



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (35.)
w dniu 1 sierpnia 2012 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych (druk senacki nr 164, druki sejmowe nr 442 i 572).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (druk senacki nr 166, druki sejmowe nr 427 i 587).
3. Rozpatrzenie ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (druk senacki nr 165, druki sejmowe nr 454 i 588).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marek Ziółkowski)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Witam państwa. Mamy już w tej chwili kworum, więc możemy rozpocząć.

Witam wszystkich obecnych na posiedzeniu Komisji Gospodarki Narodowej. Chcę powiedzieć, że w porządku obrad dzisiejszego posiedzenia komisji mamy do rozpatrzenia trzy ustawy. Pierwsza z nich to ustawa o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych.

Proszę państwa, chciałbym zapytać, czy w posiedzeniu uczestniczą osoby zajmujące się działalnością lobbingową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa. Nie widzę żadnych lobbystów.

W takim razie możemy przystąpić do realizacji punktu pierwszego porządku obrad.

Chciałbym powitać pana ministra Stycznia wraz z towarzyszącymi mu osobami.

Ponieważ ustawa o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych to była inicjatywa senacka, będąca realizacją postanowień wyroków Trybunału Konstytucyjnego, poproszę pana legislatora o zabranie głosu.

Panie Mecenasiu, proszę o przedstawienie tejże ustawy. A potem poproszę pana ministra o zajęcie stanowiska w tej sprawie.

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Mirosław Reszczyński:

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Jak już pan przewodniczący raczył wspomnieć, omawiana ustawa była inicjatywą senacką. Miała ona na celu dostosowanie systemu prawa do wyroków Trybunału Konstytucyjnego stwierdzających niezgodność z konstytucją przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o spółdzielniach mieszkaniowych, to jest do wyroku z dnia 29 października 2010 r., w którym Trybunał stwierdził niezgodność z ustawą zasadniczą art. 35 ust. 4¹ ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych, oraz do wyroku z dnia 21 grudnia 2005 r., w którym Trybunał stwierdził niezgodność z ustawą zasadniczą art. 44 ust. 1 i 2 ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych.

Pragnę podkreślić, że nie wniesiono żadnych istotnych poprawek do przedłożenia senackiego na etapie prac sej-

mowych nad ustawą. Jedyna poprawka wniesiona na etapie prac sejmowych dotyczyła wydłużenia okresu vacatio legis omawianej ustawy. Otóż Izba Niższa dokonała takiej oto zmiany, że wydłużyła okres vacatio legis z proponowanych przez Senat dwóch do trzech miesięcy od chwili ogłoszenia ustawy do dnia jej wejścia w życie.

Zważywszy na przedłożenia, zarówno projekt senacki, jak i już ustawę w kształcie uchwalonym przez Sejm, są praktycznie jednobrzmiące, my jako Biuro Legislacyjne nie zgłaszamy żadnych zastrzeżeń legislacyjnych do omawianej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Rzeczywiście podczas posiedzeń plenarnych Sejmu, a także komisji sejmowych przedłożenie senackie spotkało się z pełną akceptacją, z wyjątkiem brzmienia art. 3, w którym zaproponowano przedłużenie swoistego vacatio legis dla wejścia w życie proponowanych przez Senat przepisów. To wydłużenie z dwóch do trzech miesięcy spotkało się z dużą życzliwością ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, stąd też przed państwem tekst z liczbą trzy, na którą została wymieniona liczba dwa w art. 3 ustawy. Generalnie popieramy to rozwiązanie. Oznacza ono jednocześnie, że w zakresie tak zwanych instytucji zasiedzeń wchodzimy z powrotem do kodeksu cywilnego, a w zakresie hipotek wracamy do ustawy regulującej kwestie dotyczące właśnie ksiąg wieczystych. Oznacza to również, że spółdzielnie są właściwie zrównane co do obowiązków i praw w zakresie, które reguluje przedłożenie senackie, z innymi podmiotami w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Sytuacja zatem wygląda tak: mamy inicjatywę senacką, do której nie wniesiono większych poprawek. Rząd z tym się zgadza.

Państwo Senatorowie, Wszyscy Obecni, czy ktoś chciałby zabrać głos?

Pan senator Jurcewicz, proszę bardzo.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Proszę przyjąć ustawę bez poprawek.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Wysoka Komisjo, czy są jakieś inne wnioski?

Wziąwszy pod uwagę poprzednie dyskusje, jestem zdziwiony taką spolegliwością naszej Izby.

(Głos z sali: ...inicjatywa senacka.)

Tak. I Senat nie zmienia swoich inicjatyw.

Proszę państwa, skoro nie ma innych wniosków, podając zgłoszony wniosek pod głosowanie.

Kto z państwa... panów senatorów jest za przyjęciem ustawy w proponowanej wersji? (9)

Jednogłośnie za.

Dziękuję.

Innych głosów zatem nie będzie, czyli nie zadaję dalszych pytań.

Dziękuję bardzo.

Sprawozdawcą... Czyżby pan zgłaszający ten chwalebny wniosek chciałby być sprawozdawcą?

(Senator Stanisław Jurcewicz: Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.)

W takim razie sprawozdawcą będzie pan senator Jurcewicz.

Dziękuję panu ministrowi i towarzyszącym mu osobom.

Rzeczywiście było, tak jak mówią niektórzy, krótko i węzłowato.

Widzę, że pan minister bardzo, ale to bardzo cieszy się z tego powodu.

Dziękuję bardzo.

Zakończyliśmy zatem rozpatrywanie punktu pierwszego porządku obrad.

Aha, chciałbym jeszcze powiedzieć, że w trakcie obecnego posiedzenia plenarnego Senatu zamierzam zwołać jeszcze jedno bardzo krótkie posiedzenie naszej komisji w celu przyjęcia sprawozdania, stanowiska komisji dotyczącego sytuacji małych i średnich przedsiębiorstw, po naszej debacie, jaką odbyliśmy. I chciałbym, żeby wszyscy państwo otrzymali jeszcze projekt tego stanowiska, abyśmy wysłali go do odpowiednich władz, co...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To znaczy... Nie, nie, w trakcie posiedzenia Senatu, bo na pewno będziemy mieli na to trochę czasu.

To powiedziawszy... Proszę państwa, możemy przystąpić do punktu drugiego porządku obrad.

Teraz witam panią minister Annę Wypych-Namiotko.

I kieruję do pani minister pytanie: do której z tych ustaw będzie prezentacja?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko: Do pierwszej.)

Do pierwszej, czyli...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko: Do pierwszej, do ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.)

Czy wypadki będą pokazywane? Tak czy nie?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko: Nie.)

Dobrze, bo myślałem, że...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko: ...ale może, żeby nie przedłużać...)

W takim razie oddaję głos pani minister.

I proszę odpowiedzieć, bo to jest taka innowacja na posiedzeniu komisji, jak długo będzie trwała ta prezentacja.

(Głos z sali: Jakież 8–10 minut, tylko musimy poczekać na pana technika, żeby nam komputer zgrał z urządzeniem...)

Aha, rozumiem.

(Głos z sali: Możemy przestawić punkty.)

(Głos z sali: Przestawić punkty.)

A, to może przestawmy punkty. Dobrze, w takim razie, proszę państwa, zmieńmy kolejność rozpatrywania punktów, bo czekamy na technika.

I w związku z tym, że to także jest w kompetencji pani minister, zajmiemy się omówieniem ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Rozumiem, że... jest pani minister.

Pan mecenas jest autorem opinii...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...zarówno do jednej, jak i do drugiej ustawy.

Pani Minister, oddaję pani głos.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Mam zaszczyt przedstawić projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. To jest niewielka zmiana, która jest konsekwencją przeniesienia pewnych obowiązków na dyrektora urzędu morskiego.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej ma na celu wykonanie zobowiązań Polski w kierunku dostosowania naszego prawa do prawa europejskiego i międzynarodowego w tym zakresie. Chodzi mianowicie o dyrektywę nr 2009/20/WE z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich, która jest ściśle związana z przepisami międzynarodowej konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, a właściwie z wdrożeniem protokołu do tej konwencji z 1996 r. Wspomniana dyrektywa powinna już u nas obowiązywać od 1 stycznia 2012 r. Praktycznie zostały wprowadzone tylko stawki ubezpieczeniowe, które obowiązują naszych armatorów. My tymczasem poprawiamy przepisy naszego prawa.

Wspomniana dyrektywa przewiduje obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem statków, czyli ewentualne szkody powstałe w wyniku wypadku – mogą to być szkody na osobie bądź na mieniu – do limitów przewidzianych w protokole do międzynarodowej konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1996 r. Dyrektywa ta wzmacnia przepisy wspomnianej konwencji i protokołu do niej za sprawą wymogu umieszczenia polisy ubezpieczeniowej na burcie statku, tak aby była do wglądu podczas przeprowadzania różnych inspekcji. Czyli powszechnie uważa się, że ubezpieczenie powinno być, ale przepisy europejskie idą dalej w tej kwestii, bo mówią, że ubezpieczenie musi być, to znaczy obowiązek okazania się odpowiednim dokumentem gwarantującym zabezpieczenie danego roszczenia. To pierwsza sprawa.

Następny element, który przy okazji tej zmiany wdrażamy, to rozporządzenie europejskie, Unii Europejskiej nr 392 z 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków. I to rozporządzenie, które zawiera jako załącznik...

Dobrze mówię?

(*Głos z sali:* Dobrze.)

...Konwencję ateńską, stanowi po prostu dodatkowy przepis wprowadzany bezpośrednio do naszego prawa. Ale w związku z tym musimy doszlifować pewne elementy w już obowiązującym kodeksie morskim, który przewiduje relację przewoźnik – klient, którym jest również pasażer.

Wspomniane rozporządzenie zakłada również obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, które wcześniej przewidywała konwencja ateńska. Ale fakt posiadania takiego ubezpieczenia powinien być obecnie potwierdzony dodatkowym certyfikatem wystawionym przez administrację państwa bandery statku. I fakt posiadania tego certyfikatu może być, tak jak w przypadku wszystkich innych certyfikatów, kontrolowany przez inspekcję państwa portu. Jest to również swojego rodzaju novum w stosunku do obowiązującego przepisu.

Oprócz implementacji prawa europejskiego omawiany projekt zawiera również przepisy wdrażające ratyfikowany przez Polskę protokół z 2003 r. do Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, który to protokół ratyfikowaliśmy bodajże w 2010 r. I wtedy to odbyło się nawet interesujące posiedzenie Senatu, kiedy tłumaczyliśmy sobie, jak to jest z tymi funduszami gwarantującymi możliwość korzystania z odszkodowań z tytułu zanieczyszczeń wywołanych przez przewoźników, którzy wożą różnego rodzaju substancje, olej napędowy czy konkretnie ropę bądź inne produkty.

I mamy jeszcze jedną propozycję zmiany, dotyczącą kodeksu morskiego, polegającą na podwyższeniu limitów odpowiedzialności dla statków o pojemności mniejszej niż 300 *gross tonnage*. To jest taki stateczek o długości, czy ja wiem, do 40 m w żegludze krajowej.

Chciałabym przy tym podkreślić, że nie wszystkie z tych statków mają obowiązek ubezpieczenia się, ale jak to zwykle bywa, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej jest zabezpieczeniem również przewoźnika. To jest

mniej więcej to samo co OC. W przypadku samochodów czy pojazdów na drogach OC jest czymś, co obowiązuje wszystkich uczestników ruchu drogowego. W przypadku statków te małe jednostki nie wszystkie jeszcze są przymuszone do takiego ubezpieczenia, ale przewożące pasażerów już tak. Chodzi o to, żeby jednocześnie był ubezpieczony przewoźnik czy armator statku, a także ci, którzy są uczestnikami wypadku, uzyskali godziwe odszkodowanie. Proponowana przez nas stawka została podniesiona ze 100 000 jednostek obliczeniowych do 200 000 jednostek obliczeniowych w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia. To stanowi równowartość jednostki SDR, Special Drawing Rights, czyli wynosi około...

(*Głos z sali:* 1 milion zł.)

...do 1 miliona zł.

To jest po prostu kwestia...

(*Głos z sali:* Gwarancja ubezpieczenia.)

Tak, gwarancji ubezpieczenia, sumy gwarantowanej ubezpieczenia.

Proponowane zmiany przeszły bez poważniejszych korekt. W Sejmie zaproponowano tylko zmiany doprecyzowujące procedurę. No i w związku z tym prosimy również Senat, Wysoką Izbę o łaskawe potraktowanie naszego projektu ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Poproszę Biuro Legislacyjne.

Panie Mecenasie, proszę bardzo.

Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Do prezentowanej ustawy mamy uwagi o charakterze porządkującym. I może od razu przejdę do omówienia tych uwag.

Pierwsza uwaga ma charakter wyrażnie techniczny. Chodzi o doprecyzowanie zapisu w art. 1 pkt 4, dotyczącym art. 101 §1, w którym jest mowa o tym, że „dla statków o pojemności brutto poniżej 300, granica odpowiedzialności dłużnika wynosi”... itd. Chodzi o to, żeby zamiast „300” było „300 t”. I ta uwaga, choć to nie jest napisane w opinii, odnosi się również do art. 1 pkt 5, który dotyczy art. 102a §1 i §2. Tam również zamiast „300” powinno być „300 t”.

Druga uwaga ma również charakter porządkowy. Dotyczy ona art. 1 pkt 5 i odnosi się do art. 102b. Chodzi o to, aby wyrazy „Suma ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie każdego statku” zastąpić wyrazami „Suma ubezpieczenia każdego statku od odpowiedzialności za roszczenia morskie”.

Kolejna uwaga, trzecia to jest uwaga taka bardziej... właściwie redakcyjna, tak. Ta uwaga odnosi się również do tych dodawanych przepisów, tym razem do art. 102d, w którym mówi się o tym, że statek powinien posiadać certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie. I my proponujemy zmienić, że nie chodzi

o statek, i w związku z tym dotychczasowy zapis zastąpić wyrazami „jeżeli nie jest na nim przechowywany certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie”. Ta nasza poprawka wynika z tego... Mimo że używa się w kodeksie morskim określenia, że statek coś tam posiada, to jednak w tym wypadku... tym bardziej że już w następnym przepisie, art. 102e, mówi się o certyfikacie, który ma być przechowywany na statku. Wobec tego proponujemy tę zmianę dla jednolitości przepisów, które mówią o ubezpieczeniach, bo w jednym przypadku mamy, że certyfikat jest przechowywany na statku, a w innym, że przewoźnik powinien mieć ten certyfikat.

Kolejna uwaga, piąta ma również... Przepraszam, uwagi czwarta i piąta mają podobny charakter co uwaga trzecia.

Uwaga szóstą odnosi się do art. 1 pkt 9 i dotyczy art. 182b. Chodzi po prostu o to – jest to art. 182b §1 pkt 1 i 2 – żeby między określenia „równowartość” a „30 euro” bądź „20 euro” wstawić wyrażenie „w złotych”, żeby nie było w jakichś nieokreślonych walutach, tylko chodzi o to konkretne wyrażenie.

I ostatnia, siódma uwaga ma charakter bardziej systemowy. Chodzi o to, że w art. 281b §1 użyto wyrazów „roszczenie o wynagrodzenie szkody”. A zgodnie z przepisami prawa cywilnego mówimy o roszczeniu o naprawienie szkody.

To tylko takie uwagi o charakterze porządkowo-redakcyjnym.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Pani Minister, od razu poproszę o stanowisko rządu, jeżeli chodzi o te propozycje poprawek.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namietko:

Bardzo dziękuję za te poprawki. Oczywiście bardzo sobie szanujemy poprawki, które mają charakter redakcyjny i które poprawiają czytelność zapisów, jak najbardziej się z nimi zgadzamy. Niemniej jednak mamy mały problem z propozycją poprawki pierwszej, która dotyczy użyciu miana „ton”, do art. 1 pkt 4, bo obecnie pojemność statków wyrażamy bez jednostek mianowanych. Nastąpiło to w wyniku zmiany ustawy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...tak zwanej konwencji tonażowej.

Może poproszę kolegę, pana kapitana Łuczywka, żeby powiedział, o co chodzi.

Powiem tylko, że od jakiegoś już czasu po prostu odchodzi się od używania tych mian i prędzej czy później my również będziemy musieli wyczyścić kodeks morski z zapisów, w których jeszcze występują tony. I na pewno będziemy musieli przeprowadzić tego typu nowelizację. Ale już teraz staramy się używać poprawnych zapisów dotyczących określania pojemności.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Jak rozumiem, czasami w niektórych sytuacjach będą jeszcze tony... a nie-

kiedy będzie bez ton. Czy tak? Bo w kodeksie morskim występuje jeszcze...)

To znaczy we wszystkich nowych przepisach...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Tak, już nie będzie.)

...już nie będzie ton, tylko że w tej chwili nie jesteśmy w stanie poprawić wszystkiego, ale może argumenty...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo, Panie Kapitanie.

Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

W 1969 r. została sporządzona konwencja o pomierzaniu pojemności statków, którą Polska ratyfikowała w roku 1983. Międzynarodowa Organizacja Morska zaleciła stosowanie jednolitej nomenklatury od roku 1981. Problem jest w tym, że ta pojemność statku to jest miara jego wielkości. I we wzorze na obliczanie pojemności statku, brutto lub netto, nigdzie nie używa się jednostek wagi, nigdzie nie używa się ton. Tam są metry sześciennie, jest liczba pasażerów i jest liczba pomieszczeń, ale nigdzie nie ma ton. W związku z tym po tej wielkości „300” nie może być napisane „ton”, bo to nie ma nic wspólnego z tonami. We wszystkich nowszych ustawach operuje się już pojemnością GT, czyli *gross tonnage*, i po podanej wielkości nie występuje już żadne miano. I dlatego też proponujemy po raz pierwszy tu, w kodeksie morskim, mimo że w innych, starszych przepisach występują jeszcze tony, żeby już nie używać ton. Mówimy generalnie o statku o pojemności brutto 300, o pojemności brutto 2000, 5000, ale bez tony. Kiedyś, dawno temu używano *tonne*, tony, teraz już tego nie ma.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo, Panie Kapitanie.

Chcę zwrócić uwagę komisji, że pozostałe propozycje poprawek, trzy z nich dotyczą zmiany zapisu, że to nie statek posiada certyfikat, tylko na nim jest przechowywany certyfikat czy cokolwiek innego. To w sumie wydaje mi się logiczne. I w związku z tym od razu...

Zachęcam do dyskusji.

Proszę bardzo.

Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:

Ja oczywiście rozumiem argumenty, które państwo przedstawili, tylko że w takim przypadku będziemy czasem mieli w kodeksie morskim określenie tego tonażu brutto w tonach, prawda, jakieś wielkości w tonach, na przykład w art. 271b, w którym mamy „właściciel statku o polskiej przynależności, o tonażu brutto przekraczającym 1000 ton...” itd., bo ten przepis teraz nie jest nowelizowany. I w związku z tym będziemy mieli niespójność wewnątrz jednego aktu prawnego.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Moje pytanie tego właśnie dotyczyło. Okazuje się właśnie, że...

Proszę bardzo, Panie Kapitanie.

**Radca Ministra
w Departamencie Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:**

Próbowaliśmy te tony usunąć również podczas tworzenia tamtego przepisu kilka lat temu, ale właśnie na skutek takich oporów, jakie pan mecenas w tej chwili...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Te tony zostały, tak, mimo że już ich nie powinno być, więc już może pora, żeby... Poza tym, to tak do państwa wiadomości, będzie nowy kodeks morski. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego pracuje nad kodeksem morskim. I to będzie w ogóle nowa regulacja, i tam już na pewno nie będzie tej różnorodności...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Iwan, proszę bardzo.

Senator Stanisław Iwan:

Ja tylko tak gwoli uspokojenia mojego organizmu inżynierskiego chcę powiedzieć – i myślę, że państwo to doskonale rozumiecie – że taka niezdefiniowana jednostka, że tak powiem, gwałci naturę inżynierską. I w związku z tym czy nie można byłoby po prostu do tych wszystkich jednostek... raczej do tych wszystkich wartości, bo to w końcu jest jakaś wartość, wprowadzić jakieś inne określenie, jednostki pojemności, jednostki wyporności czy Bóg raczy wiedzieć jakie jeszcze. Kiedyś tak było na przykład z jednostkami elektrostatycznymi ładunku, więc... Az się prosi, żeby... Samo „300” czy samo „1000” to... Przecież państwo też jesteście inżynierami, więc na pewno też was to dręczy.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę się bronić.

**Radca Ministra
w Departamencie Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:**

To znaczy jest taka propozycja. Otóż za liczbą używa się często skrótu GT, na przykład za liczbą 300 podaje się w nawiasie GT. To są właśnie jednostki: *gross tonnage*. Tak też można by zrobić. Ale teraz w kodeksie morskim nigdzie nie ma GT. W związku z tym nasuwa się pytanie, czy wprowadzać nowe GT, czy nie wprowadzać w ogóle.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, mamy taką oto sytuację...

Czy są jeszcze pytania? Nie ma.

Wobec tego miałbym następującą propozycję. Czy ktoś podtrzymuje propozycję poprawki pierwszej złożoną przez pana legislatora? Nie widzę chętnych.

W takim razie chciałbym przejąć wszystkie propozycje poprawek od drugiej do siódmej. To są poprawki o charakterze legislacyjno-porządkującym.

Czy są inne wnioski w sprawie tych propozycji poprawek?

Pani Basiu, czy te poprawki można przegłosować łącznie?

(Sekretarz Komisji Gospodarki Narodowej w Kancelarii Senatu Barbara Kapis: Możemy przegłosować.)

Możemy, tak, właśnie.

W takim razie chciałbym zaproponować, aby poprawki od drugiej do siódmej... Listę z tymi poprawkami Wysoka Komisja ma przed oczyma. Chciałbym zaproponować, żebyśmy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A, jeszcze pani minister, przepraszam.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Tak.

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja chciałabym poprosić jeszcze o to, żeby jednak pozostawić zapis „posiada certyfikat”, ponieważ...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie?

(Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Nie, w tym przypadku nie.)

W tym przypadku...

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

Przepraszam, ale ja znam państwa argumenty, że w niektórych przypadkach jest powiedziane: statek posiada jakieś dokumenty czy coś takiego. Tylko akurat w przypadku ubezpieczenia tego certyfikatu... Gdybyśmy w następnych przepisach nie mówili, na przykład w tym art. 102e, który już... Otóż jeżeli certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie nie jest przechowywany na statku, nie mówimy, że statek nie posiada certyfikatu. Wobec tego, skoro już mówimy w obrębie tej samej grupy przepisów w taki sam sposób o tym, że certyfikat jest przechowywany lub nieprzechowywany na statku, to mówmy w jednolity sposób. A nie, że czasem mówimy, że statek coś posiada, a czasem, że na statku jest coś przechowywane bądź nie. I wydaje mi się, że akurat w tym wypadku ten zapis, który my proponujemy, jest prawidłowy.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pani Minister.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Jest taki mały niuans, po pierwsze, certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie musi być wydany dla tego statku. I jeśli on nie jest przechowywany, to wcale nie oznacza, że to jest źle, bo zawsze można tę informację, drogą elektroniczną czy w ciągu kilku godzin, wyjaśnić. Ale posiadać certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie to jest w moim odczuciu co innego niż trzymać go fizycznie na burcie.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Można go na przykład mieć w porcie macierzystym, tak?)

Tak.

I to jest właśnie to, że ten przepis... że w art. 102e §1 mówimy, że jeżeli certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie nie jest przechowywany na statku o obcej przynależności, dyrektor urzędu morskiego może, w drodze decyzji administracyjnej, wydać statkowi nakaz opuszczenia portu, tak, czyli może ten statek potraktować brutalnie. Oczywiście to nie jest może najkorzystniejsze rozwiązanie dla statku czy dla działań... w ogóle operacji przeładunkowych w porcie. Niemniej jednak statek musi posiadać swój własny certyfikat wydany dla tego statku i stąd te nasze zapisy „posiada”, a nie „przechowuje”.

(Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Panie Przewodniczący, czy mogą?)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

Tylko że zastosowana przez państwo formuła w kodeksie morskim, że statek coś posiada, wprowadza tak naprawdę... I to jest konsekwencja tego błędu. Kto posiada certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie? Przewoźnik, właściciel statku, armator. Statek nie posiada tak naprawdę niczego, bo to jest przedmiot martwy. I tak naprawdę to rozróżnienie, które oczywiście potencjalnie jest jak najbardziej jasne, bo przecież każdy samochód ma ubezpieczenie, w przypadku każdego samochodu jest jakieś zabezpieczenie itd... Nie o to jednak chodzi. Tak naprawdę podmiotem praw i obowiązków są podmioty prawa, osoby fizyczne, osoby prawne, a nie rzecz.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Senator Dobkowski, proszę bardzo.

Senator Wiesław Dobkowski:

Argumenty pana legislatora oczywiście mnie przekonują, bo to rzeczywiście nie jest tak, że statek posiada, tylko trzeba po prostu mieć odpowiednie dokumenty. Ale pan pisze w swojej opinii, że jeżeli okoliczności pozwolą na wyposażenie statku w certyfikat w rozsądnym terminie, dyrektor urzędu morskiego wyznaczy armatorowi czas na usunięcie uchybień, zanim wyda nakaz opuszczenia przez niego portu. A więc jeżeli na przykład nie jest to przygotowane na statku, to wtedy może się zdarzyć tak, że jest jakiś termin, powiedzmy, niedługi, rozsądny termin, w którym w ogóle można by to sprowadzić na statek. Ale jeżeli określimy, że nie posiada, nie ma go na statku i od razu w ogóle usunie się po prostu ten statek z portu, to wtedy nie będzie możliwości dać na przykład tego rozsądnego terminu, w którym, powiedzmy, można te dokumenty sprowadzić na statek. I chyba dlatego ten zapis nie jest taki do końca dobry.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...niezależnie od tej pewnej niezręczności, że statek posiada, wydaje mi się, że termin „posiada” jest terminem szerszym niż „przechowywany”. Bo trzeba posiadać certyfikat, żeby w ogóle mówić o tym, że ma być przechowywany...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No dobrze, statek. Zakładam jednak, że statek... To znaczy, logicznie rzecz biorąc, przechowywanie jest możliwe dopiero wówczas, gdy ktoś coś posiada. A więc warunkiem koniecznym jest to, żeby certyfikat był przechowywany...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...przez przewoźnika lub statek. Czyli ja też bym opowiadał się za terminem „posiada”, ewentualnie moglibyśmy zmodyfikować tę poprawkę, tak żeby wprowadzić, nie wiem, że ktoś... w ogóle ten certyfikat istnieje. Ale nie wiem, czy... To już byłaby rzeczywiście taka subtelność językowa, tym bardziej że znaczenie rozumiemy. Jeszcze raz, posiadanie czegoś jest warunkiem koniecznym tego, żeby coś było przechowywane, bo jeżeli ktoś tego nie posiada, to przecież nigdzie na statku to nie może być przechowywane.

I teraz w takim razie poproszę jeszcze panią minister o ostateczną opinię, żebyśmy wyszli z tego pata.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Dlatego w tym jednym artykule zastosowaliśmy sformułowanie „przechowuje”, że generalnie musi posiadać...

(Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Czyli przechowywać.)

...i przechowywać, a jeśli nie jest przechowywany, to nie oznacza, że nie posiada...

Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:

Pani Minister, w dalszym ciągu podaje pani argumenty na to, że mam rację. Tak naprawdę nie powinno się wypływać statkiem, na którym się nie przechowuje certyfikatu ubezpieczenia, ponieważ kiedy wpłyniemy do jakiegoś portu, wtedy dyrektor urzędu morskiego może nam powiedzieć, że natychmiast mamy wypłynąć z tego portu. Prawda? To jest prawdziwe zdanie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Wobec tego, żeby przechowywać, muszę posiadać. W związku z tym warunkiem, tak naprawdę przepisem, w którym mówi się o tym... Nie wypływaj z portu, jeżeli nie przechowujesz na statku swojego certyfikatu ubezpieczenia, bo inaczej będziesz ukarany nakazem wypłynięcia z portu...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

A więc przechowywanie jest warunkiem ostrzejszym niż posiadanie, tak? To znaczy trzeba i posiadać, i przechowywać. To tak do tego...

(Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Warunkiem... Żeby przechowywać, trzeba posiadać.)

Pan senator Śmigiełski, proszę.

Senator Bogusław Śmigiełski:

Panie Przewodniczący! Pani Minister!

Te zdania są oczywiście wyrwane z kontekstu, ale jak rozumiem, chodzi o to, że statek wpływa do jakiegoś portu, ma ubezpieczenie i jest ubezpieczony, ale nie może okazać tego ubezpieczenia, bo nie ma dokumentu. Inaczej mówiąc, ten certyfikat jest dokumentem potwierdzającym ubezpieczenie. Nie pytamy go o to, czy jest ubezpieczony, tylko o to, czy ma potwierdzenie ubezpieczenia. Bo jeśli nie ma potwierdzenia ubezpieczenia, to mu dajemy czas na to, żeby ktoś je mu dostarczył. Można by przyjąć inaczej, że w związku z tym, że jest system elektroniczny, można to sprawdzić elektronicznie, czy ktoś posiada certyfikat.

(Głos z sali: No właśnie.)

Jeśli mamy to sprawdzić i on fizycznie ma okazać ten certyfikat, to powinien ten dokument być przechowywany na statku. Stąd, jak rozumiem, takie jest stanowisko również... Ja tylko analizuję to, co powiedział pan przewodniczący, i to, co powiedzieli państwo. Ale to jest wyrwane z kontekstu. Ja nie pamiętam tego kontekstu, więc trudno się do tego odnieść. Wydaje mi się, że powinien posiadać certyfikat na statku, a nie tylko posiadać certyfikat, czyli przechowywać ten certyfikat na statku, bo inaczej nie będzie mógł go okazać, tak.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:

Ostatni argument, bo może prowadzenie tej dyskusji dalej już nie ma sensu. Jest przepis art. 102c §1, w którym mówi się o tym, że posiadanie ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie powinno być potwierdzone jednym certyfikatem lub kilkoma certyfikatami ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie. Czyli jest nałożony obowiązek posiadania ubezpieczenia i tego nie trzeba już drugi raz formułować. Statek ma być ubezpieczony, armator ma ubezpieczyć statek. Wydajemy do tego certyfikat, który potwierdza, że mamy ubezpieczenie. I teraz obowiązkiem kogoś, kto kieruje statkiem, jest posiadanie tego certyfikatu. To jest tak, jak państwo wiecie, każdy, kto jeździ samochodem, ma obowiązek przewożenia albo polisy, która jest dowodem na to, że jestem ubezpieczony, albo certyfikatu potwierdzającego, że zawarłem polisę. Inaczej można nas ukarać, w ogóle nie powinniśmy jechać, mogą nam zabronić jazdy tym samochodem. To jest tylko certyfikat potwierdzający, że mamy ubezpieczenie.

(Głos z sali: A posiadanie?)

A jeżeli chodzi o posiadanie, to rzeczywiście armator posiada ubezpieczenie, bo on ubezpieczył ten statek.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pani Minister, proszę ostatnie słowo. A może pan kapitan...

Proszę bardzo, Pani Minister.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiołko:

Tak jest, za chwilę poproszę o zabranie głosu pana kapitana w tej sprawie.

Chciałabym tylko powiedzieć, że w niektórych wcześniejszych artykułach kodeksu morskiego my już używamy określenia „posiada certyfikat” i stąd zastosowaliśmy takie samo sformułowanie.

Ale proszę bardzo...

Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

Jeżeli można, to chciałbym wyjaśnić kwestię posiadania przez statek certyfikatów i innych dokumentów. Otóż słowo „posiadanie” jest użyte w art. 42, w którym mamy, że statek musi posiadać świadectwo pomiarowe, w art. 271d i e, w którym mamy, że statek musi posiadać certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe wynikające z tak zwanej konwencji bunkrowej, BUNKERS, tej o zanieczyszczeniach paliwem, a także w art. 274, w którym mamy, że statek musi posiadać certyfikat stwierdzający

zabezpieczenie finansowe od szkód olejowych. Tak więc wszędzie tam używaliśmy tego sformułowania, dlatego też teraz próbowaliśmy w taki sam spójny sposób użyć tego samego określenia.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dobrze.

Proszę państwa, w takim razie zmodyfikuję moją propozycję. Najpierw chciałbym poddać pod głosowanie przyjęcie poprawek: drugiej, szóstej i siódmej, które to poprawki można przegłosować łącznie, nie wywołują one żadnych kontrowersji.

Kto jest za przyjęciem poprawek drugiej, szóstej i siódmej? (9)

Jednogłośnie za.

Dziękuję.

I teraz, proszę państwa, jeżeli chodzi o poprawki trzecią, czwartą i piątą, to one w zasadzie opierają się na tym samym rozumowaniu, więc można je przegłosować łącznie.

Ja tylko chcę powiedzieć, że można na przykład stwierdzić, że województwo lubuskie posiada przepiękne tereny leśne...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, województwo lubuskie też jest niewątpliwie rzeczą, a jednak posiada...

(Głos z sali: To jest podmiot.)

No dobrze, ale jest też rzeczą. Przepraszam, nie jest osobą, jest rzeczą, skoro tak dzielimy.

No dobrze. Proszę państwa, w takim razie ja poddam pod głosowanie wniosek rządowy. Chodzi o poprawki trzecią, czwartą i piątą. Dotyczą one sformułowania, które zaproponował rząd.

Kto jest za przyjęciem takiego...

(Głosy z sali: Nie ma poprawek.)

I wtedy nie ma poprawek, słusznie.

(Głos z sali: Wobec tego nie trzeba...)

A, dobrze.

A kto w takim razie podtrzymuje ten wniosek pana mecenas o wprowadzeniu poprawek?

(Senator Andrzej Owczarek: Ja.)

Dobrze.

W takim razie teraz przegłosujemy poprawki trzecią, czwartą i piątą, które zostały zgłoszone przez pana senatora Andrzeja Owczarka.

Kto jest za przyjęciem tych poprawek? (3)

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał od głosu? (3)

Dziękuję.

Poprawki nie uzyskały poparcia komisji.

Proszę państwa, Wysoka Komisjo, kto zatem jest za przyjęciem tej ustawy ze wszystkimi przegłosowanym przez nas poprawkami: drugą, szóstą i siódmą? (7)

Proszę państwa, w takim razie... Aha, przepraszam bardzo.

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (2)

Aha, bo to są dwa głosy... Przepraszam bardzo, dwie osoby wstrzymały się od głosu.

Proszę państwa, w takim razie pozwolę sobie zostać sprawozdawcą komisji, jeśli chodzi o tę ustawę.

(Głos z sali: Ma pan blisko do morza.)

Tak, tak...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, dobrze. Będzie bardzo trudna.

A następną ustawę dam na pożarcie innym członkom komisji.

(Brak nagrania)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa, w takim razie możemy przystąpić do rozpatrywania punktu, od którego mieliśmy rozpocząć, o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Pani Minister, czy jakieś słowo wstępu przed prezentacją?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiołko:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Pozwoliliśmy sobie dzisiaj troszeczkę inaczej, a dzięki temu może szerzej i tak bardziej klarownie przedstawić filozofię tego aktu prawnego. Jest to zupełnie nowa ustawa, wynikająca z wdrożenia przepisów międzynarodowych, Międzynarodowej Organizacji Morskiej, IMO, a także przepisów europejskich, ponieważ Unia Europejska dla przepisów międzynarodowych przygotowała już odpowiednią dyrektywę.

I teraz poproszę kolegę Cezarego Łuczywka, prawdziwego kapitana żeglugi wielkiej, o prezentację tej ustawy.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: A czy są też nieprawdziwi kapitanowie?)

Też są.

(Głos z sali: Na dansingach, w restauracjach.)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Prosimy o prezentację.

Proszę bardzo.

Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

Dziękuję bardzo.

Szanowna Komisjo!

Obowiązek badania wypadków morskich wynika przede wszystkim z prawa międzynarodowego. Na państwo bandery, czyli państwo, którego statek podnosi banderę, umowy międzynarodowe nakładają obowiązek badania wypadków. Są to między innymi: konwencja UNCLOS, czyli konwencja o prawie morza, z roku 1982; Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z roku 1966; Międzynarodowa

konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, czyli konwencja MARPOL; i konwencja SOLAS, najważniejsza, czyli Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu.

Na podstawie postanowień tej ostatniej konwencji opracowany został przez Międzynarodową Organizację Morską podstawowy dokument dla badania wypadków morskich pod nazwą „Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich”. To jest po prawej – Casualty Investigation Code. Konwencja SOLAS nakazuje wszystkim państwom stosowanie się do zaleceń tego dokumentu.

W Europie decyzja o utworzeniu specjalnych organów do zbadania przyczyn wypadków morskich zapadła w roku 2009. To właśnie Parlament Europejski, pomny serii katastrof morskich, które miały miejsce na przestrzeni ostatnich kilku lat, w trosce o utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa uznał, że należy dołożyć wszelkich starań, aby ograniczyć liczbę wypadków i incydentów morskich.

Zdjęcia, które przedstawiamy, to są zdjęcia przewróconego promu „Herald of Free Enterprise” – zginęły wtedy sto dziewięćdziesiąt trzy osoby – a także zdjęcia promu pasażerskiego „Estonia”, który miał wypadek na Bałtyku w roku 1994. Zginęły w nim osiemset pięćdziesiąt dwie osoby. Po lewej stronie na dole mamy tankowiec „Erika”, z którego nastąpił rozlew, wyciekło około 20 tysięcy t ropy naftowej do Zatoki Biskajskiej, i z prawej strony mamy złamany drugi tankowiec „Prestige”, z którego niedaleko Hiszpanii wyciekło do morza ponad 30 tysięcy t oleju.

W dyrektywie nr 2009/18/WE Parlament Europejski stwierdził, że w zapobieganiu wypadkom, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego, powinno pomagać szybkie przeprowadzenie dochodzeń technicznych badających przyczyny takich wypadków. To właśnie Parlament zdecydował, że takie dochodzenia powinny być prowadzone przez wykwalifikowanych inspektorów w ramach niezależnego, kompetentnego organu, któremu nadane zostaną przez państwo niezbędne uprawnienia. W związku z tym w lipcu ubiegłego roku Rada Ministrów zdecydowała, że w Polsce takim organem będzie Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich. I rozpoczęto pracę nad nowym aktem prawnym, ustawą o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Ustawa ta transponuje do polskiego prawa postanowienia dyrektywy nr 2009/18/WE, która z kolei opiera się właśnie na kodeksie badania wypadków morskich.

Można postawić pytanie: dlaczego komisja ma badać wypadki? Dlaczego powołuje się w tym celu nowy organ? Otóż dlatego, że to właśnie Parlament Europejski tak zdecydował, że organ prowadzący badanie przyczyn wypadków ma prowadzić swoje badanie niezależnie od innych postępowań karnych, postępowań cywilnych, prowadzonych przez sąd, policję, prokuratora lub wojsko. Dlatego też nie można było powierzyć tego rodzaju zadań izbom morskim ani sądom powszechnym.

Komisja zostaje powołana do badania wypadków i incydentów morskich, a celem badania jest ustalenie przyczyn i okoliczności wystąpienia wypadków, po to, aby zapo-

biegać wypadkom i incydentom morskim w przyszłości i generalnie przyczynić się do poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

Komisja ta ma czy będzie miała obowiązek badania każdego bardzo poważnego wypadku i poważnego wypadku morskiego. Przez pojęcie „bardzo poważny wypadek” należy rozumieć wypadek morski, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka albo wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach. Przez pojęcie „incydent morski” ustawa rozumie zdarzenie związane z eksploatacją statku, które to zdarzenie miało lub mogło mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo statku, osób na nim przebywających lub środowisko.

Komisja nie będzie zajmowała się stłuczkami, otarciami statku o nabrzeże czy uszkodzeniami odbijaczy w porcie. To nadal będzie należało do organów administracji morskiej.

Wypadki, które komisja będzie badała, muszą być spowodowane przez statki o polskiej przynależności, na całym świecie, nie tylko w Polsce, statki o obcej przynależności, jeżeli wypadek zdarzy się na polskich wodach, i statki typu ro-ro, czyli statki pasażerskie lub te, które przewożą pojazdy, jeżeli do wypadku dojdzie poza polskimi wodami, ale ostatnim portem zawinięcia tego statku będzie port na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

W zakres obowiązków komisji nie będzie wchodziło badanie wypadków, w których uczestniczyły wyłącznie jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji, statki bez napędu mechanicznego, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki żeglugi śródlądowej, jeżeli wypadek będzie miał miejsce na wodach śródlądowych, i badanie wypadków, które zdarzyły się na stałych platformach wiertniczych. Komisja nie będzie badała także wypadków statków, które pełnią wyłącznie specjalną służbę państwową lub które są eksploatowane przez państwo w celach niehandlowych, na przykład statki szkolne, tak jak ten po lewej stronie na górze, statków rybackich małych do 15 m długości i jachtów rekreacyjnych, z wyjątkiem bardzo poważnych wypadków. To znaczy jeżeli dojdzie w wyniku wypadku do zatonięcia statku lub śmierci człowieka, komisja będzie musiała się tym zająć.

Komisji podczas pracy będą przyświecać cztery podstawowe zasady. A zatem komisja nie będzie zajmowała się ustalaniem winy lub odpowiedzialności osób, które uczestniczyły w wypadku, komisja będzie posługiwać się wspólną metodologią badań określoną w odpowiednim rozporządzeniu Komisji Europejskiej. Komisja powinna uwzględniać metody postępowania dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy, to jest zalecenie wynikające z rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej. I w przypadku badań prowadzonych z innymi państwami europejskimi komisja musi przestrzegać zasad współpracy, które zostały ustalone w kolejnym rozporządzeniu.

W skład komisji będzie wchodziło pięciu członków. W ustawie postawiliśmy dosyć wysokie wymagania wobec kandydatów. Daliśmy członkom komisji szerokie uprawnienia, które znajdziemy w art. 29 ustawy. Członkowie komisji będą powoływani... wyznaczani na pięć lat przez ministra. Komisja będzie działała przy ministrze transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Główne cechy organu to: stałość, bezstronność, kompetentność, niezależność. Gdy będziemy

omawiać poszczególne artykuły ustawy, wówczas chętnie wyjaśnimy szczegółowo, co przez to rozumiemy.

Oczywiście komisja nie poradziłaby sobie sama w wykonywaniu swoich zadań bez pomocy innych. Ustawą nakładamy obowiązek na obywateli do powiadomienia o wypadku lub incydencie morskim, ale nie komisję, tylko organy, takie jak policja, straż pożarna, Służba Graniczna, organy administracji morskiej. Te organy z kolei będą miały obowiązek informowania komisji o tym wypadku. Te organy będą miały również obowiązek udzielenia komisji niezbędnej pomocy podczas badania wypadku.

Efekty pracy komisji będą wieńczyły raporty. I tak w ciągu dwunastu miesięcy od wypadku komisja powinna sporządzić raport końcowy. Jeżeli nie dojdzie do porozumienia lub będzie to czas za krótki na sporządzenie raportu końcowego, wówczas może wydać raport tymczasowy. Jeżeli stwierdzi, że wypadek jest na tyle nieistotny, że raport nie przyczyni się to do podniesienia bezpieczeństwa morskiego, może wydać raport uproszczony. Najważniejszym elementem raportu są zalecenia, z jakimi komisja zwróci się do organów, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo morskie, z wnioskami o podjęcie konkretnych działań. Raport sporządzony przez komisję nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo w innym postępowaniu, w którym będzie ustalana odpowiedzialność lub wina osoby uczestniczącej w wypadku.

Chciałbym powiedzieć, że Polska niestety jest ostatnia wśród państw europejskich, bo nie wdrożyliśmy, nie implementowaliśmy jeszcze dyrektywy. To są znaki typu logo wybranych komisji europejskich do badania wypadków morskich. I tak z lewej strony u góry to jest niemiecka komisja, Danish Maritime Authority to duńska, z prawej jest fińska, MAIB to jest organ angielski, dokładnie brytyjski. Następnie szwedzki, na dole po lewej jest holenderski i w prawym dolnym rogu jest estoński. Wszystkie państwa oprócz Polski implementowały dyrektywę nr 2009/18/WE, więc musimy się spieszyć, ponieważ wisi nad nami groźba kar.

Chciałbym jeszcze pokazać króciutko kilka pozaeuropejskich organów, które zrzeszają tak zwane multimodalne rady czy organy. W ich skład wchodzi kilka komisji, na przykład komisja badania wypadków lotniczych, komisja badania wypadków kolejowych, komisja badania wypadków morskich. W lewym rogu od góry są nowozelandzka, australijska, japońska, kanadyjska, a na dole w lewym rogu komisja Stanów Zjednoczonych. Wszystkie one mają tego typu organy do badania wypadków, ale takie w większym skupieniu. Duńska... Przepraszam, holenderska, ta w prawym rogu, ma aż dziesięć komisji, które zajmują się i lotnictwem, i drogami, i kolejją, i wypadkami na wodach, także rzekach itd., więc to jest potężne ciało, inaczej wybierane i podległe parlamentowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, jakby to było miło, gdyby na posiedzeniach plenarnych Senatu czasami były takie prezentacje. Ja nie wiem, czy nie trzeba by zastanowić się nad umożliwieniem czegoś takiego w naszym regulaminie.

Czy pani minister chciałaby do tej prezentacji jeszcze coś dodać?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namietko:

Tak, gwoli uzupełnienia chciałabym tylko przypomnieć, że w Polsce już funkcjonują: Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych i Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. I nie ukrywam, że aktywność obu tych komisji szczególnie w ostatnim czasie pozwoliła nam również zaobserwować pewne niedoskonałości czy dyskutować wewnątrz resortu nad różnymi zapisami. I następny krok polega na tym, że w Polsce również poważnie myślimy o tym, żeby połączyć te trzy komisje w jedną komisję do spraw badania wypadków w transporcie. I takie działanie będzie możliwe oczywiście po utworzeniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Czyli praktycznie natychmiast, zaraz po...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Czyli byłyby trzy izby tej samej komisji, tak, prawie.)

Tak, trzy komisje działające w tym samym resorcie czy przy resorcie będą połączone w jedną komisję. Można powiedzieć, że decyzja polityczna w tej sprawie prawie już została podjęta, ale dziś w pewnym sensie gonimy kalendarz europejski po to, żeby móc dalej koordynować współpracę tych trzech komisji. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Panie Mecenasiu, proszę o opinię Biura Legislacyjnego w sprawie omawianej ustawy.

Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący!

Szanowni Państwo!

Pierwsza nasza uwaga ma charakter bardziej ogólny i dotyczy dostrzeganych przez nas wątpliwości co do usytuowania zakresu działania komisji. Naszym zdaniem proponowane przepisy mogą bowiem prowadzić do pewnych konfliktów z obowiązującymi przepisami dotyczącymi w szczególności postępowania karnego. I ta kolizja odnosi się przede wszystkim do pewnych uregulowań, o których jest mowa między innymi w art. 11 ustawy, że członek komisji nie może być biegłym, co jest odstępstwem od regulacji kodeksu postępowania karnego, bo zgodnie z nim każda osoba, która posiada pewną wiedzę w danej dziedzinie, może być powołana przez sąd na biegłego.

Nasze wątpliwości budzi też sposób udostępniania dokumentów zgromadzonych przez komisję, to, że może ono nastąpić tylko i wyłącznie za zgodą sądu.

Ostatnia wątpliwość, która moim zdaniem jest najbardziej istotna, dotyczy art. 30 ustawy. Czytamy w nim, że w przypadku zajścia wypadku lub incydentu morskiego członkowie komisji oraz eksperci biorący udział w jej pracach mają prawo do realizacji swoich uprawnień w pierwszej kolejności. A przecież w sytuacji, kiedy mamy do czynienia z wypadkiem, którego skutkiem jest na przy-

kład śmierć, oczywiście jest to, że wkraczają inne organy państwowe typu prokurator, policja. I my teraz nadajemy komisji uprawnienie, którego nie mają żadne inne tego typu komisje, do postępowania w pierwszej kolejności. Nie bardzo rozumiemy, co to oznacza, czy to oznacza, że przed wejściem policji komisja, członkowie komisji mają prawo badać ciało, odciski, mogą zniszczyć ślady. Wydaje mi się, że to sformułowanie jest co najmniej zbyt daleko idące.

Oczywiście jeżeli państwo będą podzielać nasze wątpliwości, to my zaproponowalibyśmy, żeby treść tego art. 30 była troszkę inaczej sformułowana. Rozumiemy, że organy mają współpracować, najprawdopodobniej pierwsza pojawi się policja, Straż Graniczna czy prokurator, tylko że przepis nie powinien nakładać... Jak rozumiem, w świetle tak sformułowanego przepisu, gdybym był prokuratorem, to powstrzymałbym się od działań, dopóki nie zbada tego komisja, bo zgodnie z nim ktoś ma zagwarantowane ustawowo pierwszeństwo w tym zakresie. Wobec tego proponowalibyśmy, żeby ten przepis był sformułowany w taki sposób: czynności podejmowane przez członków komisji w związku z badaniem wypadku lub incydentu morskiego nie mogą naruszać uprawnień organów ścigania karnego oraz organów wymiaru sprawiedliwości.

Z innych przepisów ustawy wynika, że jest nałożony obowiązek na wszystkie organy państwowe, żeby te współpracowały ze sobą i jak one ułożą sobie tę współpracę, czy będą jednocześnie wchodzić sobie w kompetencje, czy działać równolegle, tak jak nakazuje właśnie dyrektywa, czyli żeby działania komisji w stosunku do innych organów państwa, czy organów ścigania, czy organów postępowania przygotowawczego, były prowadzone niezależnie lub równolegle. Ale dyrektywa nie mówi o możliwości pierwszeństwa w stosunku do pozostałych organów. Wobec tego wydaje nam się, że to powinno przynajmniej w tym aspekcie, bo o ile inne uwagi, o których mówiłem, można zinterpretować, że są na przykład *lex specialis* w stosunku do regulowań kodeksowych, no to o tyle ta propozycja, takiego brzemienia przepisu budzi nasze największe wątpliwości.

Kolejne uwagi mają może bardziej charakter porządkowy. I tak uwaga druga dotyczy zawierania umów o pracę z członkiem komisji. Naszym zdaniem można by to doprecyzować, iż w związku z tym, że powołuje się członków komisji na okres pięcioletni to umowa o pracę jest zawierana na czas określony – na okres wyznaczenia do komisji bądź umowa o pracę jest zawierana na czas wykonania określonej pracy – na okres wyznaczenia do komisji. Chodzi o zagwarantowanie nieusuwalności członków komisji.

Trzecia uwaga też ma charakter bardziej porządkowy. Chodzi o wygaśnięcie członkostwa w komisji, które jest spowodowane upływem okresu wyznaczenia. I w stosownym przepisie jest sformułowanie, iż upływ tego okresu jest równoznaczny z rozwiązaniem stosunku pracy bez wypowiedzenia. Wydaje się, że bardziej stosowne byłoby określenie, że powoduje wygaśnięcie, nie tyle, że jest traktowane równoznacznie z rozwiązaniem stosunku pracy bez wypowiedzenia, ile, że po prostu powoduje wygaśnięcie stosunku pracy.

Uwaga czwarta. W art. 19 ust. 4 ustawy jest mowa o tym, iż w wyjątkowych przypadkach, w celu umożliwienia dokończenia prowadzonego badania wypadku lub

incydentu morskiego, komisja może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie na czas niezbędny do zakończenia badania, nieprzekraczający dwudziestu czterech godzin. W związku z tym, że zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego decyzja administracyjna nie podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, to wydaje nam się, że w tym wypadku należałoby dodać, iż ta decyzja jest opatrzona z mocy ustawy rygorem natychmiastowej wykonalności, bo wtedy będzie faktyczna możliwość jej zastosowania.

Uwaga piąta odnosi się do art. 29 ust. 2. Chodzi o to, że art. 29 ust. 1 określa uprawnienia członków komisji do dostępu do dokumentacji statku, załogi i pasażerów, wyników badań ciał ofiar, uprawnienia polegające na żądaniu przeprowadzenia badań osób, pobieraniu odcisków i wydzielin organizmu oraz wysłuchaniu świadków. I w ust. 2 tegoż artykułu zawarto delegację, która określa sposób korzystania przez członków komisji z tych uprawnień. W związku z tym, że te uprawnienia mają charakter władczy w stosunku do osób nie mogą wynikać z zarządzenia ministra. One powinny być określone, zgodnie z systemem aktów prawnych określonych w konstytucji, w akcie, który ma charakter powszechnie obowiązujący. Wobec tego powinny być określone przynajmniej w rozporządzeniu. I w związku z tym zawarliśmy stosowną propozycję do art. 29 ust. 2 ustawy.

Uwaga szósta odnosi się do takiej oto sytuacji, iż w art. 51 ustawy uregulowano katalog kar pieniężnych nakładanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, między innymi za niepowiadomienie o zauważonym wypadku lub incydencie morskim, uniemożliwienie członkom komisji wykonywania ich uprawnień oraz nieudostępnienie im środków, materiałów lub informacji. I w związku z tym, że naszym zdaniem te zachowania zagrożone karą pieniężną wyczerpują również znamiona określone w kodeksie wykroczeń lub kodeksie karnym, dochodzi do sytuacji, kiedy za ten sam czyn może dojść do podwójnego karania, co spotkało się z krytycznym orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego, który stwierdził, że takie podwójne karanie stanowi po prostu naruszenie art. 2 konstytucji, czyli zasady *ne bis in idem*, że nie można orzekać dwa razy w tej samej sprawie.

Uwagi zawarte w punkcie oznaczonym rzymską czwórką w naszej opinii mają charakter ściśle porządkowy. Dziękuję.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: A co wynika z pktu 6 opinii, jeżeli chodzi o poprawkę?)

O poprawkę?

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Bo pan przedstawił stanowisko, ale jakie są konsekwencje legislacyjne w proponowanym punkcie opinii, to tego z zasadą *ne bis in idem*?)

Tak jest, poprawkę... Zaraz, zaraz. Po prostu trzeba by wyłączyć te czyny z możliwości karania karą administracyjną.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Pani Minister, proszę bardzo...

Rozumiem, że ten kodeks jest przedawniony, to znaczy przyjęcie tego kodeksu jest opóźnione...

(*Głos z sali: Komisji...*)

Tak jest, Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Ale, jak rozumiem, niektóre z tych uwag są dosyć interesujące.

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Mam nadzieję, że uda nam się wybronić przed tymi zastrzeżeniami.

Zacznę od uwagi szóstej. Wydaje mi się, że ona nie jest uzasadniona – co prawda można by to było lepiej doprecyzować – ponieważ przywołane kodeks wykroczeń oraz kodeks karny nie dotyczą konkretnie tego działania, jakim jest powiadomienie o zaistniałym wypadku. Otóż kodeks wykroczeń mówi o niezawiadomieniu o niebezpieczeństwie, czyli o zagrożeniu, a my mówimy już o czymś, co się stało, tak, o zaistniałym wypadku. Czyli kodeks wykroczeń nie koliduje z naszą karą. To po pierwsze.

Kwestia druga. Art. 221 kodeksu karnego dotyczy wypadku przy pracy. Wypadek morski nie zawsze jest wypadkiem przy pracy i nie zawsze musi być zgłaszany polskim organom, ponieważ będzie mógł również dotyczyć statków obcych. A poza tym art. 240 kodeksu karnego reguluje niezawiadomienie o przygotowaniu lub dokonaniu czynu zabronionego, czyli planowanym przestępstwie. My nie mówimy, że wypadki morskie są planowanym działaniem. One są najczęściej dziełem siły wyższej, jakiegoś nieszczęścia czy niezamierzonego postępowania. W związku z tym tego rodzaju artykuły leżą poza jurysdykcją przewidzianą właśnie w tym konkretnym karaniu, które jest wymagane przez zapis dyrektywy, że niepowiadomienie odpowiednich organów o zaistniałym wypadku może podlegać karze, co nie oznacza, że jest to jakiś zbyt istotny czy dyskusyjny dla nas temat. Bo ukaranie kogoś za to, że nie powiadomił... I tak prędzej czy później o tym wypadku wszyscy będą wiedzieli, a nawet będzie trudno zidentyfikować tego, kto nie powiadomił pierwszy o zaistniałym wypadku. Dlatego przywołane kodeksy nie do końca się dublują z zapisem o ukaraniu zawartym w art. 51 naszej ustawy.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan mecenas chciałby ad vocem...

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

Tak jak pani minister powiedziała, nie do końca się dublują. To znaczy mogą nachodzić na siebie pewne sytuacje. To może być sytuacja, że ktoś uniemożliwia członkom komisji, na przykład specjalnie ukrywa dokumenty,

czyli uniemożliwia komisji korzystanie z jej ustawowych uprawnień, ukrywa dokumenty z premedytacją po wypadku, na przykład dziennik. Czyli może dojść do sytuacji, że te same czyny, to znaczy te znamiona czynów będą się pokrywały.

Oczywiście z sytuacją, o której wspomniał Trybunał, będziemy mieli do czynienia wtedy, kiedy dana osoba, jeżeli zdarzy się taka sytuacja, będzie ukarana z jednego i drugiego tytułu za tak samo sformułowany czyn. Jeżeli to tego nie dojdzie, to nikt oczywiście tego nie podważy. Jeżeli organy będą stosowały na przykład tylko i wyłącznie kary administracyjne, no to nigdy nie dojdzie do podwójnego karania. Ale w przypadku gdyby to się zbiegło i tak samo były sformułowane zarzuty, to może dojść. Nie musi, ale może.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pani Minister, proszę bardzo, co do pozostałych uwag...

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Pozostałe uwagi... Ja uważam, że w tym przypadku nie powinno dojść do dublowania, bo nie będzie podwójnego organu, który...

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski: Nie powinno, ale może, tak?*)

Nie, nie.

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski: Jak to jest?*)

Któż inny niż przewodniczący komisji czy minister nakładałby tę karę administracyjną w tymże procesie. W naszym odczuciu nie ma tu takiego zagrożenia.

Ale jeśli mogę, Panie Przewodniczący, chciałabym się odnieść do następnych uwag. I teraz zacznę od początku, czyli od pierwszej uwagi.

Art. 11 ustawy wyłącza, krótko mówiąc, członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich od pełnienia czynności biegłego przed sądem. Tego rodzaju zapis jest również stosowany w odniesieniu do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ze względu na szczególne zobowiązania zapisane w art. 9 dyrektywy, a które zobowiązują członków komisji badania wypadków do zachowania poufności w szczególności wobec osób, od których uzyskują informacje. W przypadku wezwania przed sąd taki członek komisji musiałby przed nim odpowiadać zgodnie z prawdą. Oczywiście ostatni punkt w art. 11 dopuszcza taką sytuację, w przypadku której z tytułu interesu publicznego czy interesu nadrzędnego... Przepraszam, to nie w tym artykule, który my mamy...

(*Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Art. 11 pkt 2.*)

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski: Pkt 2.*)

W art. 11 pkt 2 mamy: może być zwolniony od obowiązku zachowania tajemnicy przez właściwy organ, wyłącznie gdy nadrzędny interes publiczny uzasadnia odstąpienie od zasady poufności. Czyli to nie jest tak, że nie można

uczestniczyć i występować przed sądem w charakterze biegłego, ale jest pewna bariera ochronna dla tej poufności, do której zobowiązują nas przepisy międzynarodowe, ponieważ ochrona świadków czy uczestników wypadków generalnie w transporcie pozwala na to, żeby ich zeznania były na tyle poufne, żeby nie wskazywały ich do orzekania o winie. I stąd ten...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pani Minister, ad vocem. Czy pkt 2 i 3 w art. 11 nie są trochę ze sobą sprzeczne? Bo mamy, że może być zwolniony od obowiązku zachowania tajemnicy, ale na przykład sąd go zwolni, bo to jest interes publiczny. Ale z drugiej strony nie może występować w roli biegłego...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, to znaczy może występować jako świadek, tak, no chyba że w tym sensie. Ale to jest tak trochę...

Pan senator Śmigieński, proszę bardzo.

Senator Bogusław Śmigieński:

Ja mam pytanie. Czy te dwa zapisy w art. 11 albo cały art. 11 mówiący o tajemnicy, o tym zwolnieniu z tajemnicy, a potem o tym, że nie można być biegłym, oznaczają... A może jest tu taka intencja, że jako biegły prezentuje swoje stanowisko, a komisja jest ciałem, które przedstawia stanowisko komisji? Czy może o to chodzi? Pytam, bo próbuję zrozumieć, dlaczego nie może być biegłym przed sądem w sprawie, jeśli komisja w tym zakresie prowadzi działalność. Jak rozumiem, intencją jest, że stanowisko komisji jest stanowiskiem komisji, a nie indywidualnym stanowiskiem członka komisji i że on nie powinien być biegłym, tylko komisja powinna przedstawić wyniki swojej pracy. Czy to o to chodzi? Nie widzę powodu, żeby taki zapis był ze względu na zachowanie tajemnicy na temat postaci, które brały w tym udział, czy też... Dla mnie to nie jest argument.

Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

Intencją przepisu nakładającego tajemnicę w zakresie sprawowania funkcji było ochronienie komisji przed przedwczesnym wyciekaniem informacji o prowadzonym postępowaniu na zewnątrz...

(Głos z sali: Przed sądem...)

Tak, ta następna część, to, że może być po prostu zwolniony. Biegli... to znaczy członkowie komisji, pozostałych dwóch komisji, które u nas funkcjonują, są chronieni takimi zapisami. W związku z tym w trosce o spójność przepisów w tych trzech ustawach, czyli w ustawie – Prawo lotnicze, ustawie o transporcie kolejowym i w naszej ustawie, zachowaliśmy również zapis dotyczący biegłego, zapewniliśmy mu taką ochronę.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Ja też odnoszę wrażenie, że to jest o tyle dziwne, że ktoś włoży pewną pracę w ustalenie przyczyn wypadku i potem w istocie ma utrudnienia w podzieleniu się tą wiedzą zyskaną dzięki jego kompetencji z tym organem, który na przykład może coś innego orzekać. A więc czy to nie jest w pewnym sensie strata energii społecznej, bo ktoś inny będzie musiał ustalać to samo? Ja nie wiem, czy ten przepis... Ja rozumiem intencję, żeby nie wyciekały informacje z komisji, dopóki ta komisja się nie wypowie. Ale potem? Bo tu na przykład jest tak: ekspert brał lub bierze udział. Jeżeli brał udział, to ja mam wątpliwości, skoro to jest następstwo czasowe.

Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

Taka poprawka, z tym „brał lub bierze”, została zaproponowana w Sejmie, wszakże w oryginalnym tekście tego nie było. Panowie posłowie zdecydowali, że powinno być również słowo „brał”, czyli należy uwzględnić to, co miało miejsce w przeszłości lub w trakcie prowadzonego badania.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pani Minister, mamy wyjaśnienie dotyczące propozycji poprawki pierwszej. Potem będę prosił jeszcze pana mecenasa, ale najpierw pani minister.

Proszę o kolejne.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiołko:

Tak jest.

Art. 30 ustawy mówi o pierwszeństwie. Rzeczywiście naszą intencją było, aby nie ograniczać możliwości zabezpieczenia miejsca wypadku morskiego w ocenie fachowców, którzy mogliby obejrzeć tę sytuację czy zabezpieczenie. Niechcący wyszła sytuacja, w której występujemy przeciwko na przykład organom ścigania czy prokuratury, co nie oznacza, że w dalszej konsekwencji nie uważamy, że należy z tymi organami mieć odpowiednie porozumienia. Bo w przypadku, gdy będziemy mieli do czynienia z ofiarami śmiertelnymi, na pewno pierwszeństwo w działaniu będzie miała prokuratura czy policja z tytułu oczywistych przepisów. Dlatego w kolejnym artykule, bodajże w art. 50...

W którym artykule jest zapis o współpracy?

(Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek: W art. 34.)

Przepraszam, w art. 34 jest napisane, że w przypadku gdy do badania wypadku lub incydentu konieczne jest podjęcie przez komisję współpracy z innymi organami, zakres i tryb współpracy uzgadniają przewodniczący tych organów, czyli z państwową komisją... ale to jest komisja...

(Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek: Między innymi.)

Między innymi.

Ale mamy w ustawie wymienione jeszcze inne organy do współpracy i pomocy, na przykład w art. 48 mamy, że organy administracji publicznej, w tym terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Policja oraz Państwowa Straż Pożarna, są obowiązane do udzielania komisji niezbędnej pomocy w przypadku działania i prowadzenia czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

(Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek: A może by przeczytać, dlaczego to jest... Art. 4.)

Z kolei art. 4 dyrektywy wprowadza wymóg, że mamy zapewnić, aby dochodzenia w sprawie wypadków morskich były niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy oraz nie były w nieuzasadniony sposób uniemożliwiane, zawieszane ani opóźniane z powodu takich dochodzeń. Chodzi o to, żeby członkowie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich nie byli ograniczani, na przykład w dostępie do dowodów, miejsca wypadku, odczytywania różnych parametrów, czy zapisów czarnej skrzynki, czy czytania dzienników okrętowych.

(Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek: Nie mówimy o ofiarach śmiertelnych.)

Oczywiście nie mówimy o sytuacjach, w których występują ofiary śmiertelne, bo wydawało się nam oczywiste, że wtedy wchodzi te organy, które mają do tego szczególne uprawnienia. Czy ten zapis byłby bardzo kolizyjny, gdyby pozostał w takiej formie? Możemy ewentualnie myśleć w przyszłości o tym, żeby w ogóle w komisjach, i lotniczej, i kolejowej, kiedyś to odpowiednio sformułować w taki sposób, żeby ta współpraca z organami prokuratury i policji była odpowiednio ustalona. Ale intencja była tylko taka, żeby nie było opóźniania w podglądzie, bo czasami można działania tych komisji i organów ścigania poprowadzić w sposób równoległy, pod warunkiem że wcześniej ustalili się taki sposób postępowania i ma się ustalone oczywiście odpowiednie relacje.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Abgarowicz, proszę bardzo. Ad vocem, jak rozumiem.

Senator Łukasz Abgarowicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Nie ad vocem, proszę tylko o kategoryczną odpowiedź, bo w moim przekonaniu ten zapis, krótko mówiąc, w sposób kategoryczny nakazuje dostęp w pierwszej kolejności, a to jest jednak sprzeczne z przepisami prawa. Chciałbym więc po prostu dowiedzieć się, czy pani aprobuje propozycję naszego Biura Legislacyjnego, bo w moim przekonaniu w niczym ona nie uszczupla możliwości prowadzenia równoległego, niezależnego postępowania przez komisję, a do tego wyklucza pewien błąd prawny, dlatego że ten kategoryczny wymóg tutaj zawarty, również w kontekście tego, co pani mówi, jest pewnym błędem.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo, Pani Minister.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namietko:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Senatorze, ja bardzo szanuję propozycję pana mecenasa. I gdyby nie fakt, że bardzo nam zależy na tym, aby dzisiaj ten projekt przeszedł bez poprawek, to jak najbardziej bylibyśmy skłonni przyjąć tę propozycję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Śmigieński, proszę.

Senator Bogusław Śmigieński:

Pani Minister, ja mam takie pytanie, bo przyjmujemy ustawę i ona będzie obowiązywała. Ale w rozumieniu tego wcześniejszego zapisu myślałem tak, jest incydent i wypadek, a w tym przypadku nie ma policji i innych służb... Ale wróciłem do słowniczka ustawy i przeczytałem, że mamy wypadek morski, a w pktcie 1a mamy zdarzenia, które w efekcie dają śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu człowieka. I w słowniczku w pktcie 2 mamy bardzo poważny wypadek i dalej jest napisane: należy przez to rozumieć wypadek morski, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach. Czyli mamy wypadek morski i bardzo poważny wypadek, a w słowniczku to oznacza to samo, bo wypadek, o którym mowa w pktcie 2, jest równoznaczny z wypadkiem morskim. Czy tak?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namietko: Dobrze, dobrze, ja poproszę kolegę, żeby postopniował te wypadki.)

Ja rozumiem, że mamy wypadek morski, incydent morski, poważny wypadek, bardzo poważny wypadek itd., ale w słowniczku w wypadku morskim jest już mowa o śmierci.

**Radca Ministra
w Departamencie Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:**

Najszerszym pojęciem... Wszystko to, co jest... Okej, najważszym, najpoważniejszym jest bardzo poważny wypadek, potem poważny wypadek, a potem wypadek. Wszystko to, co jest w wypadku, to znaczy każdy z tego wyższego stopnia musi być ujęty w tym określeniu, w definicji wypadku. Incydenty morskie to jest dodatkowa sprawa. Czyli poważny wypadek, na przykład śmierć człowieka. Te trzy przypadki, czyli utrata statku, śmierć człowieka i zanieczyszczenie środowiska w dużych rozmiarach, to też są wypadki. Generalna definicja dotyczy wypadku, ale potem stopniujemy, im bardziej poważny wypadek, tym bardziej go kwalifikujemy. Tak więc na pewno musimy powiedzieć, że...

(*Senator Bogusław Śmigielski*: Jeśli ktoś użyje „wypadek morski”, może też popełnić błąd, bo uznał, że tam jest również...)

Bardzo poważny wypadek. Tak, racja. Jeżeli powie „bardzo poważny wypadek”, to będą tylko trzy przypadki, tak, a nie te inne, nie pozostałe.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namiołko:**

Oczywiście każdy z tych wypadków może występować rozdzielnie, ale może to wszystko też być ujęte w jednym wypadku.

Senator Bogusław Śmigielski:

Ja rozumiem, że wypadek jest bardzo szeroko określony i nie wymieniamy, jakie to są wydarzenia. Wszystko tam się może zdarzyć. W poważnym wypadku to jest wszystko albo wyłączone z tego wszystkiego tylko te trzy przypadki. To jest bardzo poważny wypadek. I potem są jeszcze bardzo poważne wypadki, tak?

(*Głos z sali*: To jest już utrata statku, śmierć...)

Ja to inaczej...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan mecenas, proszę bardzo.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

Dla wyjaśnienia, bo art. 30...

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski*: Panie Senatorze, proszę nie uciekać, bo mnie kworum wycieknie potem.)

(*Głos z sali*: Ja zaraz wrócę.)

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski*: Tak, dobrze.)

Chodzi o to, że art. 30 obejmuje wszystko, zarówno incydent morski, jak i wypadek morski, wobec tego i śmierć

człowieka itd. Nie jest ograniczony tylko i wyłącznie do poważnego wypadku, obejmuje każdy wypadek.

(*Senator Bogusław Śmigielski*: Czyli tutaj jakby...)

(*Brak nagrania*)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Pani Minister, proszę odnieść się do następnych uwag.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namiołko:**

To w takim razie uwaga trzecia, dotycząca art. 32.

Poproszę pana Łuczywka o przedstawienie sprawy.

**Radca Ministra
w Departamencie Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:**

Jeżeli chodzi o art. 32 ust. 2, to naszym zdaniem ten proponowany przepis nie wyklucza udostępniania dowodów w prowadzonym przez komisję badaniu, a jedynie uzależnia ich udostępnienie od zgody sądu. Tak więc wszystkie dowody wymienione w ust. 1 tego artykułu to są szczególne dane zawierające informacje poufne, a te informacje poufne i udostępnianie tych informacji...

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski*: Którego punktu to dotyczy?)

(*Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski*: To jest pkt 1, ale tam...)

To jest pierwsza uwaga, na stronie 4. Tych kilka wymienionych udostępnień dowodów to są informacje poufne dotyczące osób. I tego zakazuje nam prawo europejskie, i wprowadziliśmy to po prostu do naszej ustawy w tym przepisie. Ale generalnie przepis o identycznym brzmieniu co w art. 32 ust. 2 naszej ustawy znajduje się w ustawie – Prawo lotnicze, w art. 134 ust. 1a prawa lotniczego. Dlatego też, jeżeli chcemy zachować spójność, proponujemy pozostawienie tego przepisu w dotychczasowym brzmieniu.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę o odniesienie się do następnych uwag zawartych w opinii.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namiołko:**

Następna uwaga odnosi się do art. 5 i 6 ustawy i dotyczy stosunku pracy oraz wygaśnięcia członkostwa w komisji. Przepisy te są oczywiście wzorowane na ustawie – Prawo

lotnicze i ustawie o transporcie kolejowym, odpowiednio na art. 17a i 17b oraz art. 28a i 28b. Niemniej jednak wydaje nam się, że zapisy w art. 5 i 6 są na tyle spójne, że ustalają nam właściwą relację, bo nie chodzi o to, żeby zapewnić później jakieś rozwiązywanie umowy o pracę, tylko o to, że dopóki się jest członkiem Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, dopóty ma się stosunek pracy. Z kolei zapisywać w stosunku pracy jakiś limit to nie zawsze jest czas... to znaczy czas zatrudnienia określony na przykład na pięć lat to nie do końca jest korzystne dla pracownika i to z różnych względów. Ustanie zaś w trybie natychmiastowym stosunku pracy czasami może być bardzo transparentne: jesteś członkiem, pracujesz, przestajesz być członkiem, nie pracujesz. I wydaje mi się, że ważniejsza była dla nas ta transparentność trybu pracy na rzecz Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zgodna z trybem powoływania członków komisji.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Chciałbym, żeby pani minister jeszcze odniosła się do reszty uwag i potem wrócimy do... Chyba w ten sposób, bo możemy tak punkt po punkcie... Ale chciałbym, żeby pani najpierw przedstawiła wszystkie odpowiedzi na wątpliwości legislatora.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiołko:

Tak jest, Pani Przewodniczący.
Art. 29 ust. 1 i 2 ustawy...

(*Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Jeszcze art. 19.)*

A, jeszcze art. 19.

(*Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Uwaga czwarta.)*

Uwaga czwarta. U mnie jest uwaga piąta...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Zaraz, chwileczkę.

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski: Rygor natychmiastowej wykonalności.*)

Rygor natychmiastowej wykonalności. Powiem tak: gdybyśmy rzeczywiście mieli ten rygor natychmiastowej wykonalności, byłaby sytuacja klarowna. Ale z naszego punktu widzenia to nie zmienia skuteczności działania, biorąc pod uwagę to, co już dzisiaj mamy we wszystkich relacjach, którymi dysponuje administracja morska, zarówno w trybie *flag state*, jak i w trybie *port state*, i w każdym innym trybie.

Chodzi o to, że te dwadzieścia cztery godziny, taki nakaz i możliwość współpracy wszystkich służb, które funkcjonują w porcie, zatrzymując statek, nie stanowiły problemu, chociaż oczywiście jest to legislacyjne przeoczenie.

Jeżeli kolega chciałby coś dopowiedzieć, to bardzo proszę.

Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

W ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej również mamy podobny przepis, który daje możliwość kapitanowi portu zatrzymać statek na siedemdziesiąt dwie godziny i też bez rygoru natychmiastowej wykonalności. To jest też decyzja administracyjna i też nie zastanawiano się, czy jest potrzebny, czy niepotrzebny. Generalną intencją tego przepisu w ogóle... Okej, to może być *lex imperfecta*, ale generalnie chodzi tylko o to, żeby w prawie była zapisana taka możliwość, żeby kapitan statku wiedział, że w przypadku kiedy nie będzie współpracował z inspektorami, może być zatrzymany. To, że komisja może nigdy z tego nie skorzystać lub skorzystać raz na dziesięć lat, to jest inna sprawa. Ale jeżeli będziemy mieli za plecami oręż tego typu, powinno to pomóc. Tak więc czy to będzie rygor natychmiastowej wykonalności, czy nie, to statek po dwudziestu czterech godzinach sobie wyjedzie tak czy inaczej, jeżeli skończy operację, to wypłynie z portu. Nie o to chodzi. Chodzi o to, żeby to pomogło nam we współpracy z dowództwem statku.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

I ostatni punkt z propozycją poprawki to pktu 5.
Pani Minister.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiołko:

U mnie to jest propozycja poprawki szóstej, nie wiem dlaczego. W każdym razie odnosi się ona do art. 29 ust. 1 i 2 ustawy i dotyczy regulaminu komisji. I mam nadzieję, że uzyskamy w tej sprawie jakiś kompromis z panem mecenasem, ponieważ tak naprawdę nie zamierzamy wyposażać członków komisji w szczególne umiejętności pozyskiwania... A więc to, co chcielibyśmy wyrazić, będzie sprowadzało się do tego, z jakimi służbami i z kim ma współpracować członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, aby uzyskać, czy odciski palców, czy badanie krwi, czy jeszcze jakieś inne działania. W każdym razie nie jest naszym zamiarem nadawanie szczególnych umiejętności, które wymagałyby przynajmniej powszechnego aktu obowiązującego prawa.

Ale może poproszę jeszcze kolegę o wsparcie.

Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

W planowanym regulaminie komisji nie będzie żadnych przepisów, które będą dotykały obywateli. Będą tylko procedury, jak członkowie komisji mają postępować, jakie

są obowiązki przewodniczącego, zastępcy czy członka komisji. I właściwie to się na tym skończy.

Ten sporny punkt, o którym pan mecenas wspomniał, dotyczy chyba tylko dostępu do próbek. Formujemy to w ten sposób, że członek komisji ma uprawnienie do żądania, ale to żądanie jest skierowane do organu. Na przykład będzie mógł zażądać od policji, żeby pobrała próbki, ale nie konkretnie od obywatela. Dlatego też nie będzie takich procedur. Oprócz tego chciałbym jeszcze zauważyć, że obydwie pozostałe komisje mają te swoje regulaminy w zarządzeniach, a nie w rozporządzeniach. I rzeczywiście w tych zarządzeniach nie ma żadnych władczych uprawnień. To są tylko zwykłe procedury.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo, Panie Mecenasie.

Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:

Wróćę bezpośrednio do tej kwestii. Jeżeli chodzi o tamte dwie komisje, to w zarządzeniach są ogłoszone regulaminy postępowania komisji. W art. 29 omawianej ustawy mówimy: sposób korzystania z przysługujących członkom komisji uprawnień. Oczywiście wszystko zależy od tego, co będzie określone w tym zarządzeniu. Jeżeli ono będzie dotyczyło praw i obowiązków obywateli lub miało jakiś charakter władczy, oczywiście będzie niezgodne z konstytucją i nikt nie będzie mógł się na nie powołać, że obowiązywało. Wszystko oczywiście zależy od treści. Tylko naszym zdaniem ten art. 29 ust. 2 umożliwi, przy złej woli, próbę zapisania tam czegoś innego, to znaczy dalej idące uprawnienia członków komisji.

Co do art. 19 ust. 4, czyli do tej uwagi dotyczącej rygoru natychmiastowej wykonalności, to tak naprawdę brak tego powoduje, że jeżeli kapitan statku jest świadomy, to on może wnieść odwołanie i wypłynąć z portu, nie licząc się z decyzją, bo nie ma rygoru natychmiastowej wykonalności. On tylko wnosi odwołanie, wypływa z portu i jest poza badaniem przez komisję.

A jeżeli chodzi o ustawę o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, to ona tego nie przewiduje, ale wszystko jest uzależnione od tego, że kapitan statku nie ma rady prawnego na pokładzie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Ja miałbym taką generalną uwagę. W tym przypadku mamy do czynienia z taką sytuacją, że ten sam incydent czy wypadek mają badać właściwie dwa ciała albo nawet więcej ciał. Jedno ma ewentualnie ustalić odpowiedzialność, a drugie tylko techniczne przyczyny wypadku. I pojawia się kilka takich sytuacji, które nie są do końca jednoznacznie ustalone w tej propozycji. I takie pytanie: czy ktoś, dowiedziawszy się o przyczynach wypadku, może występować jako biegły, czy nie? Przed sądem jako świadek, ale to wtedy od razu jest równoległość postępowania. Kto ma pierwszeństwo? Co znaczy to pierwszeństwo? Czy to znaczy, że komisja ma pierwszeństwo przed, powiedzmy,

innymi organami, policją czy prokuraturą? Kto ma pomagać tej komisji i na jakiej zasadzie, bo to jest kilka organów? I wreszcie, co można ujawnić, dlaczego i w jakiej sytuacji? Czyli one wszystkie, wszystkie te *lex imperfecta*, jak pan kapitan to określił, wynikają właśnie z tego, że mamy dwa organy mogące badać to samo i procedury nie są tak dokładnie oddzielone.

I teraz problem polega na tym, bo to stoi przed nami, co z tym faktem zrobić. Oczywiście moglibyśmy próbować to zmieniać za pomocą poprawek, aczkolwiek w niektórych uwagach zawarto tylko wątpliwości, nie ma w nich konkretnej treści legislacyjnej, która czasami mogłaby iść dosyć daleko. Tym bardziej że mamy już Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, to znaczy tam jest pewna równoległość rozwiązań, i to wtedy...

(*Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Pierwszeństwa.*)

Właśnie, pierwszeństwa.

I w związku z tym... To potem jest oczywiście... ale ja bym akurat co do tego opóźnienia, bo jeżeli Sejm przyjąłby łaskawie nasze poprawki w ostatnim dniu sierpnia czy kiedy to miałyby być posiedzenie, to znowu takiej tragedii by nie było, skoro już jesteśmy spóźnieni. Tylko jest problem, czy my możemy na te pytania, które są jednak pytaniami dosyć istotnymi, odpowiedzieć tak w pełni precyzyjnie, żeby wszystkie wątpliwości zostały rozstrzygnięte.

Panie Mecenasie...

(*Brak nagrania*)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Chwileczkę, może jeszcze pan senator...

(*Brak nagrania*)

Senator Łukasz Abgarowicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Chcę tylko zwrócić uwagę, że za chwilę będą się zaczynały kolejne posiedzenia komisji i z całą pewnością kworum nam się złamie. To po pierwsze.

Druga kwestia. Zmierając do konkluzji, chcę powiedzieć, że nie wyobrażam sobie takiej sytuacji, żeby pozościć bez zmian co najmniej art. 30 i 19, dlatego że, jeżeli chodzi o art. 19, próba zatrzymania statku bez nadania klauzuli natychmiastowej wykonalności, jak się okazuje, pod względem prawnym jest bezskutecznym zapisem, a nałożenie przez ustawę – w art. 30 – bezwzględnego pierwszeństwa w pierwszej kolejności komisji w stosunku do rozmaitych innych służb jest po prostu niemożliwe do przyjęcia. Ja rozumiem, że państwo się śpieszą, ale my mamy też swoje obowiązki: poprawiać prawo. Krótko mówiąc, te dwa miejsca są, w moim przekonaniu, nie do przejścia. W związku z tym przejmuję propozycje poprawek zawarte w tych dwóch punktach opinii Biura Legislacyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

No to mamy dwie poprawki i można powiedzieć, że jeżeli już mielibyśmy poprawiać ustawę...

(*Senator Łukasz Abgarowicz: Możemy wszystko poprawiać.*)

...to możemy zrobić to wszystko, żeby tę ustawą udoskonalic, łącznie z tymi poprawkami technicznymi, o których nie dyskutowaliśmy, bo na razie zostawiliśmy je na inny czas.

I teraz pytanie do pani minister. Jeżeli założymy, że w tej chwili czas nas nie interesuje... Czas zakończenia tego posiedzenia komisji i następnych też nas nie interesuje. Powinniśmy tu poprawiać prawo...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Panie Senatorze, proszę mi takich temporalnych argumentów tu nie używać...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak, tak, ja rozumiem.

Ale jeżeli teraz założymy, że komisja opowie się chociaż za jedną poprawką, jeżeli przyjmie takie założenie... Które z poprawek zgłoszonych przez legislatora pani minister przyjąłaby czy rząd przyjąłby także po to, żeby tę ustawę udoskonalic, a które według was są nietrafne merytorycznie, nie ze względów czasowych?

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Panie Przewodniczący, właściwie zgadzam się z panem mecenasem i z panem senatorem. Poprawki dotyczące zatrudnienia odpuszczamy, ale poprawka dotycząca art. 30...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Art. 19 chyba...

(*Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Rygor natychmiastowej wykonalności.*)

Możemy dopisać: rygor natychmiastowej wykonalności. I z tym pierwszeństwem, żeby rzeczywiście to nie kolidowało i nie kłuło w oczy najważniejszych organów działania w takich...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

A więc mamy *placet* także pani minister na dokonanie poprawek i w tym duchu idźmy w takim razie dalej.

Panie Mecnasie, krótko, proszę zmierzać do konkluzji.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

Zmierzam do konkluzji. Jeżeli państwo senatorowie byliby skłonni poprzeć poprawkę dotyczącą art. 30, to ja bym zostawił to pierwszeństwo w ust. 1, a dodałbym ust. 3 w takim brzmieniu, w jakim odczytywałem, czyli: „Czynności podejmowane przez członków komisji w związku z badaniem wypadku lub incydentu morskiego nie mogą naruszać uprawnień organów ścigania lub organów wymiaru sprawiedliwości”. Chodzi o to, że mają przypisane pierwszeństwo, ale tak naprawdę jeżeli jakkolwiek

inny organ czuje, że jest odpowiedzialny, na przykład jest wypadek śmiertelny itd., wkracza policja lub prokurator w tym swoim przypisanym czasie i nie koliduje to w ogóle z żadnym pierwszeństwem. Czyli ten dodatkowy przepis by nam zagwarantował, że to pierwszeństwo nie działa w takich sytuacjach, kiedy inne organy są uprawnione do tego działania.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pani Minister, zgoda?

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Zgoda. Bardzo dziękuję.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

Druga poprawka dotyczy art. 19 ust. 4, o czym pani minister wspominała. W art. 19 ust. 4 po wyrazie „decyzji” dodaje się wyrazy „opatrzony rygiem natychmiastowej wykonalności”.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Rozumiem, że zgoda?

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Zgoda.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę dalej, Panie Mecnasie.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

Ostatnie poprawki to są te poprawki zawarte w punkcie oznaczonym rzymską czwórką, mające charakter tylko i wyłącznie legislacyjny. I tak w art. 18 ust. 3 wyrazy „ust. 3 pkt 1” zastępuje się wyrazami „ust. 4 pkt 1”. To jest złe odesłanie. W art. 18 ust. 7 wyrazy „ust. 5” zastępuje się wyrazami „ust. 6”. To też jest złe odesłanie. W art. 23 ust. 2 wyraz „jaki” zastępuje się wyrazem „jakie”. To jest poprawka redakcyjna. I w art. 36 ust. 2 pkt 6 wyraz „omówienie” zastępuje się wyrazem „opis”, i to też jest poprawka praktycznie redakcyjna.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czyli rozumiem, że mamy...

A teraz tak, a ta propozycja poprawki, która jest zawarta w pkt 5 opinii i która dotyczy art. 29... itd.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

Oczywiście... tylko że pani minister była przeciwko temu przepisowi. Moja propozycja jest taka, aby ten sposób korzystania z przysługujących członkom uprawnień był po prostu przyjmowany w drodze rozporządzenia.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Panie Przewodniczący, po zapoznaniu się z uwagą pana mecenasa przyjrzelśmy się dokładnie zarządzeniom i zapisom dotyczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i okazało się, że oczywiście pozwoliliśmy po prostu troszeczkę rozbijać się legislatorom w RCL, wypisując różne takie niepotrzebne zupełnie uszczegółowienia, które sugerują, że my chcemy mieć uprawnienia dodatkowe. Nie to było naszą intencją i oczywiście sam regulamin ma tylko doprecyzować, w jaki sposób członkowie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich mają postępować w sytuacji, kiedy będą uważali, że potrzebują takich dowodów w sprawie, czy takich badań, czy takich ekspertyz, czy jakichś innych...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

W ustawie o transporcie kolejowym mówi się, w przypadku właśnie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, że po prostu minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania komisji oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań. I wtedy ona obejmuje wszystkie te czynności o charakterze technicznym, a nie sugeruje, że ma być tam określony sposób korzystania z tych uprawnień.

(Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Luczywek: Ale to jest w art. 13, Panie Mecenasie.)

To jest w art. 29...

(Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Luczywek: W art. 13. To, co teraz pan powiedział, u nas jest w art. 13.)

To może w takim razie ten przepis jest w ogóle zbędny, art. 29 ust. 2.

(Brak nagrania)

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego
w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:**

...Sposób działania członków komisji będzie określony w regulaminie, a więc wobec tego nie ma potrzeby osobnego zarządzenia określającego sposób korzystania z tych uprawnień.

**Radca Ministra
w Departamencie Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej Cezary Luczywek:**

Ale to miało być jedno zarządzenie na podstawie art. 13, bo na podstawie art. 13 ma powstać regulamin komisji. I tylko w tym regulaminie mamy uwzględnić te rzeczy z art. 29.

(Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Jasne.)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dobrze. To w takim razie problem...

(Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Możemy to zostawić do jakiegoś ostatecznego...)

Tak, to ostateczne, to w razie czego możemy do tego wrócić.

Pan senator Śmigiełski, proszę.

Senator Bogusław Śmigiełski:

Ja mam tylko pytanie, czy w art. 29 pkt 7 powinien zostać zapis o pobraniu zapachu. Zapach jest wrażeniem człowieka, ale nie da go się pobrać. Można opisać wrażenie z nim związane, można powiedzieć, że coś pachnie, ale nie da się pobrać zapachu. Można zaś pobrać przedmiot, który ma ten zapach. Zapis o pobraniu zapachu przynajmniej dla mnie jest śmieszny, ale możliwe, że jest to jakiś slang, choć absolutnie...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo o odpowiedź na...

**Radca Ministra
w Departamencie Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej Cezary Luczywek:**

To jest po prostu sformułowanie z innej ustawy. To nasze RCL, to znaczy Rządowe Centrum Legislacyjne, ściągnęło ten przepis, dokładnie pkt 7, z innej ustawy.

(Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: W postępowaniu przygotowawczym oczywiście policja czasem pobiera zapachy.)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Wysoka Komisjo, a więc w tym momencie mamy takie oto poprawki do ustawy. Dwie z nich przejął pan senator Abgarowicz, czyli poprawkę dotyczącą art. 19, zgodnie z którą dodajemy wyrazy „opatrzonej rygiorem natychmiastowej wykonalności”, oraz...

(*Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski*: W art. 30 dodajemy ust. 3.)

Tak, ust. 3 w brzmieniu...

(*Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek*: Czy mogę?)

Proszę bardzo.

Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

Szanowna Komisjo, przepraszam bardzo, ale w Sejmie panowie posłowie przeoczyli jeszcze jedną kwestię, na którą chciałbym zwrócić uwagę. W art. 15 ust. 2 pkt 1 lit. c zostały zapisane statki żeglugi śródlądowej, ale generalnie ta ustawa nie obejmuje statków żeglugi śródlądowej. Ustawa dotyczy statków morskich, tak jest w definicji. I ja zastanawiam się, czy panowie senatorowie nie mogliby na przykład teraz wyrzucić tego przepisu w lit. c, bo ten zapis w lit. c jest w ogóle niepotrzebny, bo to jest poza ustawą.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czy Wysoka Komisja ma...? To jest art. 15 ust. 2 pkt 1 lit. c na stronie 8 w ustawie.

(*Radca Ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek*: Statki żeglugi śródlądowej.)

To w takim razie, proszę państwa, ja przejmuję tę poprawkę. Proponuję wykreślenie zapisu w lit. c w tymże artykule.

A więc, proszę państwa, jeszcze raz. Mamy poprawki do art. 19 i 30 zgłoszone przez senatora Abgarowicza. W tym momencie zgłoszone przeze mnie wykreślenie lit. c w art. 15 ust. 2 pkt 1. Jednocześnie przejmuję te cztery poprawki legislacyjne, i techniczne, i redakcyjne, które zaproponował pan mecenas w swojej opinii w punkcie oznaczonym rzymską czwórką, wszystkie cztery.

Czy jest co do tego zgoda? Czy są jeszcze... Rozumiem, że do tych...

Udoskonaliliśmy też art. 15, co powinno nam się liczyć na plus, Pani Minister.

I w związku z tym jest pytanie: czy ktoś ma inne propozycje?

Czy możemy, Wysoka Komisjo, te wszystkie poprawki przegłosować łącznie? Czy ktoś zgłasza inny wniosek?

Skoro nie ma innych zgłoszeń, poddaję pod głosowanie... Jeszcze raz, mamy siedem poprawek, trzy merytoryczne, cztery technicznolegislacyjne, bo tak to było, łącznie z tym art. 15. Jeszcze raz, poprawki do art. 19, 30 i 15 oraz cztery poprawki legislacyjne.

Wysoka Komisjo, kto jest za tymi poprawkami? (7)

Jednogłośnie za.

Dziękuję.

Proszę państwa, kto jest za przyjęciem ustawy w całości wraz ze zmianami wynikającymi z przyjętych poprawek? (7)

Pan senator Dowhan zamyślił się głęboko.

Dziękuję bardzo.

Zatem przyjęliśmy tę ustawę jednogłośnie, co niniejszym chcę podkreślić.

I w takim razie pan senator Iwan, mimo że nie jest znad morza...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Ho, ho! Ale tylko żegluga śródlądowa.

Będzie sprawozdawcą komisji do tej ustawy.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiołko*: Panu senatorowi chciałabym powiedzieć, że jeżeli statek śródlądowy będzie na wodach morskich, to go też będziemy badać.)

Proszę państwa, nie rozumiem, ustawa jest długa i skomplikowana, ale ponieważ przyjęliśmy ją w sposób jednomyślny, więc nie sądzę, żeby to wywołało większe dyskusje.

Panie Senatorze, wybroni się pan z tego morza i z tych wypadków.

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Dziękujemy bardzo także za tę prezentację. Być może zastanowimy się nad tym, jak to miałyby wyglądać w przyszłości.

Proszę państwa, będzie jeszcze na pewno krótkie posiedzenie komisji w trakcie tego posiedzenia plenarnego Senatu. I chciałbym, żebyśmy na nim przyjęli stosowne stanowisko. Materiały do tego dostaną panowie jutro. Myślę, że coś takiego uda się zrobić jakoś w przerwie przed głosowaniami.

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 49)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii