Tekst ustawy przekazany do Senatu zgodnie z art. 52 regulaminu Sejmu

U S T A W A

z dnia 16 października 2019 r.

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, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie (Dz. U. z 2019 r. poz. …), zwanej dalej „Konwencją BWM”;”;
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, poduszkowce, 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 związanemu z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, Konwencji o zatapianiu, Konwencji AFS, Konwencji BWM, 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 BWM – 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 tej 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 BWM, 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) opuszczającemu port i powracającemu 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, zawiera nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz numer telefonu dostawcy, a także określa 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, 1123, 1495, 1501, 1520 i 1556).

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 rodzajów dostarczanych przez dostawców paliw z użyciem kodów CN;
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 informacje 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 ilości i rodzajach 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 przez statek paliwa żeglugowego o zawartości siarki większej niż dopuszczalna na danym obszarze morskim lub spowodowania zanieczyszczenia, o których mowa w ust. 6b, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru położenia portu, 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 których 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, 730, 1403 i 1579).”;

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 uwzględnieniem art. 20c.

2. W przypadku statku wskazanego w prawidle 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 wymagań określonych w Konwencji BWM 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 indentyfikacyjny statku,
   b) nazwę portu macierzystego statku,
   c) pojemność brutto GT, długość kadłuba [m],
   d) pojemność balastową statku [m^3] (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, o którym mowa w ust. 2, 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 morskiego.

6. Statek, który został zwolniony z wymagań określonych w Konwencji BWM i który otrzymał zgodę na zastosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami Konwencji BWM, 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 prawidle A-5 załącznika do Konwencji BWM, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony środowiska morskiego.

8. Za udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust. 2, 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 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 eksploatowanemu wyłącznie pomiędzy określonymi portami lub miejscami zwolnienia, o którym mowa w prawidle 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, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:
1) kopię planu postępowania z wodami balastowymi;
2) kopię książki zapisów balastowych;
3) informację z internetowego narzędzia wspomagania 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. 1, 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 związku z usunięciem 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 wynikającego z usunięcia wód balastowych statku, którego dotyczy zwolnienie, o którym mowa w ust. 1.

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, o którym mowa w ust. 1, 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, o którym mowa w ust. 1, 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, o którym mowa w ust. 1, 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, o którym mowa w ust. 1:

1) władzom państwa bandery statku;
2) państwom-stronom Konwencji Helsińskiej 1992 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 prawidle A-4 załącznika do Konwencji BWM, 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 ujednolicenia 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 nabrzeże 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, o którym mowa w ust. 6, dołącza się:

1) dokument nabycia lub użytkowania nieruchomości;
2) kopię mapy zasadniczej z zaznaczonym obrysem działki lub działek oraz nabrzeża, na których 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 nabrzeże 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 nabrzeże 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 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 nabrzeże w granicach portu morskiego lub przystani morskiej, w przypadku gdy zagrożenia i działania związane z likwidacją zanieczyszczeń wynikających z działalności 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 do bazy przeładunkowej,”;

18) w art. 28:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Inspekcja statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL lub Konwencji BWM ogranicza się 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. 39^1, art. 39^2, 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 Ciągnienia (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) nie prowadzi zapisów balastowych w sposób zgodny z wymogami prawidła B-2 załącznika do Konwencji BWM,”,

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 na końcu 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 nabrzeże 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 oznacza się jako Załącznik nr 1 do ustawy z dnia 16 marca 1995 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000);

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
do ustawy z dnia 16 marca 1995 r.
(Dz. U. z 2017 r. poz. 2000)

OPŁATY ZA ZATWIERDZANIE DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ I PLANÓW, ZATWIERDZANIE SYSTEMÓW OBRÓBKI 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 postanowieniami Konwencji BWM – 2000 PLN.
2. Za zatwierdzenie „Planu postępowania z wodami balastowymi z wymianą wód balastowych” zgodnie z postanowieniami Konwencji BWM – 6000 PLN.
3. Za zatwierdzenie systemu obróbki wód balastowych zgodnie z postanowieniami 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 postanowieniami Konwencji BWM – 300 000 PLN.
5. Za zatwierdzenie zmian do systemu obróbki wód balastowych – 3000 PLN.
6. Za udzielenie zwolnienia na podstawie prawidła A-4 załącznika do Konwencji BWM – 2000 PLN.
7. Za udzielenie 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 2019 r. poz. 1452 i 1702) 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, sporządzoną w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie (Dz. U. z 2019 r. poz. …);”.

Art. 3. 1. Do statków o pojemności brutto (GT) poniżej 400 standardy określone w prawidle D-2 załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie (Dz. U. z 2019 r. poz. …), 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 prawidle D-2 załącznika do Konwencji BWM stosuje się zgodnie z harmonogramem określonym w prawidle 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.

MARSZAŁEK SEJMU

/ – / Elżbieta Witek