 13e otrzymuje brzmienie:

„Art. 13e. 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencję działających w polskich obszarach morskich dostawców paliwa przeznaczonego do użycia przez statki, zwanych dalej „dostawcami”.

2. Przed dokonaniem pierwszej dostawy dostawca jest obowiązany do zgłoszenia właściwemu dla miejsca dostawy dyrektorowi urzędu morskiego informacji dotyczących działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich.

3. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2, powinno zawierać nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz numer telefonu dostawcy, a także określać rodzaje dostarczanych paliw z użyciem nomenklatury scalonej (kodów CN) oraz nazwy portów i przystani morskich, w których planowane jest dostarczanie poszczególnych paliw. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2, załącza się kopię koncesji na obrót paliwami oraz kopię pisemnego potwierdzenia zgłoszenia rejestracyjnego, o którym mowa w art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 864 i 1123).

4. Dostawca informuje właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego o zmianie danych, o których mowa w ust. 3, w terminie 7 dni od dnia dokonania zmiany.

5. Do ostatniego dnia miesiąca następującego po każdym kwartale dostawca jest obowiązany do złożenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego sprawozdania z działalności za dany kwartał, zawierającego co najmniej informację o ilości i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach i przystaniach morskich, z uwzględnieniem zawartości siarki i kodów CN.

6. W przypadku zakończenia działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich dostawca jest obowiązany do pisemnego poinformowania o tym właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego w terminie 7 dni od dnia zakończenia tej działalności.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na podstawie informacji przekazanych przez dyrektora urzędu morskiego udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie urzędu obsługującego tego ministra aktualną listę dostawców działających na obszarze właściwości dyrektora urzędu morskiego.

8. Lista, o której mowa w ust. 7, zawiera:

- 1) nazwy dostawców;
- 2) siedziby dostawców;
- 3) adresy korespondencyjne dostawców;
- 4) numery telefonów dostawców;
- 5) określenie z użyciem kodów CN rodzajów dostarczanych przez dostawców paliw;
- 6) nazwy portów i przystani morskich, w których poszczególne paliwa mogą być dostarczane.

9. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje informacje, o których mowa w ust. 2, 4 i 6, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej nie później niż w terminie 7 dni od dnia, w którym uzyskał informację od dostawcy.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia na bieżąco aktualizację listy, o której mowa w ust. 7.

11. Do dnia 30 czerwca każdego roku minister właściwy do spraw gospodarki morskiej udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych urzędu obsługującego tego ministra roczne podsumowanie informacji o rodzajach i ilości paliw żeglugowych dostarczonych w poszczególnych portach i przystaniach morskich w roku poprzednim.”;

- 12) w art. 13f dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji obowiązane są stosować paliwa żeglugowe spełniające wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 3, lub zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki, o ile nie zagraża to obronności lub bezpieczeństwu państwa.

6. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych, każdy w zakresie swojego działania, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, mogą określić, w drodze rozporządzenia, warunki w jakich jednostki pływające, o których mowa w ust. 5, mogą nie stosować paliw żeglugowych spełniających wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 3, lub zatwierdzonych metod redukcji emisji dwutlenku siarki, mając na względzie charakter zadań wykonywanych przez te jednostki oraz konieczność zapewnienia należytej ochrony środowiska morskiego.”;

13) w art. 13g po ust. 6 dodaje się ust. 6a–6e w brzmieniu:

„6a. W przypadku uzasadnionego podejrzenia użycia przez statek paliwa żeglugowego o zawartości siarki większej niż dopuszczalna na danym obszarze morskim lub spowodowania zanieczyszczenia, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru położenia portu wydaje kapitanowi statku, w drodze decyzji, zakaz wyjścia statku z portu oraz określa wysokość kaucji lub innego odpowiedniego zabezpieczenia finansowego na poczet ewentualnej kary. Decyzja zawiera pouczenie o treści ust. 6b.

6b. Statkowi, w stosunku do którego wydano zakaz, o którym mowa w ust. 6a, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru położenia portu może udzielić, w drodze decyzji, zgody na opuszczenie portu, w przypadku gdy nie są jeszcze znane wyniki badań pobranej ze statku próbki paliwa lub próbki substancji ropopochodnych pobranych z powierzchni wody wokół statku lub ze statku, pod warunkiem wpłacenia kaucji lub złożenia innego odpowiedniego zabezpieczenia finansowego na poczet ewentualnej kary dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru położenia portu.

6c. Decyzja, o której mowa w ust. 6a, traci moc w zakresie zakazu wyjścia statku z portu z chwilą wydania decyzji, o której mowa w ust. 6b.

6d. W przypadku uzyskania wyników badań próbek niepotwierdzających podejrzenia użycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki większej niż dopuszczalna na danym obszarze morskim lub spowodowania zanieczyszczenia, o których mowa w ust. 6b, dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, cofa zakaz wyjścia statku

z portu oraz niezwłocznie zwraca kaucję lub inne zabezpieczenie finansowe armatorowi statku, o którym mowa w ust. 6a.

6e. Kaucja lub inne odpowiednie zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w ust. 6b, są zwracane nie później niż w terminie 10 dni od końca miesiąca, w którym uzyskano wyniki badań próbek, o których mowa w ust. 6d. Zwrot kaucji następuje na rachunek podmiotu, o którym mowa w ust. 6d.”;

14) art. 13i otrzymuje brzmienie:

„Art. 13i. Podmiot, który nakłada lub usuwa szkodliwe pokrycia przeciwporostowe, ma obowiązek zapewnić, aby odpady powstałe podczas prac zostały zebrane i poddane procesom przetwarzania zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701 i 730).”;

15) po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

„Rozdział 3a

Postępowanie z wodami balastowymi i osadami

Art. 20a. Przepisów dotyczących postępowania z wodami balastowymi i osadami nie stosuje się do statków wymienionych w art. 3 ust. 2 Konwencji BWM.

Art. 20b. 1. Zabroniony jest zrzut do morza wód balastowych niespełniających wymogów Konwencji BWM oraz osadów, z zastrzeżeniem art. 20c.

2. W przypadku statku wskazanego w prawidło A-5 załącznika do Konwencji BWM, jeżeli:

- 1) cechy konstrukcyjne tego statku nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych w Konwencji BWM,
- 2) jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi
– możliwe jest, na wniosek armatora złożony do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku, zwolnienie tego statku z obowiązku spełniania tych wymagań i wyrażenie zgody na zastosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami Konwencji BWM, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) podstawowe dane o statku i armatorze:
 - a) nazwę i numer identyfikacyjny statku,
 - b) nazwę portu macierzystego statku,

- c) pojemność brutto GT, długość kadłuba [m],
 - d) pojemność balastową statku [m³] (w odniesieniu do wszelkich zbiorników, przestrzeni lub przedziałów na statku używanych dla przewozu, załadunku lub zrzutu wód balastowych),
 - e) nazwę armatora;
- 2) informację o przyczynie wnioskowania o zwolnienie;
 - 3) informację na temat przewidywanych obszarów żeglugi;
 - 4) informację o rozwiązaniach równoważnych z wymaganiami Konwencji BWM, które zostaną wdrożone na statku.

4. Do wniosku dołącza się:

- 1) kopię planu postępowania z wodami balastowymi;
- 2) kopię książki zapisów balastowych.

5. Zwolnienie statku z obowiązku spełniania wymagań określonych w Konwencji BWM i wyrażenie zgody na zastosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami Konwencji BWM, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7, lub odmowa wydania zwolnienia i wyrażenia zgody następuje w drodze decyzji właściwego dyrektora urzędu morskigo.

6. Statek, który został zwolniony z wymagań i który otrzymał zgodę na zastosowanie rozwiązań równoważnych, otrzymuje odpowiedni wpis w książce zapisów balastowych.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rozwiązania równoważne z wymaganiami Konwencji BWM dla statków wskazanych w prawidło A-5 załącznika do Konwencji BWM, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony środowiska morskiego.

8. Za udzielenie zwolnienia pobiera się opłatę określoną w załączniku nr 2 do ustawy.

9. Opłata, o której mowa w ust. 8, stanowi dochód budżetu państwa.

Art. 20c. Do statków uprawiających żeglugę wyłącznie pomiędzy portami Morza Bałtyckiego nie ma zastosowania prawidło D-1 załącznika do Konwencji BWM.

Art. 20d. 1. Dyrektor urzędu morskigo właściwy dla portu zawinięcia statku na wniosek armatora złożony w formie pisemnej może, w drodze decyzji, udzielić statkowi podróżującemu pomiędzy określonymi portami lub miejscami lub statkowi

eksploatowanemu wyłącznie pomiędzy określonymi portami lub miejscami zwolnienia, o którym mowa w prawie A-4 załącznika do Konwencji BWM.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) podstawowe dane o statku i armatorze:
 - a) nazwę i numer identyfikacyjny statku,
 - b) nazwę portu macierzystego statku,
 - c) pojemność brutto GT,
 - d) nazwę armatora,
 - e) znak wywoławczy statku;
- 2) informacje o stosowanej metodzie postępowania z wodami balastowymi, w tym informacje o systemie obróbki wód balastowych, jeżeli został zainstalowany;
- 3) informację o terminie, na jaki wymagane jest zwolnienie (od MM-RRRR do MM-RRRR);
- 4) informację o przyczynie wnioskowania o zwolnienie;
- 5) informację o trasie objętej zwolnieniem (podanie nazwy portu/portów, w których pobierane będą wody balastowe, oraz nazwy portu, gdzie zrzucane będą wody balastowe);
- 6) datę oraz godzinę rozpoczęcia i zakończenia podróży – w przypadku jednorazowej podróży;
- 7) informację o częstotliwości rejsów, regularności oraz przewidywanych ilościach wód balastowych, które będą zrzucane w okresie zwolnienia – w przypadku wielokrotnych podróży;
- 8) przewidywany czas oraz daty rozpoczęcia i zakończenia rejsów;
- 9) informację o wszystkich portach, które statek planuje odwiedzić w okresie zwolnienia, poza portami objętymi zwolnieniem;
- 10) informację na temat przewidywanej łącznej liczby podróży oraz ilości wód balastowych, które zostaną zrzucone w ciągu okresu trwania zwolnienia – w przypadku wielokrotnych podróży.

3. Do wniosku dołącza się:

- 1) kopię planu postępowania z wodami balastowymi;
- 2) kopię książki zapisów balastowych;
- 3) informację, z internetowego narzędzia wspomaganego decyzji, o którym mowa w ust. 9, o poziomie ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub

patogenów w związku z usunięciem w polskich obszarach morskich wód balastowych ze statku, którego dotyczy zwolnienie, lub dane niezbędne do oceny poziomu ryzyka za pomocą internetowego narzędzia wspomagania decyzji w przypadku ich braku w internetowym narzędziu.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Składający wniosek zamieszcza w nim klauzulę następującej treści:

„Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

5. Decyzja, o której mowa w ust. 1, jest wydawana po zasięgnięciu opinii o wniosku, o którym mowa w ust. 2, właściwych dla portu zawinięcia statku organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej i regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz na podstawie oceny poziomu ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów w wyniku usunięcia w polskich obszarach morskich wód balastowych ze statku, którego dotyczy zwolnienie.

6. Organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej wydają w terminie 14 dni opinię w zakresie zagrożeń sanitarno-epidemiologicznych wynikających z usunięcia wód balastowych statku, którego dotyczy zwolnienie.

7. Regionalny dyrektor ochrony środowiska wydaje w terminie 14 dni opinię w zakresie zagrożenia dla środowiska w związku z usunięciem wód balastowych statku, którego dotyczy zwolnienie.

8. Organy, o których mowa w ust. 5, wydają negatywną opinię w przypadku stwierdzenia, że usunięcie wód balastowych ze statku, którego dotyczy zwolnienie, może spowodować zagrożenie sanitarno-epidemiologiczne lub zagrożenie inwazją gatunków obcych w polskich obszarach morskich.

9. Poziom ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów, o którym mowa w ust. 5, ustala się za pomocą internetowego narzędzia wspomagania decyzji opracowanego przez Komisję Ochrony Środowiska Morza Bałtyckiego (HELCOM) i Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku (OSPAR) w ramach „Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla państw-Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach

Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Prawidło A-4”.

10. Dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję o udzieleniu zwolnienia, o której mowa w ust. 1, w przypadku poziomu ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów, o którym mowa w ust. 5, ustalonego jako „niski”.

11. Dyrektor urzędu morskiego odmawia udzielenia zwolnienia, jeżeli poziom ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów, o którym mowa w ust. 5, jest ustalony jako „wysoki” albo „średni”, lub na podstawie negatywnej opinii przynajmniej jednego z organów, o których mowa w ust. 5.

12. Za udzielenie zwolnienia pobiera się opłatę określoną w załączniku nr 2 do ustawy.

13. Opłata, o której mowa w ust. 12, stanowi dochód budżetu państwa.

14. Dyrektor urzędu morskiego dokonuje wpisu o udzielonym zwolnieniu do książki zapisów balastowych statku.

15. Kopię decyzji, o której mowa w ust. 1, dyrektor właściwego urzędu morskiego niezwłocznie doręcza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

16. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej niezwłocznie przekazuje informację o udzielonym zwolnieniu:

- 1) władzom państwa bandery statku;
- 2) państwom-stronom Konwencji Helsińskiej i OSPAR;
- 3) Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

17. Dyrektor urzędu morskiego, który udzielił zwolnienia, o którym mowa w ust. 1, cofa je, w drodze decyzji:

- 1) w przypadku gdy statek przestał spełniać warunki, o których mowa w prawidło A-4 załącznika do Konwencji BWB, lub
- 2) na wniosek organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w przypadku stwierdzenia przez te organy, że stan wód morskich może spowodować zagrożenie sanitarno-epidemiologiczne lub zagrożenie dla środowiska, w przypadku ich pobrania i zrzutu jako wody balastowe przez statek.

18. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust. 1, kierując się potrzebą zapewnienia kompletności i przejrzystości informacji.

Art. 20e. 1. Podmiot, który dokonuje czyszczenia lub naprawy zbiorników wód balastowych, ma obowiązek zapewnić urządzenia do odbioru osadów powstających podczas czyszczenia lub naprawy zbiorników, spełniające potrzeby korzystających z nich statków w zakresie wydajności oraz zapewnienia, że działanie tych urządzeń nie powoduje bezpodstawnych opóźnień statków, a także, że osady usuwane są w sposób bezpieczny dla środowiska, zdrowia ludzkiego, mienia oraz zasobów.

2. Odpady powstałe podczas czyszczenia lub naprawy zbiorników wód balastowych są zbierane i poddawane procesom przetwarzania zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Art. 20f. 1. Kapitan statku przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do przekazania kapitanowi tego portu informacji na temat aktualnej ilości wód balastowych na statku oraz przeprowadzonych operacji balastowych na statku.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, przekazywane są nie później niż na 24 godziny przed zawinięciem statku do portu za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) na formularzu, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie ust. 3.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza dotyczącego przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1, kierując się koniecznością ujednoczenia zakresu przekazywanych informacji oraz potrzebą zapewnienia kontroli w odniesieniu do operacji balastowych na statkach przebywających w polskich obszarach morskich.

4. W przypadku gdy podróż statku trwa krócej niż 24 godziny, informacje, o których mowa w ust. 1, są przekazywane nie później niż w chwili opuszczenia przez statek portu poprzedniego.

5. Jeżeli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży, informacje są przekazywane niezwłocznie po uzyskaniu informacji o porcie przeznaczenia.”;

16) po art. 23a dodaje się art. 23b w brzmieniu:

„Art. 23b. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską oraz podmiot prowadzący działalność i użytkujący nabrzeże w granicach portu morskiego lub przystani morskiej, którego działalność może powodować zagrożenie zanieczyszczenia

wód portowych, jest obowiązany do opracowania i aktualizacji planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych.

2. Plany, o których mowa w ust. 1, podlegają uzgodnieniu z dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.

3. Uzgodnione plany, o których mowa w ust. 1, zatwierdza, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru położenia portu. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi ewidencję tych planów.

4. W portach wojennych plany, o których mowa w ust. 1, są opracowywane, aktualizowane i uzgadniane przez komendanta portu wojennego.

5. Kompetencje dyrektora urzędu morskiego, o którym mowa w ust. 3, w stosunku do planów, o których mowa w ust. 4, wykonuje Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych.

6. Na pisemny wniosek podmiotu prowadzącego działalność i użytkującego nabrzeża w granicach portu morskiego lub przystani morskiej, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru położenia portu lub przystani morskiej może udzielić, w drodze decyzji, zwolnienia z obowiązku opracowania planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych.

7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, zawiera:

- 1) nazwę albo imię i nazwisko wnioskodawcy;
- 2) siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania i adres wnioskodawcy;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) wnioskodawcy oraz numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG), jeżeli zostały nadane.

8. Do wniosku dołącza się:

- 1) dokument nabycia lub użytkowania nieruchomości;
- 2) kopię mapy zasadniczej z zaznaczonym obrysem działki lub działek oraz nabrzeża, na którym użytkownik portu lub przystani morskiej prowadzi działalność;
- 3) informację o stosowanych rozwiązaniach chroniących środowisko.

9. W przypadku każdej zmiany w zakresie działalności podmiotu prowadzącego działalność i użytkującego nabrzeża w granicach portu morskiego lub przystani morskiej, podmiot ten obowiązany jest poinformować o tych zmianach w terminie 7 dni

od ich wystąpienia dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru położenia portu lub przystani morskiej.

10. Jeżeli zmiana zakresu działalności podmiotu prowadzącego działalność i użytkującego nabrzeża w granicach portu morskiego lub przystani morskiej powoduje zagrożenie zanieczyszczenia wód portowych, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru położenia portu lub przystani morskiej, w terminie 7 dni od otrzymania informacji o zmianie, o której mowa w ust. 9, w drodze decyzji, cofa zwolnienie, o którym mowa w ust. 6, określając termin na sporządzenie portowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych przez ten podmiot.

11. Termin na opracowanie przez podmiot, o którym mowa w ust. 9, planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych nie może być krótszy niż 14 dni.

12. Kopię decyzji, o której mowa w ust. 6 oraz w ust. 10, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru położenia portu lub przystani morskiej przekazuje podmiotowi zarządzającemu portem lub przystanią morską, w granicach których podmiot prowadzi działalność i użytkuje nabrzeże.

13. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do podmiotu prowadzącego działalność i użytkującego nabrzeża w granicach portu morskiego lub przystani morskiej, w przypadku gdy zagrożenia i działania związane z likwidacją zanieczyszczeń tego podmiotu zostały ujęte w planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych opracowanym przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, na terenie których prowadzona jest działalność i użytkowane jest nabrzeże.”;

17) w art. 26:

a) w pkt 1:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„w stosunku do statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL, Konwencji Helsińskiej 1992 lub Konwencji BWM:”;

– lit. a i b otrzymują brzmienie:

„a) przeprowadzić, na statku w porcie lub bazie przeładunkowej na morzu, inspekcje w zakresie i trybie przewidzianym w art. 28 oraz kontrole książek zapisów olejowych, ładunkowych, odpadów powstających na statku, zapisów balastowych oraz zapisów o każdorazowym przejściu na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane, w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zanieczyszczenia, z naruszeniem postanowień tych

konwencji; wyniki inspekcji ujmuje się w sprawozdaniu, które przekazuje się kapitanowi statku,

- b) odmówić statkowi o obcej przynależności zezwolenia na wejście do portu lub do bazy przeładunkowej na morzu albo podjąć działania zapewniające, że uprawianie żeglugi tym statkiem nie będzie stanowiło istotnego zagrożenia dla środowiska morskiego, jeżeli statek nie odpowiada wymaganiom określonym w tych konwencjach; o odmowie dyrektor urzędu morskiego powiadamia konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego państwa przynależności statku, a gdy jest to niemożliwe – inny właściwy organ tego państwa,”

b) w pkt 3:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„w stosunku do statków o przynależności do obcego państwa niebędącego stroną Konwencji MARPOL lub Konwencji BWM:”;
- lit. a otrzymuje brzmienie:
„a) przeprowadzić inspekcję statku w celu sprawdzenia, czy stan statku odpowiada wymaganiom określonym w tych konwencjach; w razie stwierdzenia, że stan statku nie odpowiada tym wymaganiom, a uprawianie żeglugi tym statkiem stanowi istotne zagrożenie dla środowiska morskiego, może odmówić statkowi zezwolenia na wejście do portu lub bazy przeładunkowej,”;

18) w art. 28:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Inspekcja statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL lub Konwencji BWM powinna być ograniczona do sprawdzenia świadectw i innych dokumentów przewidzianych w tych konwencjach.”;

b) w ust. 2:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) treść dokumentów nie jest wystarczająca do potwierdzenia lub sprawdzenia podejrzanego naruszenia;”;
- w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) na statku nie wdrożono procedur postępowania z wodami balastowymi i osadami wymaganych Konwencją BWM.”;

19) w art. 28a:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Jeżeli przeprowadzona inspekcja wykaże, że wody balastowe statku stanowią zagrożenie dla środowiska, zdrowia ludzkiego, zasobów lub mienia, właściwy dyrektor urzędu morskiego zakazuje zrzutu wód balastowych do czasu usunięcia zagrożenia.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego otrzyma informację, że do portu morskiego znajdującego się w terytorialnym zakresie jego działania zmierza statek, który opuścił inny port z naruszeniem przepisów w zakresie informowania oraz zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych lub był eksploatowany z naruszeniem postanowień Konwencji BWM, zapewnia przeprowadzenie inspekcji tego statku przed udzieleniem pozwolenia na jego wyjście w morze.”;

20) w art. 30 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) organu państwa strony Konwencji MARPOL lub Konwencji BWM w sprawie zrzutu, o którym mowa w pkt 1, niezależnie od miejsca jego dokonania.”;

21) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Art. 35. 1. Do postępowania określonego w przepisach niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 oraz z 2019 r. poz. 60, 730 i 1133).

2. W przypadku konieczności natychmiastowego opuszczenia portu przez statek, w stosunku do którego powzięto podejrzenie używania paliwa żeglugowego o zawartości siarki większej niż dopuszczalna na danym obszarze morskim, a znane są już wyniki badania laboratoryjnego próbki paliwa potwierdzające używanie przez ten statek takiego paliwa żeglugowego, nie stosuje się przepisów art. 10 § 1, art. 39¹, art. 39², art. 45, art. 49b, art. 79 i art. 79a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

3. Decyzję dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru położenia portu zawierającą sankcję karną za używanie paliwa żeglugowego o zawartości siarki większej niż dopuszczalna na danym obszarze morskim doręcza się bezpośrednio kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi na podstawie art. 39 i art. 40 § 1 lub 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.”;

22) w art. 35a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kto usuwa ze statku substancje objęte załącznikami I (olej) i II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji MARPOL w takiej ilości lub takiej postaci, że może to doprowadzić do pogorszenia jakości wody, zagrażać życiu lub zdrowiu wielu osób lub spowodować zniszczenie fauny i flory morskiej w znacznych rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.”;

23) art. 36 otrzymuje brzmienie:

„Art. 36. 1. Armatorowi statku, z którego podczas przebywania w polskich obszarach morskich dokonano, z naruszeniem przepisów ustawy, zanieczyszczenia, w związku z eksploatacją statku lub zatopieniem w morzu odpadów i innych substancji – wymierza się karę pieniężną o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

2. Tej samej karze podlega również armator statku o polskiej przynależności, z którego dokonano, z naruszeniem przepisów ustawy, zanieczyszczenia poza polskimi obszarami morskimi, w związku z eksploatacją statku lub zatopieniem w morzu odpadów lub innych substancji, bez wymaganego zezwolenia lub wbrew jego warunkom.”;

24) w art. 36aa:

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

„3a. Jeżeli armator statku niezgodnie z prawidłem 14 załącznika VI do Konwencji MARPOL przewozi do celów spalania paliwo olejowe przeznaczone do napędu lub obsługi statku niespełniające wymogów dotyczących zawartości siarki, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.”;

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Jeżeli armator statku nie wykonuje obowiązków w zakresie gromadzenia i przekazywania danych o zużyciu paliwa, w sposób zgodny z wymogami prawidła 22A załącznika VI do Konwencji MARPOL, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;

25) w art. 36c wyrazy „w art. 13e ust. 2–5” zastępuje się wyrazami „art. 13e ust. 2–6”;

26) w art. 37:

a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

- „2a) w sposób zgodny z wymogami prawidła B-2 załącznika do Konwencji BWM nie prowadzi zapisów balastowych,”
- b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) nie zgłasza statku do przeglądu lub inspekcji, utrudnia bądź uniemożliwia przegląd lub inspekcję w zakresie przewidzianym w Konwencji MARPOL lub Konwencji BWM,”
- c) w pkt 18 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 19–22 w brzmieniu:
- „19) nie posiada na statku dokumentów, wymaganych zgodnie z Konwencją BWM,
- 20) nie stosuje procedur dotyczących postępowania z wodami balastowymi i osadami określonych w planie postępowania z wodami balastowymi,
- 21) użytkuje niesprawny system obróbki wód balastowych lub system, w którym dokonano zmian niezatwierdzonych przez administrację,
- 22) nie przekazuje kapitanowi portu informacji na temat aktualnej ilości wód balastowych na statku oraz przeprowadzonych operacji balastowych na statku”;
- 27) po art. 37a dodaje się art. 37b i art. 37c w brzmieniu:
- „Art. 37b. Armator albo kapitan statku, który nie przestrzega warunków określonych w decyzji w sprawie zwolnienia, o którym mowa w art. 20d ust. 1, podlega karze pieniężnej do wysokości 200 000 SDR.
- Art. 37c. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo podmiot prowadzący działalność i użytkujący nabrzeża w granicach portu morskiego lub przystani morskiej, który nie wykonuje obowiązków sporządzania nowych lub aktualizacji istniejących planów, zgodnie z art. 23b, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;
- 28) załącznik do ustawy otrzymuje oznaczenie: „Załącznik nr 1”;
- 29) w załączniku nr 1 dodaje się pkt 30–35 w brzmieniu:
- „30. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy Certyfikat Postępowania z Wodami Balastowymi” – 4000 PLN.
31. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy Certyfikat Postępowania z Wodami Balastowymi” – 4800 PLN.

32. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy Certyfikat Postępowania z Wodami Balastowymi” – 2000 PLN.
 33. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy Certyfikat Postępowania z Wodami Balastowymi” – 1200 PLN.
 34. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy Certyfikat Postępowania z Wodami Balastowymi” – 800 PLN.
 35. Za inspekcję dodatkową, ogólną lub częściową, po zmianie, wymianie lub znacznej naprawie konstrukcji kadłuba, wyposażenia, systemów, armatury, środków i materiałów niezbędnych do osiągnięcia pełnej zgodności z postanowieniami Konwencji BWM i wydanie świadectwa – 180 PLN za każdą godzinę przeprowadzonej inspekcji.”;
- 30) dodaje się załącznik nr 2 do ustawy w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK NR 2

OPLATY ZA ZATWIERDZANIE DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ I PLANÓW,
ZATWIERDZANIE SYSTEMÓW OBRÓBKİ WÓD BALASTOWYCH ORAZ
WYDAWANIE ZWOLNIEŃ, O KTÓRYCH MOWA W ROZDZIALE 3A.

1. Za zatwierdzenie „Planu postępowania z wodami balastowymi bez wymiany wód balastowych” zgodnie z wymogami Konwencji BWM – 2000 PLN.
2. Za zatwierdzenie „Planu postępowania z wodami balastowymi z wymianą wód balastowych” zgodnie z wymogami Konwencji BWM – 6000 PLN.
3. Za zatwierdzenie systemu obróbki wód balastowych zgodnie z wymogami Konwencji BWM oraz wydanie świadectwa pod nazwą „Certyfikat Zatwierdzenia Typu Systemu Obróbki Wód Balastowych” – 150 000 PLN.
4. Za zatwierdzenie systemu obróbki wód balastowych, który wykorzystuje substancje aktywne zgodnie z wymogami Konwencji BWM – 300 000 PLN.
5. Za zatwierdzenie zmian do systemu obróbki wód balastowych – 3000 PLN.
6. Za wydanie zwolnienia na podstawie przepisu A-4 załącznika do Konwencji BWM – 2000 PLN.
7. Za wydanie zwolnienia, o którym mowa w art. 20b ust. 2 i wyrażenie zgody na zastosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami Konwencji BWM – 300 PLN.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245) w art. 5 w pkt 33 w lit. i średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. j w brzmieniu:

„j) Międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, podpisaną w Londynie dnia 13 lutego 2004 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. ...);”.

Art. 3. 1. Do statków o pojemności brutto (GT) poniżej 400 standardy określone w prawie D-2 załącznika do Konwencji BWM, o której mowa w art. 1 pkt 1 lit. e ustawy zmienianej w art. 1, zwanej dalej „Konwencją BWM”, stosuje się od dnia 8 września 2024 r.

2. Dla statków, o których mowa w art. 20c ustawy zmienianej w art. 1, standardy określone w prawie D-2 załącznika do Konwencji BWM stosuje się zgodnie z harmonogramem określonym w prawie B-3 załącznika do Konwencji BWM.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 16, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 24 lit. a, który wchodzi w życie z dniem 1 marca 2020 r.

UZASADNIENIE

1. Cel projektowanej regulacji

Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim, zwany dalej „projektem ustawy”, został opracowany w celu implementacji wymogów Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (dalej: konwencja BWM), przyjętej w Londynie w dniu 13 lutego 2004 r.

Konwencja BWM weszła w życie w dniu 8 września 2017 r. – w 12 miesięcy od daty, w której spełnione zostały warunki określone w art. 18 konwencji, to jest, kiedy floty handlowe państw-stron tej umowy międzynarodowej stanowiły łącznie powyżej 35% pojemności brutto światowej floty handlowej. Liczba państw, które przystąpiły do konwencji BWM, obecnie wynosi 81, floty tych państw stanowią 80,75% pojemności brutto światowej floty handlowej (stan na czerwiec 2019 r.).

Zgodnie z art. 18 ust. 3 konwencji BWM jej wymogi zaczną obowiązywać na polskich obszarach morskich po upływie 3 miesięcy od daty złożenia przez Polskę dokumentu ratyfikacyjnego na ręce Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (zwanej dalej „IMO”). Do tego czasu powinny zostać przyjęte krajowe przepisy, które umożliwią stosowanie i egzekwowanie postanowień konwencji.

W związku z tym istotą proponowanych w ustawie zmian jest umożliwienie wdrożenia na polskich obszarach morskich oraz statkach o polskiej przynależności wymogów konwencji BWM oraz wytycznych technicznych do tej konwencji opracowanych przez IMO. Przyczyni się to również do ochrony środowiska morskiego polskiej części Morza Bałtyckiego przed introdukcją i rozprzestrzenianiem się gatunków obcych i patogenów wskutek operacji balastowych na statkach.

W polskim oraz unijnym porządku prawnym aspekty dotyczące zapobiegania introdukcji gatunków obcych w związku ze zrzutem wód balastowych ze statków nie są obecnie regulowane. Na poziomie kraju funkcjonują jedynie akty prawne z zakresu ochrony środowiska, które w sposób ogólny traktują problem zapobiegania wprowadzaniu gatunków obcych. Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614, z późn. zm.) zabrania się wprowadzania do środowiska przyrodniczego oraz przemieszczania w tym środowisku roślin, zwierząt lub grzybów gatunków obcych (art. 120

ust. 1), przy czym za gatunek obcy uważa się gatunek występujący poza swoim naturalnym zasięgiem w postaci osobników lub zdolnych do przeżycia: gamet, zarodników, nasion, jaj lub części osobników, dzięki którym mogą się one rozmnażać (art. 5 pkt 1c). W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r. w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym (Dz. U. poz. 1260) znajdują się m.in. trzy gatunki bezkręgowców morskich. Są to żebroplaw *Mnemiopsis leidy*, krab wełnistoszczypcy *Eriocheir sinensis* oraz ostryga pacyficzna *Crassostrea gigas*. Dwa pierwsze z ww. gatunków znajdują się na liście stu najbardziej inwazyjnych gatunków na świecie (Lowe i in., 2000), a ich wprowadzanie do nowych środowisk odbywa się głównie w wyniku transportu morskiego.

W przygotowaniu Ministerstwa Środowiska jest również **projekt ustawy o gatunkach obcych**, którego celem jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów **rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1143/2014 z dnia 22 października 2014 r. w sprawie działań zapobiegawczych i zaradczych w odniesieniu do wprowadzania i rozprzestrzeniania inwazyjnych gatunków obcych** (Dz. Urz. UE L 317 z 04.11.2014, str. 35). W ramach prac nad wdrażaniem krajowych przepisów dotyczących inwazyjnych gatunków obcych Minister Środowiska wskaże m.in. w formie rozporządzenia inwazyjne gatunki obce stwarzające zagrożenie dla Polski. Rozporządzenie to zastąpi ww. rozporządzenie Ministra Środowiska z 2011 r.

Podstawowym aktem prawa krajowego dotyczącym ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez statki jest ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000). Ustawa ta wdraża m.in. wymogi Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 761 i 773), zwanej dalej konwencją MARPOL, oraz Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, 1992 (Dz. U. z 2000 r. poz. 346).

W celu zachowania dotychczasowego sposobu wdrażania do polskiego porządku prawnego międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków zdecydowano o uregulowaniu zasad dotyczących postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami przewidzianych w konwencji BWM w nowym rozdziale do przedmiotowej ustawy.

Z przeglądu przeprowadzonego w ramach przygotowań do ratyfikacji konwencji BWM i wdrożenia jej wymogów do polskiego porządku prawnego wynika, że w innych państwach UE przepisy dotyczące postępowania z wodami balastowymi zostały wprowadzone w aktach prawnych dotyczących transportu morskiego i środowiska.

Część z przyjętych w tych państwach aktów prawnych zawiera wprost przepisy konwencji BWM (np. w Danii i Szwecji), inne (np. Finlandia, Niemcy) tylko odsyłają do jej zapisów oraz wytycznych opracowanych do tej konwencji przez Międzynarodową Organizację Morską, które zostały przejęte w formie rezolucji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO.

2. Proponowane zmiany w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki

Zasady dotyczące postępowania z wodami balastowymi i osadami na polskich obszarach morskich zostały określone w projekcie ustawy w dodawanym **rozdziale 3a**, w art. 20a–20f.

Treść art. **20a** precyzuje, zgodnie z art. 3 ust. 2 konwencji BWM, w stosunku do których statków przepisy dotyczące postępowania z wodami balastowymi i osadami nie będą mieć zastosowania na polskich obszarach morskich, m.in. statków, które nie są zaprojektowane lub skonstruowane do stosowania wód balastowych, statków uprawiających żeglugę wyłącznie w polskich obszarach morskich, a także statków pełniących specjalną służbę państwową.

Art. **20b** ust. 1 wprowadza ogólny zakaz zrzutu, niespełniających wymogów konwencji BWM, wód balastowych i osadów do morza, a więc, zgodnie z zawartą w ustawie definicją „zanieczyszczenia”, wprowadzania ze statków do morza szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów.

W art. **20b** ust. 2 projektu, zgodnie z przepisami prawidła A-5 załącznika do konwencji BWM, wskazano, że statki sportowo-rekreacyjne wykorzystywane wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych lub jednostki wykorzystywane wyłącznie w celach poszukiwania i ratownictwa, o długości całkowitej mniejszej niż 50 metrów i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 metrów sześciennych, w przypadku braku możliwości stosowania wymogów konwencji będą mieć możliwość ubiegania się o wydanie zgody na stosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami konwencji BWM. W ust. 2 określono warunki, jakie będą kwalifikować statek do ubiegania się o takie zwolnienie i stosowania rozwiązań równoważnych. W ust. 3 i 4 określono zakres wniosku, który w przypadkach określonych w ust. 2 powinien zostać złożony do właściwego ze względu na

port macierzysty dyrektora urzędu morskiego. W ust. 5 i 6 wskazano tryb wydawania zgody na stosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami konwencji BWM, natomiast w ust. 7 zawarto upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, rozwiązań równoważnych z wymaganiami konwencji BWM.

W załączonym do projektu w celach informacyjnych projekcie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie zastosowania rozwiązań równoważnych z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 (konwencji BWM) na statkach wskazanych w prawidło A-5 załącznika do konwencji BWM wskazano rozwiązania, które statki objęte projektowanymi przepisami art. 20b ust. 2 będą mogły stosować. Rozwiązania te zostały opracowane w oparciu o metody wskazane w wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej wydanych na podstawie prawidła A-5 załącznika do konwencji BWM (przyjętych rezolucją Komisji Ochrony Środowiska Morskiego MEPC.123(53) z dnia 22 lipca 2005 r.).

Art. 20c w zmienianej ustawie wprowadzono w celu doprecyzowania zasad postępowania z wodami balastowymi statków uprawiających żeglugę wyłącznie pomiędzy portami Morza Bałtyckiego w zakresie stosowania standardu D-1 dotyczącego wymiany wód balastowych, o którym mowa w prawidło B-4 załącznika do konwencji BWM. Konieczność doprecyzowania tej kwestii w projekcie ustawy wynika z braku na Morzu Bałtyckim obszarów, które spełniają warunki konwencji BWM w zakresie minimalnej głębokości (min. 200 m) i odległości od najbliższego lądu (50–200 mil morskich) gdzie statki mogłyby dokonać wymiany wód balastowych zgodnie ze standardami technicznymi prawidła D-1 załącznika do konwencji BWM. W związku z tym zgodnie z postanowieniami okólnika IMO BWM.2/Circ.63 z dnia 27 lipca 2017 r. zatwierdzonego podczas 71. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, na polskich obszarach morskich dla statków odbywających podróże wyłącznie na obszarze Morza Bałtyckiego obróbka wód balastowych w sposób określony w konwencji BWM nie ma zastosowania.

W art. 3 ust. 2 ustawy doprecyzowano, że dla statków wskazanych w art. 20c spełnienie standardu określonego w prawidło D-2 załącznika do konwencji BWM wymagane jest zgodnie z harmonogramem określonym przez IMO w rezolucji MEPC.297(72) z dnia 13 kwietnia 2018 r., która wejdzie w życie w dniu 19 października 2019 r. i która zawiera poprawki do prawidła B-3 w zakresie harmonogramu spełniania standardu D-2 w zakresie

postępowania z wodami balastowymi na statkach. Termin ten określony jest indywidualnie dla każdego statku, ponieważ zależy od kolejnego przeglądu dla odnowienia Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami (IOPP). Zgodnie z założeniami IMO okres dostosowania statków do standardu określonego w prawie D-2 załącznika do konwencji BWM na podstawie zmian do prawidła B-3 przypada w okresie 2020–2024 r.

Ze wskazaną rezolucją MEPC.297(72) związany jest również **art. 3 ust. 1** niniejszej ustawy, który został wprowadzony celem doprecyzowania terminu dostosowania statków o pojemności brutto mniejszej niż 400 GT do spełnienia standardu D-2 załącznika do konwencji BWM. Ponieważ statki o pojemności brutto mniejszej niż 400 GT nie podlegają ww. przeglądom dla odnowienia świadectwa IOPP, nie zostały uwzględnione w harmonogramie określonym przez IMO i zgodnie z rezolucją MEPC.297(72) istnieje konieczność doprecyzowania tego terminu indywidualnie przez administrację.

Art. 20d dotyczy zwolnień, o których mowa w prawie A-4 załącznika do konwencji BWM. Zgodnie z wymaganiami konwencji BWM oraz wytycznymi IMO G-7 (2017 Guidelines for risk assessment under regulation A-4 of the BWM Convention (G7)) opublikowanymi w rezolucji MEPC.289(71) statek eksploatowany wyłącznie między określonymi portami lub miejscami oraz gdy wody balastowe i osady inne niż te pochodzące z podróży między ww. portami lub miejscami nie ulegają mieszanii, może zostać zwolniony z postępowania z wodami balastowymi w sposób określony w prawie B-3 lub C-1. Zwolnienie dotyczy portu, w którym statek ma zrzucić wody balastowe (tzw. portu docelowego). Warunkiem udzielenia zwolnienia jest przeprowadzenie analizy ryzyka związanego ze zrzutem wód balastowych, a wraz z nimi potencjalnego wprowadzenia gatunków obcych i patogenów, które mogą zagrozić zdrowiu ludzkiemu lub środowisku.

Podstawę udzielenia zwolnienia stanowi ocena ryzyka introdukcji gatunków obcych i patogenów przeprowadzona zgodnie z ww. wytycznymi IMO G-7. Wytyczne IMO wprowadzają trzy metody oceny ryzyka, tj. ocenę ryzyka dopasowania do środowiska (Environmental matching risk assessment), ocenę ryzyka biogeograficznego gatunków (Species' biogeographical risk assessment) lub ocenę ryzyka dla określonych gatunków (Species-specific risk assessment).

Zwolnienie może zostać udzielone, gdy ocena ryzyka wykaże, że istnieje niskie prawdopodobieństwo introdukcji wraz z wodami balastowymi gatunków obcych między portem, gdzie statek pobiera wody balastowe, a portem docelowym.

Zgodnie z **art. 20d ust. 1** ww. zwolnienie wydawane będzie na wniosek armatora złożony w formie pisemnej do dyrektora urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla portu zawinięcia statku (portu docelowego).

Minimalny zakres informacji, który powinien być przekazany w ww. wniosku, oraz dodatkowe dokumenty i informacje, które powinny zostać dostarczone wraz z wnioskiem, m.in. dane niezbędne do oceny ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów, określone zostały w **art. 20d ust. 2 i 3** projektu.

W **art. 20d** ust. 9 wskazano, że oceny poziomu ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów w związku z usunięciem w polskich obszarach morskich wód balastowych statku, którego dotyczy zwolnienie, dokonuje się przez wykorzystanie internetowego narzędzia opracowanego wspólnie przez Komisje HELCOM i OSPAR w ramach „Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla państw - Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Prawidło A-4”, dostępnego na stronie internetowej: http://jointbwmexemptions.org/ballast_water_RA. Ww. wytyczne oraz internetowe narzędzie szacowania ryzyka opracowane zostało w ramach regionalnej współpracy, do której zachęca art. 13 ust. 3 konwencji BWM, w celu ułatwienia państwom położonym w obrębie Morza Bałtyckiego oraz Północno-Wschodniego Atlantyku wykonywanie wymogów prawidła A-4 załącznika do konwencji BWM w zakresie oceny ryzyka przenoszenia gatunków obcych wraz z wodami balastowymi statków podróżujących między portami położonymi w tym regionie.

Opracowane w ramach prac Komisji HELCOM i OSPAR narzędzie opiera się na danych pochodzących z monitoringu elementów abiotycznych i biotycznych środowiska morskiego w portach. W wybranych portach porównuje się szczególnie zasolenie wody, występowanie gatunków obcych oraz tolerancję tych gatunków na zmiany zasolenia.

Metoda oceny ryzyka wymieniona w wytycznych G-7, przyjęta przez Komisje HELCOM i OSPAR w internetowym narzędziu, opiera się na porównaniu określonych gatunków (Species-specific risk assessment), które zostały uznane jako potencjalnie inwazyjne i niebezpieczne dla środowiska Morza Bałtyckiego oraz Północno-Wschodniego Atlantyku, tzw. gatunków kluczowych (target species). Ocena ryzyka dla określonych gatunków może zostać uznana za sygnalizującą wysokie ryzyko, gdy identyfikuje co najmniej jeden gatunek kluczowy, który odpowiada łącznie poniższym przesłankom: prawdopodobnie spowoduje szkody (może zagrażać zdrowiu ludzkiemu, środowisku, gospodarce, mieniu lub zasobom),

występuje w porcie poboru lub zrzutu wód balastowych, jest prawdopodobnie przenoszony w wodach balastowych, prawdopodobnie przetrwa w porcie docelowym. Na podstawie licznych analiz i projektów przeprowadzonych przez HELCOM i OSPAR uznano, że najważniejszymi kryteriami oceny ryzyka związanego z introdukcją gatunków obcych w związku z udzielaniem zwolnień na podstawie przepisu A-4 dla statków w obszarach morskich Morza Bałtyckiego i Północnego są różnice w zasoleniu wody między portami objętymi zwolnieniem oraz występowanie ww. gatunków kluczowych.

Wdrożenie w Polsce procedury wydawania zwolnień na wzór rozwiązań przyjętych w tym zakresie w innych państwach-stronach konwencji BWM położonych w regionie Morza Bałtyckiego, np. Niemczech i Finlandii, przewiduje zaangażowanie właściwych terytorialnie dla portu zawinięcia statku organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz regionalnego dyrektora ochrony środowiska, które będą dokonywać merytorycznej oceny zagrożenia dla zdrowia ludzkiego lub ekosystemu w związku z wprowadzeniem określonych gatunków występujących w wodach balastowych statku do lokalnego środowiska. W związku z tym w **art. 20d** ust. 5 ustawy wskazano, że dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie po zasięgnięciu opinii organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

W **art. 20d** ust. 11 ustawy zmienianej odniesiono się do sytuacji, które będą powodować odmowę udzielenia zwolnienia, m.in. stwierdzenie, że zwolnienie związane jest z wysokim lub średnim ryzykiem prawdopodobieństwa inwazji obcych gatunków między wybranymi portami w związku ze zrzutem wód balastowych. Dyrektor urzędu morskiego odmówi udzielenia zwolnienia również w przypadku negatywnej opinii jednego z organów wymienionych w art. 20d ust. 5.

Zgodnie z postanowieniami przepisu A-4 załącznika do konwencji BWM ważność zwolnienia wynosi maksymalnie 5 lat, z zastrzeżeniem konieczności przeprowadzenia przeglądu pośredniego uwarunkowań, dla których zostało udzielone, po czym o wydanie zwolnienia można wystąpić na nowo.

W **art. 20d** ust. 17 określono sytuacje, które powodować będą cofnięcie zwolnienia m.in. w przypadku, gdy na statku nie będą przestrzegane warunki określone w zwolnieniu (np. zmiana trasy statku) lub na wniosek organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

W **art. 20d** ust. 18 projektu ustawy w celu zapewnienia kompletności i przejrzystości informacji upoważniono ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór wniosku w sprawie zwolnienia, o którym mowa w prawidło A-4 załącznika do konwencji BWM. Projekt przedmiotowego rozporządzenia w celach poglądowych został załączony do niniejszego projektu ustawy.

W celu wdrożenia postanowień art. 5 konwencji BWM dotyczących odbioru i właściwego zagospodarowania osadów ze zbiorników wód balastowych podczas remontów i napraw statków, w **art. 20e** projektu ustawy zmienianej zobowiązano podmioty dokonujące czyszczenia lub naprawy zbiorników wód balastowych do zapewnienia urządzeń do odbioru osadów powstających podczas czyszczenia lub naprawy tych zbiorników oraz zapewnienia, że działanie tych urządzeń nie powoduje nieuzasadnionych opóźnień statków, a także, że osady usuwane są w sposób bezpieczny dla środowiska, zdrowia ludzkiego, mienia oraz zasobów. Odpady powstałe podczas ww. czynności powinny być zbierane i poddawane procesom przetwarzania zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701 i 730). Powyższe rozwiązanie jest analogiczne do rozwiązania przyjętego w obowiązującej ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki regulującego kwestie dotyczące usuwania szkodliwych pokryć przeciwporostowych na statkach (art. 13i.).

W celu kontroli i monitorowania informacji na temat ilości oraz pochodzeniu wód balastowych usuwanych ze statków w polskich obszarach morskich w projektowanym **artykule 20f** ust. 1 wprowadzono obowiązek przekazywania przez kapitana statku przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji na temat ilości wód balastowych oraz przeprowadzonych na statku operacji balastowych. Informacje te, na wzór innych powiadomień przesyłanych przez statek przed zawinięciem do portu, przesyłane będą zgodnie z nowym **art. 20f** ust. 2 za pośrednictwem systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS). Wzór formularza, na którym statki będą przysyłać powyższe informacje, określony zostanie w przepisach ministra właściwego ds. gospodarki morskiej wydanych na podstawie **art. 20f** ust. 3. W celach poglądowych do niniejszej ustawy załączono projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wzoru formularza przekazywania informacji o postępowaniu z wodami balastowymi na statku zmierzającym do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zapewnienie pełnej zgodności z wymogami wynikającymi z konwencji BWM wymagało dodania tej umowy do listy konwencji wymienionych w **art. 1** ust. 1 ustawy, których postanowienia stosuje się do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki.

W projekcie ustawy wprowadzono również zmiany w definicjach zawartych w **art. 4** obowiązującej ustawy, wykreślono m.in. dotychczasowy ust. 6 – „substancje zanieczyszczające”, które odnosiły się jedynie do załączników I i II do konwencji MARPOL (tj. olej i szkodliwe substancje ciekłe), i wprowadzono w jego miejsce nową definicję „6) zanieczyszczenie”. Intencją projektodawcy jest wprowadzenie ogólnej definicji zanieczyszczenia, która obejmuje wszystkie zrzuty i emisje powstałe w czasie eksploatacji statku, które podlegają kontroli na podstawie przedmiotowej ustawy, w tym wprowadzanie do wód morskich szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów. W związku z ww. zmianą treść art. 35a ust.1 ustawy (Przepisy karne) została doprecyzowana. Wprowadzenie w ustawie definicji „zanieczyszczenie” nie wywiera skutków prawnych w istniejących przepisach.

Definicje zawarte w **art. 4** zostały również odpowiednio uzupełnione o pojęcia wynikające z konwencji BWM (w pkt10–13).

Uzupełnienia wymagał również **art. 5** zmienianej ustawy dotyczący umów międzynarodowych, których postanowienia stosuje się do zapobiegania zanieczyszczeniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki. Analogicznie uzupełnień wymagał również **art. 6** obecnie obowiązującej ustawy dotyczący standardów, jakim powinien odpowiadać statek dopuszczony do żeglugi, w którym dodano **pkt 8**.

Na potrzeby wypełnienia postanowień konwencji BWM uzupełnień wymagał też **art. 8** zmienianej ustawy dotyczący wydawania statkom międzynarodowych świadectw. W **art. 8** ust. 1 dodano pkt 3, w którym dopisano świadectwa przewidziane w konwencji BWM. Celem wypełnienia postanowień prawidła E-3 załącznika do konwencji BWM, w ust. 2 dodano pkt 3, który umożliwia polskiemu organowi inspekcyjnemu wydanie międzynarodowego świadectwa potwierdzającego spełnienie wymagań przewidzianych w konwencji BWM również statkowi o obcej przynależności. Natomiast w celu ustanowienia opłat za zatwierdzanie dokumentacji technicznej i planów wynikających z konwencji BWM, a także zatwierdzanie systemów obróbki wód balastowych w **art. 8** wprowadzono ust. 4a.

Celem zapewnienia, że na statku zgodnie z wymogiem pravidła B-2 załącznika do konwencji BWM będą prowadzone zapisy w zakresie przeprowadzonych operacji balastowych, uzupełniono **art. 9** pkt 2 obowiązującej ustawy.

Implementacja postanowień konwencji BWM wiąże się z koniecznością uzupełnienia przepisów w zakresie sprawowania nadzoru nad statkami. W związku z tym w **art. 26** pkt 1 ustawy zmienianej, dotyczącym przeprowadzania przez dyrektora urzędu morskiego inspekcji na statkach, do listy wymienionych umów międzynarodowych dopisano konwencję BWM. W **art. 26** pkt 1 lit. a do wykazu kontrolowanych przez dyrektora urzędu morskiego ksiąg dopisano weryfikację zapisów balastowych. W kontekście nowej definicji „zanieczyszczenia” wprowadzonej art. 4 ust. 6 wprowadzono również odpowiednie zmiany w art. 26 w pkt 1 lit. a. Natomiast w pkt 3 tego artykułu, dotyczącym inspekcji statków o przynależności państwa niebędącego stroną wymienionych konwencji, dopisano konwencję BWM, co pozwoli wypełnić wymóg zawarty w art. 3 ust. 3 tej konwencji dotyczący postępowania ze statkami o przynależności do państwa niebędącego stroną konwencji.

W projekcie uzupełniono ponadto **art. 28** ust. 1 obowiązującej ustawy, co stanowi wypełnienie wymogów dotyczących inspekcji statków zawartych w art. 9 konwencji BWM, a także przesłanki zawartej w art. 12 tej konwencji, która stanowi, że wszelkie działania związane z kontrolą, inspekcją i wykrywaniem naruszeń nie powinny powodować nadmiernego zatrzymania lub opóźnienia statku.

Aby umożliwić wdrożenie przepisów dotyczących postępowania inspektora w przypadku wykrycia nieprawidłowości w zakresie postępowania z wodami balastowymi na statku, wprowadzono zmiany w **art. 28a**, które są zgodne z art. 9 ust. 3 oraz art. 10 ust. 4 konwencji BWM.

W celu ustanowienia systemu sankcji i kar przewidzianych w konwencji BWM w zmienianej ustawie zmodyfikowano **art. 30** pkt 2 dotyczący obowiązku przeprowadzenia postępowania w odniesieniu do statku o obcej przynależności, przebywającego w polskim porcie lub bazie przeładunkowej również na wniosek organu państwa strony konwencji BWM, co stanowi wypełnienie art. 10 ust. 4 konwencji BWM.

Zmiana **art. 36** ust. 1 oraz ust. 2 ustawy zmienianej w pkt 1 podyktowana jest koniecznością dostosowania zapisów w tym artykule do nowej definicji „zanieczyszczenia”.

Natomiast w celu implementacji art. 8 konwencji BWM dotyczącym nakładania kar pieniężnych w przypadku naruszenia przepisów w zakresie postępowania z wodami

balastowymi i osadami w **art. 37** ustawy zmienianej dodano pkt. 19–22. Projekt przewiduje także dodanie **art. 37b**, sankcjonującego nieprzestrzeganie warunków określonych w zwolnieniu, o którym mowa w art. 20d ust. 1 projektowanej ustawy, oraz dodanie art. 37c sankcjonującego nieprzestrzeganie obowiązków sporządzania planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych, o których mowa w art. 23b.

Dostosowując stan prawny do wymaganego względami porządkowymi i redakcyjnymi oraz celem usunięcia nieścisłości interpretacyjnych, postanowiono także o następujących zmianach w ustawie.

Doprecyzowano m.in. przepis zawarty w **art. 2** ust. 1 pkt 2 ustawy, który wskazuje, że przepisy ustawy mają zastosowanie również do statków o polskiej przynależności znajdujących się poza granicami polskich obszarów morskich.

W celu ujednolicenia definicji statku zawartej w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z definicjami stosowanymi w konwencjach morskich (konwencji BWM oraz konwencji MARPOL), w **art. 4 pkt 1** ustawy wprowadzono odpowiednie zmiany.

Dodanie ust. 5 i 6 w **art. 13f** ma natomiast na celu uzupełnienie przepisów krajowych w odniesieniu do wymogów art. 3 ust. 3 konwencji MARPOL oraz art. 1 ust. 2 pkt e dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity) (Dz. Urz. UE L 132 z 21.05.2016, str. 58–78) w odniesieniu do emisji tlenków siarki ze statków Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji. Statki te będą obowiązane przestrzegać wymagań w zakresie redukcji emisji dwutlenku siarki, o ile nie będzie to kolidować z charakterem wykonywanych przez te jednostki zadań. Celem tego uzupełnienia jest również zawarcie w projekcie ustawy upoważnienia dla nadzorujących te statki ministrów do określenia, w drodze rozporządzenia, warunków, w jakich statki w służbie państwowej mogą nie spełniać wymagań w zakresie emisji dwutlenku siarki. Ww. rozwiązanie zostało na roboczo uzgodnione z Ministrem Obrony Narodowej oraz Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji. Zmiana dokonana w pkt 6 dot. **art. 8** ust 1 ustawy odzwierciedla nowe wymagania konwencji MARPOL, wśród których od 1.01.2020 r. znajdować się będzie wydawanie świadectw dotyczących rozdziału IV załącznika VI do Konwencji MARPOL z 17-miesięcznym okresem ważności, a zatem z okresem krótszym niż okres 5 lat dopuszczalny dla pozostałych świadectw.

W **art. 8** ust. 1 pkt 4 zmienianej ustawy, w celu lepszej implementacji 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), dokonano uzupełnienia o przepis uwzględniający wydawanie statkom międzynarodowych świadectw inwentaryzacji oraz gotowości do recyklingu, które przewidziane są w przedmiotowym rozporządzeniu.

W **art. 8** ust. 5 i 6 ustawy zmiany dotyczące opłat pobieranych za przeprowadzenie inspekcji oraz wystawiania lub potwierdzania świadectw i innych dokumentów zostały dostosowane do zmian wynikających z wprowadzenia przepisów dotyczących postępowania z wodami balastowymi i osadami oraz w związku z dodaniem nowego załącznika nr 2 do ustawy „Opłaty za zatwierdzanie dokumentacji technicznej i planów, zatwierdzanie systemów obróbki wód balastowych oraz wydawanie zwolnień, o których mowa w rozdziale 3a.”.

Ze względu na problemy z interpretacją i odpowiednim stosowaniem przepisów art. 10 ust. 8 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki dotyczącym wydawania zwolnień od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunku przed opuszczeniem portu, w projekcie doprecyzowano **art. 10** ust. 8, który odzwierciedla wymóg dyrektywy 2000/59/WE.

Zmiany proponowane w **art. 13e** służyć mają uzupełnieniu materii przedmiotowej ustawy o rozwiązaniu mające na celu zwiększenie nadzoru nad zasadami prowadzenia operacji bunkrowania statków w polskich portach morskich, co związane jest z koniecznością uszczelnienia tego segmentu rynku paliw ciekłych. Ze względu na ryzyko powstawania nieprawidłowości w zakresie podaży paliw żeglugowych na krajowym rynku jako produktów koncesjonowanych oraz wrażliwych ze względu na poziom opodatkowania, konieczne jest zmodyfikowanie oraz uzupełnienie obecnych zasad rejestracji i nadzoru nad podmiotami świadczącymi usługi dostaw paliw żeglugowych w krajowych portach. Uwzględnienie pełniejszych informacji na temat dostarczania paliw na statki oraz modyfikacja częstotliwości raportowania przeprowadzonych operacji dostaw paliw pozwoli wzmocnić system nadzoru nad obrotem paliwami żeglugowymi.

W **art. 13g** i **art. 35** dodano przepisy uwzględniające możliwości stosowania zabezpieczeń finansowych na poczet potencjalnych kar wobec statków, które opuszczają port, a wobec których rozpoczęto postępowanie administracyjne w związku podejrzeniem używania paliwa żeglugowego o zawartości siarki większej niż wymagana na danym obszarze morskim lub w przypadku podejrzenia, że statek spowodował zanieczyszczenie obszarów morskich.

W takich przypadkach pobierane są próbki paliwa żeglugowego lub substancji ropopochodnych z powierzchni wody oraz ze statku podejrzanego o spowodowanie zanieczyszczenia. Takie próbki przekazywane są do laboratorium, w celu wykonania analizy porównawczej. Wynik analizy laboratoryjnej jest bardzo istotnym dowodem w trakcie prowadzenia postępowania administracyjnego, jednak często dostępny jest dopiero po kilku dniach od przekazania próbek do laboratorium. Proponowane regulacje w **art. 13g** uwzględniają właśnie takie sytuacje, kiedy nie są jeszcze znane wyniki pobranej do zbadania w akredytowanym laboratorium próbki paliwa lub substancji ropopochodnej a statek zgłasza żądanie natychmiastowego opuszczenia portu. W takich okolicznościach przedstawiciel tego statku jest zobowiązany do wpłacenia dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru położenia portu kaucji lub złożenia innego odpowiedniego zabezpieczenia finansowego na poczet ewentualnej kary przed opuszczeniem portu.

Wyżej wymienione przepisy przygotowane zostały w oparciu o rozwiązania przyjęte w tym zakresie m.in. w Norwegii, Finlandii czy Belgii i opisane szczegółowo w przygotowanym w ramach projektu CompMon (Compliance monitoring pilot for Marpol Annex VI) raporcie „The International Legal Framework for Monitoring and Enforcing Compliance with the Sulphur in Fuel Requirements of MARPOL Annex VI.” na stronie internetowej:

https://www.trafi.fi/filebank/a/1493101850/9fc383e6244dfc9fa5a5ce14387c38ee/250241_The_International_Legal_Framework_for_Monitoring_and_Enforcing_Compliance_with_the_Sulphur_in_Fuel_Requirements_of_Marpol_Annex_VI.pdf

W **art. 35** ust. 2 uwzględniono sytuację, kiedy statek musi opuścić port i znane są już wyniki badania laboratoryjnego próbki paliwa potwierdzające używanie przez ten statek paliwa żeglugowego o zawartości siarki większej niż wymagana na danym obszarze morskim. W związku ze zgłoszeniem przez taki statek natychmiastowego opuszczenia portu nie byłoby możliwe zastosowanie w prowadzonym postępowaniu administracyjnym niektórych przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego w odniesieniu do terminów, zapoznania się strony z dowodami oraz doręczeń. W takim przypadku decyzję administracyjną dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru położenia portu doręcza się skutecznie przedstawicielowi statku z pominięciem tych elementów Kodeksu postępowania administracyjnego.

Wskazane regulacje uwzględniają niektóre postulaty i wykaz braków określonych w sprawozdaniu przedstawicieli Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) z wizyty w Polsce, która odbyła się w dniach 19–23 marca 2018 r., w celu oceny działania

istniejących w Polsce systemów służących wdrożeniu wymogów określonych w dyrektywie (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz w 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.

W projekcie ustawy wprowadzono również zmiany w zakresie zagadnień dotyczących zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach portowych, przez wprowadzenie **art. 23b**, rozwiązując w ten sposób zidentyfikowane podczas stosowania dotychczasowych przepisów trudności interpretacyjne związane z określaniem odpowiedzialności podmiotów w zakresie opracowywania i aktualizacji planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych.

W **art. 23b** w ust. 2 i 3 określono tryb uzgadniania i zatwierdzania ww. planów, natomiast w ust. 4 i 5 uszczegółowiono procedurę przyjmowania planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód w portach wojennych. Rozwiązania te zawarte były uprzednio w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. poz. 1631).

W ust. 6 i 7 uregulowano natomiast procedurę potencjalnych zwolnień z obowiązku opracowania planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych, w przypadku gdy działalność podmiotu w obrębie portu morskiego nie stanowi zagrożenia zanieczyszczeniem wód portowych.

W ust. 9–11 uregulowano procedurę w przypadku zmiany działalności podmiotu prowadzącego działalność i użytkującego nabrzeża w granicach portu morskiego lub przystani morskiej, która może spowodować zagrożenie zanieczyszczeniem wód portowych.

Zmiana proponowana w **art. 36aa** ust. 3a ma służyć uzupełnieniu przepisów sankcyjnych w odniesieniu do zakazu, który wynika z konwencji MARPOL, i obowiązywać będzie od dnia 1 marca 2020 r. Zakaz dotyczy przewożenia do celów spalania, niespełniającego wymogów dotyczących zawartości siarki, paliwa olejowego przeznaczonego do napędu lub obsługi statku.

Natomiast dodanie ust. 6 w art. 36aa ma na celu uzupełnienie przepisów sankcyjnych w odniesieniu do wymogów konwencji MARPOL w zakresie gromadzenia i przekazywania danych o zużyciu paliwa. Zgodnie z wymogami prawidła 22A załącznika VI do konwencji MARPOL raportowanie danych prowadzone będzie od 2020 r.; ustawa w dotychczasowym

brzmieniu nie zawiera jednak stosownego przepisu sankcyjnego, jego wprowadzenie jest dlatego zasadne.

W projekcie ustawy uzupełniono również załącznik dotyczący opłat za przeprowadzanie inspekcji i wystawianie lub potwierdzanie międzynarodowych świadectw i nadano mu **nr 1**. W wyniku dodania ust. 4a w **art. 8** w projekcie wprowadzono również „**Załącznik nr 2**” dotyczący wnoszenia opłat za zatwierdzanie dokumentacji technicznej i planów, zatwierdzanie systemów obróbki wód balastowych i wydawanie zwolnień.

Wypełnienie i egzekwowanie wymogów wynikających z konwencji BWM wymaga wprowadzenia zmian w **ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim** (Dz. U. z 2018 r. poz. 181 i 1669) przez dopisanie w art. 5 tej ustawy konwencji BWM do wykazu umów międzynarodowych, co zapewni, że statki, których dotyczy konwencja BWM, będą objęte wymogami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej, a także będą podlegać inspekcji w zakresie wymogów konwencji BWM w polskich portach, zgodnie z zasadami przewidzianymi w przedmiotowej ustawie.

W związku z ww. zmianami w ustawie o bezpieczeństwie morskim w niniejszym projekcie ustawy wprowadzono **art. 2**.

W **art. 3** zobowiązano statki o pojemności brutto (GT) poniżej 400 do spełniania warunków określonych w prawie D-2 załącznika do konwencji BWM od dnia 8 września 2024 r.

Z uwagi na fakt, że proces ratyfikacji konwencji BWM oraz prace legislacyjne nad projektem przedmiotowej ustawy są prowadzone równolegle, tak aby zapewnić skorelowanie terminu wejścia w życie niniejszych przepisów z terminem obowiązywania na polskich obszarach morskich wymogów Konwencji BWM, ustawa **wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.** Wyznaczony termin *vacatio legis* umożliwi adresatom norm prawnych zapoznanie się z nowymi regulacjami oraz dostosowanie się do zmieniającego stanu prawnego.

W **art. 4** projektu w **pkt 1** określono termin wejścia w życie art. 23b, który z uwagi na pilną potrzebę klaryfikacji przepisów w zakresie obowiązków podmiotów do opracowania planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych i w konsekwencji prawidłowego przeprowadzania procedury ich uzgadniania i zatwierdzania został wyznaczony na 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy.

W **art. 4** ustawy wskazano, że przepisy **art. 36aa ust. 3a** wchodzi w życie z dniem 1 marca 2020 r., tj. od dnia, kiedy raportowanie danych zgodnie ze zmianą w prawie 22A załącznika VI do konwencji MARPOL będzie obowiązkowe.

Projekt ustawy wykracza poza zakres prawa Unii Europejskiej.

Projekt nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a tym samym nie wymaga notyfikowania Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Szczegółowe informacje na temat skutków finansowych oraz społeczno-gospodarczych projektu ustawy zostały opisane w **Ocenie Skutków Regulacji**. Ponadto w Ocenie Skutków Regulacji wskazano źródła finansowania projektowanych regulacji.

Projekt nie wpływa na kondycję i pozycję konkurencyjną mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Projekt nie określa zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292).

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Joanna Łyjak Wydział Ochrony Środowiska Morskiego Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Tel.: +48 22 583 85 79, e-mail: joanna.lyjak@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 28.06.2019</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Ratyfikacja Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM).</p> <p>Nr w wykazie prac UD253</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu ustawy jest umożliwienie stosowania na polskich obszarach morskich wymogów Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM), przyjętej w Londynie w dniu 13 lutego 2004 r.

Niniejsza konwencja weszła w życie w dniu **8 września 2017 r.**

Celem konwencji BWM jest zapobieganie, zmniejszanie oraz w miarę możliwości wyeliminowanie przenoszenia przez statki szkodliwych organizmów morskich i patogenów przez kontrolowanie i zarządzanie wodami balastowymi i osadami. Wejście konwencji BWM w życie jest niezwykle istotne w walce z niepożądanym rozprzestrzenianiem się gatunków obcych, jak również z ich szkodliwym oddziaływaniem na ekosystemy morskie, zdrowie ludzkie oraz gospodarkę.

W polskim oraz unijnym porządku prawnym aspekty dotyczące zapobiegania introdukcji gatunków obcych w związku ze zrzutem wód balastowych ze statków nie były dotychczas regulowane, dlatego implementacja wymogów konwencji BWM wymaga opracowania i wdrożenia krajowych instrumentów prawnych. Zapewni to zgodność prawa krajowego z prawem międzynarodowym oraz wywiązanie się Polski z międzynarodowych zobowiązań.

Do czasu ratyfikacji przez Polskę konwencji BWM jej wymogi nie będą obowiązywać na polskich obszarach morskich. Zgodnie z art. 18 ust. 3 konwencji BWM na polskich obszarach morskich oraz na statkach podnoszących polską banderę uprawiających żeglugę na wodach międzynarodowych lub na wodach państw niebędących stronami konwencji BWM, konwencja zacznie obowiązywać 3 miesiące po złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego przez Polskę.

Wprowadzenie do polskiego porządku prawnego norm kontroli postępowania z wodami balastowymi oraz systemu kar na podstawie konwencji BWM przyczyni się do zmniejszenia do minimum introdukcji inwazyjnych gatunków wodnych i patogenów na polskich obszarach morskich, a tym samym zapewni ochronę ekosystemów morskich i nadbrzeżnych, zdrowia ludzkiego oraz gospodarki przed szkodliwym wpływem tych organizmów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wymogi wynikające z konwencji BWM oraz wytyczne techniczne do konwencji opracowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) zostaną wdrożone do polskiego porządku prawnego przez wprowadzenie do **ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki** nowego rozdziału dotyczącego kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.

Dodatkowy rozdział dotyczący postępowania z wodami balastowymi i osadami odnosi się do następujących zagadnień:

- zakresu stosowania wymogów (gdzie i do jakich rodzajów statków mają zastosowanie przepisy dotyczące postępowania z wodami balastowymi);
- standardów postępowania z wodami balastowymi (m.in.: zakazu zrzutu wód balastowych na polskich obszarach morskich, chyba że wody te zostały poddane obróbce zgodnie z prawidłem B-3 i standardami określonym w prawidło D-2; odbioru osadów ze zbiorników balastowych w stocznicach i terminalach, gdzie odbywa się czyszczenie i naprawa zbiorników balastowych);
- udzielania statkom zwolnień ze stosowania niektórych procedur postępowania z wodami balastowymi oraz osadami na polskich obszarach morskich, z uwzględnieniem wytycznych IMO oraz Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla państw-stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach konwencji BWM („*Joint Harmonised Procedure for the Contracting Parties of HELCOM and OSPAR on the granting of exemptions under International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*,”

Regulation A-4”);

- wymaganych dokumentów (Certyfikatu postępowania z wodami balastowymi; Planu postępowania z wodami balastowymi; Książki zapisów balastowych);
- certyfikacji i przeglądów w zakresie wymagań konwencji BWM dla statków bandery polskiej, w tym statków o pojemności brutto (GT) < 400 niepodlegających certyfikacji i przeglądom na podstawie prawidła E-1 załącznika do konwencji BWM, z wykorzystaniem m.in. wytycznych IMO lub przepisów technicznych w zakresie postępowania z wodami balastowymi i osadami na tych statkach wydanych przez uznaną organizację;
- zatwierdzania systemów obróbki wód balastowych lub zmian w tych systemach na statkach przez lub w imieniu administracji morskiej na podstawie wytycznych G-8 przyjętych rezolucją MEPC.279(70) z dnia 28 października 2016 r.;
- przekazywania informacji na temat operacji balastowych na statku za pośrednictwem systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS);
- systemu inspekcji statków w celu weryfikacji zgodności z wymogami konwencji BWM;
- systemu sankcji.

Pełne wdrożenie wymogów wynikających z konwencji BWM wymaga również wprowadzenia zmian w **ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim** (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.) przez dopisanie w art. 5 tej ustawy konwencji BWM do wykazu umów międzynarodowych, co zapewni, że statki podlegające wymogom tej konwencji będą objęte przepisami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej, a także będą podlegały inspekcji w zakresie wymogów konwencji BWM w polskich portach.

Ustanowienie zasad kontroli i inspekcji wynikających z postanowień konwencji BWM oraz wytycznych IMO w tym zakresie wymagać będzie również wprowadzenia zmian w następujących rozporządzeniach:

- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. poz. 1806);
- rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2016 r. poz. 1357);
- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz. U. poz. 1334).

Oczekiwanym efektem regulacji będzie wywiązanie się Polski z międzynarodowych zobowiązań oraz zapewnienie zgodności polskich przepisów z międzynarodowymi wymogami w zakresie postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami. Przyjęcie krajowych przepisów w tym zakresie pozwoli na stosowanie oraz egzekwowanie wymogów konwencji BWM oraz wytycznych IMO na polskich obszarach morskich. Ustanowienie przepisów w zakresie przeglądów i certyfikacji umożliwi armatorom statków o polskiej przynależności uzyskanie kompletu wymaganych konwencją BWM dokumentów i tym samym wykazanie zgodności z jej wymogami podczas wizyt w portach państw-stron konwencji BWM. Usprawni to m.in. procedury inspekcyjne oraz zapobiegnie ewentualnym opóźnieniom statków.

Wprowadzenie zasad kontroli i postępowania z wodami balastowymi i osadami ze statków na polskich obszarach morskich przyczyni się do ochrony morskich ekosystemów, będzie zapobiegać wprowadzaniu groźnych dla zdrowia i życia człowieka bakterii chorobotwórczych oraz przyczyni się do ochrony różnorodności biologicznej. Działania te będą mieć również pozytywny wpływ na lokalne rybołówstwo, akwakulturę, a także turystykę.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Konwencję BWM ratyfikowało 81 państw świata, reprezentujących 80,76% światowego tonażu (stan na czerwiec 2019 r.), w tym 13 państw członkowskich Unii Europejskiej oraz 7 państw Stron Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Dz. U. z 2000 r. poz. 346).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Armatorzy statków o polskiej przynależności objętych konwencją BWM	47 statków (w podróży międzynarodowych) oraz te spośród 163 statków rybackich (w podróży międzynarodowych), które używają wody balastowej do kontroli przegłębienia, przechyłu, zanurzenia, stateczności i naprężeń statku. 41 statków o pojemności	Elektroniczna baza danych o statkach o polskiej przynależności (E-inspekcja, urzędy morskie); Equasis (system informacyjny UE w postaci ogólnodostępnej bazy danych o statkach uprawiających żeglugę międzynarodową) Urzędy morskie, System	Obciążenie finansowe związane z opłatą za zatwierdzenie Planu postępowania z wodami balastowymi oraz prowadzenie Książki zapisów balastowych, a także dostosowania do wymogów związanych z operacjami balastowymi na statku. Statki o pojemności brutto co najmniej 400 GT podlegają

	<p>brutto (GT) co najmniej 400, objętych obowiązkiem przeglądów i certyfikacji oraz</p> <p>4 statki rybackie o pojemności brutto co najmniej 400 GT.</p> <p>~ 5–10 jednostek sportowo-rekreacyjnych wykorzystywanych wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych i jednostek wykorzystywanych wyłącznie w celach poszukiwania i ratownictwa, o dł. całkowitej mniejszej niż 50 m i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 m³.</p>	<p>Equasis</p> <p>Szacunki własne MG MiŻŚ</p>	<p>przełom przewidzianym w prawidło E załącznika do konwencji BWM, na podstawie których wydawane jest Zaświadczenie o zgodności z wymaganiami konwencji BWM lub Certyfikat Postępowania z Wodami Balastowymi.</p> <p>W zależności od wskazanej w Planie postępowania z wodami balastowymi metody dostosowania do wymogów konwencji BWM, do obciążeń finansowych mogą zostać dodane koszty instalacji i eksploatacji systemu obróbki wód balastowych.</p> <p>Obciążenia finansowe mogą wiązać się również z ewentualnymi karami za nieprzestrzeganie przepisów oraz opłatami związanymi z uzyskiwaniem zwolnień przewidzianych w prawidło A-4 załącznika do konwencji BWM.</p> <p>Jednostki wskazane w prawidło A-5 załącznika do konwencji BWM zobowiązane są do stosowania wymagań Konwencji. Gdy nie jest to możliwe ze względów praktycznych, mogą stosować rozwiązania równoważne w zakresie postępowania z wodami balastowymi w oparciu o przepisy wydane przez administrację na podstawie wytycznych IMO w tym zakresie.</p>
<p>Dyrektorzy urzędów morskich oraz pracownicy urzędów morskich, których obowiązki obejmować będą kontrole statków w zakresie wymogów konwencji BWM oraz wydawania statkom zwolnień przewidzianych w prawidło A-4 załącznika do konwencji BWM.</p>	<p>Liczba osób zatrudnionych w UM w inspektoratach państwa portu, inspektoratach ochrony środowiska morskiego oraz inspektoratach państwa bandery wynosi w sumie ok. 75 osób, z czego do wykonywania nowych obowiązków będą wyznaczone wybrane osoby.</p>	<p>Urzędy morskie, szacunki własne MG MiŻŚ</p>	<p>Sprawdzanie 3 dodatkowych dokumentów podczas inspekcji statków w okresie pierwszych kilku lat od wejścia w życie konwencji BWM oraz opcjonalnie przeprowadzanie analiz indykatorywnych próbek wód balastowych ze statków. Ewentualne nakładanie kar za naruszenia wymogów dotyczących postępowania z wodami balastowymi.</p> <p>W kilka lat po wejściu w życie konwencji BWM (ok. 2022 r.) inspekcja statków może wiązać się z koniecznością pobrania i przeprowadzenia szczegółowej analizy próbki wód balastowych.</p> <p>Wyznaczeni pracownicy urzędów morskich zaangażowani będą również w procedurę udzielania statkom zwolnień przewidzianych w prawidło A-4 załącznika do konwencji BWM.</p>

			Obowiązek dokonania zmian związanych z wprowadzeniem modyfikacji w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) spoczywa na administratorze tego systemu – Dyrektorze Urzędu Morskiego w Szczecinie.
Uznane organizacje	7 uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej.	Szacunki własne MG MiŻS	<p>Zmiana procedur, reorganizacja, dodatkowe zadania związane z możliwym rozszerzeniem upoważnienia do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przeprowadzania w imieniu administracji przeglądów statków bandery polskiej na zgodność z wymogami konwencji BWM, poświadczonych wydaniem Międzynarodowego Świadectwa postępowania z wodami balastowymi lub zaświadczeń spełniania wymagań Konwencji BWM dla statków o pojemności brutto mniejszej niż 400 GT; • Rekomendowania administracji udzielania, w zakresie technicznym, zwolnień z wymagań konwencji BWM dla statków bandery polskiej (np. dla statków ze stałym balastem wodnym, statków nieprzeprowadzających operacji zrzutu wód balastowych do morza – stosujących wewnętrzne balastowanie itp.); • Przeprowadzania w imieniu administracji certyfikacji systemów obróbki wód balastowych przeznaczonych do instalacji na statkach bandery polskiej; • Przeprowadzania w imieniu administracji uznania laboratoriów do badań systemów obróbki wód balastowych przeznaczonych do instalacji na statkach bandery polskiej; • Prowadzenie dodatkowych szkoleń dla inspektorów mających przeprowadzać przeglądy i certyfikację w zakresie wymagań konwencji BWM.
Zarządy portów morskich	14 portów morskich, w których w 2018 r.	Szacunki własne MG MiŻS, Rocznik Statystyczny	Ratyfikacja konwencji BWM nie spowoduje wzrostu kosztów dla

	odnotowano obroty ładunkowe	Gospodarki Morskiej 2017	<p>zarządów morskich portów, ponieważ wymogi konwencji nie nakładają na te podmioty obowiązku instalowania portowych urządzeń do odbioru wód balastowych ani osadów.</p> <p>Tego typu urządzenia (np. barki lub zbiorniki stałe na nabrzeżu) mogą być jednak udostępniane w portach na zasadach komercyjnych, w zależności od decyzji podmiotu zarządzającego portem.</p> <p>Rozwiązania w tym zakresie nie są jeszcze powszechne na świecie, jednak są na bieżąco rozważane przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO i można przewidywać, że w następnych latach będą coraz bardziej dostępne.</p>
Zakłady przemysłu okrętowego, w tym zakłady, gdzie odbywa się czyszczenie i naprawa zbiorników wód balastowych	<p>W Polsce działa ok. 5,2 tys. podmiotów zajmujących się produkcją i naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową.</p> <p>Remonty największych statków wykonywane są przez 5 przedsiębiorstw.</p> <p>Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2017 r. wyniosła 540 sztuk, a 99 dodatkowych jednostek pozostawało w remoncie wg stanu na dzień 31.12.2017 r.</p>	Szacunki własne MG MiŻS, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017, CTO Raport, Specjalistyczne badania statystyczne w przemyśle stoczniowym, Prognoza 31.12.2017 roku.	<p>Koszty związane z ratyfikacją konwencji BWM dla podmiotów, gdzie odbywa się naprawa lub czyszczenie zbiorników wód balastowych (np. w stoczniach), będą wynikać z obowiązku odbioru i zagospodarowania tych osadów w sposób bezpieczny dla zdrowia ludzi, środowiska, mienia oraz zasobów, zgodnie z wymogami ustawy o odpadach. Jednak już obecnie podmioty, które zajmują się naprawą i czyszczeniem zbiorników balastowych, powinny zagospodarowywać usuwane ze zbiorników osady z zachowaniem przepisów ustawy o odpadach.</p> <p>Nowe wymogi będą mieć wpływ na zakłady, w których osady powstające z czyszczenia zbiorników wód balastowych nie były dotychczas odbierane przez specjalistyczne przedsiębiorstwa i przewożone do zakładów unieszkodliwiania odpadów.</p> <p>Ewentualny wzrost popytu na tego typu operacje może stanowić impuls do rozwoju działalności w tym zakresie.</p>
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	1 osoba	MG MiŻS	Okresowe zwiększenie obowiązków związanych z prowadzeniem i koordynowaniem procesu ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę oraz zmianą aktów prawnych implementujących postanowienia konwencji BWM do polskiego porządku prawnego.
Ministerstwo	MZ – 1 osoba	Szacunki własne MG MiŻS	Okresowe zwiększenie

<p>Zdrowia oraz organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej</p>	<p>GIS – 1osoba PIS – wyznaczeni pracownicy położonych na wybrzeżu stacji sanitarno-epidemiologicznych</p>		<p>obowiązków związanych z udziałem w uzgodnieniach i konsultacjach prowadzonych w ramach ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę (ustalanie zasad współpracy między organami Państwowej Inspekcji Sanitarnej, administracji morskiej oraz regionalnych dyrekcji ochrony środowiska) oraz przy wprowadzaniu zmian do aktów prawnych wdrażających wymogi konwencji BWM do polskiego porządku prawnego.</p> <p>W okresie obowiązywania ustawy nieznaczne zwiększenie obowiązków wyznaczonych stacji sanitarno-epidemiologicznych w związku z zaangażowaniem w procedurę udzielania statkom zwolnień przewidzianych w prawidło A-4 załącznika do konwencji BWM.</p> <p>Możliwe obszary dalszej współpracy ww. organów przy wydawaniu ostrzeżeń o zakazie pobierania wód balastowych na niektórych polskich obszarach morskich.</p>
<p>Ministerstwo Środowiska, w tym Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska</p>	<p>MŚ – 1 GDOŚ – 1 RDOŚ w Gdańsku, Szczecinie i Olsztynie – wyznaczeni pracownicy RDOŚ</p>	<p>Szacunki własne MGMiŻŚ</p>	<p>Okresowe zwiększenie obowiązków związanych z udziałem w uzgodnieniach i konsultacjach prowadzonych w ramach ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę (ustalanie zasad współpracy między podmiotami RDOŚ, administracji morskiej oraz organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej) oraz przy wprowadzaniu zmian do aktów prawnych wdrażających wymogi konwencji do polskiego porządku prawnego.</p> <p>Ostateczna weryfikacja wyników oceny ryzyka może być przeprowadzana przez właściwego dla portu zawinięcia statku regionalnego dyrektora ochrony środowiska (RDOŚ) wdrażającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1143/2014 z dnia 22 października 2014 r. w sprawie działań zapobiegawczych i zaradczych w odniesieniu do wprowadzania i rozprzestrzeniania inwazyjnych gatunków obcych (Dz. Urz. UE L 317 z 04.11.2014, str. 35).</p> <p>W okresie obowiązywania ustawy nieznaczne zwiększenie obowiązków wyznaczonych pracowników regionalnych</p>

			dyrekcji ochrony środowiska związane z zaangażowaniem w procedurę udzielania statkom zwolnień przewidzianych w prawie A-4 załącznika do konwencji BWM.
Konsulowie RP i urzędnicy konsularni	129 konsulów RP oraz ok. 522 urzędników konsularnych upoważnionych do wykonywania czynności konsularnych	MSZ	Występowanie w roli organu inspekcyjnego tylko w wyjątkowych okolicznościach, a ich działania najczęściej polegają na wydaniu lub przedłużeniu ważności dokumentów statku w porozumieniu z właściwym dyrektorem urzędu morskigo.

Obowiązki wynikające z art. 23b

Dyrektorzy urzędów morskich oraz Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR)	4	Dane MG MiŻS	Zatwierdzanie przez dyrektorów urzędów morskich w drodze decyzji j planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencję tych planów.
Podmioty zarządzające portem lub przystanią morską	82	Szacunki własne MG MiŻS	Obowiązek opracowania i aktualizacji planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych.
Podmioty prowadzące działalność i użytkujące nabrzeża w granicach portów lub przystani morskich, których działalność może powodować zagrożenie zanieczyszczenia wód portowych	15	Szacunki własne MG MiŻS	Obowiązek opracowania i aktualizacji planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych.
Pomorski Komendant Wojewódzki PSP, Zachodniopomorski Komendant Wojewódzki PSP	2	Dane PSP	Uzgadnianie planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych przedłożonych przez podmioty zarządzające portem lub przystanią morską oraz podmioty prowadzące działalność i użytkujące nabrzeża w granicach portów morskich, których działalność może powodować zagrożenie zanieczyszczenia wód portowych.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

Projekt ustawy został skierowany do konsultacji publicznych i opiniowania z terminem 30 dni na zgłaszanie uwag. W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt otrzymały następujące podmioty, na które regulacja może oddziaływać, w tym armatorzy, uznane organizacje, jednostki naukowo-badawcze, zakłady przemysłu okrętowego, organizacje rybackie, instytucje związane z ochroną środowiska oraz zdrowia, a także inne instytucje potencjalnie zainteresowane rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie:

1. Polski Rejestr Statków,
2. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,

3. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
4. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
5. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
6. Związek Małych Portów Morskich,
7. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
8. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
9. Związek Armatorów Polskich,
10. Polski Związek Zarządców Statków,
11. CHIPOLBROK – Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.,
12. Polska Żegluga Morska,
13. Polska Żegluga Bałtycka S.A.,
14. PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT CZERPALNYCH i PODWODNYCH Sp. z o.o.,
15. STENA LINE Polska Sp. z o.o.,
16. UNITY LINE LIMITED Spółka z o.o. Oddział w Polsce,
17. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
18. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów,
19. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
20. Polska Izba Spedycji i Logistyki,
21. Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu,
22. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
23. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich,
24. Polski Związek Żeglarski,
25. Centrum Techniki Okrętowej S.A.,
26. SHIP-SERVICE S.A. GRUPA ORLEN,
27. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Państwowy Instytut Badawczy Oddział Morski w Gdyni,
28. Akademia Morska w Gdyni,
29. Akademia Morska w Szczecinie,
30. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie,
31. Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej,
32. Katedra Medycyny Tropikalnej i Parazytologii – Krajowy Ośrodek Medycyny Tropikalnej,
33. Uniwersytet Gdański,
34. Instytut Ochrony Przyrody PAN w Krakowie,
35. Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk,
36. Morski Instytut Rybacki w Gdyni,
37. Instytut Morski w Gdańsku,
38. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Elblągu,
39. Krajowy Zarząd Gospodarki Morskiej,
40. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska,
41. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska,
42. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
43. Główny Inspektor Sanitarny,
44. Graniczna Stacja Sanitarно-Epidemiologiczna w Gdyni,
45. Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie,
46. Fundacja WWF Polska,
47. Krajowa Izba Gospodarcza,
48. Polskie Centrum Akredytacji,
49. Gdańska Stocznia REMONTOWA S.A., Gdańsk,
50. Stocznia Remontowa NAUTA S.A., Gdynia,
51. Stocznia Marynarki Wojennej S.A., Gdynia,
52. Morska Stocznia Remontowa GRYFIA S.A., Szczecin,
53. ALKOR Sp. z o.o., Gdańsk,
54. Vistal Marine Sp. z o.o., Gdynia,
55. CRIST S.A.,

56. Damen Shipyards Gdynia S.A.,
57. Safe Sp. z o. o.,
58. MARS Shipyards & Offshore,
59. SZKUNER STOCZNIA,
60. Marine Coating Sp. z o. o.,
61. Federacja Przedsiębiorców Polskich,
62. Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Gdyni,
63. Stowarzyszenie Armatorów Rybołówstwa Morskiego,
64. Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o.o.,
65. Krajowa Izba Producentów Ryb,
66. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów,
67. Organizacja Producentów Rybnych Władysławowo Sp. z. o.o.,
68. Kołobrzeska Grupa Producentów Ryb Sp. z. o.o.,
69. Organizacja Producentów Ryb Bałtyk Sp. z o. o.,
70. Organizacja Rybaków Łodziowych Sp. z o.o.,
71. Darłowska Grupa Producentów Ryb i Armatorów Łodzi Rybackich Spółka z o. o.,
72. Związek Producentów Ryb – Organizacja Producentów,
73. Zachodniopomorska Grupa Producentów Ryb Sp. z o.o.,
74. LOTOS Petrobaltic S.A.

Do projektu ustawy w ramach konsultacji uwagi zgłosiły: Urzędy Morskie w Szczecinie, Gdyni i Słupsku, Forum Okrętowe, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Główny Inspektor Sanitarny, Polski Rejestr Statków S.A., Polskie Centrum Akredytacji, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Związek Armatorów Polskich, Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich wchodząca w skład Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.

Większość uwag zgłoszonych w ramach konsultacji zostało uwzględnionych w nowym projekcie ustawy oraz wyjaśnionych w tabeli uwag do projektu ustawy.

W trybie przewidzianym w ustawie o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Dochody ogółem	-	0,024	0,037	0,004	0,004	0,004	0,004	0,064	0,004	0,004	0,004	0,153
Budżet państwa:												
Przeglądy statków	-	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	
Zatw. Planu post. z wodami balast.	-	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zwolnienia A-4	-	-	0,03	-	-	-	-	0,03	-	-	-	
Zatw. syst. obr. wód balast	-	-	-	-	-	-	-	0,03	-	-	-	
Zwolnienia A-5	-	-	0,003	-	-	-	-	-	-	-	-	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Wydatki ogółem	-	0,69	0,34	0,49	0,32	0,70	0,35	0,50	0,30	0,30	0,30	4,29
Budżet państwa:												
Czas pracy/nowe etaty	-	0,17	0,17	0,17	0,17	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	
Aparatura	-	0,35	0,08	0,08	0,08	0,43	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	
Analizy lab.	-	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	
Szkolenia	-	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	
Zwolnienia	-	-	0,02	-	-	-	-	0,02	-	-	-	
Badania wód w portach	-	-	-	0,17	-	-	-	0,17	-	-	-	
Modyfikacja PHICS	-	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
JST												

Pomorski Komendant Wojewódzki PSP Zachodniopomorski Komendant Wojewódzki PSP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	0,666	0,306	0,486	0,316	0,696	0,346	0,436	0,296	0,296	0,296	- 4,14
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	<p>Budżet państwa, przede wszystkich w ramach cz. 21 – Gospodarka morską.</p> <p>Wydatki wynikające z projektu będą realizowane w ramach corocznych limitów właściwych części budżetowych, bez konieczności dodatkowego obciążania budżetu państwa ponad obowiązujące limity wydatkowe.</p> <p>Przy finansowaniu wydatków związanych z wykonywaniem przez administrację obowiązków wynikających z postanowień konwencji BWM należy rozważyć również wykorzystanie środków przewidzianych w funduszach unijnych. Potencjalnym źródłem finansowania zakupu specjalistycznej aparatury do poboru i badania wód balastowych ze statków mogą być środki przewidziane w Programie Operacyjnym „Rybnictwo i Morze” na lata 2014–2020.</p> <p>Priorytet 6. „Wspieranie wdrażania zintegrowanej polityki morskiej” obejmuje 3 działania tj. Zintegrowany Nadzór Morski, Promowanie ochrony środowiska morskiego i zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich i przybrzeżnych, a także Poprawę wiedzy na temat środowiska morskiego. Szczegółowe warunki i tryb przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach ww. Priorytetu 6. określa rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 1 sierpnia 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach tego priorytetu (Dz. U. poz. 1679). Pula środków przewidzianych na realizację projektów w latach 2018–2023 przez polskich beneficjentów wraz z wkładem krajowym w ramach działania 6.1 – Zintegrowany Nadzór Morski wynosi 1,9 mln euro, na wykonywanie zadań w ramach działania 6.2 – Promowanie ochrony środowiska morskiego i zrównoważonej eksploatacji zasobów przeznaczono kwotę 702 tys. euro, a na działanie 6.3 – Poprawa wiedzy na temat stanu środowiska morskiego przyznano kwotę 703 tys. euro.</p> <p>Działania związane z zapobieganiem wprowadzaniu szkodliwych gatunków inwazyjnych przez stosowanie właściwych procedur postępowania z wodami balastowymi przewidziane w konwencji BWM przyczyniają się niewątpliwie do ochrony różnorodności biologicznej. W związku z tym należy rozważyć finansowanie działań związanych z dostosowaniem do wymogów Konwencji BWM np. za pomocą instrumentów przewidzianych w Programie ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej (uchwała nr 213 Rady Ministrów z dnia 6 listopada 2015 r. w sprawie zatwierdzenia „Programu ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z Planem działań na lata 2015–2020” (M.P. poz. 1207)). Bardzo ważną rolę w tym zakresie mogą odegrać Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej. Znaczące środki finansowe, umożliwiające bezpośrednio lub pośrednio realizację zadań związanych z ochroną różnorodności biologicznej, alokowane są również w Funduszach Europejskich na lata 2014–2020 (w: Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, w którym przewidziano m.in. realizację projektów strategicznych w zakresie odtwarzania siedlisk zależnych od wód, gatunków inwazyjnych, planowania ochrony oraz korytarzy ekologicznych; Programie Operacyjnym Inteligentny Rozwój 2014–2020 oraz regionalnych programach operacyjnych). Potencjalnym źródłem finansowania zadań mogą być również środki przewidziane w Programie LIFE, w którym przyznawane będą środki na tzw. projekty zintegrowane. Dzięki nim, w ramach Programu LIFE, możliwe staną się działania na rzecz zwalczania obcych gatunków inwazyjnych.</p> <p>Dodatkową okazją do wypracowania zasad współpracy krajowych organów zaangażowanych w wykonywanie zadań związanych z zapobieganiem i zwalczaniem inwazyjnych gatunków obcych, w tym również organizmów przenoszonych wraz z wodami balastowymi statków, będzie realizacja projektu przygotowanego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska pn. „Opracowanie zasad kontroli i zwalczania inwazyjnych gatunków obcych wraz z przeprowadzeniem pilotażowych działań i edukacją społeczną”. Projekt uzyskał dofinansowanie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ze środków Programu</p>
---------------------	--

	<p>Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i będzie realizowany w latach 2017–2021.</p> <p>Potencjalnym źródłem uzyskania środków na dostosowanie do wymogów konwencji mogą być też środki unijne (np. Instrument „Łącząc Europę” Connecting Europe Facility – CEF), Program Współpracy INTERREG 2014–2020, m.in. Program Interreg Region Morza Bałtyckiego oraz środki Norweskiego Mechanizmu Finansowego oraz Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Skutki finansowe dla budżetu państwa będą wiązać się przede wszystkim z nowymi zadaniami dla administracji morskiej, m.in. związanymi z weryfikacją zgodności statków z wymogami konwencji BWM (zwiększenie wymiaru czasu pracy, koszty szkoleń, zakup specjalistycznej aparatury).</p> <p>Aby zapewnić ochronę zdrowia ludzi, środowiska oraz lokalnych ekosystemów na polskich obszarach morskich oraz wybrzeżu w działania wynikające z konwencji BWM zaangażowane powinny być również organy ochrony środowiska oraz zdrowia, m.in. w zakresie oceny zagrożeń związanych z wprowadzaniem do polskich obszarów morskich gatunków obcych i patogenów wraz ze statkowymi wodami balastowymi i osadami oraz w procesie udzielania statkom zwolnień przewidzianych w prawidło A-4 załącznika do konwencji BWM.</p> <p>Dokładny stopień zaangażowania organów inspekcyjnych w wykonywanie dodatkowych zadań wynikających z konwencji BWM jest na tym etapie trudny do określenia. Konwencja BWM weszła w życie dopiero we wrześniu 2017 r., a w portach na świecie inspekcje statków na zgodność z jej wymogami dopiero zaczynają być prowadzone.</p> <p>Całkowite koszty związane z inspekcją statków zależą będą również od rozstrzygnięć, które w ciągu najbliższych kilku lat zostaną podjęte przez IMO, m.in. w zakresie rekomendowanych metod poboru i analiz próbek wód balastowych ze statków na potrzeby inspekcji i kontroli statków. Celem toczących się prac jest również zmniejszenie obciążeń administracyjnych oraz związanych z nimi kosztów, a także maksymalne wyeliminowanie wszelkich opóźnień w żegludze statków w związku z nieefektywnymi metodami poboru i analizy próbek wód balastowych podczas inspekcji.</p> <p>Niemniej jednak należy oczekiwać, że w związku z wejściem w życie konwencji BWM częstotliwość inspekcji statków nie ulegnie zmianie. W 2017 roku polska administracja morska w ramach zobowiązań inspekcyjnych wyznaczonych przez Memorandum Paryskie (Międzynarodowe porozumienie państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r.; Dz. Urz. MłR z 2014 r. poz. 61) przeprowadziła 502 inspekcje statków o obcej przynależności.</p> <p>We wstępnym okresie obowiązywania konwencji BWM zadania inspekcyjne opierać się będą przede wszystkim na weryfikacji wymaganych dokumentów: Planu postępowania z wodami balastowymi, Książki zapisów balastowych, Certyfikatu Postępowania z Wodami Balastowymi, sprawdzeniu wiedzy załogi w zakresie procedur postępowania z wodami balastowymi. Kontrole mogą obejmować również przeprowadzenie analizy indykacyjnej próbki wód balastowych statku.</p> <p>Przewiduje się, że wykonywanie ww. zadań wydłuży czas inspekcji statku, która trwa średnio 3 godziny, o ok. 20 min. Będzie stanowiło to więc ok. 1/10 czasu inspekcji. Przyjmując takie założenie oraz średnią liczbę inspekcji przeprowadzanych przez polską administrację morską rocznie (ok. 500), liczbę pracowników urzędów morskich zaangażowanych w proces przeprowadzania inspekcji statków (ok. 25 inspektorów Państwa Portu), a także średnie wynagrodzenie w administracji rządowej (5 524 zł brutto, <i>Sprawozdanie Szefa Służby Cywilnej za 2017 rok</i>), założyć można, że koszty inspekcji statków w Polsce rocznie wynoszą 1 657 200 zł (5,52 tys. zł x 12 mies. x 25 os.). W związku z tym średni koszt przypadający na 1 inspekcję statku wynosi ok. 3312 zł, a część poświęconą weryfikacji zgodności z postanowieniami konwencji BWM oszacować można na kwotę ok. 331 zł. Rocznie będzie to więc dodatkowo ok. 165 720 zł, począwszy od 2020 roku, co w przeliczeniu odpowiada 3 nowym etatom (0.16 mln/ 12 mies./ 5, 52 tys. zł) i wymagać będzie zatrudnienia nowych osób. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,17 mln zł. Uwzględniając średnioroczną dynamikę cen towarów i usług, których wartość wyniosła 1,3% w 2016 roku (<i>Raport Ministra Finansów: Przegląd wydatków publicznych: Mechanizmy waloryzacyjno-indeksacyjne oraz uwarunkowania prawne determinujące poziom wydatków sztywnych, w szczególności w obszarze wydatków socjalnych, 03.2017</i>), a także wskaźnik wzrostu wynagrodzeń w korpusie służby cywilnej, który w 2017 roku wyniósł +2.8% (<i>Sprawozdanie Szefa Służby Cywilnej za 2017 rok</i>), w tabeli 6 przyjęto, że wskaźniki waloryzacyjno-indeksacyjne utrzymają się na tym samym poziomie w kolejnych latach. W związku z tym kwoty wydatków w sektorze finansów publicznych przedstawione w tabeli 6 będą zwiększać się o ok. 2% w kolejnych latach w okresie 10 lat</p>

(Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, Aktualizacja – październik 2016 r.)

Oprócz kosztów osobowych uwzględnić należy także koszty związane z wyszkoleniem oraz doposażeniem organów inspekcyjnych administracji morskiej w specjalistyczną aparaturę do poboru i analizy prób wód balastowych.

Komplet dostępnej obecnie na rynku „prototypowej/testowej” aparatury do wykonania 100 testów wykorzystujący metodę wskaźnikową do określania organizmów zdolnych do życia, charakteryzujących się najmniejszym wymiarem 10–50 μm i $\geq 50 \mu\text{m}$ oraz bakterii heterotroficznych wynosi ok. 13 tys. euro (ok. 54 275 zł, średni kurs złotego w stosunku do euro na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 grudnia 2015 r. w sprawie średniego kursu złotego w stosunku do euro stanowiącego podstawę przeliczania wartości zamówień publicznych). Do kosztów zakupu aparatury analitycznej należy doliczyć koszt zakupu kompletu odczynników do wykonania 100 testów (ok. 3,6 tys. euro, ok. 15 tys. zł). Producent aparatury oferuje dwudniowe szkolenie z własnym sprzętem i odczynnikami, którego koszt dla 10 uczestników szacowany jest na ok. 1,8 tys. euro (ok. 7,5 tys. zł). W tabeli nr 6 przyjęto średnią kwotę szkoleń dla inspektorów państwa portu na poziomie **40 000 zł** od 2020 r.

W zakresie wyszkolenia inspektorów zaangażowanych w weryfikację zgodności z wymogami konwencji BMW należy dodatkowo uwzględnić bezpłatne szkolenia oferowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) oraz platformy (e-learningu) udostępniane przez Projekt Globallast (<http://globallast.imo.org/learning/>).

Należy rozważyć zakup ok. 5 kompletów aparatury (do wykonywania badań w portach Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg, Gdynia i Gdańsk). W związku z tym koszty związane z zakupem aparatury wyniosą ok. 271 375 tys. zł. Do tego należy doliczyć roczne koszty w wysokości ok. 75 000 zł związane z zakupem odczynników. W sumie wynosi to **346 375 zł**, przy czym w kolejnych latach koszt będzie związany jedynie z zakupem odczynników. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,35 mln zł w 2020 roku, a począwszy od roku 2021 roku kwotę 0,08 mln zł (która obejmuje koszt zakupu odczynników).

W kilka lat po wejściu w życie konwencji BMW, prawdopodobnie ok. 2024 r., inspekcje statków mogą obejmować szczegółowe analizy próbki wód balastowych z wykorzystaniem innych niż wykorzystywane do analiz indykatorywnych przyrządów. Będzie generować to dodatkowe koszty dla administracji, nie tylko związane z wydłużeniem czasu inspekcji, ale również kosztami analiz próbek w akredytowanych laboratoriach. Z tego względu w tabeli 6. W roku 2024 dodano również kwotę 0,35 mln zł na zakup aparatury do poboru próbek wód balastowych na potrzeby prowadzenia bardziej szczegółowych analiz.

Czas inspekcji statku w zakresie weryfikacji wymogów wynikających z konwencji BMW może wydłużyć się w związku z tym do ok. 45 minut. Ze statystyk dotyczących inspekcji PSC dostępnych na stronie Memorandum Paryskiego pod adresem: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search> wynika, że ok. 10% inspekcji stanowią inspekcje szczegółowe (z 502 inspekcji przeprowadzonych przez polskich inspektorów w 2017 r. 73 były inspekcjami szczegółowymi). Biorąc pod uwagę ww. szacunki oraz średni koszt inspekcji statku, założyć można, że inspekcji szczegółowej związanej z poborem prób wód balastowych podlegać może ok. 50 statków rocznie. Wydłużenie czasu inspekcji od 2024 r. będzie związane z dodatkowym kosztem w wysokości ok. **31 590 zł**. W związku z tym w tabeli uwzględniono z tego tytułu dodatkową kwotę 0,03 mln zł, która dodana została do ww. kosztów inspekcji (0,17 mln zł) począwszy od roku 2024. W związku z tym zakłada się, że w kilka lat od wejścia w życie konwencji BMW roczne koszty pracy inspektorów związane z weryfikacją zgodności statków z wymogami konwencji BMW wynosić będą ok. 0,20 mln zł, co przekłada się na minimum 3 nowe etaty w urzędach morskich (0,2 mln/ 12 mies./ 5,52 tys. zł).

Badania wykorzystywane do analiz szczegółowych metodami rekomendowanymi przez IMO mogą na tym etapie być wykonywane jedynie w specjalistycznych laboratoriach. Z uzyskanych w ramach przygotowań do ratyfikacji konwencji BMW informacji wynika, że w Polsce nie było dotychczas laboratoriów posiadających akredytację w zakresie oznaczania w próbce wody morskiej organizmów zdolnych do życia, charakteryzujących się najmniejszym wymiarem 10-50 μm i $\geq 50 \mu\text{m}$ przy zastosowaniu metod wymienionych w wytycznych IMO. Polski Komitet Normalizacyjny nie posiadał normy do oznaczania *Vibrio cholerae* w wodzie, w związku z tym nie było także laboratoriów posiadających akredytację w tym zakresie. Badania tego drobnoustroju są wykonywane jedynie okazjonalnie, głównie pod kątem epidemiologicznym w wojewódzkich stacjach sanitarno-epidemiologicznych lub w instytucjach naukowych i placówkach medycznych, np. w Zakładzie Immunobiologii i Mikrobiologii Środowiska Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego. Łączny koszt analizy *Escherichia coli* oraz

Enterococci kałowe w próbce wody w oparciu o metody ISO waha się w granicach 100–140 zł. Na tym etapie jednak trudno dokładnie określić faktyczne zapotrzebowanie na wykonywanie analiz szczegółowych próbek wód balastowych. Jeżeli przyjąć, że rocznie próbki szczegółowe pobierane byłyby 50 razy w roku, koszt analiz laboratoryjnych wyniesie ok. **6500 zł**. Istnieje możliwość akredytacji i wdrożenia przez laboratoria mikrobiologiczne w Polsce nowej metody na podstawie normy określonej w prawidło D-2 załącznika do konwencji BMW. Koszt akredytacji dla jednej metody badawczej szacuje się na około **9000 zł** plus roczne koszty utrzymania akredytacji w Polskim Centrum Akredytacji. Z punktu widzenia ośrodków, które miałyby realizować tego typu badania na zasadach komercyjnych, koszt ten przekładać się będzie głównie na cenę jednostkową usługi. Do celów niniejszej analizy przyjęto koszt wykonania 1 badania ok. 400 zł, zakładając, że inspekcji szczegółowej podlegać może 10% statków (50 analiz); generować będzie to koszt **20 000 zł**. W tabeli uwzględniono kwotę 0,03 mln zł, począwszy od roku 2020, na przeprowadzanie analiz laboratoryjnych.

Celem kontroli i monitorowania informacji na temat ilości oraz jakości wód balastowych zrzucanych w polskich obszarach morskich zostanie nałożony na statki zawijające do portów położonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązek przekazywania informacji na temat aktualnej ilości wód balastowych na statku oraz przeprowadzonych operacji balastowych za pośrednictwem Systemu Kontrolno-Informacyjnego dla Portów Polskich (PHICS). W tym celu należy dokonać odpowiednich modyfikacji w PHICS. Z tego tytułu w tabeli uwzględniono dodatkową kwotę 110 000 zł, na którą należy zapewnić środki w 2020 r.

Wdrażanie wymogów konwencji BMW wiąże się również z koniecznością przygotowania procedur postępowania, w sytuacjach gdy wody balastowe statku wpływającego do portu nie będą spełniać wymogów określonych w konwencji BMW, np.: na skutek awarii lub braku systemu obróbki wód balastowych. W zależności od rozwiązań w tym zakresie, które są obecnie przedmiotem dyskusji na forum IMO, powodować to może konieczność instalowania systemów awaryjnych na statkach, budowy portowych urządzeń lub barek do odbioru i oczyszczania wód balastowych lub udostępniania w portach urządzeń, z których statki mogłyby pobierać wody balastowe spełniające wymogi określone w konwencji BMW. Wg dostępnych analiz koszty takich rozwiązań wynoszą obecnie ok. 1 mln USD przy instalacji portowego urządzenia do odbioru niepoddanych obróbce wód balastowych (*Economic and Logistical Feasibility of Port-based Ballast Water Treatment: A Case Study at the Port of Baltimore (USA)*, 2013). Podobne koszty generuje zakup systemu obróbki wód balastowych dla statku, natomiast koszt zakupu barki zbiornikowej wyposażonej w system obróbki wód balastowych wynosi od 0,5 mln USD (w przypadku jednostki używanej) do kilkunastu mln USD za zakup nowej jednostki. Do ww. kosztów należy doliczyć również roczne koszty eksploatacji portowych urządzeń, które wg ww. opracowania mogą wynosić ok. 700 tys. USD, gdyby korzystało z nich rocznie 50–60 statków. Na potrzeby zapewnienia odpowiednich rozwiązań awaryjnych na polskich obszarach morskich należy rozważyć zainstalowanie odpowiednich urządzeń w pobliżu największych portów morskich (tj. portów w Gdyni i Gdańsku oraz Szczecinie i Świnoujściu), nie jest to jednak obowiązek wynikający z niniejszego projektu ustawy.

Aby zapewnić ochronę zdrowia ludzi, środowiska oraz lokalnych ekosystemów na polskich obszarach morskich oraz wybrzeżu w działania wynikające z konwencji zaangażowane powinny zostać organy ochrony środowiska oraz zdrowia, m.in. w zakresie oceny zagrożeń związanych z wprowadzaniem gatunków obcych i patogenów wraz ze statkowymi wodami balastowymi i osadami oraz w procesie udzielania statkom zwolnień przewidzianych w prawidło A-4 załącznika do konwencji BMW. Zwiększenie nakładu pracy pracowników urzędów morskich oraz regionalnych dyrekcji ochrony środowiska i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej będzie ściśle uzależnione od zapotrzebowania na zwolnienia wśród armatorów zawijających do polskich portów. Na tym etapie nie jest możliwe określenie dokładnych kosztów dla budżetu państwa związanych z udzielaniem statkom zwolnień przewidzianych w prawidło A-4 załącznika do konwencji BMW. Przyjmując za punkt odniesienia obecną intensywność spełniającej warunek wstępny zwolnień żeglugi promowej do polskich portów, szacować można, że zwiększenie nakładu pracy odpowiadałoby rozpatrywaniu co 5 lat kilkunastu (13) wniosków o zwolnienia. Oznacza to konieczność wydania rocznie 2–3 nowych decyzji dyrektora urzędu morskiego poprzedzonych opiniowaniem przez właściwy terytorialnie dla portu zawinięcia statku organ Państwowej Inspekcji Sanitarnej i regionalnej dyrekcji ochrony środowiska. Proces wydawania zwolnień nie będzie wymagać zatem zatrudnienia nowych pracowników. Jeżeli założyć, że w proces ten zaangażowanych będzie w sumie 15 osób (z DUM, PIS i RDOŚ), z których każda poświęcać będzie na wykonywanie tego zadania ok. 40 godzin, to koszt pracy tych osób w procesie wydawania statkom zwolnień wyniesie w sumie **19 905 zł**. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,02 mln zł w 2021 r. oraz 2026 r. Kwota ta koresponduje z dochodami dla budżetu państwa w tych latach wynikającymi z opłat pobieranych za udzielanie zwolnień.

Przy szacowaniu kosztów związanych z implementacją wymogów konwencji BWM uwzględniono również koszty wykonywania okresowych badań wód portowych pod kątem występowania gatunków obcych, gdyż są to obszary najbardziej narażone na introdukcję gatunków obcych wraz z wodami balastowymi zrzucanymi ze statków. Należy jednak podkreślić, że monitoring gatunków obcych w polskich obszarach morskich nie wynika jedynie z koniecznością kontroli przenoszenia gatunków obcych wraz z wodami balastowymi ze statków. Obowiązek prowadzenia monitoringu wód morskich pod kątem występowania gatunków obcych wynika z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1143/2014 w sprawie działań zapobiegawczych i zaradczych w odniesieniu do wprowadzania i rozprzestrzeniania inwazyjnych gatunków obcych (Dz. Urz. UE L 317 z 04.11.2014, str. 35). Monitoring gatunków obcych jest również jednym z działań przewidzianych w Konwencji o różnorodności biologicznej (Dz. U. z 2002 r. poz. 1532), której Polska jest stroną. Ponadto Decyzja Konferencji Stron Konwencji o różnorodności biologicznej z 2008 r. m.in. (Decision IX/4 of COP (2008)) zawiera zalecenie do wzmocnienia przez państwa-strony mechanizmów zarządzania morskimi i przybrzeżnymi ekosystemami m.in. przez implementację konwencji BWM. W Decyzji VI/23 wskazuje się na konieczność identyfikowania dróg niezamierzonego wprowadzania gatunków obcych (do których zaliczono działalność w takich sektorach jak: rybołówstwo, rolnictwo, leśnictwo, ogrodnictwo, transport morski, w tym zrzuty wód balastowych) i opracowania odpowiednich przepisów mających minimalizować takie przypadki.

Biorąc pod uwagę opisane wyżej zobowiązania międzynarodowe Polski, obciążenia finansowe związane z oceną występowania gatunków obcych na polskich obszarach morskich, w tym portach morskich i przyległych akwenach, rozkładają się między ww. zobowiązania. Według szacunków przeprowadzonych przez HELCOM koszt przeprowadzenia badań w jednym porcie wynosi od ok. 10 tys. euro (ok. 42 000 zł). Przy założeniu, że badaniom poddane będą przede wszystkim porty w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu, to koszt badań wyniesie w sumie **168 000 zł**. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,17 mln zł w 2022 roku oraz 2026 roku.

Dochody przedstawione w tabeli 6 stanowią szacunkowe dane związane z dokonywaniem przeglądów i wydawaniem świadectw przewidzianych w konwencji BWM dla statków eksploatowanych obecnie pod polską banderą. Zgodnie z postanowieniami Rozdziału E załącznika do konwencji BWM przeglądom i certyfikacji będą podlegać statki o pojemności brutto (GT) ≥ 400 , wyłączając ruchome platformy, FSU (pływające obiekty magazynowe) i FPSO (pływające obiekty produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe).

W oparciu o liczbę statków oraz proponowany taryfikator w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy, można spodziewać się maksymalnie wpływów do budżetu państwa w wysokości **36 800 zł**, po zaokrągleniu 0,04 mln zł (10% opłaty za przeglądy i wydawanie świadectw w imieniu administracji przez uznaną organizację; przy liczbie statków wynoszącej 41). Ponieważ dokładnie nieznane są terminy przeglądów dla statków pod polską banderą, wpływy zostały podzielone równomiernie na okres 10 lat. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,004 mln zł w każdym roku, począwszy od 2020 roku. Ze względu na nieznaną liczbę nowych statków, które będą podnosić polską banderę w kolejnych latach, wpływów z tego tytułu nie uwzględniono w tabeli.

W projekcie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewidziano procedurę zatwierdzania przez lub w imieniu administracji morskiej Planu postępowania z wodami balastowymi. Zgodnie z postanowieniami konwencji BWM ww. plan powinny posiadać wszystkie statki objęte konwencją. W oparciu o liczbę statków (47) w tabeli 4 oraz proponowany taryfikator załącznika nr 2 do ustawy można spodziewać się maksymalnie wpływów w wysokości 0,02 mln zł, co wpisano w 2020 r.

Wpływ do budżetu państwa będą stanowić również opłaty wnoszone przez armatorów za udzielanie statkom zwolnień przewidzianych w prawie A-4 załącznika do konwencji BWM. Przyjmując za punkt odniesienia obecną intensywność spełniającej warunek wstępny zwolnień żeglugi promowej do polskich portów, szacować można, że będzie to 13 zwolnień co 5 lat. W oparciu o proponowany taryfikator załącznika nr 2 do ustawy można spodziewać się wpływów w wysokości 25 000 zł (po zaokrągleniu 0,03) co 5 lat. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,03 mln zł co 5 lat, począwszy od 2021 roku.

Potencjalnym dochodem budżetu państwa będą mogły stanowić również opłaty wnoszone przez armatorów za udzielanie statkom zwolnień przewidzianych w prawie A-5 załącznika do konwencji BWM. Ponieważ stosowanie balastu wodnego na jachtach jest rozwiązaniem bardzo rzadkim, przewiduje się, że liczba jednostek, które będą zobowiązane do stosowania wymogów Konwencji BWM, a zatem mogą ubiegać się o zwolnienie ze stosowania jej wymagań i

wdrożenie rozwiązań równoważnych, będzie znikoma (ok 5–10). Z informacji uzyskanych z Polskiego Rejestru Statków, który klasyfikuje jachty morskie, tylko 3 jednostki stosują obecnie taki balast wodny. Wynika to ze względów praktycznych i ciężaru właściwego wody. W oparciu o proponowany taryfikator załącznika nr 2 do ustawy można spodziewać się wpływu w wysokości 3000 zł (po zaokrągleniu 0,003). W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,003 mln zł w 2021 roku.

W projekcie ustawy oraz taryfikatorze przewidziano również zatwierdzenie systemów obróbki wód balastowych na zgodność z wymogami Konwencji BWM i wytycznymi IMO oraz wydanie świadectwa pod nazwą „Certyfikat Zatwierdzenia Typu Systemu Obróbki Wód Balastowych”. W przypadku gdyby taki system został w najbliższych latach zatwierdzony w imieniu polskiej administracji morskiej, można spodziewać się z tego tytułu wpływu w wysokości od 0,015 mln zł do 0,03 mln zł, w zależności od substancji zastosowanej w systemie (10% opłaty za zatwierdzenie systemu obróbki wód balastowych i wydawanie świadectwa w imieniu administracji przez uznaną organizację). W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,03 mln zł opcjonalnie w 2026 roku.

Wprowadzenie do projektu **art. 23b**, z uwagi zakres zmian względem obowiązujących przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. poz. 1631), nie będzie powodować nowych wydatków. Zadania będą realizowane w ramach dotychczasowych środków. Ze względu na charakter zmian nie będą wpływać na sytuację finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, Armatorzy statków o polskiej przynależności objęci konwencją BWM		-23,11	-23,52	-23,68	-1,94	-1,97	-126,45	
	Zatw. Planu BWMP								
	Przeglądy	-	0,19	-	-	-	-	0,19	
	Instalacja syst.								
	Eksploatacja system.	-	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,40	
	Zwolnienia A-4	-	22,5	22,5	22,5	22,5	-	112,5	
	Zwolnienia A-5	-	0,38	0,76	1,14	1,9	1,9	13,3	
		-	-	0,03	-	-	0,03	0,06	
		-	0,003	-	-	-	-	0,003	
	Uznane organizacje:	-	0,216	0,036	0,036	0,036	0,286	0,036	0,772
	Przeglądy statków	-	0,036	0,036	0,036	0,036	0,036	0,036	0,324
Zatw. Planu post.	-	0,17	-	-	-	-	-	0,18	
Zatw. syst. obr. wód balast. (opcjonalnie)	-	-	-	-	0,25	-	-	0,25	
Producent systemu (opcjonalnie)	-	-	-	-	- 0,25	-	-	- 0,25	
Podmioty zarządzające	-	-	-	-	-	-	-	-	

	portem lub przystanią morską							
	Podmioty prowadzące działalność i użytkujące nabrzeża w granicach portów lub przystani morskich	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	n/d						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projekt ustawy nie będzie miał wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt ustawy nie będzie miał bezpośredniego wpływu na funkcjonowanie rodzin, obywateli oraz gospodarstw domowych.						
	sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych	Nie przewiduje się także wpływu projektowanych zmian na osoby starsze i niepełnosprawne.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przyjęcie przepisów, które umożliwią wdrożenie przez Polskę wymogów konwencji BMW, będzie wiązać się z obciążeniami finansowymi przede wszystkim dla armatorów odbywających podróże międzynarodowe. W tabeli w pkt 4 przedstawiono szczegółowe informacje na temat nowych obowiązków dla armatorów, które będą generować koszty.</p> <p>W tabeli w pkt 7 przedstawiono szacunkowe koszty dla armatorów statków o polskiej przynależności objętych konwencją BMW. Obowiązek uzyskania Planu postępowania z wodami balastowymi BWMP wg szacunków MG MiŻS będzie dotyczyć 47 statków oraz tych spośród 162 statków rybackich, które przystosowane są do operacji balastowania. W oparciu o proponowany taryfikator w załączniku nr 1 do ustawy z tego tytułu w tabeli w pkt 7 uwzględniono kwotę w wysokości 0,19 mln zł w 2020 r.</p> <p>Zgodnie z informacją przedstawioną w tabeli w pkt 4, 41 statków o polskiej przynależności o pojemności brutto (GT) co najmniej 400 będzie objętych obowiązkiem przeglądów i certyfikacji na podstawie rozdziału E załącznika do konwencji BMW. Ten sam obowiązek będzie dotyczyć 4 statków rybackich. W oparciu o proponowany taryfikator z tego tytułu w tabeli w pkt 7 uwzględniono kwotę w wysokości 368 000 zł, która będzie związana z koniecznością poniesienia przez armatorów opłat za przeglądy i wydanie świadectw wynikających z konwencji BMW. Ponieważ dokładnie nieznane są terminy przeglądów dla statków pod polską banderą, wpływy zostały podzielone równomiernie na okres 10 lat. W tabeli w pkt 7 uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,04 mln zł w każdym roku, począwszy od 2020 roku.</p> <p>W związku z obowiązkiem postępowania z wodami balastowymi na statkach zgodnie ze standardami określonymi w prawie D-2 załącznika do konwencji BMW, w zależności od wybranej metody, do obciążeń finansowych należy doliczyć również koszty instalacji i eksploatacji systemu obróbki wód balastowych. Średni koszt zakupu systemu wynosi ok. 500 000 \$ (1 940 000 zł, przyjmując średni kurs walut obcych NBP w maju 2017 r. 1 USD – 3,88 zł), koszt instalacji systemu wynosi średnio 80 000 \$ (310 400 zł), natomiast roczny koszt eksploatacji szacuje się na ok. 10 000 \$ (38 000 zł) rocznie. Zakładając, że 50 armatorów statków o polskiej przynależności będzie zobowiązanych do zainstalowania systemu obróbki wód balastowych, łączny koszt zakupu i instalacji systemów wyniesie ok. 112,5 mln zł. W tabeli w pkt 7 z tego tytułu, począwszy od 2020 r. (harmonogram instalacji systemów na statkach określony przez IMO zakłada instalację systemów od wejścia w życie konwencji do 2024 r.), uwzględniono kwotę 22,5 mln zł w każdym roku do 2024 r., w którym zgodnie z harmonogramem IMO instalacje systemów na statkach powinny się zakończyć.</p> <p>W tabeli w pkt 7 uwzględniono również koszt eksploatacji systemów obróbki wód balastowych</p>							

na statkach o polskiej przynależności. Biorąc pod uwagę założony wyżej harmonogram instalacji systemów, w każdym roku od 2020 r. będzie eksploatowanych 10 dodatkowych systemów. W związku z tym w latach 2020–2023 koszty eksploatacji będą zwiększać się proporcjonalnie o kwotę **0,38 mln zł, a od 2024 r. będą wynosić rocznie 1,9 mln zł** (koszt eksploatacji 50 systemów na wszystkich statkach podnoszących polską banderę).

Ewentualne obciążenia finansowe będą wiązać się również z udzielaniem statkom zwolnień przewidzianych w prawidło A-4 załącznika do konwencji BWM, a także egzekwowaniem ewentualnych kar za nieprzestrzeganie przepisów. Przyjmując za punkt odniesienia obecną intensywność spełniającej warunek wstępny zwolnień żeglugi promowej do polskich portów, szacować można, że będzie to kilkanaście (13) zwolnień co 5 lat. W oparciu o proponowany taryfikator w załączniku nr 1 do ustawy można spodziewać się wydatków w wysokości 25 000 zł co 5 lat. W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę **0,03 mln zł** co 5 lat, począwszy od 2020 roku.

Jednostki wskazane w prawidło A-5 załącznika do konwencji BWM, tj. jednostki sportowo-rekreacyjne wykorzystywane wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych i jednostki wykorzystywane wyłącznie w celach poszukiwania i ratownictwa, o dł. całkowitej mniejszej niż 50 m i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 m³, zobowiązane są do stosowania wymagań Konwencji. Gdy nie jest to możliwe ze względów praktycznych, statki te mogą stosować rozwiązania równoważne w zakresie postępowania z wodami balastowymi w oparciu o przepisy wydane przez administrację na podstawie wytycznych IMO w tym zakresie. Zgodnie z informacją przedstawioną w tabeli w pkt 4, ok 5–10 jednostek może ubiegać się o zwolnienie z obowiązku stosowania wymogów dotyczących postępowania z wodami balastowymi zgodnie z przepisami Konwencji BWM i o wyrażenie zgody na stosowanie rozwiązań równoważnych. W oparciu o proponowany taryfikator załącznika nr 2 do ustawy można spodziewać się, że obciążenie finansowe dla tych statków wyniesie w sumie ok. 3000 zł (po zaokrągleniu 0,003). W tabeli uwzględniono z tego tytułu kwotę 0,003 mln zł w 2021 roku. Ze względu na to, że liczba odnotowanych incydentów, które będą pociągać za sobą konieczność nałożenia kary, nie jest obecnie możliwa do sprecyzowania, trudno określić wysokość kosztów z tym związanych. Wielkość ta nie została zatem uwzględniona w tabeli w pkt 7.

Opłaty za przeprowadzanie przeglądów statków oraz wydawanie certyfikatów spełniania przez statek wymogów Konwencji BWM przez uznane organizacje, upoważnione w tym zakresie przez administrację, będą z tego tytułu stanowić ich dochody. Biorąc pod uwagę taryfikator zawarty w załącznikach do projektu oraz powyższe dane, można spodziewać się, że dochody związane z przeglądami będą wynosić ok. **36 000 zł** rocznie (po odjęciu 10% kwoty, która zostanie przekazana do budżetu państwa z tytułu wykonywania przez uznaną administrację zadań z upoważnienia administracji). Dochód za wydawanie statkom wymaganych dokumentów związanych z Konwencją BWM wyniesie ok **180 tys. zł** (po odjęciu 10% kwoty, która zostanie przekazana do budżetu państwa z tytułu wykonywania przez uznaną administrację zadań z upoważnienia administracji). W tabeli 7 uwzględniono również opcjonalny dochód za zatwierdzenie w imieniu administracji systemu obróbki wód balastowych (**250 tys. zł**, po odjęciu 10% przekazanych do budżetu państwa).

Projekt może mieć pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Wejście w życie konwencji BWM oraz wdrażanie jej postanowień może być swoistym stymulatorem rozwoju przemysłu stoczniowego w Polsce z sukcesem konkurującego na światowym rynku zarówno w produkcji w pełni wyposażonych, nowoczesnych statków różnego typu, jak i prac remontowych, przebudów i realizacji różnego rodzaju specjalistycznych projektów technicznych. Polskie stocznie wraz z ich zapleczem badawczo-rozwojowym są w stanie produkować statki wyposażone w nowoczesne i przyjazne dla środowiska rozwiązania, m.in: efektywne systemy oczyszczania wód balastowych. Spodziewane w związku z wejściem w życie konwencji BWM zainteresowanie instalacją na statkach systemów obróbki wód balastowych w najbliższych latach może być wykorzystane przez polskie stocznie w dalszym rozwoju i specjalizacji w zakresie rozwiązań z zakresu ochrony środowiska morskiego. Niektóre polskie stocznie już podjęły współpracę z producentami systemów obróbki wód balastowych (w zakresie remontów systemów balastowych).

Innowacyjne rozwiązania w zakresie obróbki wód balastowych mogą być również szansą rozwoju dla polskich ośrodków naukowo-badawczych związanych z budownictwem okrętowym i technologią chemiczną.

Zmiany proponowane w art. 13e nie będą powodować istotnych skutków gospodarczych i budżetowych. Ustanowienie lub modyfikacja proponowanych mechanizmów realizowana będzie w ramach istniejących zasobów urzędów. Również modyfikacja częstotliwości raportowania nie powinna wywołać istotnych obciążeń. Nakłady związane z wykonywaną dotychczas sprawozdawczością roczną podzielone zostaną i przyporządkowane proporcjonalnie do

	<p>sprawozdawczości kwartalnej. Pozytywnym efektem zmian będzie wzmocnienie nadzoru nad obrotem paliwami żeglugowymi, co pozwoli na skuteczniejsze egzekwowanie prawa w tym obszarze.</p> <p>Skutków finansowych nie będą powodować również zmiany wprowadzone w art. 23 zmienianej ustawy.</p>
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

<p>Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> tak, zmiany wdrażają postanowienia konwencji BWM</p> <p><input type="checkbox"/> nie</p> <p><input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>
<p><input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów</p> <p><input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur</p> <p><input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy</p> <p><input type="checkbox"/> inne: ...</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur</p> <p><input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> inne: obowiązki informacyjne</p>
<p>Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.</p>	<p><input type="checkbox"/> tak</p> <p><input type="checkbox"/> nie</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy</p>

Komentarz:

Zwiększenie obciążeń regulacyjnych będzie wiązać się przede wszystkim z nowymi zadaniami dla administracji morskiej, m.in. związanymi z weryfikacją zgodności statków z wymogami konwencji.

Aby zapewnić ochronę zdrowia ludzi, środowiska oraz lokalnych ekosystemów na polskich obszarach morskich oraz wybrzeżu, w działania wynikające z konwencji zaangażowane powinny być również organy ochrony środowiska oraz zdrowia, m.in. w zakresie oceny zagrożeń związanych z wprowadzaniem gatunków obcych i patogenów wraz ze statkowymi wodami balastowymi i osadami oraz w procesie udzielania statkom zwolnień przewidzianych w prawie A-4 załącznika konwencji BWM.

Obowiązki informacyjne wynikające z regulacji dotyczą analizy przez podmioty ochrony środowiska, organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz administracji morskiej informacji o pochodzeniu oraz operacjach postępowania z wodami balastowymi na danym statku, gatunkach obcych występujących na polskich obszarach morskich oraz ryzyka związanego ze zrzutem wód balastowych z danego statku.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie wpłynie bezpośrednio na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<p><input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne</p> <p><input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny</p> <p><input type="checkbox"/> inne:</p>	<p><input type="checkbox"/> demografia</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe</p>	<p><input type="checkbox"/> informatyzacja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> zdrowie</p>
--	--	---

<p>Omówienie wpływu</p>	<p>Środowisko naturalne i zdrowie ludzkie oraz mienie:</p> <p>Celem konwencji BWM jest zapobieganie, zmniejszanie oraz w miarę możliwości wyeliminowanie przenoszenia przez statki niebezpiecznych gatunków wodnych i patogenów przez kontrolowanie i zarządzanie wodami balastowymi i osadami. Gatunki inwazyjne mogą mieć poważny wpływ nie tylko na rybołówstwo, połowy skorupiaków i turystykę nadmorską, ale także przyczynić się do poważnych chorób, a nawet wybuchu epidemii oraz negatywnie oddziaływać na gospodarkę, m.in. powodować obrastanie zanurzonych konstrukcji (np. ujęć wód) czy blokować kanały żeglugowe.</p> <p>W związku z tym środki prewencyjne przewidziane w projektowanej regulacji związane z ograniczaniem wprowadzania do polskich obszarów morskich gatunków obcych, które mogą zagrażać życiu i zdrowiu ludzkiemu, środowisku oraz gospodarce, są instrumentem, który będzie wzmacniać bezpieczeństwo ekologiczne kraju, jego obywateli, a także będzie mieć pozytywny wpływ na gospodarkę.</p>
-------------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. z wyjątkiem art. 36aa ust. 3a, który wchodzi w życie z dniem 1 marca 2020 r., oraz art. 23b, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektywności funkcjonowania przepisów dokonana zostanie po wejściu w życie konwencji BWM na podstawie funkcjonowania systemu postępowania z wodami balastowymi na polskich obszarach morskich.

Miernikami wdrożenia wymogów w zakresie postępowania z wodami balastowymi będą m.in. dane z inspekcji statków przeprowadzane w zakresie zgodności z wymogami konwencji BWM, dane o liczbie i wynikach przeglądów statków w tym zakresie, liczbie wydanych Certyfikatów postępowania z wodami balastowymi, liczbie zatwierdzonych Planów postępowania z wodami balastowymi oraz wydanych Książek zapisów balastowych. Miernikami wdrożenia przepisów będą również dane z raportów dotyczących postępowania z wodami balastowymi przekazywane za pośrednictwem systemu PHICS oraz informacje na temat systemów obróbki wód balastowych zainstalowanych na statkach o polskiej przynależności.

Ewaluacja nastąpi również na forum IMO w ramach obrad Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) oraz w ramach obrad Komisji Helsińskiej (m.in. posiedzenia Przewodniczących Delegacji w HELCOM, grupy roboczej ds. morskich HELCOM MARITIME oraz grupy zadaniowej HELCOM/OSPAR TG BALLAST).

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Nd.

Raport z konsultacji publicznych oraz opiniowania projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) z chwilą skierowania projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych ww. projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Jednocześnie zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W trybie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy był przedmiotem opiniowania w trybie przepisów:

1) ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 263) z organizacjami: NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych i Forum Związków Zawodowych;

2) ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029, z późn. zm.) z organizacjami: Związkiem Pracodawców Business Centre Club, Pracodawcami Rzeczypospolitej Polskiej, Konfederacją „Lewiatan”, Związkiem Rzemiosła Polskiego oraz Związkiem Przedsiębiorców i Pracodawców;

3) ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232) z Radą Dialogu Społecznego;

4) uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Do projektu ustawy uwagi zgłosiły: Urzędy Morskie w Szczecinie, Gdyni i Słupsku, Forum Okrętowe, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Główny Inspektor Sanitarny, Polski Rejestr Statków S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Polski Rejestr Statków S.A., Polskie Centrum Akredytacji, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Związek Armatorów Polskich, Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich wchodząca w skład Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.

Zgłoszone w trakcie opiniowania i konsultacji publicznych uwagi, wraz ze stanowiskiem Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, przedstawia załączona tabela pn. „Zestawienie uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (projekt z dnia 13 grudnia 2018 r.) zgłoszonych w ramach konsultacji”.

Warszawa, dnia 22 marca 2019 r.

**Zestawienie uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw
(projekt z dnia 13 grudnia 2018 r.) zgłoszonych w ramach konsultacji**

Lp.	Art. ust. pkt lit. ustawy nowelizującej	Art. ust. ustawy zmienianej	Treść uwagi	Zgłaszający uwagi	Stanowisko MGMIŻŚ
Uwagi szczegółowe do zmian ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw					
1.	Art.1		W art.1 projektu, w zdaniu początkowym należy wykreślić jedno wyrażenie: <i>z dnia</i> .	UM Szczecin	Uwzględniono.
2.	Art.1 pkt 3 lit. a i lit. b	Art.4	W art.1 pkt 3 lit.a i lit.b projektu - na końcu zdania w pkt 1 i pkt 6 należy przecinek zastąpić średnikiem.	UM Szczecin	Uwzględniono.
3.	Art.1 pkt 3 lit. a	Art.4 pkt 1	Proponujemy zmianę definicji statku zawartej w artykule 4 pkt. 1 projektu na brzmienie: <i>„1) statek - oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu eksploatowaną w środowisku morskim, obejmującą statki podwodne, urządzenia pływające, platformy pływające, pływające jednostki magazynowe (FSU) oraz pływające jednostki produkcyjno – magazynowo – rozładunkowe (FPSO)”</i> <u>Uzasadnienie:</u> definicja proponowana w projekcie jest niezgodna z definicją zawartą w konwencji BWM. Ze względu na podstawowy cel zmian w ustawie, polegający na dostosowaniu przepisu do wymagań ww. konwencji właściwe jest w naszej opinii stosowanie definicji zgodnych z zapisami konwencji BWM.	Forum Okrętowe	Zawarta w projekcie ustawy definicja statku ma służyć stosowaniu również innych konwencji międzynarodowych, które dotyczą ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków. w definicji dokonano modyfikacji przez dodanie zwrotu: <i>„chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej”</i> , przez co definicja „statku” będzie mogła być odpowiednio dostosowana w zależności od umowy międzynarodowej, które dany przepis wdraża.
4.	Art.1 pkt 3 lit. b	Art.4 pkt 6	Art. 4 pkt 6) – proponuje się uzupełnić definicje „zanieczyszczenia” jako: emisję lub <u>zrzut</u> ze statku substancji, energii, lub wprowadzenie szkodliwych organizmów wodnych lub	UM Gdynia	Uwzględniono.

			patogenów do morza lub atmosfery. Samo wyrażenie „emisja” kojarzy się głównie z zanieczyszczaniem powietrza.		
5.	Art.1 pkt 3 lit. b	Art.4 pkt 6	<p>Proponujemy zmianę definicji zanieczyszczenia zawartej w art. 4 pkt. 6 projektu na brzmienie: <i>„6) zanieczyszczenie – oznacza wprowadzanie ze statku do morza lub atmosfery substancji, energii oraz szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów, które mogą spowodować pogorszenie stanu środowiska lub powstanie niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego albo zagrożenie dla żywych zasobów i życia w morzu, pogarszać walory rekreacyjne lub też utrudniać inne zgodne z prawem użytkowanie morza”</i></p> <p><u>Uzasadnienie:</u> proponowana zmiana jest zmianą redakcyjną, upraszczającą proponowany w projekcie zapis, nie zmienia jego sensu, natomiast tak sformułowana definicja będzie w naszej opinii łatwiejsza do interpretacji.</p>	Forum Okrętowe	Częściowo uwzględniono.
6.	Art.1 pkt 3 lit. c	Art.4 pkt 11	<p>Proponujemy zmianę definicji osadów zawartej w art. 4 pkt. 6 projektu na brzmienie: <i>„11) osady – oznaczają materię wytrąconą z wody balastowej na statku.”</i></p> <p><u>Uzasadnienie:</u> proponowana zmiana zbliża definicję do definicji zawartej w konwencji BWM. Osady balastowe mogą wytrącać się z wody balastowej również w innych elementach systemu balastowego np. z rurociągów, pomp, a nie tylko w zbiornikach.</p>	Forum Okrętowe	Uwzględniono
7.	Art.1 pkt 3 lit. c	Art.4 pkt 11	<p>W art. 1 pkt. 3 lit. c projektu proponuje się zmienić definicję osadów zawartą w art. 4 pkt 11 ustawy, na zgodną z art. 1 pkt 11 Konwencji BWM. W naszej ocenie definicja konwencyjna wydaje się być szersza, niż zaproponowana w projekcie. Konwencja BWM definiuje bowiem</p>	UM Szczecin	Uwzględniono

			osad jako materię wytrąconą z wód balastowych w obrębie statku (zawieszoną w wodach balastowych statku), a nie jak przewidziano w projekcie, tylko w obrębie zbiorników balastowych. Za przyjęciem definicji osadu, jako materii zawieszanej w wodach balastowych statku przemawia też fakt, że na masowcach mogą występować ładownie zatapialne, do których pobierane są ogromne ilości wód balastowych, które de facto są przestrzeniami ładunkowymi.		
	Art.1 pkt 3 lit. c	Art.4 pkt 11	Na statku powstaje więcej rodzajów osadów, np. w zbiornikach ścieków mogą powstawać osady, z którymi postępowanie będzie inne niż osadami ze zbiorników balastowych, dlatego lepiej doprecyzować to już w nazwie.	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Nie uwzględniono. W ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki regulowane będą jedynie kwestie dotyczące osadów pochodzących z wód balastowych statku. Wprowadzona definicja odzwierciedla ten zakres, ponadto jest zgodna z definicją zawartą w Konwencji BWM.
	Art.1 pkt 3 lit. c	Art.4 pkt 12	Definicja wydaje się niewystarczająca. Powinna być podzielona na dwie części. Pierwsza określałaby działania związane z postępowaniem z samą wodą balastową i mógłby to być termin "obróbka", odpowiednik angielskiego treatment, zwłaszcza, że w późniejszym tekście projektu ustawy używa się określenia obróbka. Druga definicja powinna dotyczyć terminu określającego cały zakres działań związanych z organizacją prawidłowego postępowania z wodami balastowymi, w tym wszystkich obowiązków dotyczących spraw formalnych, prowadzenia dokumentacji itd. - odpowiednik angielskiego management - i tu bardziej pasuje polskie słowo "postępowanie". "Obróbka" może się zawierać w "postępowaniu".	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Nie uwzględniono. Zawarta w projekcie ustawy definicja „postępowanie z wodami balastowymi” koresponduje z definicją zawartą w Konwencji BWM, w której zawarta jest definicja „ballast water management”.

8.	Art.1 pkt 3 lit. c	Art.4 pkt 13	W art. 1 pkt. 3 lit. c projektu, w art. 4 pkt 13 ustawy, proponuje się doprecyzować występującego na końcu zdania wyrażenie: „ <i>zgodne z prawem sposoby wykorzystania morza</i> ”, i zastąpić je wyrażeniem: <i>zgodne z prawem sposoby wykorzystania tych obszarów</i> . Użycie na końcu zdania wyrazu <i>morza</i> , może powodować rozbieżności przy wykładni tego przepisu związane z interpretacją wyrazu <i>morze</i> , tj. czy obejmuje ono ujścia rzek i cieki wodny słodkiej, czy też nie.	UM Szczecin	W projekcie wprowadzono zmiany w art. 4 pkt 13.
	Art. 1 pkt 4	Art. 5 ust. 2	Taka informacja byłaby przydatna i porządkowała obowiązki związane z zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statki. Może zamiast: "może wydać" powinno być: "wyda"?	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	W projekcie wprowadzono nowy art. 5 ust. 3.
9.		Art.8a ust.3 pkt 4	Proponuje się wprowadzenie zmiany zawartego w ustawie terminu określonego na dzień 15 stycznia, na dzień 31 stycznia.	UM Gdynia	Uwzględniono.
10.	Art. 1 pkt 7 lit d	Art.8 ust.4	W art.1 pkt 7 projektu, w lit.d wyrażenie: <i>o których mowa w ust. 1 i 2</i> , należy zastąpić wyrażeniem: <i>o których mowa w ust. 1, 1a i 2</i> . W uzasadnieniu wskazuje się, że w dodanym ust.1a mowa jest o świadectwie gotowości do recyklingu, dlatego też przepis ten należy uwzględnić w ust. 4. Nadto wskazuje się na konieczność odpowiedniego zsynchronizowania przepis ust.1a z pkt 29 załącznika do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.	UM Szczecin	Uwzględniono.
11.	Art.1 pkt 9 lit a	Art.10 ust.6	W art.1 pkt 9 lit. a projektu proponuje się, by występujący na końcu zdania wyraz: <i>inspekcji</i> , zastąpić wyrazem: <i>kontroli</i> . Wskazuje się, że zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 59), ograny państwowej inspekcji sanitarnej (w tym granicznej) przeprowadzają	UM Szczecin	Uwzględniono

			kontrole, a nie inspekcje. Ponadto, pod rozważę poddaje się doprecyzowanie tego przepisu poprzez dodanie na końcu zdania wyrażenia : <i>przez nie kontroli.</i>		
12.	Art.1 pkt 9 lit.b	Art. 10 ust.8	W art.1 pkt 9 lit.b projektu proponuje się: <ul style="list-style-type: none"> • w zdaniu wspólnym po wyrażeniu: <i>ładunkowych przed opuszczeniem portu</i> postawić przecinek; • by pkt 3 otrzymał brzmienie: <i>opuszczającemu port i powracającemu do niego bez zawijania do innego portu.</i>”. 	UM Szczecin	Uwzględniono
13.	Art. 11 pkt 10	Art.13g ust.6a i 6b	W art.1 pkt 10 projektu, proponuje się, by ust.6a i ust.6b otrzymały brzmienie: <i>„6a. W przypadku konieczności natychmiastowego opuszczenia portu przez statek, w stosunku do którego powzięto podejrzenie używania paliwa żeglugowego o zawartości siarki większej niż wymagana na danym obszarze morskim, a nie są jeszcze znane wyniki pobranej do zbadania w akredytowanym laboratorium próbki paliwa, przedstawiciel tego statku zobowiązany jest, przed opuszczeniem portu, do złożenia dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla tego portu, zabezpieczenia finansowego na poczet ewentualnej kary, w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.</i> <i>6b. W sytuacji określonej w ust.6a, dyrektor urzędu morskiego zatrzymuje statek do czasu złożenia przez jego przedstawiciela odpowiedniego zabezpieczenia finansowego na poczet ewentualnej kary oraz powiadamia przedstawiciela statku i kapitana portu o zakazie wyjścia statku z portu oraz o warunkach zwolnienia z tego zakazu.”</i> Gwarancja bankowa lub gwarancja ubezpieczeniowa stanowi jedną z form	UM Szczecin	Uwzględniono częściowo. Zapisy w art.13g ust.6a i 6b oraz 35 ust. 2 zostały odpowiednio zmodyfikowane.

		<p>zabezpieczenia finansowego. Zabezpieczeniem finansowym jest też złożenie gotówki do depozytu, poręczenie, zastaw, cesja wierzytelności itp. Proponuje się, by przepis ten był spójny z art. 59 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2214).</p> <p>Przepis art.1 pkt 10 projektu - niezależnie od zaproponowanego brzmienia tego przepisu w zakresie zabezpieczenia finansowego wskazuje się, iż art. 13g ust. 6a projektu dotyczy sytuacji faktycznej, gdy nie są znane wyniki badań próbki paliwa żeglugowego. Proponujemy, aby przepis ten lub dodany nowy, uwzględniał również sytuację, gdy nie są znane wyniki badań pobranych próbek substancji ropopochodnych. W praktyce inspektorzy ochrony środowiska urzędu morskiego, oprócz pobierania próbek paliwa żeglugowego, pobierają również próbki substancji ropopochodnych z powierzchni wody oraz ze statku podejrzanego o spowodowanie zanieczyszczenia. Próbki te przekazywane są do laboratorium, w celu wykonania analizy porównawczej. Wynik analizy laboratoryjnej jest bardzo istotnym dowodem w trakcie prowadzenia postępowania administracyjnego. Z naszego doświadczenia wynika, że wynik takiej analizy jest gotowy dopiero po kilku dniach od przekazania próbek do laboratorium. W związku z powyższym uzasadnionym jest, aby treść projektowanego przepisu uwzględniała również sytuację, kiedy statek, w stosunku do którego powzięto podejrzenie, że spowodował zanieczyszczenie obszarów morskich chce opuścić port, a nie są jeszcze</p>		
--	--	---	--	--

			<p>znane wyniki analizy laboratoryjnej pobranych próbek.</p> <p>Przepis art.1 pkt 10 projektu - proponuje się w art. 4 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza zdefiniować pojęcie <i>przedstawiciel statku</i> użyte w art. 13g ust. 6a i 6b projektu. Jest to o tyle istotne, że <i>przedstawiciel statku</i> został również przywołany w projektowanym art. 35 ust. 2, z którego wynika, że <i>przedstawicielowi statku</i> doręcza się decyzję administracyjną, a w odniesieniu do terminów, zapoznania się strony z dowodami oraz doręczeń przepisów Kodeks postępowania administracyjnego nie będzie miał zastosowania.</p> <p>W art.1 pkt 10 projektu - proponuje się dodać w art. 13g przepis zawierający wytyczne do ustalania wysokości zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w art. 13g ust. 6a. W uzasadnieniu wskazuje się, że przepis art. 13g ust. 6a stosuje się, gdy nie są jeszcze znane wyniki laboratoryjne pobranej próbki paliwa. Zatem potencjalne przekroczenie zawartości siarki w paliwie może być znikome, jak i bardzo duże lub może w ogóle nie dojść do przekroczenia normy. Wysokość przekroczenia dopuszczalnej zawartości siarki w paliwie jest jednym z najistotniejszych czynników, przy ustalaniu kary finansowej za naruszenie przepisów, a co się z tym wiąże, ma kluczowy wpływ na określenie wielkości zabezpieczenia finansowego.</p>		
14.		Art.14	<p>Uwaga ogólna do Art. 14 ustawy - W związku z implementacją nowych wymogów związanych z zarządzaniem wodami balastowymi należy również rozważyć celowość dokonania poprawek w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 16 marca</p>	UM Gdynia	Rozporządzenie MliR z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki zostanie zmienione po

			<p>1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki. Szereg kwestii związanych z przeprowadzaniem przeglądów i inspekcji a wynikających z wytycznych do konwencji BWM będzie wymagać jasnego stanowiska administracji. Przykładami takich spraw są między innymi kwestie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zasad stosowania wód dostępnych w otoczeniu stoczni do testów systemów w trakcie odbioru komisijnego przed oddaniem go do eksploatacji i wystawieniem certyfikatu dla statku, • przyjęcia jednolitego podejścia do art. 3.2 f Konwencji BWM mówiącego o wyłączeniu z wymogów Konwencji statków używających stałego balastu nie podlegającego zrzutowi do morza, trzymanego w zamkniętych i zaplombowanych zbiornikach, • stosowania wymogów do statków specjalistycznych jak holowniki wykorzystywane w akcjach ratowniczych czy barek bezzałogowych. 		<p>przyjęciu przedmiotowego projektu ustawy.</p> <p>W odniesieniu do uwagi dotyczącej doprecyzowania kwestii związanych ze stosowaniem konwencji BWM na kształt rozwiązania przyjętego w ustawie o bezpieczeństwie morskim minister ds. gospodarki morskiej otrzyma upoważnienie (nowy art. 5 ust. 3) do wprowadzanie <u>w drodze rozporządzenia</u> stosowania wymagań, wytycznych lub zaleceń międzynarodowym o charakterze specjalistycznym dotyczące zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, m.in. IMO, HELCOM, OSPAR.</p>
15.	Art. 1 pkt 12	Art.20a ust.2	<p>Proponujemy zmianę brzmienia ustępu 2 w art. 20a projektu na brzmienie:</p> <p><i>2. Statki, o których mowa w prawie A-5 załącznika do Konwencji BWM mogą stosować alternatywne rozwiązania dotyczące postępowania z wodami balastowymi i osadami, o których mowa w obwieszczeniu wydanym na podstawie art. 5 ust. 2.</i></p> <p><u>Uzasadnienie:</u> proponowana zmiana jest redakcyjna, natomiast w art. 5 ust. 2, zgodnie z zapisami konwencji BWM prawidło A-5, wskazane byłoby zapisanie, że:</p>	Forum Okrętowe	Wprowadzono zmiany w art. 20a ust. 2 oraz w art. 5 przez dodanie nowego ustępu 3.

			„Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej mając na uwadze upowszechnianie zasad dobrej praktyki morskiej wydaje, w drodze obwieszczenia, informacje o zaleceniach i wytycznych wydawanych przez organizacje międzynarodowe w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki.”		
	Art. 1 pkt 12	Art.20a ust.2	Jeśli mowa o "wydanych wytycznych", czyli konkretnym dokumencie to tym bardziej jego wydanie przez Ministra powinno być obligatoryjne (zgodnie z komentarzem do art.5 ust.2.)	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	W ustawie wprowadzono nowy ustęp 3 w art. 5.
16.	Art. 1 pkt 12	Art.20b ust.1	Art. 20b ust. 1 – Wskazano, iż „...zrzut niepoddanych obróbce w sposób określony w Konwencji BWM oraz wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej opublikowanych w formie obwieszczeń ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wód balastowych...”. Natomiast w proponowanym po nowelizacji brzemieniu art. 5 ust. 2 wskazano, iż obwieszczenia te <u>mogą</u> być publikowane, co nie oznacza, że <u>muszą</u> . W związku z tym, prosimy o doprecyzowanie i ujednoczenie tej kwestii w ustawie.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	W ustawie wprowadzono zmiany w art. 20b oraz nowy ustęp 3 w art. 5.
17.	Art. 1 pkt 12	Art.20b ust.1	Proponujemy zmianę brzmienia ustępu 1 w art. 20b projektu na brzmienie: „Art. 20b. 1 Z zastrzeżeniem art. 20c ust. 1, zrzut ze statków wód balastowych do morza jest zabroniony, o ile nie zostały one poddane wymianie lub obróbce w sposób określony w Konwencji BWM lub w przypadku, gdy metody te nie mogą być zastosowane w sposób określony w wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej opublikowanych w formie obwieszczeń ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”	Forum Okrętowe	Uwzględniono częściowo.

			<p><u>Uzasadnienie:</u> W brzmieniu proponowanym w projekcie wody balastowe pomimo spełniania wymagań konwencji BWM musiałyby spełniać dodatkowo wytyczne IMO, wdrożone obwieszczeniem ministra.</p> <p>Proponujemy także usunięcie słowa osady, gdyż zrzut osadów do morza nie powinien być dozwolony.</p>		
	Art. 1 pkt 12	Art.20b ust.1	<p>Jeśli mowa o "wydanych wytycznych", czyli konkretnym dokumencie to tym bardziej jego wydanie przez Ministra powinno być obligatoryjne (zgodnie z komentarzem do art.5 ust.2.)</p>	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	W ustawie wprowadzono nowy ustęp 3 w art. 5.
18.	Art. 1 pkt 12	Art.20b ust.2	<p>Proponujemy zmianę brzmienia ustępu 2 w art. 20b projektu na brzmienie:</p> <p><i>Art. 20b. 2 Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia sposób postępowania z wodami balastowymi na polskich obszarach morskich w sytuacjach, gdy wody balastowe na statku nie spełniają standardów określonych w Konwencji BWM, biorąc pod uwagę wytyczne uchwalone przez Międzynarodową Organizację Morską.</i></p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Jest wskazane, aby minister określił wymagania dla takich przypadków, co dałoby jasne i jednakowe dla wszystkich wytyczne i ułatwiłoby stosowanie przepisów ustawy. Zwrot „może określić” jest niewystarczający. Jeśli sposób postępowania będzie nieokreślony, to każdy przypadek będzie mógł być rozpatrywany indywidualnie w szerokim zakresie, co z jednej strony może prowadzić do wydłużania czasu postoju statku, a również powodować różne wymagania w zależności np. od portu.</p>	Forum Okrętowe	Przepis został wykreślony ze względu na przepis art. 5 ust. 3.

19.		Art. 20b ust. 2	Wdrożenie wymogów Konwencji BWM wiąże się również z koniecznością przygotowania procedur postępowania w sytuacjach, gdy wody balastowe statku wpływającego do portu nie będą spełniać wymogów określonych w Konwencji BWM np. na skutek awarii lub braku systemu obróbki wód balastowych. Ww. Konwencja wskazuje, że Państwo-Strona powinno zabezpieczyć odbiór wód balastowych w sytuacjach awaryjnych. Procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych nie zostały jednak uregulowane w projekcie ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	W ustawie wprowadzono nowy ustęp 3 w art. 5.
20.	Art. 1 pkt 12	Art. 20c ust.1	Art. 1 pkt 12 projektu, w dodanym rozdziale 3 – proponuje się, by w art. 20c ust. 1 wyrażenie: <i>nie jest wymagane</i> , zastąpić określeniem: <i>nie jest możliwe</i> . Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu, na Morzu Bałtyckim, a więc i w polskich obszarach morskich, brak jest obszarów, które spełniają warunki Konwencji BWM, dotyczące stosowania standardu D-1, w zakresie minimalnej głębokości (min. 200 m) i odległości od najbliższego lądu (50-200 mil morskich). Ponadto, w przywoływanym w uzasadnieniu do projektu okólniku BWM.2/Circ.63 z dn. 27 lipca 2017 r. użyto sformułowania: „ <i>is not possible</i> ”.	UM Szczecin	Uwzględniono
21.	Art. 1 pkt 12	Art. 20c ust.2	W art.1 pkt 12 projektu, w dodanym rozdziale 3, przepis art. 20c ust. 2 jest nieczytelny i wymaga preredagowania.	UM Szczecin	Wprowadzono zmiany w art. 20c. Zmiana do konwencji BWM wprowadzająca nowe daty w prawidło B-3 wejdzie w życie w 13 października 2019.
22.	Art. 1 pkt 12	Art. 20c	Proponujemy zmianę zapisów art. 20c projektu ustawy, które rozszerzyłyby stosowanie ustawy na statki nie objęte Konwencją BWM, tj. statki poniżej 400GT	Polski Rejestr Statków	Uwaga niezasadna.. Ustawa odnosi się do wszystkich statków, również tych o pojemności brutto poniżej 400 GT.

					<p>W art. 20e, w którym upoważniono ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia w drodze rozporządzenia, wymagań dla przeglądów i wydawania świadectw postępowania z wodami balastowymi dla jednostek, do których nie ma zastosowania правило E-1 Konwencji BWM, albo uznania za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych uznanej organizacji, kierując się zapewnieniem właściwego poziomu ochrony zdrowia i życia ludzkiego, środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa żeglugi.</p> <p>Ponadto, w art. 3 ust. 1 projektu wskazano, że statki o pojemności brutto poniżej 400 GT są zobowiązane do spełnienia warunków określonych w prawie D-2 załącznika do Konwencji BWM, od dnia 8 września 2024 r.</p> <p>Art. 20c projektu ustawy odnosi się do spełniania przez statki uprawiające żeglugę wyłącznie w obszarze Morza Bałtyckiego w okresie przejściowym, do czasu kiedy będą obowiązane do stosowania standardu D-2 Konwencji BWM i które według konwencji do tego czasu powinny przestrzegać standardu D-1.</p>
23.	Art. 1 pkt 12	Art.20d ust.1	Art. 20d. 1 – Zwolnienie udzielane jest na polskich obszarach morskich statkowi lub statkom podróżującym pomiędzy określonymi portami lub miejscami; lub statkowi, który jest eksploatowany wyłącznie między określonymi portami lub miejscami, które to mogą być poza POM. Proponuje się preredagowanie	UM Gdynia	Uwzględniono

			<p>niniejszego art. w sposób następujący: <i>„Dyrektor urzędu morskiego, właściwy dla portu zawinięcia statku na wniosek armatora złożony w formie pisemnej, może, w drodze decyzji, udzielić statkowi podróżującemu pomiędzy określonymi portami lub miejscami; lub statkowi, który jest eksploatowany wyłącznie między określonymi portami lub miejscami zwolnienia z wymagań dotyczących postępowania z wodami balastowymi na statkach oraz stosowania środków dodatkowych na polskich obszarach morskich, zgodnie z zasadami o których mowa w prawidło A-4 załącznika do Konwencji BWM”.</i></p>		
24.	Art. 1 pkt 12	Art.20d	<p>Art. 20d – Przepis w brzmieniu proponowanym w art. 1 pkt 12 projektu ustawy w połączeniu z § 4 projektu Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie udzielania statkom zwolnień ze stosowania niektórych wymogów Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 (Konwencja BWM) na polskich obszarach morskich (projekt z dnia 13 grudnia 2018 roku) nie zawiera jasnego wskazania dotyczącego udzielenia zwolnienia w przypadku uzyskania wyniku w narzędziu oceny ryzyka JHP na poziomie „średnie ryzyko (MR)”. Wspólna Zharmonizowana Procedura dla Państw-Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Prawidło A-4, przewiduje trzy możliwe wyniki oceny ryzyka (wysokie ryzyko HR, średnie ryzyko MR i niskie ryzyko LR), które mają wpływ przy ocenie wniosków ws. zwolnienia w ramach A-4, dlatego</p>	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Kwestia poziomów ryzyka zostanie doprecyzowana w projekcie rozporządzenia MGMIŻŚ, o którym mowa w art. 20d. ust. 8 zmienianej ustawy oraz w projekcie ustawy w art. 20d. ust. 7, w którym uzupełniono przesłanki powodujące odmówienie przez dyrektora urzędu morskiego zwolnienia, w przypadku wyniku oceny ryzyka na poziomie średnim (MEDIUM). Mimo, że zgodnie z Wytocznymi IMO G-7 oraz Wspólną Zharmonizowaną Procedurą dla Państw-Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach Konwencji BWM, w przypadku poziomu ryzyka MEDIUM zaleca przeprowadzenie dalszych analiz. Zdecydowano jednak kierując się zasadą ostrożności wskazaną w art. 6 ust. 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska, określając, że <i>„kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na</i></p>

			Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wnioskuje o wskazanie trybu postępowania przy wyniku oceny ryzyka na poziomie średnim (MR).		<i>środowisko nie jest w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze”.</i>
25.	Art. 1 pkt 12	Art.20d	<p>Uwaga 1. Rozdział 3a Postępowanie z wodami balastowymi i osadami Art. 20d. 1 fragment o środkach dodatkowych: takie wytyczne znajdują się w wytycznych G13 MEPC.161(56), Czy mówiąc o prawidło A4 mamy na myśli regulacje A4 Konwencji BWM? czy o JHP-prawidło-A4, może warto to jaśniej napisać.</p> <p>Uwaga 2 do ust. 5. Dyrektor urzędu morskiego odmawia udzielenia zwolnienia jeżeli ryzyko, o którym mowa w przepisach określonych w ust. 6 jest wysokie, lub na podstawie negatywnej opinii przynajmniej jednego z organów, o których mowa w ust. 2 - ryzyko MEDIUM również uniemożliwia przyznanie zwolnienia, jeśli odniesienie jest dobrze przeze mnie zrozumiałe i odnosi się do wytycznych G7 Konwencji BWM.</p>	Organizacja pozarządowa Get the Ocean	<p>Uwaga niezasadna, w projekcie ustawy w art. 20d ust. 1 wskazane jest, że prawidło A-4 zawarte jest w Załączniku do Konwencji BWM.</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona. Kwestia poziomów ryzyka zostanie doprecyzowana w projekcie rozporządzenia MGMIŻŚ, o którym mowa w art. 20d. ust. 8 ustawy oraz w projekcie ustawy w art. 20d. ust. 7, w którym uzupełniono przesłanki powodujące odmówienie przez dyrektora urzędu morskiego zwolnienia, w przypadku wyniku oceny ryzyka na poziomie średnim (MEDIUM).</p> <p>Mimo, że zgodnie z Wytycznymi IMO G-7 oraz Wspólną Zharmonizowaną Procedurą dla Państw-Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach Konwencji BWM, w przypadku poziomu ryzyka MEDIUM zaleca przeprowadzenie dalszych analiz. Zdecydowano jednak kierując się zasadą ostrożności wskazaną w art. 6 ust. 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska, określając, że „kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze”.</p>

26.	Art. 1 pkt 12	Art. 20f	<p>W art.1 pkt 12 projektu, w dodanym rozdziale 3 – proponuje się, by art. 20f otrzymał brzmienie: <i>Art. 20f. Osady powstające podczas naprawy lub czyszczenia zbiorników wód balastowych lub recyklingu statków, zagospodarowuje się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361; zm.: Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683 oraz z 2010 r. Nr 230, poz. 1508.</i></p> <p>Mając na uwadze przepisy 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. U. UE. L. z 2013 r. Nr 330, str. 1 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 992 z późn. zm.), proponujemy uwzględnienie zagospodarowania osadów, w wyniku prowadzenia recyklingu statków. Proces recyklingu statków wiąże się również z koniecznością usuwania i zagospodarowania osadów, które znajdują się w zbiornikach wód balastowych.</p>	UM Szczecin	<p>Uwaga nieuwzględniona. W projekcie zmieniono art. 20f. Ponadto, kwestie dot. zagospodarowania odpadów z recyklingu statków reguluje ustawa o odpadach.</p>
27.	Art. 1 pkt 12	Art. 20f	<p>Art. 20f – Zastosowanie zapisów dot. zgodności zagospodarowania osadów powstających podczas naprawy lub czyszczenia zbiorników wód balastowych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 roku o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. Nr 166, poz. 1361 ze zm.) nakłada na zarządzającego portem obowiązek dla ww. odpadów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zapewnienia urządzeń odbiorczych, 	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. W projekcie zrezygnowano ze zmiany ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków. W zakresie zagospodarowania odpadów powstających z procesu czyszczenia zbiorników wód balastowych przez podmioty dokonujące ich czyszczenia lub naprawy (stocznie) zdecydowano o zastosowaniu w ustawie rozwiązania</p>

		<ul style="list-style-type: none">• ujęcia w planie gospodarowania odpadami ze statków,• sporządzania okresowych raportów obejmujących dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych. <p>Z uwagi na to, że naprawa oraz czyszczenie zbiorników balastowych odbywa się w stoczniach, które są niezależnymi od portów podmiotami, trudno będzie zarządom portów nadzorować gospodarkę osadami. Na dzień dzisiejszy, pomimo wielu monitów i spotkań, stocznie funkcjonujące na terenie Portu Gdynia nie przekazują informacji na temat ilości i rodzajów odpadów odebranych ze statków wpływających na remont. W przypadku, gdy agent statku domaga się odbioru odpadów przez portowe urządzenia odbiorcze, firmy odbierające odpady napotykają na trudności w uzyskaniu przepustek na wjazd na teren stoczni.</p> <p>Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wnioskuje, zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 12 września 2002 roku o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361 ze zm.) o wyłączenie podmiotów zarządzających stoczniami ze stosowania przepisów ww. ustawy i zobligowanie stoczni do tworzenia odrębnych planów gospodarowania odpadami ze statków.</p> <p>W przypadku braku wyłączenia stoczni z ww. ustawy w ocenie skutków regulacji (numer w wykazie prac UD253) należy uwzględnić koszt wykonania aktualizacji portowego planu</p>	<p>analogicznego do obowiązków podmiotów zajmujących się usuwaniem szkodliwych pokryć przeciwporostowych (art. 13i). W tym celu odpowiednio zmodyfikowano art. 20f ustawy, w którym w myśl art. 5 Konwencji BWM na podmiot dokonujący czyszczenia lub naprawy zbiorników wód balastowych nałożono obowiązek zapewnienia odpowiednich urządzeń do odbioru osadów powstających podczas czyszczenia lub naprawy oraz zapewnienia, że działanie tych urządzeń nie powoduje nieuzasadnionych opóźnień statków, a także, że osady usuwane są w sposób bezpieczny dla środowiska, zdrowia ludzkiego, mienia oraz zasobów. Odpady powstałe podczas tych czynności powinny być zbierane i poddawane procesom odzysku lub unieszkodliwiania zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 992, z późn. zm.)."</p> <p>W związku z przedstawioną powyżej modyfikacją przepisów uważa dotycząca konieczności wyłączenia podmiotów zarządzających stoczniami ze stosowania przepisów ww. ustawy i zobligowanie stoczni do tworzenia odrębnych planów gospodarowania odpadami ze statków nie znajduje uzasadnienia.</p>
--	--	--	---

			gospodarki odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków – ok. 20 000 zł netto.		
28.	Art. 1 pkt 12	Art.20f/Art.20g	<p>Proponujemy zmianę brzmienia art. 20f oraz dodanie po nim art. 20g w brzmieniu :</p> <p><i>art. 20 f „Osady usuwane podczas naprawy lub czyszczenia systemów wód balastowych zagospodarowuje się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 992, z późn. zm.)”</i></p> <p><i>art. 20 g Podmiot dokonujący czyszczenia lub naprawy systemów wód balastowych jest obowiązany do zapewnienia odpowiednich urządzeń do odbioru osadów a także, że osady usuwane są w sposób bezpieczny dla środowiska, zdrowia ludzkiego, mienia oraz zasobów.”</i></p> <p>Konsekwencją proponowanych wyżej zmian byłaby zmiana w Art. 2. Projektu oraz zmiana numeracji obecny art. 20 g, powinien być art. 20 h.</p>	Forum Okrętowe	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokonano modyfikacji art. 20f.
29.	Art. 1 pkt 12	Art.20g ust. 2	W art.1 pkt 12 projektu, w dodanym rozdziale 3, w art. 20g ust. 2, pod rozważę poddaje się zobowiązane ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do opublikowania obowiązującego wzoru formularza w formie obwieszczenia.	UM Szczecin	Uwzględniono.
30.	Art.1 pkt 17	Art. 35 ust. 2	W art.1 pkt 17 projektu, analogicznie jak w uwadze dotyczącej art.1 pkt 10 projektu (pkt 11 niniejszego pisma), proponuje się, by w projektowanym art. 35 ust. 2 uwzględnić sytuację, gdy znane są wyniki badań laboratoryjnych próbek substancji ropopochodnych, pobranych z wody i ze statku. W takim wypadku nie ma znaczenia, czy doszło do naruszenia przepisów w zakresie używania paliwa, czy zanieczyszczenia obszarów morskich. Istotnym jest, aby mając kluczowe	UM Szczecin	W projekcie wprowadzono zmiany w art. 35.

			dowody naruszenia przepisów, w postaci wyników badań laboratoryjnych, sprawnie przeprowadzić postępowanie, bez nieuzasadnionego przetrzymywania statku w porcie. Ponadto, niektóre postępowania ws. zanieczyszczenia środowiska morskiego nie wymagają pobierania i analizy próbek substancji zanieczyszczającej – można je rozstrzygnąć na podstawie innych dostępnych dowodów. W takich sprawach, w przypadku konieczności natychmiastowego opuszczenia portu przez statek, również zasadne jest stosowanie procedury opisanej w projektowanym art. 35 ust. 2.		
31.	Art.1 pkt 18	Art.35a ust.1	Art. 35a ust. 1 – Wyszczególniono tutaj olej i szkodliwe substancje ciekłe, brak jednak wskazania na np. odpady stałe, które również mogą spowodować zniszczenie fauny lub flory. W naszej opinii winno to zostać uzupełnione.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Nie uwzględniono. Zapis dotyczy Załączników I i II do konwencji MARPOL i pochodzi poprzedniej wersji ustawy, w której substancje te były określane jako „substancje zanieczyszczające” (które zdefiniowane były w definicjach i obejmowały właśnie Załączniki I i II do konwencji MARPOL).
32.	Art.1 pkt 19	Art.36 ust.1	W art.1 pkt 19 projektu proponuje się by w art. 36 ust.1 początek zdania otrzymał brzmienie: <i>1. Armatorowi statku , z którego podczas (...).</i>	UM Szczecin	Uwzględniono.
33.	Art.1 pkt 21	Art.20g ust.1 i ust.2	W art.1 pkt 21 projektu, proponuje się dodać sankcję za naruszenie art. 20g ust.1 i ust. 2 (np. poprzez dodanie w pkt 7, na końcu art. 20g ust.1 i ust. 2).	UM Szczecin	Uwzględniono.
34.	Art.1 pkt 22 i pkt 23	Art. 37b i art. 37c	W art.1 pkt 22 i pkt 23 projektu należy połączyć, nadając pkt 22 następujące brzmienie: <i>22) po art. 37a dodaje się art. 37b i art. 37c w brzmieniu: (...).</i>	UM Szczecin	Uwzględniono.
35.	Art.1 pkt 23	Art. 37c	Art. 37c. Urząd Morski w Gdyni popiera wprowadzenie do ustawy zapisu o sankcjach karnych za niewywiązywanie się przez	UM Gdynia	

			podmioty zobowiązane do posiadania planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń morza z obowiązku ich tworzenia czy aktualizacji. Z pewnością pomoże to w skuteczniejszym egzekwowaniu obowiązku wykonania wspomnianych planów.		
36.	Art.1 pkt 23	Art. 37c	<p>Art. 37c – Zapis ten nakłada karę pieniężną w przypadku niewykonywania obowiązku aktualizacji istniejących planów przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczonym morza, o których mowa w § 15 rozporządzenia Rady Ministrów z 8 sierpnia 2017 roku w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. poz. 1631). Jednakże, przytoczony artykuł wskazuje, iż aktualizacja ma być wykonywana na bieżąco, bez dokładnego określenia co to oznacza w praktyce. Pragniemy zaznaczyć, iż plany te zawierają bardzo szczegółowe dane (np. dane o podmiotach itd.), które ulegają ciągłym zmianom i w praktyce nie jest możliwe stałe ich aktualizowanie, gdyż w tym momencie byłyby one stałe w procesie zatwierdzania przez organ. Tym bardziej, że proces ten jest bardzo czasochłonny, gdyż każda zmiana musi być uzgodniona z dyrektorem Służb SAR i właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej. Może dojść nawet do takiej sytuacji, że pojawi się konieczność dokonania zmiany, w czasie gdy poprzednia nie została jeszcze zatwierdzona, co powoduje dublowanie samego procesu zatwierdzania. Tak ogólny i enigmatyczny zapis, jakim jest „na bieżąco” może być dowolnie interpretowany przez służby nadzorujące i kara może zostać nałożona na wyrost.</p>	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Uwzględniono. Wprowadzono dodatkowe zmiany w ustawie poprzez uzupełnienie art. 24 oraz dodanie art. 24a.

			Art. 37c – Przepis odnosi się do planów przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczeniom morza, jednakże projekt ustawy nie podaje definicji zagrożenia. Prosimy o jego umieszczenie, gdyż jego brak utrudnia przygotowywanie planów.		
37.	Art.1 pkt24	Art.38 ust.2a	Przepis art. 1 pkt 24 projektu - w art. 38 ust. 2a występuje termin: <i>pouczenie</i> , który nie został zdefiniowany w ustawie. W związku z powyższym proponuje się doprecyzowanie formy udzielanych pouczeń, czy są one ustne, czy pisemne.	UM Szczecin	Uwzględniono, uzupełniono art.38 ust.2a.
38.			Pod rozważę poddaje się dodanie przepisów przejściowych dotyczących stosowania ustawy do spraw wszczętych, a nie zakończonych, z uwagi na mogące się toczyć postępowania w zakresie recyklingu statków.	UM Szczecin	
39.	Art.2 pkt 2	Art.6 ust.4	W art. 2 pkt 2 projektu proponuje się, by w art. 6 ust. 4 zmienianej ustawy, po wyrażeniu: <i>Podmiot dokonujący czyszczenia lub naprawy zbiorników wód balastowych</i> ”, dodać wyrażenie: <i>lub prowadzący recykling statków</i> .	UM Szczecin	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie zmieniono art. 20f. Ponadto, kwestie dot. zagospodarowania odpadów z recyklingu statków reguluje ustawa o odpadach.
40.	Art.2 pkt 2	Art.6 ust.4	Proponujemy zmianę brzmienia ust. 2 Art. 2 ww. projektu ustawy na brzmienie: 2) w art. 6 dodaje się ust. 4 w brzmieniu: 4. „ <i>Obowiązki podmiotów wykonujących czyszczenie lub naprawę systemów balastowych, podczas których usuwane są osady regulują przepisy art. 20 f i g ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. 2019 poz.)</i> . ” <u>Uzasadnienie:</u> Usuwanie osadów z systemów balastowych, w tym zbiorników balastowych odbywa się w ramach napraw i konserwacji systemów, a także podczas przygotowania systemu balastowego do montażu systemów obróbki wód balastowych. Nie jest to związane	Forum Okrętowe	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie zmieniono art. 20f. Z projektu wykreślono art. 2 dotyczący zmiany ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

			z normalną eksploatacją statku, a prace takie wykonują stocznie i inne podmioty zajmujące się naprawą statków. Wobec tego odwołanie się do ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków, wydaje się niewłaściwe. W tym przypadku można bezpośrednio odwołać się do ustawy o odpadach, tak jak to ma miejsce w Art. 13i projektu, gdzie określono sposób postępowania z innymi odpadami związanymi z działalnością stoczniową.		
41.	Art.3		W art.3 projektu wyrażenie: <i>(Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 32, 785 i 1215)</i> , należy zastąpić wyrażeniem: <i>(Dz. U. z 2018 r. poz. 181 i 1669)</i> .	UM Szczecin	Uwzględniono
42.	Art. 3		<p>Proponuje się nadanie nowego brzmienia Artykułowi 3 ustawy zmieniającej:</p> <p>Art. 3. 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, 785 i 1215) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 5 w pkt 33 w lit. i średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. j w brzmieniu: „j) Międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, podpisaną w Londynie dnia 13 lutego 2004 r. (Dz. U. z 2018 r. poz.);”.</p> <p>2) w art. 107 ust. 7 otrzymuje brzmienie: „7. Naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu ze stacją pilotową i organizacją społeczno-zawodową pilotów, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.”</p>	Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ "SOLIDARNOŚĆ"	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja zmian w art. 107 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim wykracza poza zakres i cel zmian, które są niezbędne ze względu na implementację do polskiego porządku prawnego wymogów Konwencji BWM.

			<p>Uzasadnienie:</p> <p>Proponowana zmiana nadaje nowe brzmienie art. 107 ust. 7 ustawy o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r., i przywraca prawa organizacji społeczno-zawodowej do reprezentacji środowiska pilotów morskich.</p> <p>Proponuje się wprowadzenie powyższej zmiany tą samą drogą, jaką to uprawnienie zostało odebrane, tj. Ustawą o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Ustawa z dnia 24 lutego 2017 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw).</p> <p>Przywrócenie prawa organizacji społeczno-zawodowej do reprezentowania interesów danej społeczności, wobec organów władzy publicznej, zmaterializuje powszechnie głoszoną i realizowaną politykę poszerzania uprawnień społecznych i obywatelskich, w stosownym zakresie.</p>		
43.			<p>POPIHN jako największa organizacja reprezentująca interesy przedsiębiorców paliwowych w Polsce zwraca uwagę na konieczność uzupełniania materii przedmiotowej ustawy o rozwiązaniach mającej na celu zwiększenie nadzoru nad zasadami prowadzenia operacji bunkrowania statków w polskich portach morskich, co związane jest z koniecznością uszczelnienia tego segmentu rynku paliw ciekłych. Jak wskazywaliśmy we wcześniejszej korespondencji w tej sprawie, ze względu na ryzyko powstawania nieprawidłowości w zakresie podaży paliw żeglugowych na krajowym rynku jako produktów koncesjonowanych oraz wrażliwych ze względu na poziom opodatkowania,</p>	POPIHN	<p>Uwagi częściowo uwzględnione w projekcie ustawy.</p> <p>W zmienionych przepisach uwzględniono pkt. 7, 8, 10, ponieważ aspekty w nich wskazane należą do właściwości MGMiŻŚ.</p> <p>Dokonano zmiany w pkt 1) art. 8 ust 1, który odzwierciedla nowe wymagania Konwencji MARPOL, wśród których od 1.01.2020 r. znajdować się będzie wydawanie świadectw dotyczących rozdziału IV Załącznika VI do Konwencji MARPOL z 17 miesięcznym okresem ważności, a zatem z okresem krótszym niż okres 5 lat dopuszczalny dla pozostałych świadectw.</p>

		<p>konieczne jest zmodyfikowanie oraz uzupełnienie obecnych zasad rejestracji i nadzoru nad podmiotami świadczącymi usługi dostaw paliw żeglugowych w krajowych portach w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ujednoczenia zasad definiowania paliw żeglugowych będących przedmiotem bunkrowania w oparciu o właściwe normy jakościowe oraz spójną identyfikację tych paliw dla celów koncesyjnych oraz podatkowych z użyciem nomenklatury scalonej (KODY CN); • wprowadzenia obowiązku pełnej weryfikacji przez Urzędy Morskie ważności i treści (zakresu) koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi oraz koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą na podstawie których możliwe jest legalne prowadzenie sprzedaży paliw żeglugowych na statki; • wprowadzenia obowiązku weryfikacji przez Urzędy Morskie faktu rejestracji podmiotu na potrzeby podatku akcyzowego dla paliw żeglugowych zwolnionych z akcyzy oraz rejestracji na podatek VAT w Polsce; • wprowadzenia obowiązku sprawdzania przy rejestracji podmiotu bunkrującego statki faktu niezalegania z podatkami oraz ze składkami na ubezpieczenie społeczne (zaświadczenia wydawane przez Urzędy Skarbowe oraz ZUS); • sprawdzenia przez Urzędy Morskie czy infrastruktura paliw ciekłych wykorzystywana do bunkrowania statków została zgłoszona do Prezesa Urzędu 	<p>Wprowadzono również zmiany w art. 13e, które służyć mają uzupełnieniu materii przedmiotowej ustawy o rozwiązania mające na celu zwiększenie nadzoru nad zasadami prowadzenia operacji bunkrowania statków w polskich portach morskich, co związane jest z koniecznością uszczelnienia tego segmentu rynku paliw ciekłych. Ze względu na ryzyko powstawania nieprawidłowości w zakresie podaży paliw żeglugowych na krajowym rynku jako produktów koncesjonowanych oraz wrażliwych ze względu na poziom opodatkowania, konieczne jest zmodyfikowanie oraz uzupełnienie obecnych zasad rejestracji i nadzoru nad podmiotami świadczącymi usługi dostaw paliw żeglugowych w krajowych portach. Uwzględnienie pełniejszych informacji na temat dostarczania paliw na statki oraz modyfikacja częstotliwości raportowania przeprowadzonych operacji dostaw paliw pozwoli wzmocnić system nadzoru nad obrotem paliwami żeglugowymi. Zmiany proponowane w Art. 36aa służyć mają uzupełnieniu przepisów sankcyjnych w odniesieniu do zakazu, który wynika z Konwencji MARPOL i obowiązywać będzie od 1 marca 2020 r. Zakaz dotyczy przewożenia do celów spalania, niespełniającego wymogów dotyczących zawartości siarki, paliwa olejowego przeznaczonego do napędu lub obsługi statku.</p>
--	--	---	--

			<p>Regulacji Energetyki w trybie art. 43e prawa energetycznego oraz czy spełnia podstawowe wymagania umożliwiające jej legalną eksploatację na podstawie wszystkich właściwych przepisów odrębnych;</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozważenia sprawdzania przez UM w procedurze rejestracji także niekaralności członków zarządów oraz niekaralności tych podmiotów jako podmiotów zbiorowych (zaświadczenia z KRK); • wdrożenia publicznie dostępnego jednego, centralnego rejestru podmiotów bunkrujących statki w Polsce prowadzonego w formie elektronicznej przez wybrany Urząd Morski lub Ministerstwo, a uzupełnianego zdalnie przez właściwe UM według ich właściwości miejscowej; • zastąpienia rocznych sprawozdań dotyczących ilości bunkrowanego paliwa składanych do UM sprawozdaniami kwartalnymi celem zwiększenia kontroli na tym rynku; • wprowadzenia obowiązku okresowego przekazywania przez Urzędy Morskie danych o podmiotach, rodzajach oraz ilościach dostarczonych na statki paliw żeglugowych do KAS (rozliczenie podatków oraz zwrotnej informacji celem weryfikacji wolumenów dla potrzeb opłat tonażowych w portach, do Prezesa URE w zakresie sprawozdawczości paliwowej i wymagań koncesyjnych) oraz do Prezesa Agencji Rezerw Materiałowych w zakresie kontroli ilości paliw przeznaczonych na 	<p>Pozostała część uwag wykracza poza kompetencje ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.</p>
--	--	--	--	--

			<p>międzynarodowy bunkier morski podlegający odliczeniu przy tworzeniu zapasów obowiązkowych oraz płacenia opłaty zapasowej;</p> <ul style="list-style-type: none">• rozpoczęcia publikacji przez MGMIŻŚ okresowych (rocznych\ półrocznych) danych o rodzajach i ilości paliw żeglugowych podlegających bunkrowaniu w krajowych portach celem zwiększenia dostępu do informacji o tym segmencie rynku paliwowego przez co zwiększenie jego transparentności;• wprowadzenia obowiązku wykreślenia podmiotów z rejestru jeżeli w ciągu danego okresu czasu (np. 1 roku) nie podjęli tej działalności lub trawle zaprzestali tej działalności co ma zapewnić funkcjonowaniu w rejestrze tylko faktycznie działających przedsiębiorców;• wprowadzenia mechanizmów wymiany informacji pomiędzy UM a Prezesem URE, KAS ew. innymi organami w zakresie stwierdzonych przypadków naruszenia przez podmioty bunkrujące statki wymogów tej ustawy co powinno stanowić naruszenie warunków prowadzenia działalności koncesjonowanej oraz równocześnie informowania przez te organy UM o zaistnieniu zdarzeń skutkujących brakiem możliwości prowadzenia tego rodzaju działalności i koniecznością wykreślenia z rejestru (np. utrata koncesji, wykreślenie z rejestracji na podatek VAT, na podatek akcyzowy, popełnienie przestępstwa w związku z prowadzoną działalnością bunkrowania statków).	
--	--	--	--	--

			<p>Ponadto w celu zwiększenia kontroli nad operacjami paliwowymi w polskich portach morskich i żeglugi śródlądowej, w tym operacjami bunkrowania statków, postuluje się komplementarne uzupełnienie kompetencji administracji morskiej oraz administracji żeglugi śródlądowej poprzez odpowiednie zmiany ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none">• wyposażenia Dyrektorów Urzędów Morskich i Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej a także Straż Graniczną w prawo (obowiązek) kontroli, w ramach kontroli własnych, faktu posiadania oraz zakresu koncesji paliwowych przez podmioty działające w portach, przystaniach, w zakresie produkcji paliw, handlu paliwami oraz świadczenia usług logistycznych (magazynowanie i przeładunek paliw) oraz przekazywania informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach w tym zakresie do Prezesa URE;• wyposażenia Dyrektorów Urzędów Morskich i Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej w prawo (obowiązek) opiniowania treści koncesji paliwowych w zakresie w jakim dana działalność ma być prowadzona z wykorzystaniem infrastruktury paliw ciekłych zlokalizowanych w portach, przystaniach lub ma być prowadzona na tych terenach	
--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • wyposażenia Dyrektorów Urzędów Morskich i Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej, Straż Graniczną w prawo (obowiązek) kontrolowania obowiązku zgłoszenia wszystkich rodzajów infrastruktury paliw ciekłych zlokalizowanej na terenach portowych do rejestru infrastruktury prowadzonej przez Prezesa URE w oparciu o zapisy art. 43e prawa energetycznego oraz przekazywania informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach w tym zakresie do Prezesa URE • Wyposażenia Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej w prawo do kontroli jakości paliw żeglugowych zużywanych w żegludze śródlądowej oraz procedur wymiany informacji z Prezesem URE, KAS, oraz Wojewódzkimi Inspektorami Ochrony Środowiska i Prezesem UOKIK. 		
Uwagi do uzasadnienia					
Uwagi do OSR					
1.	OSR		<p>Podmioty na które oddziałuje projekt - projekt nakłada dodatkowe obowiązki inspekcyjne na osoby już zatrudnione w urzędach morskich, nie przewiduje natomiast zatrudnienia dodatkowej kadry. W chwili obecnej, głównie w inspektoratach PSC, inspektorzy są maksymalnie obciążeni kontrolami i przyjęcie dodatkowych zadań wydaje się niemożliwe. Niezbędne jest zatrudnienie dodatkowych inspektorów, jednak biorąc pod uwagę niską atrakcyjność pracy w urzędach morskich, może się to okazać problemem, a tym samym istnieje ryzyko niewykonywania wszystkich zadań statutowych.</p>	UM Gdynia	<p>Uwaga niezasadna. Projekt OSR przewiduje utworzenie nowych etatów w urzędach morskich. Przyjęto, że nowe przepisy będą wymagać utworzenie 3 nowych etatów, po jednym w każdym urzędzie morskim.</p>

2.	OSR		wpływ na sektor finansów publicznych – przez okres 4 lat od wejścia w życie ustawy nie przewidziano wydatków na analizy laboratoryjne. W okresie przejściowym zasadne jest poszerzenie wiedzy na temat dostępnych technik laboratoryjnych i wypracowanie najlepszej możliwej praktyki przeprowadzania badań, a tym samym powinny być zaplanowane zwiększone nakłady finansowe na analizy laboratoryjne.	UM Gdynia	Uwzględniono. Zdecydowano o zapewnieniu finansowania na doposażenie organów inspekcyjnych administracji morskiej w specjalistyczną aparaturę do poboru i analizy prób wód balastowych. Ponadto w OSR przewidziano środki na szkolenia dla inspektorów państwa portu.
3.	OSR		Na zebraniach Sekcji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego MEPC, które odbywają się cyklicznie w siedzibie Polskiego Rejestru Statków w Gdańsku, od wielu lat poruszany był temat odbioru wód balastowych w sytuacjach awaryjnych. Rozważane było przystosowanie barki do odbioru i oczyszczania wód balastowych ze statków zawijających do polskich portów. Z uwagi na ogromne koszty utrzymania i eksploatacji rozważano jedną barkę, która miałaby obsługiwać porty polskie na wypadek awarii. W przypadku nałożenia obowiązków związanych z koniecznością budowy portowych urządzeń do odbioru i oczyszczania wód balastowych w portach polskich, w tym także w Porcie Gdynia, należy uwzględnić w ocenie skutków regulacji (numer w wykazie prac UD253) koszty jakie poniesie z tego tytułu ZMPG S.A.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Projektowana ustawa, ani sama Konwencja BWM nie nakłada na podmioty zarządzające portem obowiązku odbioru wód balastowych ze statków i instalowania w związku z tym portowych urządzeń do odbioru i oczyszczania wód balastowych. Tego typu urządzenia (np. barki lub zbiorniki stałe na nabrzeżu) mogą być jednak udostępniane w portach na zasadach komercyjnych, w zależności od decyzji podmiotu zarządzającego portem. Rozwiązania w tym zakresie nie są jeszcze powszechne na świecie, jednak są na bieżąco rozważane przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO i można przewidywać, że w następnych latach będą coraz bardziej dostępne. Aktualne wytycznych IMO przyjętych w tym zakresie w lipcu 2017 (BWM.2/Circ.62, 'Guidance on Contingency Measures under the BWM Convention') wskazują możliwe do wdrożenia procedury, które powinny być zawarte w Planie postępowania z

					wodami balastowymi na danym statku. Wśród możliwych rozwiązań proponowanych przez IMO jest m.in. podjęcie naprawy systemu na statku lub wykorzystanie dodatkowego awaryjnego systemu obróbki wód balastowych; budowa portowych urządzeń lub barek do odbioru i oczyszczania wód balastowych; lub udostępnianie w portach urządzeń, z których statki mogłyby pobierać wody balastowe spełniające wymogi określone w konwencji BWM; przeprowadzenie wymiany wód balastowych zgodnie z prawidłem B-4 Załącznika do Konwencji BWM.
4.	OSR		<p>Analizując dodatkowe zadania różnych podmiotów wynikające z konieczności wdrożenia Konwencji BWM w Polsce, zbyt ogólnikowo, naszym zdaniem, ocenia się skutki proponowanych regulacji w odniesieniu do działalności uznanych organizacji – towarzystw klasyfikacyjnych. Propozycja uzupełnienia w tym zakresie:</p> <p>„Zmiana procedur, reorganizacja, dodatkowe zadania związane z możliwym rozszerzeniem upoważnienia do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przeprowadzania w imieniu Administracji przeglądów statków bandery polskiej na zgodność z wymogami Konwencji BWM, poświadczonych wydaniem Międzynarodowego Świadectwa postępowania z wodami balastowymi lub zaświadczeń spełniania wymagań Konwencji BWM dla statków o pojemności brutto mniejszej niż 400 GT; 	Polski Rejestr Statków	Uwzględniono.

			<ul style="list-style-type: none"> • Rekomendowania Administracji udzielania, w zakresie technicznym, zwolnień z wymagań Konwencji BWM dla statków bandery polskiej (np. dla statków ze stałym balastem wodnym, statków nieprzeprowadzających operacji zrzutu wód balastowych do morza – stosujących wewnętrzne balastowanie, itp.); • Przeprowadzania w imieniu Administracji certyfikacji systemów obróbki wód balastowych przeznaczonych do instalacji na statkach bandery polskiej; • Przeprowadzania w imieniu Administracji uznania laboratoriów do badań systemów obróbki wód balastowych przeznaczonych do instalacji na statkach bandery polskiej; • Konieczności przeprowadzania dodatkowych szkoleń dla inspektorów mających przeprowadzać przeglądy i certyfikację w zakresie wymagań Konwencji BWM. 		
5.	OSR	Str. 11	<p>Na 11 stronie OSR w ostatnim akapicie podana została informacja, że cyt.: „Koszt akredytacji dla jednej metody badawczej szacuje się na około 15 000 – 20 000 zł plus roczne koszty utrzymania akredytacji w Polskim Centrum Akredytacji.”</p> <p>Przedstawione w OSR koszty akredytacji i jej utrzymania dla jednej metody badawczej są znacznie zawyżone w stosunku do kosztów wynikających z Cennika opłat za czynności związane z akredytacją (dokument PCA: DA-04).</p> <p>Zgodnie z PCA: DA-04, koszt akredytacji dla jednej metody badawczej, dla laboratorium nie posiadającego akredytacji wynosi ok. 5 900 zł. natomiast koszt rozszerzenia akredytacji o</p>	Polskie Centrum Akredytacji	Uwzględniono.

			<p>jedną metodę badawczą w laboratorium akredytowanym wynosi ok. 2 400 zł. Opłata roczna związana z uczestnictwem w krajowym systemie akredytacji, zgodnie z ww. cennikiem, przy akredytacji w zakresie jednej metody (i założeniu zatrudnienia do 5 osób w obszarze działań technicznych związanych z akredytacją – co jest typowe dla laboratoriów monodyscyplinowych) wynosi 2 800 zł.</p> <p>Mają na uwadze powyższe, koszt akredytacji dla jednej metody badawczej nie przekroczy 9 000 zł, a nie jak wskazano w OSR 15 000 – 20 000 zł.</p> <p>Ponadto prosimy o usunięcie zapisu w brzmieniu: „Można przyjąć, że wzrost liczby zleceń spowoduje obniżenie takiego kosztu, z drugiej spowoduje większe zainteresowanie laboratoriów w uzyskiwaniu akredytacji.”</p> <p>Zgodnie z cennikiem opłat PCA: DA-04 liczba wniosków o akredytację/ rozszerzenie zakresu akredytacji nie ma wpływu na wysokość opłat związanych z akredytacją.</p>		
Uwagi do projektu rozporządzenia					
1.	§1 ust.1		<p>Uwaga 1. § 1. pkt.1. правило A4 nie jest dokumentem w którym są zapisane obligatoryjne: tryby i warunki zwolnień; jest to dokument pomocniczy, który służy do celów - przede wszystkim inwentaryzacji przyrodniczej, jest to • Etap 1 — przeprowadzenie badań portu, uzyskanie protokołów badania portu, w tym celu przeprowadza się badania w oparciu o Wspólną Zharmonizowaną Procedurę dla państw-Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami</p>	Organizacja pozarządowa Get the Ocean	<p>Prawidła zawarte w Załączniku do Konwencji BWM (w tym również правило A-4), zgodnie z art. 2 Konwencji BWM stanowią jej integralną część, zatem stwierdzenie zawarte w uwadze, że „prawidło A4 nie jest dokumentem w którym są zapisane obligatoryjne: tryby i warunki zwolnień” nie jest słuszne.</p> <p>Jak wskazuje zgłaszający uwagi, internetowe narzędzie opracowane w ramach Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla Państw-Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w</p>

			<p>balastowymi i osadami, Prawidło A-4; następnie mamy kilka innych Etapów: • Etap 2 — wprowadzenie danych do bazy w narzędziu internetowym dla wyszczególnionych portów morskich; • Etap 3 — uruchomienie algorytmu oceny ryzyka poprzez użycie internetowego narzędzia dla wykazania; o wysokiego ryzyko (HR); o średniego ryzyko (MR); o niskiego ryzyko (LR); • Etap 4—wraz z wynikiem oceny ryzyka złożenie wniosku o z zwolnienia z dowolnych wymagań dotyczących stosowania prawideł B-3 lub C-1 Konwencji (2004). Co należy zaznaczyć że procedura oceny ryzyka jest i musi być wykonana na podstawie wytycznych IMO G7 (Konwencji BWM 2004). Tam są wszelkie informacje na temat jak przeprowadzić ocenę ryzyka ostateczną, którą nie jest ryzyko z narzędzia Internetowego. pkt 2, § 1 poziomy ryzyka w narzędziu internetowym są rzeczywiście automatycznie generowane po wprowadzeniu obligatoryjnych danych, jednakże jest to tylko narzędzie WSPOMAGAJĄCE decyzję, która to nie jest ostateczna, ponieważ algorytm nie uwzględnia wielu z wytycznych G7 konwencji BWM 2004. Dlatego też należałoby zmienić te zapisy aby nie sugerowały, że na podstawie narzędzia internetowego i tam zawartych wyników ocenia się całościowo i ostatecznie ryzyko. Narzędzie internetowe ma wiele wad i prawdopodobnie nigdy nie będzie miało algorytmu tak doskonałego, aby jednoznacznie ocenić ryzyko, co uwzględniają wytyczne G7.</p>	<p>ramach Konwencji BWM będzie narzędziem pomocniczym dla dyrektora urzędu morskiego przy podejmowaniu decyzji w sprawie przydzielenia zwolnienia. Oprócz wyniku z internetowego narzędzie HELCOM OSPAR dyrektor urzędu morskiego uwzględni opinię właściwych dla portu zawinięcia statku organów państwowej inspekcji sanitarnej oraz państwowej inspekcji ochrony środowiska. Na podstawie uwagi uzupełniono uzasadnienie do ustawy, w którym wskazano, że metoda oceny ryzyka przyjęta przez Komisje HELCOM i OSPAR w internetowym narzędziu oceny ryzyka opiera się na Wytycznych IMO G-7 i polega na ocenie ryzyka dla określonych gatunków (Species-specific risk assessment), które zostały uznane jako potencjalnie inwazyjne i niebezpieczne dla środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego oraz Północno-Wschodniego Atlantyku, tzw. gatunki kluczowe (target species). Ocena ryzyka dla określonych gatunków może zostać uznana za sygnalizującą wysokie ryzyko, gdy identyfikuje co najmniej jeden gatunek kluczowy, który odpowiada łącznie poniższym przesłankom: prawdopodobnie spowoduje szkody (może zagrażać zdrowiu ludzkiemu, środowisku, gospodarce, mieniu lub zasobom); występuje w porcie poboru lub zrzutu wód balastowych; jest prawdopodobnie przenoszony do portu odbioru w wodach balastowych; prawdopodobnie przetrwa w porcie</p>
--	--	--	--	--

					odbioru. Na podstawie licznych analiz i projektów prowadzonych przez HELCOM i OSPAR uznano, że najważniejszymi kryteriami oceny ryzyka związanego z introdukcją gatunków obcych w związku z udzielaniem zwolnień na podstawie prawidła A-4 dla statków w obszarach morskich Morza Bałtyckiego i Północnego są różnice w zasoleniu wody między portami objętymi zwolnieniem oraz występowanie ww. gatunków kluczowych.
2.	§2 ust.1		§ 2 ust 1 – informacje które powinny być zawarte we wniosku składanym przez armatora statku nie zawierają analizy ryzyka o której mowa w art. 20 d ust 3 projektu ustawy. W związku z tym nie jest zrozumiała intencja prawodawcy, kto ma przeprowadzić ocenę ryzyka, administracja portu zwolnienia czy armator statku ubiegającego się o zwolnienie. Wydaje się, że intencją Konwencji BWM jest konieczność przeprowadzenia analizy ryzyka na wnioskowanej trasie zgodnie z wytycznymi G7 a obowiązkiem wnioskodawcy jest dostarczenie niezbędnych danych do jej przeprowadzenia. Wspólna zharmonizowana procedura (JHP) jest tylko narzędziem stworzonym przez kraje HELCOM i OSPAR wykorzystującym procedurę opisaną w wytycznych IMO a jego skuteczność zależy będzie w dużej mierze od jakości i kompletności danych wymaganych do przeprowadzenia oceny ryzyka. Najistotniejszą kwestią jest obowiązek dostarczenia przez wnioskodawcę danych o gatunkach kluczowych mogących powodować zagrożenie w portach na wnioskowanej trasie statku. Problem ten w szczególności dotyczyć będzie tras na których	UM Gdynia	Częściowo uwzględniona. Wprowadzono zmiany w art. 20d. ust.4., który wskazuje, że do wniosku o udzielenie zwolnienia należy dołączyć wynik lub dane niezbędne do przeprowadzenia oceny ryzyka introdukcji gatunków obcych wraz z wodami balastowymi statku na wnioskowanej trasie. Procedurę przeprowadzenia oceny ryzyka określa rozporządzenie, o którym mowa w ust. 8 art. 20d. Rozporządzenie to wskazuje na wykorzystanie w celu oceny ryzyka „Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla państw - Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Prawidło A-4”.

			<p>jeden z portów będzie znajdować się poza M. Bałtykiem i Północnym i nie będzie żadnych danych na temat występujących tam gatunków. Narzędzie JHP może być pomocne w ramach koncepcji obszarów SRA (Same Risk Area) kiedy to kraje w danym rejonie zinwentaryzowały swoje port i dane z ich badań umieściły w JHP. W takim przypadku można zwolnić armatora z obowiązku przeprowadzenia analizy ryzyka. Mając na uwadze powyższe uważamy, że konstrukcja tego wymogu powinna być taka, że obowiązkiem armatora jest wykonanie i dostarczenie analizy ryzyka, chyba, że wnioskowana trasa może być oceniona za pomocą JHP a narzędzie zawiera niezbędne do tego dane.</p>		
3.	§3 ust.2		<p>§ 3 ust 2 – Uważamy, że bardziej zasadne jest wymaganie konieczność zajęcia stanowiska nawet w przypadku opinii pozytywnej. Dyrektorzy urzędów morskich nie mają możliwości oceny przeprowadzonej analizy ryzyka introdukcji obcych organizmów i ich oddziaływania na ekosystemy morskie. Ocena zgodności analizy ryzyka z aktualnym stanem wiedzy na temat środowiska i warunków jego funkcjonowania jest kluczowa dla wydania zezwolenia. Dlatego też należy mieć pewność, że ocena została dokonana należycie przez instytucje zajmujące się monitorowaniem stanu środowiska, posiadające kompetencje, wiedzę i ekspertów w tym zakresie.</p>	UM Gdynia	<p>Uwaga uwzględniona. W ustawie w art. 20d wprowadzono ust. 3. dodano zapis, który obliguje organy inspekcji ochrony środowiska i sanitarnej do zajęcia stanowiska w sprawie dotyczącej udzielenia zwolnienia.</p>
4.	§5 pkt 2		<p>§ 5 pkt 2) – proponuje się wykreślić, ponieważ RO statku działa w imieniu państwa bandery co jest już uwzględnione w pkt 1).</p>	UM Gdynia	Uwzględniono.
5.	§5 pkt 3		<p>§ 5 pkt 3) – powiadamianie wszystkich państw stron HELCOM i OSPAR wydają się dyskusyjne w szczególności, gdy zwolnienie ich nie dotyczy</p>	UM Gdynia	<p>Nie uwzględniono, uwaga niezasadna, ponieważ na tym etapie wdrażania Konwencji BWM nie przewiduje się</p>

			a port z którego statek operuje leży poza obszarem M. Bałtyckiego i Północnego.		wydawania zwolnień dla statków operujących poza obszarem Morza Bałtyckiego i Północnego.
6.	§5 pkt 6		§ 5 pkt 6) – zapis jest niezrozumiały. Zwolnienie wydawane jest na polskie obszary morskie, a powiadomić można kraj portu z którego statek będzie uprawiał żeglugę.	UM Gdynia	Uwzględniono, dokonano odpowiednich zmian w projekcie rozporządzenia.
7.	§5		Po zapoznaniu się z projektem rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie udzielania statkom zwolnień ze stosowania niektórych wymogów Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 na polskich obszarach morskich, proponujemy rozważyć zmianę § 5 projektu rozporządzenia w taki sposób, by kopię decyzji, o której mowa w art. 20d ust.1 ustawy, dyrektor właściwego urzędu morskiego niezwłocznie doręczał tylko ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Natomiast pozostałe podmioty wskazane w tym przepisie byłyby informowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.	UM Szczecin	Uwzględniono.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie rozwiązań równoważnych z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, na statkach wskazanych w prawidło A-5 załącznika do tej Konwencji

Na podstawie art. 20b ust. 7 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000 oraz z 2019 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa rozwiązania równoważne z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, podpisanej w Londynie dnia 13 lutego 2014 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. ...), zwanej dalej „Konwencją BWM” dla statków sportowo-rekreacyjnych wykorzystywanych wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych, lub jednostkach wykorzystywanych wyłącznie w celach poszukiwania i ratownictwa, o długości całkowitej mniejszej niż 50 metrów i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 metrów sześciennych.

§ 2. Rozwiązania równoważne z wymaganiami Konwencji BWM, o których mowa w § 1, obejmują:

- 1) dokonywanie wymiany wód balastowych, przy zachowaniu warunków bezpiecznej żeglugi, poza granicami portów i kąpielisk oraz w jak największej odległości od brzegu;
- 2) unikanie pobierania wód balastowych z potencjalnie szkodliwymi organizmami i patogenami, zachowując warunki bezpiecznej żeglugi, w szczególności unikanie pobierania wód balastowych w następujących obszarach i sytuacjach:
 - a) w ciemności, gdy organizmy mogą wypływać na powierzchnię wraz z kolumną wody,
 - b) w bardzo płytkich wodach,
 - c) w miejscach, gdzie śruby mogą poruszyć osady,

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

- d) na obszarach, gdzie występuje w danym czasie rozległy zakwit fitoplanktonu,
- e) w pobliżu wylotów kanałów ściekowych,
- f) w obszarach o słabej wymianie wody lub znacznym jej mętnieniu,
- g) w miejscach, gdzie występuje niewielkie zalewanie przez pływy,
- h) na obszarach znajdujących się blisko akwakultury lub
- i) na obszarach z wydanymi ostrzeżeniami dotyczącymi poboru wód balastowych w związku z zagrożeniami sanitarno-epidemiologicznymi, zagrożeniami inwazją gatunków obcych lub innymi zagrożeniami.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDĄDOWEJ**

UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie zastosowania rozwiązań równoważnych z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 (Konwencji BWM), na statkach wskazanych w prawidło A-5 załącznika do Konwencji BWM stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 20b ust. 7 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Zgodnie z art. 20b ust. 2 statki wymienione w prawidło A-5 załącznika do konwencji BWM, tj. statki sportowo-rekreacyjne wykorzystywane wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych, lub jednostki wykorzystywane wyłącznie w celach poszukiwania i ratownictwa, o długości całkowitej mniejszej niż 50 metrów i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 metrów sześciennych, w przypadku braku możliwości stosowania wymogów ww. konwencji będą mieć możliwość ubiegania się o wydanie zgody na stosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami konwencji BWM.

Rozwiązania wskazane w przedmiotowym projekcie zostały opracowane w oparciu o metody wskazane w wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej wydanych na podstawie prawidła A-5 załącznika do konwencji BWM (przyjętych rezolucją Komisji Ochrony Środowiska Morskiego MEPC.123(53) z dnia 22 lipca 2005 r.).

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem celu przy użyciu innych środków – obowiązek wydania rozporządzenia wynika z przepisów ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Rozporządzenie nie będzie miało negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierało wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Projektowana regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292).

Rozporządzenie nie jest objęte prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie rozwiązań równoważnych z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, na statkach wskazanych w prawidło A-5 załącznika do tej Konwencji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Joanna Łyjak Wydział Ochrony Środowiska Morskiego Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Tel.: +48 22 583 85 79, e-mail: joanna.lyjak@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 26.06.2019</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Ustawa o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim</p> <p>Nr w wykazie prac -</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia został przygotowany w celu wypełnienia delegacji zawartej w art. 20b ust. 7 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Zgodnie z delegacją ustawową szczegółowego określenia wymagają rozwiązania równoważne z wymaganiami Konwencji BWM dla statków wskazanych w prawidło A-5 załącznika do Konwencji BWM.

Przepisy projektu ustawy wdrażającej do polskiego porządku prawnego postanowienia konwencji BWM przewidują, w myśl prawidła A-5 załącznika do niniejszej konwencji, że statki sportowo-rekreacyjne wykorzystywane wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych, lub jednostki wykorzystywane wyłącznie w celach poszukiwania i ratownictwa, o długości całkowitej mniejszej niż 50 metrów i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 metrów sześciennych, w przypadku braku możliwości stosowania wymogów ww. konwencji będą mieć możliwość ubiegania się o wydanie zgody na stosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami konwencji BWM.

Projektowane przepisy mają na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony środowiska morskiego przed wprowadzaniem gatunków obcych lub patogenów w polskich obszarach morskich w wyniku operacji balastowych przeprowadzanych na ww. statkach sportowo-rekreacyjnych oraz jednostkach wykorzystywanych w celach poszukiwania i ratownictwa.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wydanie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie zastosowania rozwiązań równoważnych z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, na statkach wskazanych w prawidło A-5 załącznika do tej Konwencji.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zgodnie z postanowieniami prawidła A-5 załącznika do konwencji BWM, państwa powinny ustanowić przepisy w zakresie postępowania z wodami balastowymi dla statków sportowo-rekreacyjne wykorzystywane wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych, lub jednostki wykorzystywane wyłącznie w celach poszukiwania i ratownictwa, o długości całkowitej mniejszej niż 50 metrów i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 metrów sześciennych, kierując się wytycznymi opracowanymi w przy zakresie przez IMO.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Armatorzy statków o polskiej przynależności objętych konwencją BWM	~ 5-10 jednostek sportowo-rekreacyjnych wykorzystywanych wyłącznie do celów rekreacyjnych lub sportowych i jednostek wykorzystywanych wyłącznie w celach	Szacunki własne MGMiZS	Jednostki wskazane w Prawidło A-5 Załącznika do konwencji BWM, zobowiązane są do stosowania wymagań Konwencji. Gdy nie jest to możliwe ze względów praktycznych mogą stosować rozwiązania równoważne w zakresie postępowania z wodami balastowymi w oparciu o przepisy

	poszukiwania i ratownictwa, o dł. całkowitej mniejszej niż 50 m i maksymalnej pojemności balastowej nie większej niż 8 m ³		wydane przez administrację na podstawie wytycznych IMO w tym zakresie.
Uznane organizacje	7 uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej.	Szacunki własne MGMiŻS	Przeprowadzanie w imieniu administracji przeglądów statków bandery polskiej na zgodność z wymogami Konwencji BWM, poświadczonych wydaniem Międzynarodowego Świadczenia postępowania z wodami balastowymi lub zaświadczeń spełniania wymagań Konwencji BWM dla statków o pojemności brutto mniejszej niż 400 GT.
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	1 osoba	MGMiŻS	Okresowe zwiększenie obowiązków związanych z prowadzeniem i koordynowaniem procesu ratyfikacji konwencji BWM przez Polskę oraz zmianą aktów prawnych implementujących postanowienia konwencji BWM do polskiego porządku prawnego.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz będzie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
Budżet państwa:													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
Budżet państwa:													
JST													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Zróżła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz

na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Bez wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, zakłady przemysłu okrętowego	Bez wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Bez wpływu.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość, rodzinę i gospodarstwa domowe. Wpływ na obywateli opisano w pkt 4 OSR.							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input checked="" type="checkbox"/> tak, zmiany wdrażają postanowienia konwencji BWM <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: obowiązki informacyjne				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
Sekcja nie dotyczy przedmiotowego projektu.								
9. Wpływ na rynek pracy								
Projektowana regulacja nie wpłynie bezpośrednio na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Środowisko naturalne i zdrowie ludzkie oraz mienie:</p> <p>Celem konwencji BWM jest zapobieganie, zmniejszanie oraz w miarę możliwości wyeliminowanie przenoszenia przez statki niebezpiecznych gatunków wodnych i patogenów przez kontrolowanie i zarządzanie wodami balastowymi i osadami. Gatunki inwazyjne mogą mieć poważny wpływ nie tylko na rybołówstwo, połowy skorupiaków i turystykę nadmorską, ale także przyczynić się do poważnych chorób, a nawet wybuchu epidemii oraz negatywnie oddziaływać na gospodarkę, m.in. powodować obrastanie zanurzonych konstrukcji (np. ujęć wód) czy blokować kanały żeglugowe.</p> <p>W związku z tym środki prewencyjne przewidziane w projektowanej regulacji związane z ograniczeniem wprowadzania do polskich obszarów morskich gatunków obcych, które mogą zagrażać życiu i zdrowiu ludzkiemu, środowisku oraz gospodarce są instrumentem, który będzie wzmacniać bezpieczeństwo ekologiczne kraju, jego obywateli, a także będzie mieć pozytywny wpływ na gospodarkę.</p>	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w prawie A-4
załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi
wodami balastowymi i osadami, 2004, na polskich obszarach morskich**

Na podstawie art. 20d ust. 18 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000 oraz z 2019 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór wniosku w sprawie udzielenia zwolnienia, o którym mowa w prawie A-4 załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, podpisanej w Londynie dnia 13 lutego 2014 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. ...).

§ 2. Wzór wniosku w sprawie udzielenia zwolnienia określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

**Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)**

WZÓR WNIOSKU W SPRAWIE ZWOLNIENIA OD STOSOWANIA WYMAGAŃ
OKREŚLONYCH W PRAWIDLE B-3 LUB C-1 ZAŁĄCZNIKA DO
MIEDZYNARODOWEJ KONEWNCJI O KONTROLI I POSTĘPOWANIU ZE
STATKOWYMI WODAMI BALASTOWYMI I OSADAMI, 2004, NA POLSKICH
OBSZARACH MORSKICH

UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w prawie A-4 załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, na polskich obszarach morskich, stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 20d ust. 18 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

W celu zapewnienia kompletności i przejrzystości informacji związanej z udzielaniem statkom zwolnień na podstawie prawidła A-4 Konwencji BWB na polskich obszarach morskich w rozporządzeniu określono wzór wniosku w sprawie udzielenia zwolnienia.

Zgodnie z art. 20d ust. 1 ww. zwolnienie, wydawane będzie na wniosek armatora złożony w formie pisemnej do dyrektora urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla portu zawinięcia statku (portu docelowego).

Minimalny zakres informacji, który powinien być przekazany w ww. wniosku oraz dodatkowe dokumenty i informacje, które powinny zostać dostarczone wraz z wnioskiem, m.in. dane niezbędne do oceny ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów określone zostały w art. 20d ust. 2 i ust. 3 ustawy.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Rozporządzenie nie będzie miało negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierało wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Projektowana regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292).

Rozporządzenie nie jest objęte prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w prawidło A-4 załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, na polskich obszarach morskich</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Joanna Łyjak Wydział Ochrony Środowiska Morskiego Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Tel.: +48 22 583 85 79, e-mail: joanna.lyjak@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 26.06.2019</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Art. 20d ust. 18 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki</p> <p>Nr w wykazie prac -</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia został przygotowany w celu wypełnienia delegacji zawartej w art. 20d ust. 18 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Zgodnie z art. 20d ust. 1 ww. zwolnienie, wydawane będzie na wniosek armatora złożony w formie pisemnej do dyrektora urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla portu zawinięcia statku (portu docelowego).

Minimalny zakres informacji, który powinien być przekazany w ww. wniosku oraz dodatkowe dokumenty i informacje, które powinny zostać dostarczone wraz z wnioskiem, m.in. dane niezbędne do oceny ryzyka introdukcji szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów określone zostały w art. 20d ust. 2 i ust. 3 ustawy.

W związku z potrzebą zapewnienia kompletności i przejrzystości procedury udzielania statkom zwolnień, o których mowa w prawidło A-4 załącznika do konwencji BWM w polskich obszarach morskich projektowana regulacja określa wzór wniosku o udzielenie zwolnienia.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wydanie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w prawidło A-4 załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, na polskich obszarach morskich.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Materia unormowana przedmiotowym rozporządzeniem nie jest regulowana w prawie Unii Europejskiej i nie podlega harmonizacji. Brak jest potrzeby odwoływania się do rozwiązań krajów członkowskich OECD/UE, gdyż w zakresie objętym projektowanym rozporządzeniem mają zastosowanie przepisy wynikające z uregulowań wewnętrznych poszczególnych państw.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Armatorzy promów poruszających się w obrębie Morza Bałtyckiego i Północno-Wschodniego Atlantyku zawijający do polskich portów	~ 13	Szacunki własne MG MiŻS	Zwracanie się do DUM z wnioskiem o udzielenie zwolnienia, przewidzianego w art. 20d ustawy o z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz będzie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
Budżet państwa:													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
Budżet państwa:													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw,	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Bez wpływu.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw,	Bez wpływu.							

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Bez wpływu.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość, rodzinę i gospodarstwa domowe. Wpływ na obywateli opisano w pkt 4 OSR.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak, zmiany wdrażają postanowienia konwencji BWM <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: obowiązki informacyjne	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Sekcja nie dotyczy przedmiotowego projektu.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana regulacja nie wpłynie bezpośrednio na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
nd.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
nd.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie w sprawie wzoru formularza przekazywania informacji o postępowaniu z wodami balastowymi na statku zmierzającym do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 20f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000 oraz z 2019 r. poz. ...), zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się w załączniku do rozporządzenia wzór formularza, zgodnie z którym należy przekazywać informacje o ilości wód balastowych na statku oraz przeprowadzonych operacjach balastowych.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

**Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)**

WZÓR FORMULARZA PRZEKAZYWANIA INFORMACJI O POSTĘPOWANIU Z WODAMI BALASTOWYMI NA STATKU

Data wpływu (DD/MM/YYYY): _____ Godzina (24:00 GST): _____ Formularz zmieniony: Tak----- Nie-----

1. VESSEL INFORMATION (Informacje o statku)	2. VOYAGE INFORMATION (Informacje o podróży)	3. BALLAST WATER USAGE AND CAPACITY (Informacje o pojemności balastowej i operacjach balastowych na statku)					
Vessel Name: (Nazwa statku)	Arrival Port: (Port przybycia)	Total Ballast Water on Board: (Całkowita ilość wód balastowych na statku)					
IMO Number: Numer IMO		Pojemność: Jedn. miary: Liczba zbiorników balast.:					
Owner: Armator		Total Ballast Water Capacity: (Całkowita pojemność zbiorników balastowych)					
Type: (Typ)					Pojemność: Jedn. miary: Liczba zbiorników balast.:		
GT							
Rok budowy (DD/MM/RRRR):		Pojemność: Jedn. miary: Liczba zbiorników balast.:					
Flag: (Bandera)		Pojemność: Jedn. miary: Liczba zbiorników balast.:					

4. OPERACJE BALASTOWE:

Liczba zbiorników balastowych, z których zostanie usunięta woda balastowa:

Spośród ilu zbiorników, z których zostanie usunięta woda balastowa: - Dokonano wymiany wód balastowych : - Poddano obróbce za pośrednictwem systemu obróbki wód balastowych:

Proszę podać informacje na temat systemu obróbki wód balastowych na statku, jeśli został użyty (Producent, model):

Jeżeli wody balastowe nie zostały poddane obróbce, proszę wskazać powód:

Czy na statku znajduje się zatwierdzony Plan postępowania z wodami balastowymi ? TAK..... NIE.....Czy plan został wdrożony? TAK NIE

Czy na statku znajduje się Książka zapisów balastowych? TAK NIE

Czy statek posiada Międzynarodowy Certyfikat Postępowania z Wodami Balastowymi? TAK NIE

Data wydania (DD/MM/YYYY): _____ Data wygaśnięcia (DD/MM/YYYY): _____

Organ wydający: _____ Miejsce wydania: _____

Data kiedy statek zobowiązany jest stosować standard D-2 (DD/MM/YYYY): _____

5. HISTORIA WÓD BALASTOWYCH:

(ODNOTUJ WSZYSTKIE ZBIORNIKI, KTÓRE ZAWIERAJĄ WODY POBRANE CELEM KONTROLI PRZEGLĘBIENIA, PRZECHYŁU, ZANURZENIA, STATECZNOŚCI LUB NAPRĘŻEŃ STATKU)

**6. NAZWISKO, TYTUŁ I PODPIS OSOBY ODPOWIEDZIALNEJ:
RESPONSIBLE OFFICER'S NAME AND TITLE**

Nazwa statku:

Numer IMO:

Data przybycia:

TANKS/HOLDS (list multiple sources/tanks separately) ZBIORNIKI (oddzielnie dla każdego)	TANK CAPACITY POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA	BW SOURCE (POCHODZENIE WÓD BALASTOWYCH)		CURRENT VOLUME (units) BIEŻĄCA ILOŚĆ (jednostki)	BW EXCHANGE (Wymiana WB: zakreśl jedno: Pusty/ Napełniony lub przepływowo)							PROPOSED BW DISCHARGE (Proponowana wymiana wód balastowych)			
		(Data) DD/MM/RRRR	PORT or LAT. LONG (PORT lub WSPÓLRZ. GEOGR.)		DAT A DD/M M/RR RR	START POINT (Lat.& Long.)* MIEJSCE ZAKOŃCZENIA (Współrzędne geogr.)*	END POINT (Lat.& Long.)* MIEJSCE ZAKOŃCZENIA (Współrzędne geogr.)*	VOLUME USED (m3) ILOŚĆ ZUŻYTA (m ³)	SALINITY / ZASALOWANIE (PSU)	% Exchange Wymiernona	METHOD (DM/SM/FM, T) METODA (DM/SM/FM, T)	SALINITY / ZASALOWANIE (PSU)	DATA DD/MM/YYYY	PORT lub WSPÓLRZ. GEOGR.	AMOUNT (m ³)

Ballast Water Tank Codes: Forepeak=FP, Aftpeak=AP, Double Bottom=DB, Wing=WT, Topside=TS, Cargo Hold=CH, O=Other

Methods: DM= Dilution, SM=Sequential, FM= Flow Through , T=Treatment.

Complete columns with () only if exchange was conducted.*

Kody zbiorników wód balastowych: Forepeak=FP, Aftpeak=AP, Double Bottom=DB, Wing=WT, Topside=TS, Cargo Hold=CH, O=Other

Metody: DM= Metoda rozcieńczania, SM= Metoda sekwencyjna, FM= Metoda przepływowa , T= Obróbka

UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wzoru formularza przekazywania informacji o postępowaniu z wodami balastowymi na statku zmierzającym do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 20f ust. 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

Zgodnie z art. 20f ust. 1 ustawy wprowadzono obowiązek przekazywania przez kapitana statku przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji na temat ilości wód balastowych oraz przeprowadzonych na statku operacji balastowych. Informacje te, na wzór innych powiadomień przesyłanych przez statek przed zawinięciem do portu, przesyłane będą zgodnie z nowym art. 20f ust. 2 za pośrednictwem systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

Projektowane przepisy mają na celu ujednoczenie zakresu przekazywanych informacji oraz umożliwią kontrolę nad operacjami balastowymi na statkach przebywających w polskich obszarach morskich.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem celu przy użyciu innych środków – obowiązek wydania rozporządzenia wynika z przepisów ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Rozporządzenie nie będzie miało negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierało wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Projektowana regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292).

Rozporządzenie nie jest objęte prawem Unii Europejskiej.

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak, zmiany wdrażają postanowienia konwencji BWM <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne: obowiązki informacyjne	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Sekcja nie dotyczy przedmiotowego projektu.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana regulacja nie wpłynie bezpośrednio na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		



Warszawa, 10 lipca 2019 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.62.2019 / 11 / ar

Dot. RM-10-100-19 z 02.07.2019 r.

Pan Tomasz Szczegielniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Do wiadomości:

Pan Marek Gróbarczyk

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

[Signature]
z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu