



**KANCELARIA
SENATU**

BIURO LEGISLACYJNE

Warszawa, 25 lutego 2019 r.

**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej, ustawy o organizacji rynku
rybnego oraz ustawy o rybołówstwie morskim**

(druk nr 1091)

I. Cel i przedmiot ustawy

Ustawa stanowi transpozycję dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), dalej: „dyrektywa 2016/1629”.

Dyrektywa 2016/1629 ustanawia wymagania techniczne niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa statków uprawiających żeglugę po drogach wodnych oraz klasyfikację śródlądowych dróg wodnych.

Opiniowana ustawa, wdrażając do polskiego porządku prawnego przepisy dyrektywy 2016/1629, wprowadza nowe rozwiązania w zakresie m.in.:

- 1) nałożenia na ekspertów i przewodniczących technicznych komisji inspekcyjnych obowiązku składania oświadczeń o wykonywaniu swojej działalności w sposób bezstronny;
- 2) wprowadzenia dla armatora prowadzącego działalność w Polsce, nowego dokumentu – uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, uprawniającego do żeglugi

po śródlądowych drogach wodnych Unii Europejskiej, na których wprowadzono dodatkowe wymagania techniczne dla statków;

- 3) ustalenia nowych wymagań i procedur dotyczących uznawania instytucji klasyfikacyjnych;
- 4) wprowadzenia procedury odnawiania dokumentów bezpieczeństwa;
- 5) nałożenia na armatorów nowego obowiązku – informowania właściwych organów administracji o zmianach danych uwzględnianych w unijnych świadectwach zdolności żeglugowej;
- 6) wprowadzenia sankcji za naruszenie przepisów implementujących postanowienia dyrektywy 2016/1629;
- 7) upoważniania przedsiębiorców do dokonywania instalacji, naprawy, konserwacji i wymiany sprzętu nawigacyjnego oraz do badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych;
- 8) nałożenia na armatorów obowiązków informacyjnych w przypadku zezłomowania statku;
- 9) przyznania osobom zainteresowanym uprawnienia do wglądu do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Nowela przewiduje także zmiany w zakresie:

- 1) objęcia reżimem ustawy o żegludze śródlądowej także armatorów niektórych kategorii statków morskich oraz statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji;
- 2) zastąpienia wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej oraz wspólnotowych tymczasowych świadectw zdolności żeglugowej przez odpowiednio unijne świadectwa zdolności żeglugowej oraz tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej;
- 3) doprecyzowania wymagań i trybu uzyskiwania odstępstw od wymagań technicznych dla statków uprawiających żeglugę o charakterze lokalnym lub wyłącznie na terytorium Polski;
- 4) uszczegółowienia i zmodyfikowania procedury postępowania w zakresie uzyskiwania duplikatu dokumentu bezpieczeństwa dla statku w przypadku utraty lub zniszczenia takiego dokumentu;
- 5) doprecyzowania przepisów dotyczących zamieszczania i udostępniania danych w Europejskiej bazie danych o statkach.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Ustawa uchwalona przez Sejm na 77. posiedzeniu w dniu 20 lutego br. pochodziła z przedłożenia rządowego (druk sejmowy nr 3118, wpłynął do Marszałka Sejmu w dniu 31 grudnia 2018 r.). Projekt ustawy skierowany został do I czytania w Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z zaleceniem przedstawienia sprawozdania do dnia 19 lutego 2019 r. W czasie prac w Komisji do projektu ustawy dodano przepisy zmieniające ustawę o organizacji rynku rybnego oraz ustawę o rybołówstwie morskim.

Za przyjęciem ustawy głosowało 420 posłów, przy 7 głosach przeciw i 2 głosach wstrzymujących się.

III. Uwagi szczegółowe

- 1) Art. 4 ust. 2 pkt 1 ustawy (art. 1 pkt 2 noweli) wymaga korekty gramatycznej.

Propozycja poprawki

w art. 1 w pkt 2, w art. 4 w ust. 2 w pkt 1 użyty trzykrotnie wyraz „zwaną” zastępuje się wyrazem „zwanej”;

- 2) Art. 5 ust. 1 pkt 14 ustawy (art. 1 pkt 3 lit. b noweli), zawiera błąd interpunkcyjny (fragment zdania złożonego nie może się zaczynać od wielkiej litery).

Propozycja poprawki

w art. 1 w pkt 3 w lit. b, w pkt 14 wyrazy „. Za tradycyjną jednostkę pływającą uznaje się także replikę tradycyjnej jednostki pływającej” zastępuje się wyrazami „, a także replika tradycyjnej jednostki pływającej”;

- 3) Zgodnie z art. 11a ust. 4 ustawy (art. 1 pkt 8 lit. c noweli), „dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej mogą przekazywać informacje gromadzone w bazie danych statków, **z wyjątkiem art. 34ab ust. 3–6**, organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej (...)”. Abstrahując od tego, że dyrektorzy przekazują informacje zawarte w art. 34ab ust. 3–6, a nie same przepisy, w przepisach tych nie ma mowy o informacjach jako takich, a o szczególnym trybie postępowania z informacjami z bazy danych statków, które są danymi osobowymi.

Jeżeli art. 11a ust. 4 ustawy miałby stanowić, że dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej mogą przekazywać informacje gromadzone w bazie danych statków, z

wyjątkiem informacji stanowiących dane osobowe, należy o tym przesądzić *expressis verbis*.

Propozycja poprawki

w art. 1 w pkt 8 w lit. c, w ust. 4 wyrazy „z wyjątkiem art. 34ab ust. 3–6” zastępuje się wyrazami „z wyjątkiem informacji stanowiących dane osobowe”;

- 4) W art. 1 w pkt 11 w lit. a noweli zaproponowano zmianę art. 28 ust. 1 pkt 2 ustawy, używając niewłaściwego przypadku.

Propozycja poprawki

w art. 1 w pkt 11 w lit. a, w pkt 2 wyrazy „tymczasowe unijne świadectwo” zastępuje się wyrazami „tymczasowego unijnego świadectwa”;

- 5) Zgodnie z art. 34b ust. 4 zdanie drugie i trzecie (art. 1 pkt 20 lit. c noweli), wpływ statku na poziom bezpieczeństwa żeglugi, w uzasadnionych przypadkach, **na żądanie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej**, może być ustalony w wyniku inspekcji technicznej statku. Inspekcję przeprowadza się **na wniosek armatora**.

Przepis ten jest wewnętrznie sprzeczny, bowiem z jednej strony inspekcja jest przeprowadzana na żądanie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej (armator nie może więc sprzeciwić się inspekcji), z drugiej strony inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora (dyrektor urzędu nie może więc przeprowadzić inspekcji bez wniosku armatora).

- 6) W art. 34da ust. 6 ustawy oraz w art. 4 ust. 1 noweli użyto niewłaściwego określenia „armator zobowiązany” oraz „osoba zobowiązana”. Zgodnie z przyjętą w tym zakresie zasadą, zobowiązanie oznacza powinność wynikającą z umowy, natomiast obowiązek - nakaz wynikający wprost z ustawy - jak ma to miejsce w analizowanych przepisach.

Propozycja poprawki

- w art. 1 w pkt 21, w art. 34da w ust. 6 wyraz „zobowiązany” zastępuje się wyrazem „obowiązany”;
- w art. 4 w ust. 1 wyraz „zobowiązana” zastępuje się wyrazem „obowiązana”;

IV. Poprawki redakcyjne

- 1) w art. 1 w pkt 19, w art. 34ac w ust. 2 w pkt 13 skreśla się wyraz „do”;

- 2) w art. 1 w pkt 20 w lit. d, w ust. 4b:
 - a) we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „spełnia następujące warunki” zastępuje się wyrazami „statek ten”,
 - b) w pkt 1 skreśla się wyraz „statek”;
- 3) w art. 1 w pkt 24, w art. 34h w ust. 2 w pkt 3 wyrazy „o cofnięciu lub odmowie wydania, odnowienia unijnego świadectwa” zastępuje się wyrazami „o cofnięciu, odmowie wydania lub odnowienia unijnego świadectwa”;

Maciej Telec

Główny legislator