



**KANCELARIA
SENATU**

BIURO LEGISLACYJNE

Warszawa, 7 grudnia 2022 r.

**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych
ustaw**

(druk nr 867)

I. Cel i przedmiot ustawy

Ustawa o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw zakłada:

- 1) poprawę bezpieczeństwa żeglugi;
- 2) zwiększenie efektywności działań administracji morskiej w imieniu państwa bandery;
- 3) usprawnienie nadzoru nad czynnościami uznanych organizacji upoważnionych do działania w imieniu państwa bandery;
- 4) uproszczenie i zaktualizowanie ram prawnych w zakresie dopełniania formalności sprawozdawczych z wykorzystaniem Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego przez statki wchodzące do portów morskich i z nich wychodzące;
- 5) usprawnienie funkcjonowania systemu ochrony żeglugi i portów;
- 6) umożliwienie budowy przez administrację morską portu do obsługi morskich farm wiatrowych.

Ustawę przygotowano w związku z raportem przedstawionym przez Zespół ds. analizy przyczyn zatrzymań statków o polskiej przynależności oraz opracowania planu działań naprawczych, który został powołany w związku z trzema zatrzymaniami statków pod polską banderą, jakie miały miejsce w 2019 r., i spadkiem Polski z białej na szarą listę Memorandum Paryskiego, klasyfikującą działalność państw bandery.

Zespół przedstawił analizę efektywności działania systemu nadzoru administracji morskiej nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, która wykazała, że jest konieczne wprowadzenie planu działań naprawczych w tym obszarze.

Zgodnie z przepisami art. 8 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132) państwo, które dwa lata pod rząd zostanie sklasyfikowane na szarej liście Memorandum Paryskiego, musi przedstawić Komisji Europejskiej sprawozdanie zawierające analizę głównych przyczyn zaistniałej sytuacji i informację o podjętych działaniach.

Ustawa ma uczynić zadość wymogom prawa unijnego oraz zmniejszyć ryzyko, że dojdzie do kolejnych zatrzymań statków pod polską banderą przez inspekcję państwa portu w obcych portach.

Ustawa uwzględni także zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich zawarte w:

- raporcie końcowym 63/17 w sprawie poważnego wypadku morskiego statku Selfoss;
- raporcie końcowym 32/18 dotyczącym poważnego wypadku morskiego m/v Translontano i jachtu motorowego Hunter;
- raporcie 72/18 dotyczącym bardzo poważnego wypadku morskiego łodzi rybackiej KOŁ – 73.

Oprócz zmian w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, nowelizuje się również:

- ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej;
- ustawę z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki;
- ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich;
- ustawę z dnia 26 października 2000 r. o Polskim Rejestrze Statków;
- ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski;
- ustawę z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich;
- ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu;
- ustawę z dnia 12 kwietnia 2018 o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m;

- ustawę z dnia 13 czerwca 2019 r. o wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym;
- ustawę z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich;
- ustawę z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.

Na podstawie art. 62 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim, nie będzie wymagać posiadania dokumentu kwalifikacyjnego uprawianie żeglugi na morskich wodach wewnętrznych na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna jest ograniczona konstrukcyjnie do 15 km/h. W przypadku jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi uprawianie żeglugi będzie wymagało odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie.

Na podstawie art. 123a ustawy o bezpieczeństwie morskim, w działaniach poszukiwawczych i ratowniczych uczestniczyć będą ochotnicze drużyny ratownicze. Członkiem ochotniczej drużyny ratowniczej może zostać osoba, która ma ukończone 18 lat, ma pełną zdolność do czynności prawnych i nie jest pozbawiona praw publicznych oraz posiada zaświadczenie o ukończeniu odpowiedniego przeszkolenia.

W art. 1 w ust. 2 w pkt 5e ustawy o Straży Granicznej, rozszerzono katalog zadań tej formacji o współdziałanie z innymi organami i służbami w zakresie rozpoznawania zagrożeń dla bezpieczeństwa terminala regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu i przeciwdziałania tym zagrożeniom.

Zgodnie z art. 3b ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, właściwy dyrektor urzędu morskiego będzie mógł, w drodze zarządzenia, czasowo zamknąć dla żeglugi i rybołówstwa obszar znajdujący się na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym, na którym będą przeprowadzane testy statków autonomicznych (nieposiadających załogi), oraz określić zasady przeprowadzania takich testów.

Na podstawie art. 27a ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, w celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego niebezpieczeństwa, w tym wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym, grożącego terminalowi regazyfikacyjnemu skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, właściwy miejscowo wojewoda, na wniosek lub po zasięgnięciu opinii właściwego miejscowo komendanta oddziału Straży Granicznej oraz kierownika właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, będzie mógł wprowadzić czasowy zakaz przebywania na określonym

obszarze w odległości do 200 m od granicy nieruchomości, na której znajduje się ten terminal.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Projekt ustawy został wniesiony przez Radę Ministrów w dniu 14 października br. (druk sejmowy nr 2702).

Pierwsze czytanie projektu miało miejsce na posiedzeniu Sejmu, a następnie skierowano go do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W drugim czytaniu zgłoszono 4 poprawki, przyjęte potem w trzecim czytaniu.

Za przyjęciem ustawy głosowało 439 posłów, przy braku głosów przeciw i wstrzymujących się.

III. Uwagi

1. Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, przepisów ustawy, z zastrzeżeniem przypadków w niej określonych, nie stosuje się do jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Policji i Służby Ochrony Państwa. Nowością jest ujęcie w tym katalogu Służby Ochrony Państwa.

W związku z tym pojawia się pytanie, czy analogicznej zmiany nie wymagają przepisy, które dotychczas dotyczą tylko Straży Granicznej i Policji.

Chodzi o art. 18 ust. 3, art. 80 ust. 4, art. 83 ust. 3 oraz art. 86 ust. 2, na podstawie którego statek oraz jednostka pływająca Straży Granicznej i Policji są obowiązane przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.

Sformułowanie propozycji poprawek będzie możliwe po ustaleniu intencji ustawodawcy.

2. Zgodnie z art. 127 ust. 2 pkt 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim (art. 1 pkt 46 noweli), karze pieniężnej podlega m. in. **kapitan jachtu morskiego**, który przed wejściem do portu i przed jego opuszczeniem nie przekaze kapitanowi portu informacji o statku lub będzie manewrować statkiem niezgodnie z uzyskanym zezwoleniem na wejście lub wyjście.

Przepisem, który nakłada na kapitanów statków obowiązek zgłoszenia kapitanowi portu wejścia do portu lub wyjścia z portu wraz z informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie, jest art. 87 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim. W dotychczasowym stanie prawnym art. 87 ust. 5 dotyczy również kapitana jachtu morskiego, jednak po jego zmianie (art. 1 pkt 27 lit. d noweli), już tej kategorii podmiotów nie obejmie.

Z dniem wejścia w życie opiniowanej ustawy norma prawna wynikająca z art. 127 ust. 2 pkt 4 w zw. z art. 87 ust. 5 będzie niepełna, ponieważ nie można nałożyć na kapitana jachtu morskiego kary pieniężnej za niedochowanie obowiązku niewynikającego wprost z przepisu.

Aby usunąć tę lukę, należy skreślić kategorię „kapitan jachtu morskiego” w art. 1 w pkt 46 noweli albo uzupełnić o nią art. 1 pkt 27 lit. d noweli, w zależności od intencji ustawodawcy.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 46, w pkt 4 skreśla się wyrazy „jachtu morskiego,”;

albo

w art. 1 w pkt 27 w lit. d, w ust. 5 po wyrazach „art. 4 ust. 2,” dodaje się wyrazy „oraz kapitan jachtu morskiego”;

3. Podobna uwaga dotyczy kategorii „kapitan statku o wartości historycznej o długości do 45 m”. Podmiot ten jest adresatem obowiązku z art. 87 ust. 5, natomiast nie poniesie za jego naruszenie kary pieniężnej, ponieważ nie został wymieniony w art. 127 ust. 2 pkt 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Otwartym pozostaje pytanie, czy jest to przeoczenie, czy też celowy zabieg legislacyjny polegający na odstąpieniu od nakładania kar na kapitanów tych jednostek.

Sformułowanie propozycji poprawki będzie możliwe po ustaleniu intencji ustawodawcy.

4. Zgodnie z art. 8a ust. 1 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim (art. 1 pkt 4 noweli), minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze umowy, uznanej organizacji wykonywanie zadań administracji morskiej w zakresie **dokonywania inspekcji i audytów statków oraz wydawania certyfikatów statkom rybackim o długości do 24 m i jachtom o długości do 24 m.**

Z przepisu tego wynika, że powierzenie inspekcji i audytów dotyczy wszystkich kategorii statków, a nie tylko statków rybackich o długości do 24 m i jachtów o długości do 24 m. Jeżeli intencja była taka, aby cały przepis dotyczył wyłącznie statków rybackich o długości do 24 m i jachtów o długości do 24 m, należy przyjąć poprawkę.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 4, w art. 8a w ust. 1 w pkt 1 skreśla się wyraz „statków”;

5. W trakcie prac nad projektem ustawy w Sejmie, w drugim czytaniu dodano do niego art. 2 wprowadzający zmiany w ustawie o Straży Granicznej. Zmierzają one do rozszerzenia katalogu zadań tej formacji o współdziałanie z innymi organami i służbami w zakresie rozpoznawania zagrożeń dla bezpieczeństwa terminala regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu i przeciwdziałania tym zagrożeniom. Przepisy te powodują wątpliwości co do ich zgodności z art. 118 ust. 1 oraz art. 119 ust. 1 i 2 Konstytucji, ponieważ zostały uchwalone przez Sejm bez dochowania wymaganego dla sejmowego postępowania ustawodawczego trybu trzech czytań.

Maciej Telec

Główny legislator