

## **Materiał porównawczy**

**do ustawy z dnia 12 lutego 2009 r.**

**o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki**

**(druk nr 455)**

USTAWA z dnia 16 marca 1995 r. O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238)

### Rozdział 2

*[Zanieczyszczenia ze statków]*

**<Zanieczyszczenia ze statków oraz inspekcja statku>**

*[Art. 5.*

*Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, a na Morzu Bałtyckim - również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.]*

**<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, a na Morzu Bałtyckim – również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.>**

Art. 6.

Statek nie może być używany do żeglugi morskiej lub innej działalności na morzu, jeżeli nie odpowiada wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, określonym:

- 1) dla statków objętych Konwencją MARPOL - w postanowieniach tej Konwencji;
- 2) dla innych jednostek - w przepisach ustawy lub przepisach wydanych na jej podstawie;
- 3) dla statków objętych rozporządzeniem WE nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową - w przepisach tego rozporządzenia;

*[4) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach (Dz. Urz. WE L 115 z 09.05.2003; str. 1) - w przepisach tego rozporządzenia.]*

**<4) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania**

związków cynoorganicznych na statkach (Dz. Urz. WE L 115 z 09.05.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 266) oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającym moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającym to rozporządzenie (Dz. Urz. UE L 156 z 14.06.2008, str. 10, z późn. zm.) – w przepisach tych rozporządzeń.>

Art. 8.

1. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądów i inspekcji, organ inspekcyjny wydaje statkowi międzynarodowe świadectwa przewidziane w:
  - 1) Konwencji MARPOL, ważne na okres 5 lat, oraz potwierdza ich ważność na podstawie inspekcji rocznych i pośrednich;
  - 2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach.
2. Polski organ inspekcyjny może wydać międzynarodowe świadectwa potwierdzające spełnienie wymagań przewidzianych w:
  - 1) Konwencji MARPOL, statkowi o obcej przynależności - na wniosek właściwego organu państwa przynależności statku, będącego stroną tej Konwencji;  
*[2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach - na wniosek organu państwa przynależności statku.]*
  - <2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz rozporządzeniu Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającemu moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającemu to rozporządzenie – na wniosek organu państwa przynależności statku.>**
- 2a. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu statku nieuprawiającego żeglugi międzynarodowej lub statku niepodlegającego konwencjom, o których mowa w art. 1 pkt 1, upoważniona przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem wydaje statkowi zaświadczenie o zgodności na formularzu określonym przez tę instytucję.
3. Świadectwa, o których mowa w ust. 1 i 2, tracą ważność przed upływem okresu, na który zostały wystawione, jeżeli:
  - 1) bez zgody organu inspekcyjnego wprowadzono istotne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, systemach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach;
  - 2) nie została potwierdzona ich ważność;
  - 3) nastąpiła zmiana przynależności statku.
4. Za przeprowadzenie inspekcji oraz wystawienie lub potwierdzenie świadectw, o których mowa w ust. 1 i 2, pobiera się opłaty określone w załączniku do ustawy, z tym że nie pobiera się opłat za inspekcję doraźną.
5. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód budżetu państwa.

6. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 4, wykonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna, dochód budżetu państwa stanowi 10 % opłaty określonej w załączniku do ustawy.

*[Art. 11.*

1. *Kapitan statku o polskiej przynależności, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie meldunek o tym do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego.*
2. *Kapitan statku o polskiej przynależności:*
  - 1) *uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,*
  - 2) *na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,**powinien niezwłocznie powiadomić o tym stację brzegową najbliższego państwa nadbrzeżnego oraz przekazać sprawozdanie dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, stosując się do wytycznych zawartych w Protokole I do Konwencji MARPOL.*
3. *Jeżeli kapitan, z uzasadnionego powodu, nie mógł złożyć sprawozdania, o którym mowa w ust. 2, obowiązek ten spoczywa na armatorze.*
4. *Obowiązki, o których mowa w ust. 1-3, stosuje się do kapitana i armatora statku o obcej przynależności znajdującego się w polskich obszarach morskich.*

*Art. 12.*

*Kapitan statku uczestniczącego w wypadku, o którym mowa w art. 11, powinien niezwłocznie podjąć wszelkie działania konieczne dla:*

- 1) *zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska morskiego;*
- 2) *ograniczenia zanieczyszczenia środowiska morskiego;*
- 3) *usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego.]*

**<Art. 11.**

1. **Kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi, który zauważy na morzu wypadek powodujący albo mogący spowodować zanieczyszczenie albo rozlew oleju lub zanieczyszczenie innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie informację do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego oraz do armatora statku.**
2. **Kapitan statku o polskiej przynależności:**
  - 1) **uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,**
  - 2) **na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego****- jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego i armatora statku oraz dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.**
3. **Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew**

oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie informację do najbliższej stacji brzegowej lub Służby Kontroli Ruchu Statków, zwanej dalej „Służbą VTS”, oraz do armatora statku.

**4. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich:**

- 1) uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,**
  - 2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego**
- jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji o tym do najbliższej stacji brzegowej lub Służby VTS i do armatora statku.

**5. Informacja, o której mowa w ust. 1-4, zawiera:**

- 1) identyfikację, pozycję, port wyjścia i port przeznaczenia statku;**
  - 2) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;**
  - 3) ilość osób na statku;**
  - 4) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (Protokół I do Konwencji MARPOL oraz Rezolucja IMO Nr A.851 (20)).**
- 6. Jeżeli kapitan statku, z uzasadnionego powodu, nie mógł przekazać informacji, o której mowa w ust. 1-5, obowiązek ten spoczywa na armatorze statku.**

**Art. 12.**

- 1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich uczestniczącego w wypadku powodującym albo mogącym spowodować zanieczyszczenie albo rozlew oleju lub zanieczyszczenie innego rodzaju podejmuje niezwłocznie wszelkie działania konieczne dla zapobieżenia, ograniczenia i usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego.**
- 2. Działania, o których mowa w ust. 1, dotyczą również kapitanów statków o polskiej przynależności znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi.**
- 3. Jeżeli kapitan statku lub stacja brzegowa nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany poinformować o zaistniałej sytuacji organ państwa, który wydał dla statku certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem.>**

**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 dostaw 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, kopię koncesji na obrót paliwami, a także określać rodzaje dostarczanych paliw.**

4. Do dnia 31 marca każdego roku dostawca jest obowiązany do złożenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego sprawozdania z działalności za rok poprzedni, zawierającego co najmniej informację o ilości i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach, z uwzględnieniem zawartości siarki.

**<5. 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 30 dni od dnia zakończenia tej działalności.>**

#### Art. 21.

1. Dyrektor urzędu morskiego, do którego wpłynie meldunek lub sprawozdanie, o których mowa w art. 11, albo który otrzyma z innego źródła wiadomość o zanieczyszczeniu lub zagrożeniu zanieczyszczeniem polskich obszarów morskich, jest obowiązany:

- 1) dokonać oceny faktycznej sytuacji w celu ustalenia rodzaju i stopnia zanieczyszczenia morza lub zagrożenia zanieczyszczeniem;
- 2) w razie potrzeby zarządzić i podjąć odpowiednie działania;
- 3) niezwłocznie poinformować właściwe organy innych państw stron Konwencji Helsińskiej 1992 o istniejącej sytuacji i podjętej lub zamierzonej akcji, jeżeli rozlew przemieszcza się lub może przemieścić się do obszaru morskiego tych państw.

2. W przypadku zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem polskiego obszaru morskiego, dyrektor urzędu morskiego może nakazać kapitanowi:

- 1) opuszczenie polskich obszarów morskich przez statek;
- 2) przeholowanie, ratowanie statku lub przeprowadzenie niezbędnych napraw;
- 3) wyładowanie we właściwym miejscu szkodliwych substancji.

**<4) skierowanie statku do miejsca schronienia.>**

#### [Art. 31.

*Dyrektor urzędu morskiego może wszcząć postępowanie, w razie zabezpieczenia dowodów, w odniesieniu do statku o obcej przynależności, który:*

- 1) *przebywa w porcie polskim lub w bazie przeładunkowej, jeżeli spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem poza polskimi obszarami morskimi, z naruszeniem uznanych norm międzynarodowych;*
- 2) *płynąc po polskim morzu terytorialnym spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem tego obszaru morza;*
- 3) *płynąc po polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej lub morzu terytorialnym, wskutek zanieczyszczenia w wyłącznej strefie ekonomicznej, spowodował poważną szkodę lub zagrożenie poważną szkodą dla wybrzeży albo innych istotnych interesów państwa.]*

#### <Art. 31.

**Dyrektor urzędu morskiego wszczyna postępowanie, w celu zabezpieczenia dowodów, w odniesieniu do statku o obcej przynależności, który:**

- 1) **przebywa w porcie polskim lub w bazie przeładunkowej, jeżeli spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem poza polskimi obszarami morskimi, z naruszeniem uznanych norm międzynarodowych;**

- 2) znajdując się w polskim morzu terytorialnym lub w polskich morskich wodach wewnętrznych spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem tego obszaru morza;
- 3) przebywając w polskich obszarach morskich, wskutek zanieczyszczenia w wyłącznej strefie ekonomicznej, spowodował poważną szkodę lub zagrożenie poważną szkodą dla wybrzeży albo innych istotnych interesów państwa.>

[Art. 33.

*Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie zawiadamia właściwy organ państwa przynależności statku i każdego innego zainteresowanego państwa o działaniach i środkach podjętych zgodnie z ustawą i przekazuje im odpowiednie dokumenty dotyczące tych działań i środków.]*

<Art. 33.

**Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie zawiadamia właściwy organ państwa:**

- 1) przynależności statku i każdego innego zainteresowanego państwa o działaniach i środkach podjętych zgodnie z ustawą i przekazuje im odpowiednie dokumenty dotyczące tych działań i środków;
- 2) następnego portu zawinięcia statku przepływającego przez polskie obszary morskie o podejrzeniu zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego.>

[Art. 36c.

*Dostawca, który dostarczając paliwo nie wykonuje ciążących na nim obowiązków, określonych w art. 13f, podlega karze pieniężnej do wysokości 50.000 SDR.]*

<Art. 36c.

**Dostawca, który dostarczając paliwo nie wykonuje ciążących na nim obowiązków, określonych w art. 13e ust. 2-5 i 13f, podlega karze pieniężnej do wysokości 50.000 SDR.>**

Art. 37.

Jeżeli kapitan lub inny członek załogi statku nie wykonując, ciążących na nim z mocy prawa, obowiązków:

- 1) nie dba o zdatność statku do żeglugi lub innej działalności na morzu w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza,
  - 2) nie prowadzi w sposób zgodny z wymogami Konwencji MARPOL książki zapisów olejowych, ładunkowych i odpadów powstających na statku,
  - 3) nie zgłasza statku do przeglądu lub inspekcji, utrudnia bądź uniemożliwia przegląd lub inspekcję w zakresie przewidzianym w Konwencji MARPOL,
  - 4) powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- [5) *nie składa meldunku o zauważonym zanieczyszczeniu albo sprawozdania o wypadku zagrożenia zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenia środowiska morskiego.]*
- <5) nie przekazuje informacji o zauważonym zanieczyszczeniu albo informacji o wypadku zagrożenia zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenia środowiska morskiego,>**

- 6) nie podejmuje koniecznych środków w celu zapobiegania zanieczyszczeniu, ograniczenia lub usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego, będącego skutkiem wypadku,
  - 7) nie przekazuje, na żądanie właściwych organów, informacji w przypadkach przewidzianych w art. 27,
  - 8) narusza przepisy dotyczące zdawania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych i nie informuje portu o odpadach ze statków znajdujących się na statku lub pozostałościach ładunkowych,
  - 9) nie zgłasza organom inspekcyjnym zdarzeń wpływających poważnie na stan techniczny statku, jego urządzeń lub wyposażenia, powodujących zagrożenie dla środowiska morskiego,
  - 10) narusza przepisy dotyczące spalania odpadów na statku,
  - 11) nie wykonuje obowiązków w zakresie oznakowania, zakładania i prowadzenia karty urządzenia, sprawdzania szczelności, obsługi i naprawy urządzeń lub instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną
- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

*[Art. 37a.*

*Kto nie wykonuje obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cyanoorganicznych na statkach, podlega karze pieniężnej do wysokości 50.000 SDR.]*

**<Art. 37a.**

**Kto nie wykonuje obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cyanoorganicznych na statkach oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającego moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cyanoorganicznych na statkach oraz zmieniającego to rozporządzenie, podlega karze pieniężnej do wysokości 50.000 SDR.>**