



Opinia

do ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (druk nr 455)

I. Cel i przedmiot ustawy

Ustawa implementuje do polskiego porządku prawnego:

- 1) dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę Rady 93/75/EWG, oraz
- 2) dyrektywę 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa.

Ustawodawca dokonuje również zmian, które uwzględniają fakt wejścia w życie 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 cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającego to rozporządzenie (dotyczy to zmian w art. 1 pkt 3, 4 i 12 ustawy nowelizującej).

Nowelizując ustawę w szczególności:

- 1) wskazano, że do zapobiegania zanieczyszczeniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się również postanowienia Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzonej w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r., zwanej "Konwencją o zatapianiu";
- 2) uporządkowano przepisy określające sposób przekazywania przez kapitana statku o polskiej przynależności lub statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informacji o przypadkach zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem morza; określono zakres przekazywanych informacji i system obiegu informacji, a także wskazano do jakich organów odpowiedzialnych za ochronę środowiska morskiego należy przekazywać takie informacje (art. 11 w nowym brzmieniu);

- 3) dodano przepis nakładający na dostawcę paliwa przeznaczonego do użycia przez statki obowiązek pisemnego poinformowania właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego o zakończeniu działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich (dostawca będzie miał na to 30 dni od dnia zakończenia działalności);
- 4) rozszerzono katalog uprawnień przysługujących dyrektorowi urzędu morskiego w związku z zanieczyszczeniem lub zagrożeniem zanieczyszczeniem polskiego obszaru morskiego; dyrektor będzie mógł nakazać kapitanowi skierowanie statku do miejsca schronienia;
- 5) uzupełniono o polskie morskie wody wewnętrzne przepis dotyczący postępowania w celu zabezpieczenia dowodów w odniesieniu do statku o obcej przynależności;
- 6) nałożono na dyrektora urzędu morskiego obowiązek niezwłocznego zawiadomiania właściwego organu państwa następnego portu zawinięcia statku przepływającego przez polskie obszary morskie o podejrzeniu zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego;
- 7) przewidziano, że dostawca paliwa przeznaczonego do użycia przez statki będzie podlegał karze pieniężnej do wysokości 50.000 SDR również z tytułu nie wykonywania obowiązków określonych w art. 13e ust. 2-5 nowelizowanej ustawy.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Sejm uchwalił ustawę na 35. posiedzeniu w dniu 12 lutego 2009 r. Projekt ustawy był przedłożeniem rządowym. W trakcie prac w Sejmie m.in.:

- 1) określono zakres treści informacji, o których mowa w art. 11 ust. 2–4 w nowym brzmieniu, przyjmując, że zakres ten będzie analogiczny, jak w przypadku informacji wskazanej w art. 11 ust. 1 w nowym brzmieniu;
- 2) obowiązek określony w art. 11 ust. 6 odniesiono również do armatora statku znajdującego się w polskich obszarach morskich (pierwotnie obowiązek spoczywał wyłącznie na armatorze statku o polskiej przynależności);
- 3) przyjęto, że obowiązek niezwłocznego podjęcia działań koniecznych dla zapobieżenia, ograniczenia i usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego spoczywać będzie na kapitanie statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi.

III. Uwagi szczegółowe

- 1) art. 1 pkt 5, art. 11 ust. 1 oraz art. 12 ust. 1 – przepis art. 11 ust. 1 przewiduje, że kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi zobowiązany będzie przekazać do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego oraz do armatora statku informację o zauważonym wypadku powodującym albo mogącym spowodować zanieczyszczenie albo rozlew oleju lub zanieczyszczenie innego rodzaju. Szyk wyrazów zastosowany w ust. 1 sugeruje, że kapitan statku obowiązany będzie informować o stwierdzonym zaistniałym lub potencjalnym zanieczyszczeniu tylko wówczas, gdy jest ono skutkiem wypadku. Co więcej, wykładania gramatyczna przepisu prowadzić może do wniosku, iż kapitan statku będzie zobowiązany przekazać stosowną informację zauważywszy wypadek powodujący albo mogący spowodować zanieczyszczenie lub zanieczyszczenie innego rodzaju. Wydaje się, że przedstawiona wyżej interpretacja przepisu nie jest zgodna z wolą ustawodawcy. Dlatego też, biorąc pod uwagę brzmienie ust. 3 omawianego artykułu oraz brzmienie omawianego przepisu proponowane w projekcie ustawy (druk sejmowy nr 1539), a także dążąc do wyeliminowania możliwych wątpliwości interpretacyjnych, należałoby wprowadzić poprawkę formułującą omawiany przepis podobnie, jak to uczyniono w art. 11 ust. 3. Analogiczna uwaga dotyczy nowelizowanego art. 12 ust. 1.

Propozycja poprawki:

- w art. 1 w pkt 5:
 - a) w art. 11 w ust. 1 po wyrazach "na morzu" dodaje się wyrazy "zanieczyszczenie lub" oraz skreśla się wyrazy "zanieczyszczenie albo",
 - b) w art. 12 w ust. 1 skreśla się wyrazy "zanieczyszczenie albo";

- 2) art. 1 pkt 5, art. 11 ust. 2 zdanie końcowe – mając na względzie precyzję przepisu (jednoznaczne wskazanie czego ma dotyczyć informacja, o której mowa w tym fragmencie przepisu) oraz kierując się brzmieniem art. 11 ust. 4 zdanie końcowe, wskazane byłoby rozważenie niżej zaproponowanej poprawki uściślającej.

Propozycja poprawki:

- w art. 1 w pkt 5, w art. 11 w ust. 2 w zdaniu końcowym po wyrazie "informacji" dodaje się wyrazy "o tym";

- 3) art. 1 pkt 6, art. 13e ust. 5 – mając na względzie założony przez wnioskodawcę cel przyświecający dodaniu w art. 13e ust. 5 (m.in. "bieżące utrzymywanie aktualnego wykazu /.../ dostawców", uzasadnienie do projektu ustawy - druk sejmowy nr 1539 s. 4 - 5) oraz fakt, że naruszenie obowiązku wynikającego z dodawanego przepisu skutkować może karą pieniężną, należałoby rozważyć dodanie przepisu przejściowego, który w sposób jednoznaczny określi, czy dodawany przepis dotyczy również dostawców, którzy zakończyli działalność w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich przed dniem wejścia w życie opiniowanej ustawy, czy też wyłącznie dostawców, którzy zakończą działalność po wejściu w życie dodawanego przepisu.

Propozycja poprawki (przy założeniu, że obowiązek będzie dotyczył również dostawców, którzy zakończyli działalność przed dniem wejścia w życie przepisów opiniowanej ustawy):

- po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu:

"Art. 1a. Dostawca paliwa przeznaczonego do użycia przez statki wpisany do ewidencji, o której mowa w art. 13e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, który zakończył działalność w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, jest obowiązany do pisemnego poinformowania o tym właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.";

albo (przy założeniu, że obowiązek będzie dotyczył dostawców, którzy zakończą działalność po wejściu w życie dodawanego przepisu)

- po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu:

"Art. 1a. Przepis art. 13e ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, dodawany niniejszą ustawą, stosuje się do dostawców paliwa przeznaczonego do użycia przez statki, którzy zakończą działalność w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich nie wcześniej niż w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.".

Jakub Zabielski
Starszy legislator