



**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim  
(druk nr 456)**

**I. Cel i przedmiot ustawy**

Celem ustawy jest dostosowanie prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej w zakresie przepisów dotyczących inspekcji państwa portu oraz w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków.

Ustawa doprecyzowuje przepisy dotyczące inspekcji doraźnej m.in. wskazując sankcje w zależności od wagi uchybień stwierdzonych w czasie tej inspekcji. Doprecyzowano oraz dookreślono w ustawie także procedurę przeprowadzania "zwykłej" inspekcji statków o obcej przynależności zawijających do polskich portów oraz procedurę przeprowadzania inspekcji rozszerzonej. Ponieważ inspekcji nie podlegają, z uwagi na wydolność organów inspekcyjnych, wszystkie statki w ustawie określono kolejność wyboru statku podlegającego inspekcji biorąc pod uwagę wskaźnik oceny w systemie Sirenac oraz prawdopodobny stopień zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi.

W przypadku stwierdzenia, że stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie. Organ inspekcyjny wskazuje uchybienia, które należy usunąć. Decyzja organu ma rygor natychmiastowej wykonalności.

Jeżeli statek w celu usunięcia uchybień udał się do stoczni remontowej i do niej nie dotarł albo ją opuścił nie usuwając uchybień, może być wydana wobec niego decyzja zakazująca wejścia do polskich portów oraz portów państwa – stron Memorandum Paryskiego (czyli portów większości państw europejskich oraz Kanady). Zakaz taki otrzymuje także statek, który podnosi banderę państwa znajdującego się na Czarnej liście państw publikowanych w raportach Memorandum Paryskiego (wśród tych państw w 2007 r. obok

Panamy czy Sierra Leone wymieniono m.in. Słowację oraz Ukrainę) oraz należy do statków o kategorii wrażliwej (gazowce, chemikaliowce, masowce, zbiornikowce olejowe oraz statki pasażerskie).

Ustawa nakłada na organy inspekcyjne obowiązek zamieszczania informacji o przeprowadzonych inspekcjach oraz o wydanych decyzjach w systemie Sirenac, a także, w zakresie statków, które zostały zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu, na stronie internetowej.

Ponadto ustawa reguluje obowiązek wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT) oraz tworzy Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet).

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Ustawa powstała na podstawie projektu rządowego. W trakcie dotychczasowego procesu legislacyjnego ustawa uległa nieznacznym zmianom przede wszystkim o charakterze techniczno-legislacyjnym.

## **III. Uwagi szczegółowe**

1. W art. 1 w pkt 3 w tzw. słowniczku ustawy zdefiniowano pojęcie "wskaźnika oceny" jako liczbowego wskaźnika obliczanego dla każdego statku w systemie Sirenac. Następnie w ustawie kilkakrotnie posłużono się tym pojęciem rozszerzonym o dookreślenie "w systemie Sirenac". Tak więc dookreślenie to jest zbędne ponieważ, na gruncie niniejszej ustawy, wskaźnik oceny odnosi się do wskaźnika w systemie Sirenac.

*Propozycja poprawki:*

*w art. 1:*

*a) w pkt 5, w art. 11a w ust. 2, 3 i 5,*

*b) w pkt 6, w art. 11b w ust. 1 i art. 11h w ust. 1 w pkt 2*

*skreśla się wyrazy "w systemie Sirenac";*

2. W art. 1 w pkt 6, w art. 11b w ust. 1 uregulowano zagadnienie przeprowadzania inspekcji rozszerzonej. Inspekcje taką należy przeprowadzić wobec statków stanowiących szczególne zagrożenie. Po pierwsze nazwa charakteru inspekcji jest nieadekwatna do jej zakresu. Ustawodawca nazywa taką inspekcję "obowiązkową" i jednocześnie pozwala na jej

nieprzeprowadzanie (np. z przyczyn eksploatacyjnych), co czyni taką inspekcję "nieobowiązkową". Należy podkreślić, iż brak tego dodatkowego określenia inspekcji nie przesądza o jej charakterze – inspekcji rozszerzonej podlega każdy statek spełniający ustawowe przesłanki do jej przeprowadzenia. W tym znaczeniu zwykła inspekcja jest również "obowiązkowa".

*Propozycja poprawki:*

*w art. 1:*

*a) w pkt 5, w art. 11a w ust. 5 w pkt 12 skreśla się wyraz "obowiązkowej"*

*b) w pkt 6 w art. 11b w ust. 1 w zdaniu wstępnym skreśla się wyraz "obowiązkową" oraz w zdaniu końcowym, w ust. 2 oraz w art. 11h w ust. 1 w pkt 2 skreśla się wyraz "obowiązkowej";*

Po drugie ustawodawca wskazuje organom inspekcji, iż liczba statków nie poddanych obowiązkowej rozszerzonej inspekcji nie może być większa niż 5% ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych. Warunek ten na skutek okoliczności obiektywnych (brak wejść do portów statków podlegających takiej inspekcji) może być niemożliwy do wypełnienia. Należy się zastanowić nad odniesieniem się do liczby statków podlegających rozszerzonej kontroli, a nie ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów.

*Propozycja poprawki:*

*w art. 1 w pkt 6, w art. 11b w ust. 1 w zdaniu końcowym wyrazy "ogólnej liczby statków" zastępuje się wyrazami "liczby statków podlegających rozszerzonej inspekcji";*

Wreszcie po trzecie obliczenie liczby statków nie poddanych inspekcji musi odnosić się do jednego roku, w przeciwnym wypadku nie jest potrzebne obliczanie średniej arytmetycznej z trzech ostatnich lat kalendarzowych.

*Propozycja poprawki:*

*w art. 1 w pkt 6, w art. 11b po wyrazach "rozszerzonej inspekcji" dodaje się wyrazy "rocznie";*

3. W art. 1 w pkt 6 w art. 11i zawarto delegację do wydania rozporządzenia określającego sposób funkcjonowania inspekcji portu, w tym okoliczności przeprowadzenia "bardziej szczegółowej inspekcji". Wydaje się, że przede

wszystkim należy określić zakres inspekcji "zwykłej", która w zależności od okoliczności może być pogłębiona.

*Propozycja poprawki:*

*w art. 1 w pkt 6, w art. 11i w pkt 3 otrzymuje brzmienie:*

*"3) zakres inspekcji,".*

*Sporządził:*

*A. Niemczewski*

*wicedyrektor*