

## USTAWA

z dnia 16 marca 1995 r.

## o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

## Rozdział 1

## Przepisy ogólne

**Art. 1.** Do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki stosuje się:

- 1) postanowienia następujących umów międzynarodowych, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich

wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób:

- a) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Lon-

dynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwanej dalej „Konwencją MARPOL 1973/78”,

- b) Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 22 marca 1974 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 18, poz. 64), zwanej dalej „Konwencją helsińską”,
- c) Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzonej w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46), zwanej dalej „Konwencją o zatapianiu”,

2) przepisy niniejszej ustawy.

**Art. 2. 1.** Z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, przepisy ustawy stosuje się do:

- 1) statków znajdujących się w polskich obszarach morskich,
- 2) statków o polskiej przynależności znajdujących się poza granicami tych obszarów.

2. Postanowienia umów międzynarodowych, o których mowa w art. 1, stosuje się na polskich obszarach morskich również do statków o przynależności do państwa nie będącego stroną którejkolwiek z nich; jednakże postanowienia tych konwencji będą stosowane do takich statków tylko w zakresie, w jakim jest to niezbędne do zapewnienia, że statki te nie spowodują zanieczyszczenia.

3. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, poddać wszystkim lub niektórym przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz statki pełniące specjalną służbę państwową i inne statki nie objęte umowami międzynarodowymi wymienionymi w art. 1.

**Art. 3.** Przepisów ustawy nie stosuje się, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.

**Art. 4.** W rozumieniu niniejszej ustawy:

- 1) statek — oznacza urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoloty, poduszko- wce, statki podwodne oraz umocowane i pływające platformy wiertnicze,
- 2) armator — oznacza osobę, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi działalność w środowisku morskim we własnym imieniu,
- 3) kapitan — oznacza osobę kierującą pracą na statku.

## Rozdział 2

### Zanieczyszczenia eksploatacyjne ze statków

**Art. 5.** Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL 1973/78, a na Morzu Bałtyckim — również postanowienia Konwencji helsińskiej.

**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 1973/78 — w postanowieniach tej Konwencji,
- 2) dla innych jednostek — w przepisach ustawy lub przepisach wydanych na jej podstawie.

**Art. 7. 1.** W celu zapewnienia przestrzegania przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega przeglądom i inspekcjom w zakresie i terminach określonych w umowach międzynarodowych lub przepisach ustawy.

2. Niezależnie od przeglądów i inspekcji, o których mowa w ust. 1, statek może być poddawany inspekcjom doraźnym.

3. Organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie.

4. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może powierzyć, w drodze rozporządzenia, określone zadania organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej.

5. Organ inspekcyjny może upoważnić każdorazowo do dokonywania określonych przeglądów lub czynności inspekcyjnych wyznaczone w tym celu osoby lub instytucje klasyfikacyjne, również zagraniczne.

6. Minister Obrony Narodowej oraz Minister Spraw Wewnętrznych, każdy w zakresie swojego działania, określają, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz tryb przeprowadzania przeglądów i inspekcji, a także ich rodzaje.

**Art. 8. 1.** Organ inspekcyjny w razie pozytywnego wyniku przeglądów i inspekcji wydaje statkowi międzynarodowe świadectwa przewidziane w Konwencji MARPOL 1973/78, ważne na okres 5 lat, oraz potwierdza ich ważność na podstawie inspekcji rocznych i pośrednich.

2. Polski organ inspekcyjny może wydać międzynarodowe świadectwa potwierdzające spełnienie wymagań przewidzianych w Konwencji MARPOL 1973/78 statkowi o obcej przynależności na wniosek właściwego organu państwa przynależności statku, będącego stroną tej Konwencji.

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 przeglądów, inspekcji oraz wystawienie lub potwierdzenie międzynarodowych świadectw pobiera się opłaty.

**Art. 9.** Kapitan statku jest obowiązany sprawdzić i zapewnić, aby:

- 1) statek przed rozpoczęciem i w czasie żeglugi lub innej działalności morskiej odpowiadał wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza, potwierdzonym odpowiednimi świadectwami, oraz posiadał plan zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza,
- 2) prowadzono na bieżąco wymagane zapisy olejowe lub ładunkowe,
- 3) statek był obsadzony załogą mającą należyte przeszkolenie w zakresie czynności służących zapobieganiu zanieczyszczeniu morza.

**Art. 10. 1.** Statek podczas postoju w porcie lub stoczni remontowej powinien korzystać z urządzeń odbiorczych, jeżeli objętość pozostałych na statku substancji szkodliwych przekracza pojemność statkowych urządzeń przy uwzględnieniu możliwości technicznych do nieszkodliwego ich usuwania.

2. Organy portowej inspekcji sanitarnej mogą uzależnić przyjęcie zanieczyszczeń ze statków oraz usunięcie wód balastowych od wyniku przeprowadzonej inspekcji.

3. Podmiot zarządzający portem, bazą przeładunkową lub stoczną remontową jest obowiązany zapewnić na swoim obszarze sprawne urządzenia odbiorcze do przyjmowania zanieczyszczeń ze statków; urządzenia te powinny być wystarczające do zaspokojenia potrzeb korzystających z nich statków w zakresie niezbędnym do usunięcia zanieczyszczeń.

4. W razie niesprawności urządzeń odbiorczych, o których mowa w ust. 3, port, baza przeładunkowa lub stocznia remontowa są obowiązane niezwłocznie zgłosić o tym dyrektorowi urzędu morskiego.

**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 zanieczyszczeniem środowiska morskiego,
- 2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczeniem 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 1973/78.

3. Jeżeli kapitan, z uzasadnionego powodu, nie mógł złożyć sprawozdania, o którym mowa w ust. 2, obowiązek ten spoczywa na armatorze.

**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. 13. 1.** Kapitan lub armator statku o polskiej przynależności, w razie wypadku na statku lub wykrycia uszkodzeń, wpływających poważnie na stan techniczny statku, jego urządzeń i wyposażenia, powodujących zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powinien niezwłocznie powiadomić o tym polski organ inspekcyjny.

2. Jeżeli statek o polskiej przynależności znajduje się w porcie państwa strony Konwencji MARPOL 1973/78, a zaszło zdarzenie, o którym mowa w ust. 1, kapitan lub armator powinien o tym również niezwłocznie zawiadomić właściwe organy tego państwa.

**Art. 14. 1.** Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami, może określać, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przepisy w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki.

2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może, w drodze zarządzenia, wprowadzać do stosowania zalecenia dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, uchwalone przez Międzynarodową Organizację Morską lub Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego, zwaną dalej „Komisją Helsińską”.

3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może, w drodze rozporządzenia, uznać za obowiązujące przepisy techniczne w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza, dotyczące projektowania, konstrukcji i wyposażenia statków, wydane dla:

- 1) statków klasyfikowanych przez polską instytucję klasyfikacyjną — przez tę instytucję,
- 2) statków o przynależności polskiej, będących w klasyfikacji zagranicznych instytucji klasyfikacyjnych — przez te instytucje.

4. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzory międzynarodowych świadectw i sposób ich potwierdzania oraz wysokość opłat za czynności, o których mowa w art. 8 ust. 4.

## Rozdział 3

### Zatapianie ze statków odpadów i innych substancji

**Art. 15.** Do zatapiania odpadów i innych substancji ze statków stosuje się postanowienia Konwencji o zatapianiu, a na Morzu Bałtyckim również postanowienia Konwencji helsińskiej.

**Art. 16. 1.** Zabrania się zatapiania odpadów lub innych substancji, z wyjątkiem przypadków określonych w Konwencji helsińskiej:

- 1) statkom o polskiej przynależności — na obszarze Morza Bałtyckiego,
- 2) statkom o obcej przynależności — na polskich obszarach morskich.

2. Zabrania się na terytorium Polski ładowania na statki, bez względu na ich przynależność, odpadów lub innych substancji przeznaczonych do zatapiania na obszarze Morza Bałtyckiego.

3. Nie zabrania się usuwania do morza urobku z pogłębienia dna, jeżeli zostanie ono dokonane zgodnie z postanowieniami załącznika V Konwencji helsińskiej — pod warunkiem uzyskania odpowiedniego zezwolenia.

**Art. 17. 1.** Zabrania się zatapiania w morzu, ze statków o polskiej przynależności, odpadów lub innych substancji, wymienionych w załączniku I do Konwencji o zatapianiu, z wyjątkiem przypadków określonych w art. V ust. 1 Konwencji i stosownie do jego postanowień.

2. Zabrania się ładowania na terytorium Polski na statki, bez względu na ich przynależność, odpadów lub substancji, o których mowa w ust. 1, z przeznaczeniem do zatopienia ich w morzu, z wyjątkiem przypadków określonych w art. V ust. 2 Konwencji o zatapianiu oraz stosownie do jego postanowień i na podstawie przewidzianego tam zezwolenia.

3. Nie zabrania się zatapiania w morzu ze statków o polskiej przynależności lub ładowania na terytorium Polski na statki, bez względu na ich przynależność, z przeznaczeniem do zatopienia w morzu, odpadów lub innych substancji, wymienionych w załączniku II do Konwencji o zatapianiu, jeżeli uzyskano na to zezwolenie specjalne, a wszelkich odpadów lub substancji innych niż wymienione w załącznikach I i II do tej Konwencji — jeżeli uzyskano na to zezwolenie ogólne.

**Art. 18. 1.** Zezwolenia, o których mowa w art. 16 ust. 3 i art. 17 ust. 2 i 3, wydaje dyrektor urzędu morskiego statkom:

- 1) ładowanym na terytorium Polski,
- 2) o polskiej przynależności.

2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, określi, w drodze rozporządzenia, tryb wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1.

**Art. 19.** Dyrektor urzędu morskiego, na podstawie zawiadomienia dokonanego przez kapitana statku, zgłasza dokonanie zatopienia:

- 1) w przypadkach określonych w art. 9 ust. 4 Konwencji helsińskiej — Komisji Helsińskiej,
- 2) w przypadkach określonych w art. V Konwencji o zatapianiu — Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

**Art. 20.** Minister Transportu i Gospodarki Morskiej składa właściwym organizacjom międzynarodowym okresowe informacje o wydanych zezwoleniach oraz dokonanych, na ich podstawie, zatopieniach.

## Rozdział 4

### Zwalczanie zanieczyszczeń morza i współpraca międzynarodowa w tym zakresie

**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 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.

**Art. 22. 1.** Dyrektor urzędu morskiego, w celu zwalczania zanieczyszczenia na polskich obszarach morskich, może bezpośrednio zwrócić się o pomoc do właściwych organów innych państw stron Konwencji helsińskiej, przede wszystkim tych, które mogą zostać również dotknięte skutkami zanieczyszczenia.

2. Dyrektor urzędu morskiego, wezwany do udzielenia pomocy przez organ innego państwa strony Konwencji helsińskiej, ma obowiązek podjąć starania w celu udzielenia takiej pomocy.

3. W przypadkach przewidzianych w ust. 1 i 2 dyrektor urzędu morskiego powiadamia Komisję Helsińską o podjętych działaniach.

**Art. 23. 1.** Dyrektor urzędu morskiego, który otrzyma wiadomość o zanieczyszczeniu na obszarze Morza Bałtyckiego, mogącym stanowić poważną groźbę dla środowiska tego obszaru lub związanych z tym interesów jakiegokolwiek państwa strony Konwencji helsińskiej, po sprawdzeniu, przekazuje niezwłocznie wszystkie odpowiednie informacje właściwym organom państwa, które może być zagrożone skutkiem zanieczyszczenia, łącznie z informacją o zamierzonych lub podjętych działaniach, a w odniesieniu do wypadku dotyczącego statku, przekazuje te informacje również właściwemu organowi państwa przynależności statku.

2. Przesyłanie, do właściwych organów zainteresowanych państw stron Konwencji helsińskiej, informacji, o których mowa w ust. 1, ponawia się do czasu uzyskania zawiadomienia o podjętych przez te państwa działaniach.

3. Jeżeli rozmiar zanieczyszczenia to uzasadnia, dyrektor urzędu morskiego przekazuje informacje, o których mowa w ust. 1, Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

**Art. 24. 1.** Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, organizację i sposób zwalczania zanieczyszczeń na morzu oraz organy i jednostki organizacyjne biorące udział w zwalczaniu tych zanieczyszczeń.

2. Dyrektor urzędu morskiego może zlecić wykonanie czynności, określonych w art. 21 ust. 1 pkt 3 oraz w art. 22 i 23, kierownikowi jednostki organizacyjnej, biorącej udział w zwalczaniu zanieczyszczeń.

**Art. 25. 1.** Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich, w stosunku do statków o polskiej przynależności, niezbędnych środków, łącznie z zatopieniem lub zniszczeniem statku, w celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego polskim wybrzeżom lub związanym z nimi interesom, powstałego na skutek zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem morza.

2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1, do obcych statków znajdujących się na polskich obszarach morskich stosuje się odpowiednio postanowienia Międzynarodowej konwencji dotyczącej interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 35, poz. 207), oraz uzupełniającego ją Protokołu dotyczącego interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej, sporządzonego w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 116).

## Rozdział 5

### Nadzór nad statkami

**Art. 26.** Dyrektor urzędu morskiego może:

- 1) w stosunku do statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL 1973/78:
  - a) przeprowadzić, na statku w porcie lub w bazie przeładunkowej na morzu, inspekcje w zakresie i w trybie przewidzianym w art. 28 oraz kontrole książek zapisów olejowych i ładunkowych w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu szkodliwych substancji z naruszeniem postanowień Konwencji; wyniki inspekcji ujmuje się w sprawozdaniu, które dyrektor przekazuje armatorowi; jeżeli stwierdzono naruszenie Konwencji przez statek o obcej przynależności, dyrektor urzędu morskiego przekazuje sprawozdanie również organom państwa przynależności 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 przewidzianym w Konwencji; o odmowie dyrektor urzędu morskiego powiadamia konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego państwa przynależności statku, a gdy jest to niemożliwe — inny właściwy organ tego państwa,
  - c) odmówić statkowi zezwolenia na opuszczenie portu do czasu doprowadzenia tego statku do należytego stanu technicznego, jeżeli istnieją podstawy do podejrzenia, że stan tego statku lub jego wyposażenia w istotny sposób odbiega od stanu stwierdzonego w posiadanych świadectwach lub gdy statek nie posiada ważnych świadectw; dyrektor tego urzędu może jednak zezwolić takiemu statkowi na opuszczenie portu w celu przejścia do najbliższej stoczni remontowej,

- 2) w stosunku do statków o polskiej przynależności, niezależnie od zastosowania środków przewidzianych w pkt 1 lit. a) i c), także odmówić dopuszczenia statku do żeglugi lub cofnąć świadectwa, jeżeli statek nie spełnia wymagań przewidzianych w przepisach ustawy,
- 3) w stosunku do statków o przynależności do obcego państwa nie będącego stroną Konwencji MARPOL 1973/78:
  - a) przeprowadzić inspekcję statku w celu sprawdzenia, czy stan statku odpowiada podstawowym wymaganiom Konwencji MARPOL 1973/78; 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,
  - b) jeżeli inspekcja jest przeprowadzona w porcie lub bazie przeładunkowej, dyrektor urzędu morskiego może zarządzić dokonanie na statku odpowiednich napraw albo opuszczenie portu lub bazy przeładunkowej.

**Art. 27.** Dyrektor urzędu morskiego może:

- 1) zażądać od statku przepływającego przez polskie obszary morskie informacji dotyczących identyfikacji, portu rejestracji, ostatniego i następnego portu zawinięcia oraz innych niezbędnych informacji, w razie uzasadnionego podejrzenia, że statek płynąc przez te obszary naruszył przepisy ustawy, powodując zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem,
- 2) przeprowadzić inspekcję statku przepływającego przez polskie obszary morskie, w razie:
  - a) uzasadnionego podejrzenia, że naruszył przepisy ustawy wskutek zrzutu powodującego lub grożącego znacznym zanieczyszczeniem morza,
  - b) odmowy udzielenia informacji, o których mowa w pkt 1, lub jeżeli informacja podana przez statek jest w sposób oczywisty różna od stanu faktycznego, a okoliczności sprawy uzasadniają taką inspekcję.

**Art. 28. 1.** Inspekcja statku o przynależności do państwa strony Konwencji MARPOL 1973/78 powinna być ograniczona do sprawdzenia świadectw i innych dokumentów przewidzianych w tej Konwencji.

2. Inspekcja może być rozszerzona po sprawdzeniu dokumentów, o których mowa w ust. 1, wyłącznie gdy:

- 1) istnieje uzasadnione podejrzenie, że stan statku lub jego wyposażenie odbiega w istotny sposób od stanu stwierdzonego w jego dokumentach,
- 2) treść dokumentów nie jest wystarczająca do potwierdzenia lub sprawdzenia podejrzanego naruszenia albo
- 3) statek nie posiada ważnych świadectw z załącznikami.

3. Inspekcja nie może wpłynąć na przetrzymywanie statku w porcie.

## Rozdział 6

### Zasady postępowania dyrektora urzędu morskiego

**Art. 29.** Dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany przeprowadzić postępowanie, o którym mowa w niniejszym rozdziale:

- 1) w odniesieniu do statku o polskiej przynależności:

- a) który spowodował zanieczyszczenie środowiska morskiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem, z naruszeniem przepisów ustawy,
  - b) na wniosek organu każdego państwa, w razie podejrzenia naruszenia przepisów ustawy, jeżeli zostały zabezpieczone dowody,
- 2) w odniesieniu do statku o obcej przynależności, przebywającego w porcie polskim lub bazie przeładunkowej, który spowodował zanieczyszczenie środowiska morskiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem na polskich obszarach morskich, naruszając przepisy ustawy.

**Art. 30.** Dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany przeprowadzić także postępowanie w odniesieniu do statku o obcej przynależności, przebywającego w polskim porcie lub bazie przeładunkowej, na wniosek:

- 1) organu każdego państwa, w razie podejrzenia zrzutu przez ten statek poza polskim obszarem morskim, jeżeli zrzut ten spowodował lub zagroził zanieczyszczeniem na jego wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym lub w wyłącznej strefie ekonomicznej,
- 2) organu państwa strony Konwencji MARPOL 1973/78 w sprawie takiego zrzutu, niezależnie od miejsca jego dokonania.

**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. 32.** W razie otrzymania wiadomości o:

- 1) zanieczyszczeniu morza przez statki,
  - 2) zatopieniu odpadów lub innych szkodliwych substancji ze statków
- dyrektor urzędu morskiego powinien niezwłocznie podjąć czynności w celu wykrycia sprawców i zabezpieczenia dowodów.

**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. 34.** 1. Dyrektor urzędu morskiego w toku postępowania:

- 1) dopuszcza dowody zgłoszone przez organy innego państwa,
- 2) ułatwia udział w postępowaniu przedstawicielom właściwej organizacji międzynarodowej, państwa przynależności statku oraz każdego państwa dotkniętego zanieczyszczeniem morza,

3) w przypadku określonym w art. 29 pkt 1, może zwrócić się do właściwych organów innego państwa o pomoc w wyjaśnieniu sprawy, jak również rozpatrywać wnioski innych państw w tym zakresie,

4) w przypadkach określonych w art. 29—32, może zatrzymać statek, jednak nie dłużej niż to jest konieczne do celów postępowania.

2. Jeżeli postępowanie wykaże naruszenie postanowień ustawy, z zastrzeżeniem art. 26 pkt 1 lit. c), statek zostanie niezwłocznie zwolniony po wpłaceniu kaucji lub złożeniu innego odpowiedniego zabezpieczenia finansowego.

**Art. 35.** Do postępowania określonego w przepisach niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

## Rozdział 7

### Kary pieniężne

**Art. 36.** 1. Armatorowi, z którego statku podczas przebywania w polskich obszarach morskich dokonano, z naruszeniem przepisów ustawy, zanieczyszczenia środowiska morskiego, 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. Karze, o której mowa w ust. 1, podlega armator statku o polskiej przynależności, z którego dokonano, z naruszeniem przepisów ustawy, zanieczyszczenia środowiska morskiego poza polskimi obszarami morskimi, w związku z eksploatacją statku lub zatopieniem w morzu odpadów albo innych substancji, bez wymaganego zezwolenia lub wbrew jego warunkom.

**Art. 37.** Jeżeli kapitan lub inny członek załogi statku nie wykonując, ciężących na nim z mocy prawa, obowiązków:

- 1) nie dba o zdatność statku do żeglugi lub innej działalności na morzu w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza,
- 2) nie prowadzi książki zapisów olejowych lub ładunkowych,
- 3) nie zgłasza statku do przeglądu lub inspekcji, utrudnia bądź uniemożliwia przegląd lub inspekcję w zakresie przewidzianym w Konwencji MARPOL 1973/78,
- 4) powoduje zanieczyszczenie morza,
- 5) nie składa meldunku o zauważonym zanieczyszczeniu albo sprawozdania 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) nie zdaje w porcie lub w stoczni remontowej pozostałości substancji szkodliwych do urządzeń lądowych, jeżeli objętość pozostałych na statku substancji szkodliwych

przekracza pojemność urządzeń statkowych, przy uwzględnieniu technicznych urządzeń do nieszkodliwego ich usuwania,

- 9) nie zgłasza organom inspekcyjnym zdarzeń wpływających poważnie na stan techniczny statku, jego urządzeń lub wyposażenia, powodujących zagrożenie dla środowiska morskiego,

podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

**Art. 38.** Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 36 i 37, oraz sposób wykorzystania kwot ściągniętych z tytułu kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz. 131, z 1994 r. Nr 27, poz. 96 i z 1995 r. Nr 7, poz. 31).

## Rozdział 8

### Zmiany w przepisach obowiązujących i przepisy końcowe

**Art. 39.** W ustawie z dnia 24 października 1974 r. — Prawo wodne (Dz. U. Nr 38, poz. 230, z 1980 r. Nr 3, poz. 6, z 1983 r. Nr 44, poz. 201, z 1989 r. Nr 26, poz. 139 i Nr 35, poz. 192, z 1990 r. Nr 34, poz. 198 i Nr 39, poz. 222, z 1991 r. Nr 32, poz. 131 i Nr 77, poz. 335, z 1993 r. Nr 40, poz. 183 oraz z 1994 r. Nr 27, poz. 96) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Art. 7. 1. Przepisy ustawy stosuje się do wód śródlądowych.  
2. Przepisy ustawy stosuje się również do morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego w zakresie ochrony przed zanieczyszczeniem ze źródeł lądowych i ochrony przed powodzią, a w pozostałym zakresie — w wypadkach w niej określonych.”;

- 2) w art. 64 w ust. 1 skreśla się wyrazy „morskich oraz na statkach”.

**Art. 40.** W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz. 131, z 1994 r. Nr 27, poz. 96 i z 1995 r. Nr 7, poz. 31) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 55 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się w przypadkach określonych w przepisach o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.”;

- 2) art. 60 otrzymuje brzmienie:

„Art. 60. Ściągnięte kwoty z tytułu kar pieniężnych są przychodami środków specjalnych będących w dyspozycji Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, z przeznaczeniem na ochronę środowiska morskiego i żywych zasobów morza.”

**Art. 41.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *L. Wałęsa*