



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(728)

108. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 25 lutego 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (druk senacki nr 455, druki sejmowe nr 1539, 1594).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (druk senacki nr 456, druki sejmowe nr 1560, 1617).
3. Wybór zastępcy przewodniczącego komisji.

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 28)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Tomasz Misiak)

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Witam serdecznie panią minister Annę Wypych-Namiotko, która reprezentuje rząd przy rozpatrywaniu dwóch ustaw – ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Przekazuję głos pani minister.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Anna Wypych-Namiotko:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo, mam przyjemność przedstawić projekty ustaw zmieniających dwie ustawy. Projekty obu tych ustaw stanowiły dla nas sprawy do wyczyszczenia, zgodnie z obowiązującymi dyrektywami. Obie ustawy podstawowe, zarówno ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, jak i ustawa o bezpieczeństwie morskim, są oczywiście wcześniejsze od dyrektyw i korygowanie ich w miarę wprowadzania zmian przez dyrektywy jest procesem naturalnym.

Jeśli chodzi o ustawę o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, celem projektu rządowego jest uzupełnienie zapisów naszej ustawy o szczegóły wynikające z dyrektywy nr 2005/35 w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa oraz z dyrektywy nr 2002/59 o monitorowaniu ruchu statków. Jak się łatwo domyśleć, sprawa monitorowania ruchu statków, czyli przejmowania informacji od kapitanów statków znajdujących się na polskich wodach terytorialnych bądź w polskiej strefie ekonomicznej, odbywa się w ten sposób, że w pierwszej kolejności informacje są kierowane do stacji kontroli ruchu statków, zwanej dalej VTS, Vessel Traffic System. Zmiany w ustawie wprowadzają przede wszystkim zakres informowania, a także procedury zachowania się kapitanów statków w sytuacjach, kiedy znajdują zanieczyszczenie na morzu, uczestniczą w wypadku, którego konsekwencją może być zanieczyszczenie środowiska morskiego, uczestniczą w zanieczyszczeniu bądź obserwują zanieczyszczenie wskutek wypadku. Jeżeli chodzi o składanie meldunków, rozszerza się zawartość tak zwanej informacji przekazywanej do pierwszej stacji państwa brzegowego, czyli do stacji VTS, o wymagania zapisane w dyrektywie o monitorowaniu statku.

Myślę, że takie wprowadzenie jest wystarczające. Bardzo prosimy o procedowanie i wskazanie niedoskonałości naszego projektu.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Z przyjemnością będziemy procedować, a nie wskazywać niedoskonałości.

Przekazuję głos przedstawicielowi Biura Legislacyjnego.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Jakub Zabielski:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne zgłosiło trzy uwagi. Dwie z nich mają na celu zapewnienie adekwatności ustawy do celu, który założył sobie ustawodawca, a który wynika z uzasadnienia do projektu ustawy, zaś jedna ma charakter uzupełnienia ustawy o przepis przejściowy. Przepis ten jest niezbędny, gdyż ustawodawca dodaje przepis, który ingeruje w działalność podmiotów realizujących dostawę paliw i rozszerza zakres ich obowiązków. Dlatego dodanie przepisu przejściowego będzie konieczne.

Pierwsza poprawka dotyczy art. 1 pkt 5 i zmienianego art. 11 ust. 1 oraz art. 12 ust. 1. W przepisach tych należałoby doprecyzować to, że nałożenie obowiązków na kapitana statku obejmuje nie tylko przekazywanie informacji dotyczących zanieczyszczeń będących skutkiem wypadku, ale również innych zanieczyszczeń, które powstały z innego aniżeli wypadek powodu. Brzmienie, które Biuro Legislacyjne proponuje w art. 11 ust. 1, jest analogiczne do tego, które wnosił rząd w przedłożeniu rządowym i jest analogiczne do tego, które Sejm uchwalił w odniesieniu do art. 11 ust. 3.

Zdaniem Biura Legislacyjnego art. 11 ust. 1 powinien brzmieć następująco: kapitan statku o polskiej przynależności, znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenie innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie informację do stacji brzegowej najbliższego państwa nabrzeżnego oraz do armatora statku. To jest uwaga pierwsza.

Analogiczna uwaga dotyczy art. 12 ust. 1. Chodzi o to, żeby doprecyzować, że nie zawsze chodzi o zanieczyszczenie będące skutkiem wypadku.

Kolejna uwaga dotyczy art. 1 pkt 5 i zmiany art. 11 ust. 2. Biuro Legislacyjne proponuje, aby zapisać zdanie końcowe w ust. 2 w sposób analogiczny, jak to uczyniono w art. 11 ust. 4, a mianowicie wskazać w sposób precyzyjny, że w tym zdaniu końcowym chodzi o informacje wymienione we wcześniejszych punktach ustępu, tak aby nie było żadnych wątpliwości, że kapitan statku o polskiej przynależności jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji o tych wypadkach, które zostały wskazane we wcześniejszych punktach ust. 2. W sposób analogiczny sformułowano art. 11 ust. 4, w związku z czym poprawka ma charakter uściślający, a jednocześnie zapewniający konsekwencje w zakresie sposobu formułowania przepisów.

Ostatnia uwaga Biura Legislacyjnego, sformułowana w punkcie trzecim opinii, dotyczy dodania przepisu przejściowego, który wskaże, od jakiego momentu będzie obowiązywał i wobec jakich dostawców znajdzie zastosowanie dodawany obowiązek sformułowany w art. 13e ust. 5. W dodawanym do ustawy ust. 5 nakłada się na dostawcę paliwa obowiązek pisemnego poinformowania o zakończeniu działalności w zakresie dostaw paliw. Obowiązek ten będzie realizowany przez złożenie informacji u dyrektora urzędu morskiego prowadzącego ewidencję podmiotów wykonujących dostawy.

Biuro Legislacyjne przygotowało dwa warianty poprawki, z tym że w punkcie trzecim w wariantcie pierwszym popełniłem błąd, za co chciałbym przeprosić. Przepis, który zaproponowałem w punkcie trzecim opinii, powinien brzmieć następująco. Wariant pierwszy: dostawca paliwa przeznaczonego do użycia przez statki, wpisany do ewidencji, o której mowa w art. 13e ust. 1 ustawy zmienianej art. 1, który zakończył działalność w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, jest obowiązany do pisemnego poinformowania o tym właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego w terminie trzydziestu dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, a nie – jak ja tu sformułowałem błędnie – od dnia zakończenia działalności.

Biuro Legislacyjne ma dwie propozycje: albo żeby przepis ten dotyczył dostawców, którzy zakończyli działalność przed dniem wejścia w życie ustawy, a jeszcze nie zostali wykreśleni z ewidencji – i takie podmioty miałyby obowiązek zgłoszenia zakończenia dostaw trzydzieści dni od dnia wejścia w życie nowelizacji – albo żeby obowiązek ten dotyczył dostawców, którzy zakończą działalność po dniu wejścia w życie dodawanego przepisu nakładającego stosowny obowiązek.

Komisja Środowiska, która przed chwilą zakończyła obradowanie, przyjęła wersję drugą: że obowiązek będzie dotyczył dostawców, którzy zakończą działalność po dniu wejścia w życie przepisu dodawanego w art. 13e ust. 5.

To są wszystkie uwagi Biura Legislacyjnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, Pani Minister, że Komisja Środowiska przyjęła pewne wnioski, a państwo je poparli jako ministerstwo.

Mam więc pytanie: czy ktoś z komisji gospodarki chciałby zabrać głos w tej sprawie? Nie.

Proponuję więc – żebyśmy nie przedłużali, przedłużył nam się bowiem już poprzedni punkt – przyjęcie tych samych wniosków, które zostały przyjęte przez Komisję Środowiska.

Jeżeli nie ma sprzeciwu, to obradujmy w szybszym trybie.

A może pani minister chce jeszcze zabrać głos w tej sprawie?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namietko: Tak.)

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Anna Wypych-Namietko:**

Chciałabym wyrazić uszanowanie i podziękowanie Biuru Legislacyjnemu Senatowi, ponieważ wniesione przez nie poprawki poprawiają czytelność naszych intencji. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Też jesteśmy z nich dumni. Dziękujemy.

W takim razie przystępujemy do głosowania.

Kto z państwa jest za przyjęciem przedstawionych poprawek? (8)

Jednogłośnie, dziękuję bardzo.

Na senatora sprawozdawcę...

(Głos z sali: A całość?)

Całość, przepraszam.

Kto jest za całością wraz z poprawkami? (8)

Czy ktoś się zgłasza na sprawozdawcę?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pani senator Arciszewska jako specjalistka od spraw morskich i nieprawdopodobnych.

Dziękujemy bardzo.

Dziękujemy bardzo, Pani Minister.

Przystępujemy do rozpatrzenia drugiej ustawy.

Proszę bardzo.

(Głos z sali: Jest też pan poseł Zbigniew Kozak w zastępstwie pana posła Tchórzewskiego.)

Witamy pana posła Zbigniewa Kozaka, który reprezentuje Sejm w sprawie tych ustaw.

Czy pan poseł chciałby zabrać głos?

(Poseł Zbigniew Kozak: Ja zastępuję dzisiaj posła sprawozdawcę, pana Krzysztofa Tchórzewskiego, który jest chory i prosił mnie o zastępstwo. Jeśli mam zabrać głos, to mogę, ale żeby nie przedłużać...)

(Głos z sali: Nie trzeba.)

(Poseł Zbigniew Kozak: Jeśli nie trzeba, to nie będę zabierał głosu.)

Nie ma takiej potrzeby i wymogu formalnego.

Proszę, Pani Minister.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Anna Wypych-Namietko:

Wysoka Komisjo!

Ustawa zmieniająca ustawę o bezpieczeństwie morskim jest zdecydowanie bardziej skomplikowanym dokumentem. Zawiera ona szczegóły wynikające z implementacji dyrektyw, w tym dyrektywy o Port State Control i dyrektywy o monitorowaniu statków. Zmiana ta koryguje jednocześnie wcześniej zaimplementowane zasady funkcjonowania inspekcji państwa portu, które w czasie naszego wchodzenia do Unii Europejskiej były wprowadzone w dość szybki sposób. Teraz, mając więcej czasu i możliwości, doszlifowaliśmy te implementacje, przenosząc pewne postanowienia na poziom ustawy.

Jeśli chodzi o wytyczne, które zostały tu zrealizowane, to wskazano je nam z tytułu audytu przeprowadzonego przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego na samym początku, już w grudniu 2004 r., i później w trakcie pojawiania się nowych zmian w dyrektywach. Dodajemy jednocześnie przepisy, które wprowadzają obowiązek wyposażania statków w system identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu. Póki co są to przepisy niewynikające z dyrektyw, ale z Konwencji SOLAS, z konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu. Przepisy te prędzej czy później będziemy musieli zaimplementować do naszej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Myślę, że szczegóły będą bardziej twórcze, gdy zaczniemy procedować. W każdym razie służę odpowiedzią na wszelkie pytania. Dziękuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo, Pani Minister.
Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

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

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo, mam tylko pięć uwag do tej ustawy. Pierwsza uwaga odnosi się do art. 1 pkt 3, do tak zwanego słowniczka ustawy, w którym zdefiniowano pojęcie wskaźnika oceny jako liczbowego wskaźnika obliczanego dla każdego statku w systemie – nie wiem, jak to się czyta – Sirenac.

(Głos z sali: Sirenac.)

Następnie kilkakrotnie użyto w ustawie pojęcia „wskaźnik oceny”, tyle że rozszerzonego o zapis „w systemie Sirenac”. W ten sposób powstaje takie masło maślane i powinniśmy zrezygnować we wskazanych przeze mnie w pierwszej uwadze przepisach z tego rozszerzenia „w systemie Sirenac”, żeby to było wyczyszczone.

Druga moja uwaga odnosi się do nazwania rozszerzonej inspekcji obowiązkową. Ze względu na to, że w przepisach tej ustawy dopuszcza się, iż inspekcja ta nie zostanie przeprowadzona, nazwanie jej obowiązkową czyni wyłom w tej obowiązkowości. Wydaje mi się, że nazwanie lub nienazwanie inspekcji obowiązkową nie przesądza o obowiązku jej przeprowadzenia, o obligatoryjności. Inspekcja rozszerzona zostanie przeprowadzona w sytuacjach, kiedy nastąpią pewne okoliczności, czyli albo będzie to statek z grupy statków zagrożonych, albo będzie miał określoną liczbę punktów – powyżej siedmiu – wskaźnika oceny w systemie Sirenac. Kapitan statku powinien się zgłosić do takiej inspekcji przed przyłynięciem do danego portu. Nie nazwa przesądza o obowiązku przeprowadzenia rozszerzonej inspekcji.

Kolejna uwaga odnosi się do procentu dopuszczalnych nieprzeprowadzonych inspekcji statków w ramach inspekcji rozszerzonej. Nie powinno się obliczać tego procentu od ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, ponieważ może dojść do takiej sytuacji, że na skutek okoliczności obiektywnych – może się akurat zdarzyć, iż w danym roku czy nawet w ciągu trzech lat, bo oblicza się to na podstawie trzech lat, nie przyplynie dostateczna liczba statków, które podlegają rozszerzonej inspekcji, to znaczy niedostateczna będzie liczba gazowców, statków pasażerskich, stanowiących zagrożenie – nie można by było przeprowadzić pewnej liczby inspekcji. Wobec tego proponuję, żeby ten procent odnosił się do liczby statków podlegających inspekcji rozszerzonej. Wtedy wiadomo, że jeżeli dochodzi do sytuacji, w której trzeba przeprowadzić inspekcję rozszerzoną wobec pewnej grupy statków, to należy ją przeprowadzić nie w stosunku do wszystkich, tylko na skutek określonych okoliczności obiektywnych można jej nie przeprowadzić w stosunku do tych 5% – rozumiem, że ten dopuszczalny procent wynika z dyrektywy. Ale musimy to odnieść tylko i wyłącznie do ogólnej liczby statków podlegających rozszerzonej kontroli, a nie wszystkich statków wpływających do polskich portów.

Następna uwaga dotyczy obliczenia liczby statków. Obliczenie liczby statków powinno się odnosić do jednego roku, ponieważ odnosi się ono do 5% średniej arytmetycznej z trzech lat. Wobec tego powinniśmy doprecyzować, że liczba przeprowadzonych rocznie inspekcji nie może przekraczać 5%. Czy ustalimy, że będzie to dotyczyło ogólnej ich liczby, czy tylko tych podlegających kontroli, to już sprawa późniejsza.

Ostatnia moja uwaga odnosi się do art. 11 pkt 6, w którym w delegacji do wydania rozporządzenia wskazano, iż minister ma uwzględnić okoliczności przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji. Generalnie ustawa nie posługuje się pojęciem „bardziej szczegółowa inspekcja”, tylko pojęciami „doraźna inspekcja” oraz „rozszerzona inspekcja” i uwzględnia – powiedzmy sobie tak umownie, bo nie posługuje się tym pojęciem – „zwykłą inspekcję”, czyli inspekcję przeprowadzaną wtedy, gdy wystąpią okoliczności wskazujące, że statek powinien podlegać inspekcji. Jeżeli nie jest to inspekcja rozszerzona, to nazwijmy ją umownie „zwykłą”.

W obecnie obowiązującym rozporządzeniu z powodu pewnych uchybień lub z powodu braków występujących na statku inspekcja może zarządzić bardziej szczegółową kontrolę, ale moim zdaniem w dalszym ciągu wszystko to się mieści w pojęciu „zakres kontroli”. Pojęcie „bardziej szczegółowa kontrola” jest niedostatecznie ostre na gruncie ustawy, bo tylko i wyłącznie odsyła do regulacji w rozporządzeniu. Stąd moja uwaga, że może wystarczyłoby określić zakres inspekcji i z niego będzie wynikało to, czy przeprowadzamy ją w stopniu uproszczonym, czyli badamy tylko dokumenty, czy na skutek wystąpienia uchybień lub z powodu braków przeprowadzamy kontrolę bardziej szczegółową. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Pani Minister.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Anna Wypych-Namietko:**

Dziękuję bardzo.

Jak zwykle czytanie propozycji Biura Legislacyjnego Senatu rozjaśnia nam wszystko. Bardzo dziękuję za te uwagi, które przyjmujemy bezdyskusyjnie. Ale może rozważmy wszystkie uwagi po kolei.

Poprawka pierwsza, dotycząca skreślenia wyrazów „w systemie Sirenac”, jest dla nas jak najbardziej czytelna. Wskaźnik jest wskaźnikiem, zdefiniowany został wcześniej, sytuacja jest jasna, dookreślenia są zbędne. Akceptujemy tę poprawkę i przyjmujemy ją z wdzięcznością.

Jeśli chodzi o propozycję poprawki drugiej, chciałabym powiedzieć państwu, że tu mamy zawodowe i merytoryczne wskazania, ponieważ w trybie inspekcji Port State Control mamy wprowadzony taki standard: mamy inspekcję rozszerzoną, która jest inspekcją według scenariusza, a w pewnych okolicznościach, dla pewnych typów statków – albo obarczonych wiekiem, albo historią inspekcji, albo jakimiś innymi sprawami – wprowadzamy tak zwane *mandatory expanded inspections*. To *mandatory* jest oczywiście *mandatory* dla państwa portu, czyli dla administracji morskiej w Polsce. Niemniej jednak, jak pan zauważył, po co tu ta obowiązkowa

inspekcja, jeśli nie zawsze może być obowiązkowa, więc odpuszczamy te 5%? Ale te 5% odpuszczamy tylko i wyłącznie z tytułu pewnych specyficznych okoliczności eksploatacji statków i portów. Jeśli statek wskazany do *mandatory expanded inspection* – co należy czytać: obowiązkowej inspekcji rozszerzonej – jest gazowcem, który wchodzi do portu Gdynia w nocy między godziną 2.00 a godziną 6.00, to w takim wypadku nie możemy przedłużać pobytu tego statku, żeby przeprowadzić inspekcję według scenariusza i odpuszczamy tę inspekcję z premedytacją, ale uzgadniamy z kapitanem statku, poprzez jego agenta, czy z armatorem, jaki będzie następny port zawinięcia i przekazujemy go kolegom z innej administracji w państwie leżącym w regionie Memorandum Paryskiego. To, że statek pozostaje dla nas *mandatory*, mamy zapisane szczegółowo w swoich procedurach. Jeśli chodzi o nazwę inspekcji, to jest ona pełna, tylko tłumaczenie polskie jest takie nieszczęśliwie. Mamy po prostu następujące kategorie: *expanded* inspekcja, *mandatory expanded* inspekcja i *more detailed* inspekcja – to jest ta inspekcja, którą nazywamy bardziej szczegółową. Staramy się przenieść to do polskiego słowniczka legislacyjnego i to hasło musimy obowiązkowo utrzymać. Dobrze?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przyjmujemy poprawką pierwszą, a jeśli chodzi o poprawkę drugą, rezygnujemy z niej.

Bardzo cenna jest propozycja poprawki trzeciej, zmieniająca ogólną liczbę statków na liczbę statków podlegających rozszerzonej inspekcji. To jest jak najbardziej właściwe określenie. Mimo że nie był pan w to wprowadzony wcześniej, zauważył pan bardzo inteligentnie te relacje. Przyznajemy, że nastąpiło tu pewne przekłamanie.

Propozycja poprawki czwartej, wprowadzająca wyraz „rocznie”, dodaje czytelności, zwłaszcza w aspekcie tego, że wprowadzamy tak zwany trzyletni system uśredniania. Z czego się to bierze? Bierze się to z tego, że liczba statków zawijających w danym roku może spaść gwałtownie bądź gwałtownie się zwiększyć, a struktury funkcjonowania i obowiązku naliczania pewnego potencjału funkcjonowania administracji, czyli zabezpieczenia służb inspekcyjnych itd., nie można zmieniać z dnia na dzień, bo efekt mamy dopiero po zakończeniu roku. Uśrednianie założeń w stosunku do działalności na następne lata to wynik statystyczny z trzech lat, a musi być ewidencjonowana liczba statków z bieżącego roku, czyli liczbę statków wskazanych do rozszerzonej inspekcji bierzemy z bieżących kalkulacji, z bieżących analiz z danego roku. Tak że wyraz „rocznie” dodaje czytelności temu zapisowi.

Następna propozycja poprawki. Tutaj również wprowadzamy taką procedurę inspekcyjną, ale pana propozycja, żeby zmienić zakres inspekcji na... My wróciliśmy do tekstu źródłowego. W wersji angielskiej dyrektywa wprowadza procedury Port State Control, które określają powody inspekcji rozszerzonej jako *clear grounds more detailed inspection*. Normalnie inspekcja PSC nie zakłada z definicji, że będzie strasznie maltretowała statki, ściagała je czy szukała dziury w całym. Ta inspekcja może mieć charakter bardzo oficjalny, na zasadzie: sprawdzamy dokumenty, widzimy, że statek spełnia wszelkie standardy, nie ma żadnego powodu, żeby rozszerzać inspekcję i na tym może się to skończyć. Ale w momencie, kiedy znajdują się tak zwane *clear grounds*, czyli powody do rozszerzenia inspekcji, rozszerza się inspekcję i wówczas przechodzi się do następnej procedury. Procedurę inspekcji rozszerzonej...

(Głos z sali: Bardziej szczegółowej.)

Bardziej szczegółowej. Właśnie, żebym się nie pomyliła. Trzeba rozróżnić, że inspekcja rozszerzona to przeprowadzana według scenariusza, a bardziej szczegółowa – bardziej wnikliwa, rozpoznająca szczegóły w konkretnym obszarze.

W poprzednim rozporządzeniu o funkcjonowaniu inspekcji państwa portu mamy wprowadzoną procedurę tak zwanej kontroli bardziej szczegółowej. Bardziej szczegółowa kontrola powinna być podjęta po stwierdzeniu określonych powodów, na przykład na podstawie donosu. Pilot wprowadzający statek mówi, że na tym statku na pewno coś nie gra, bo ster nie chodzi albo maszyna nie reaguje, albo zauważył po drodze, że są jakieś inne nieprawidłowości czy zniszczenia, albo na statku nie była poprawnie prowadzona książka zapisów olejowych. Jest to rutynowa kontrola. Jeżeli nasz inspektor, czytając książkę zapisów olejowych, widzi pewne braki czy niekompetencje mechaników, wtedy jest to powód do tego, żeby sprawdzić, czy oni nie „machlują” z tymi wodami zaolejonymi albo czy nie dokonano emisji fałszywych alarmów bez procedur odwoławczych. Takie procedury alarmowe są wprowadzane w wypadku wielu urządzeń. Właśnie w takich sytuacjach doprowadza się do bardziej szczegółowej kontroli. My w naszej ustawowej wersji pozostaliśmy przy słowie „inspekcja”, bo tak mamy zdefiniowaną inspekcję. Nie wiem, czy istnieje konieczność zdefiniowania jej w słowniczku, bo procedurę tej bardziej szczegółowej inspekcji mamy określoną w rozporządzeniu. Proceduralnie to wszystko nam się spina.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Rozumiem, że akceptują państwo punkty pierwszy, trzeci, czwarty. I to wszystko, tak?

(*Głos z sali:* To wszystko.)

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo.

Aha, chciałbym jeszcze dodać, że po uzgodnieniu z panią minister też chciałbym zgłosić poprawki. O, widzę, że pan senator też w tej kwestii...

Proszę bardzo.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący! Pani Minister!

Przed państwem znajdują się poprawki na piśmie. Bardzo proszę o ich przyjęcie.

Jedna poprawka ma charakter merytoryczny i dotyczy art. 11i, a jej treść państwo senatorowie mają. Chodzi o dopisanie pewnego tekstu w początkowej fazie w pktcie i oraz dodanie pktu 7.

Poprawki redakcyjne dotyczą art. 11a ust. 3, gdzie inspekcje zamienia się na inspekcję. Uwaga dotycząca pktu 6: w art. 11 ust. 1 pkt. 1 lit. c wyraz „ta” zastępuje się wyrazem „uzgodniona”. Art. 27a ust. 1 pkt 1 i 2: w pktcie 1 i 2 wyraz „takie” zastąpić wyrazem „takich”. I ostatnia uwaga, do pktu 13 art. 28a ust. 3: wyrazy „jednostki pływające” zastępuje się wyrazami „dowódcy jednostek pływających” i wyraz „obowiązane” wyrazem „obowiązani”.

Proszę Wysoką Komisję o przyjęcie tych poprawek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.
Proszę o opinię Biuro Legislacyjne.

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

Poprawki są znane Biuru Legislacyjnemu. Wszystkie są prawidłowe.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Rozumiem, że pani minister je akceptuje.
Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie ma chętnych.
Czy ktoś z państwa chce podtrzymać poprawkę drugą Biura Legislacyjnego? Nie.
W takim razie przystępujemy do głosowania nad poprawkami.
Proponuję przegłosowanie poprawek Biura Legislacyjnego en bloc.
Kto z państwa jest za przyjęciem poprawek Biura Legislacyjnego? (7)
Dziękuję bardzo.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawek zgłoszonych przez pana senatora Jurcewicza? (7)

Kto z państwa jest za przyjęciem ustawy wraz z poprawkami? (7)

Pan senator Jurcewicz jako specjalista od spraw lotniczych zgłosił się do spraw morskich.

(Senator Stanisław Jurcewicz: Bardzo dziękuję.)

W związku z tym proponuję jako sprawozdawcę pana senatora Jurcewicza.

Bardzo dziękuję pani minister za przedstawienie ustaw i zapraszam panią na posiedzenie Senatu w tej sprawie.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namiołko: Bardzo dziękuję. Dziękuję również za przyjęcie poprawek merytorycznych, które są dla nas niezwykle istotne. Dziękuję.)

Dziękujemy bardzo.

Zdaje się, że mamy jeszcze chwilę do następnego posiedzenia.

(Głos z sali: Nie, jesteśmy jeszcze...)

Problem polega na tym, że Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej również nie skończyła posiedzenia. Myślę, że mamy jeszcze pięć minut.

To może przeprowadzimy wybory wiceprzewodniczącego?

Przypomnę, że nasza komisja ma w tej chwili możliwość wybrania jednego wiceprzewodniczącego. Z rozmów z panem marszałkiem wynika, że po wydzieleniu się komisji z czterech wiceprzewodniczących pozostanie w komisji trzech, dwa stanowiska są zajęte przez obecnych wiceprzewodniczących, ale na naszą prośbę do komisji powrócił pan przewodniczący Trzcіński, który chciał zasilić komisję finansów. Ale biorąc pod uwagę jego wiedzę, poprosiliśmy go o powrót.

Dlatego chciałbym powtórnie zgłosić pana Trzcіńskiego na stanowisko wiceprzewodniczącego komisji, jeżeli pan senator się zgadza.

Senator Marek Trzcіński:

Tak, zgadzam się.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Czy są inne kandydatury, które chcieliby państwo zgłosić? Nie ma.

W takim razie proszę o przygotowanie głosowania, bo musi być ono tajne.

(*Głos z sali:* Tak musi być tajne i dlatego potrzebne są dwie minuty przerwy.)

Mamy dwie minuty przerwy.

Do komisji skrutacyjnej poprosimy pana senator Jurcewicza i pana senatora Bisztygę.

Czy pani senator też chce się zgłosić? Czyli również pani senator Arciszewska.

Dziękuję.

(Przerwa w obradach)

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Powołani przez przewodniczącego komisji do przeprowadzenia głosowania tajnego senatorowie Dorota Arciszewska-Mielewczyk, Stanisław Jurcewicz i Stanisław Bisztyga stwierdzają, że w głosowaniu tajnym w sprawie wyboru senatora Marka Trzcńskiego na zastępcę przewodniczącego Komisji Gospodarki Narodowej oddano głosów 8, w tym ważnych 8. Za głosowało 8 senatorów.

Gratuluje, Panie Senatorze, powrotu do macierzy.

Senator Marek Trzcński:

Bardzo dziękuję za zaufanie, dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Dokonaliśmy wyboru wiceprzewodniczącego komisji.

Czy Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej już skończyła obrady, czy jeszcze nie?

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

W takim razie proponuję przerwę do godziny 15.15.

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 08)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851