

Rejestracja sprowadzonej łodzi motorowej – opinia prawna

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: piątek, 03, grudzień 2021 09:30
Bartłomiej Zydel
Odsłony: 3006

Wciąż stosunkowo nowe rozwiązania prawne w zakresie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 metrów budzą wątpliwości. Jedną z nich była przedmiotem opinii prawnej opracowanej przez eksperta Biura ZPP, którą publikujemy poniżej.

Stan faktyczny

Niedawno otrzymałam wniosek o rejestrację łodzi motorowej, kupionej w Hiszpanii, z dokumentem potwierdzającym dopuszczenie do żeglugi wydanym przez hiszpańskie Ministerstwo Mobilności i Agendy Miejskiej właściwe w Hiszpanii w sprawach rejestracji jednostek pływających. Jednostka została wyprodukowana w latach 90-tych, więc oryginalnych dokumentów obecny właściciel nie posiada. Wcześniej petent kontaktował się z naszym Wydziałem z tym zapytaniem, więc skierowałam pytanie do działu prawnego i otrzymałam odpowiedź, że zgodnie z ustawą skoro Ministerstwa Mobilności i Agendy Miejskiej nie ma na liście instytucji uznanych przez Komisję Europejską, to nie mogę tego dokumentu wykorzystać, ale jednocześnie zapytano mnie, jakie dane to świadectwo miałoby potwierdzać. W związku z tym chciałabym uściślić:

Czy mogę wykorzystać to świadectwo żeglowności do potwierdzenia wszystkich danych zawartych we wniosku, ponieważ zawiera wszelkie potrzebne informacje, czy tylko do potwierdzenia mocy silników? A może jednak nie mogę wykorzystać tego świadectwa i muszę żądać przedstawienia dokumentu dopuszczającego do żeglugi?

Odpowiedź

1. Hiszpański dokument potwierdzający dopuszczenie do żeglugi nie stanowi w mojej ocenie dokumentu, o którym mowa w § 4 rozporządzenia z dnia 17 kwietnia 2020 r. w sprawie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

2. Dokument, o którym mowa w § 4 rozporządzenia stanowi podstawę określenia danych o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie jednostki pływającej, dopuszczalnej sile wiatru oraz znaczącej wysokości fali (§ 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów). Ponadto może stanowić potwierdzenie:

- rodzaju napędu jednostki pływającej, a w przypadku napędu mechanicznego, także o jego mocy (§ 5 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów),
- podstawowych wymiarów i parametrów jednostki pływającej, a dokładniej: w odniesieniu do liczby kadłubów oraz długości, szerokości, maksymalnego zanurzenia (§ 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów),
- materiału głównego, z którego zbudowany jest kadłub jednostki pływającej (§ 5 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów).

Równocześnie jednak ww. zakres dokumentów może zostać „obsłużony” właściwymi oświadczeniami, a hiszpański dokument może stanowić dodatkowy materiał potwierdzający ich prawdziwość, o czym szerzej w uzasadnieniu.

Uzasadnienie

Ad 1.

Według § 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów dokumentem stanowiącym podstawę określenia danych o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie jednostki pływającej, dopuszczalnej sile wiatru oraz znaczącej wysokości fali jest deklaracja zgodności CE lub jeden z „dokumentów zamiennych”. Wskazany wcześniej dokument hiszpański mógłby być uznany za dokument wydany przez uznaną organizację w rozumieniu art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim albo za dokument dopuszczający statek do żeglugi, o którym mowa w art. 28 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Niemniej na przeszkodzie w zakwalifikowaniu go jako dokument wydany przez uznaną organizację stoi ustawowa definicja „uznanej organizacji” i powiązana z nią decyzja Komisji Europejskiej. Według art. 5 pkt 17 ustawy o bezpieczeństwie morskim „uznaną organizacją” jest organizacja uznana przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków. Wykaz organizacji uznanych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (2017/C 220/08) nie zawiera hiszpańskiego podmiotu – to po pierwsze. A po drugie – co ważniejsze – jest wydany na podstawie przywołanego wyżej rozporządzenia z 2009 r., co oznacza, że istnieje duże prawdopodobieństwo, iż hiszpański dokument został wydany jeszcze przed jego wejściem w życie.

Natomiast uznanie dokumentu wystawionego przez Ministerstwo Mobilności i Agendy Miejskiej za dokument dopuszczający statek do żeglugi, o którym mowa w art. 28 ust. 1 i 4 ustawy o żegludze śródlądowej jest niemożliwe w szczególności przez regulacje prawa unijnego. Jak stanowi art. 28 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej, statek może być dopuszczony do żeglugi po uzyskaniu jednego z następujących dokumentów bezpieczeństwa statku:

- 1) unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
 - 2) tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
 - 3) świadectwa zdolności żeglugowej;
 - 4) uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej
- stwierdzających, że statek odpowiada wymogom bezpieczeństwa określonym w art. 27 pkt 1-4.

Równocześnie według art. 28 ust. 4 pkt 2 lit. a ustawy o żegludze śródlądowej uznaje się inny dokument dopuszczający statek do żeglugi wydany przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego zgodnie z obowiązującymi w państwach członkowskich przepisami o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej. W świetle ostatniej części tego przepisu kluczowe są zatem regulacje prawa unijnego. Na potrzeby niniejszej opinii przyjmuję, że prawo hiszpańskie zawiera regulacje odpowiadające wskazanym niżej dyrektywom – szczególnie, iż w świetle wyjaśnień zawartych w punkcie 2 uzasadnienia nie pozbawiają one właściciela możliwości zarejestrowania łodzi.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/100/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej według jej art. 1 znajduje zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej, używanych do transportu towarów i mających łączną wyporność 20 ton lub większą:

- a) o długości (L) mniejszej niż 20 metrów;
- b) dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) jest mniejszy niż 100 m³.

Rejestracja sprowadzonej łodzi motorowej – opinia prawna

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 03, grudzień 2021 09:30

Bartłomiej Zydel

Odslony: 3006

Natomiast dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE, w świetle art. 1, znajduje zastosowanie do następujących jednostek:

- a) statków o długości (L) co najmniej 20 metrów,
- b) statków, dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi co najmniej 100 m³,
- c) holowników i pchaczy przeznaczonych do holowania lub pchania jednostek, o których mowa w lit. a i b, albo urządzeń pływających lub przeznaczonych do przemieszczania takich jednostek lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym,
- d) statków pasażerskich,
- e) urządzeń pływających (rozumianych jako konstrukcja pływająca, na której znajdują się urządzenia robocze, takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki – art. 3 lit. g przywołanej dyrektywy).

Ad 2.

Przechodząc do rozwinięcia wątku oświadczeń trzeba na wstępie przypomnieć, że rozporządzenie w sprawie rejestracji jachtów pośrednio rozróżnia dwa rodzaje oświadczeń właściciela: wiążące dla organu i niewiążące dla organu.

Te pierwsze wynikają z poszczególnych punktów § 5 ust. 1 wskazanego rozporządzenia – i mogą dotyczyć:

- adresu zamieszkania lub adresu do doręczeń właściciela, współwłaściciela lub armatora,
- rodzaju napędu jednostki pływającej, a w przypadku napędu mechanicznego także jego mocy – przy czym jedynie w przypadku jednostek pływających bez napędu mechanicznego lub których moc napędu mechanicznego nie przekracza 20 kW,
- podstawowych wymiarów i parametrów jednostki pływającej – w przypadku jednostek, których długość nie przekracza 14 m,
- materiału głównego, z którego zbudowany jest kadłub jednostki pływającej,
- roku budowy i producenta jednostki pływającej.

Te drugie podstawę znajdują w § 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów, według którego w przypadku gdy do wniosku nie załączono dokumentacji, o której mowa w ust. 1 lub w § 4, do wniosku mogą być dołączone oświadczenia właściciela lub współwłaściciela:

- 1) o braku deklaracji zgodności CE, jeżeli jej wydanie nie było wymagane przepisami prawa, upłynęło 10 lat od momentu wydania deklaracji zgodności CE przez producenta albo właściciel nie posiada deklaracji zgodności CE, a uzyskanie duplikatu dokumentu nie jest możliwe;
- 2) o braku dokumentacji, jeżeli dla jednostki pływającej nie została wydana deklaracja zgodności CE ani inna dokumentacja wydana przez upoważniony podmiot umożliwiająca określenie danych o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie jednostki pływającej, dopuszczalnej sile wiatru lub znaczącej wysokości fali;
- 3) o niezarejestrowaniu jednostki pływającej w innym rejestrze w kraju lub za granicą;
- 4) o nienadaniu jednostce pływającej indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI);
- 5) o braku ważnego pozwolenia radiowego dla jednostki pływającej.

Rejestracja sprowadzonej łodzi motorowej – opinia prawna

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 03, grudzień 2021 09:30

Bartłomiej Zydel

Odłony: 3006

W omawianej sprawie szczególnie istotne są oświadczenia z punktów 1 i 2, tj. dotyczące braku deklaracji zgodności CE oraz braku dokumentacji. Oświadczenie w zakresie braku deklaracji zgodności CE może być uzasadnione brakiem deklaracji zgodności CE oraz brakiem możliwości uzyskania duplikatu.

Oświadczenie z punktu 2 jest uzasadnione zarówno brakiem deklaracji zgodności CE, jak i brakiem innej dokumentacji wydanej przez upoważniony podmiot (wskazywany w § 4 pkt 2 lit. b oraz § 4 pkt 4 lit. c rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów). Organ co prawda nie jest zobligowany do uwzględnienia tych oświadczeń – w świetle brzmienia § 5 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów oraz art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m – niemniej mając na względzie dokument wydany przez hiszpańskie Ministerstwo Mobilności i Agendy Miejskiej co do zasady należałoby przychylić się do treści oświadczeń i zarejestrować łódź.