



Opinia
do ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej
oraz ustawy o dozorze technicznym
(druk nr 601)

I. Cel i przedmiot ustawy

Ustawa z dnia 7 maja 2009 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o dozorze technicznym zmierza do wdrożenia do polskiego porządku prawnego postanowień dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, wraz z późniejszymi zmianami.

W noweli wprowadza się do ustawy o żegludze śródlądowej instytucję wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej, wydawane przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, uprawniać ma do żeglugi po polskich śródlądowych drogach wodnych lub śródlądowych drogach wodnych innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich, w danym rejonie pływania.

Świadectwa będą wydawane dla:

- 1) statków o długości nie mniejszej niż 20 m,
- 2) statków, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m³,
- 3) holowników i pchaczy przeznaczonych odpowiednio do holowania lub pchania tych statków lub ich przemieszczania w zestawach sprzężonych,
- 4) statków przeznaczonych do przewozu ponad 12 pasażerów,
- 5) statków przeznaczonych do wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw.

Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wydawane będą na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż 5 lat – w przypadku statku pasażerskiego albo 10 lat – w przypadku pozostałych statków.

Dokument można będzie uzyskać po poddaniu statku inspekcji technicznej przeprowadzanej przez komisje inspekcyjne utworzone w wyznaczonych urzędach żeglugi śródlądowej. Statek zostanie zwolniony z inspekcji w części lub w całości, po przedstawieniu przez armatora dokumentów z uznanych przez Komisję Europejską instytucji klasyfikacyjnych potwierdzających spełnienie wymagań technicznych. W noweli przewidziano możliwość upoważnienia do wykonywania czynności inspekcyjnych lub pomiarowych innych niż komisje inspekcyjne podmiotów, jeżeli spełnią one określone kryteria merytoryczne oraz techniczne.

W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej jest nieważne lub że statek nie spełnia wymagań określonych w tym dokumencie, jednakże taka nieważność albo niezgodność nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, inspektor urzędu żeglugi śródlądowej będzie mógł wezwać armatora do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych naruszeń. W razie stwierdzenia zaniedbania zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, a także uchybienia sanitarnego inspektor, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzyma lub skieruje statek do najbliższego miejsca postoju oraz zatrzyma dokument dopuszczający do żeglugi i dokument kwalifikacyjny kierownika statku, do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Ustawa uchwalona przez Sejm na 41. posiedzeniu w dniu 7 maja br. pochodziła z przedłożenia rządowego. Rada Ministrów zadeklarowała, że projekt ustawy ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. W Sejmie zajmowała się nim Komisja Infrastruktury. Ustawa nie była przedmiotem kontrowersji ani istotnych poprawek.

Ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych.