



**SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-28-12

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz
ustawy o obszarach morskich
Rzeczypospolitej Polskiej
i administracji morskiej z projektem aktu
wykonawczego.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej
Polskiej i administracji morskiej ¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368) wprowadza się następujące zmiany:

1) TYTUŁ V otrzymuje brzmienie:

„TYTUŁ V

OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA
MORSKIE I UBEZPIECZENIE ARMATORÓW Z TYTUŁU
ROSZCZEŃ MORSKICH”;

2) w art. 97 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Odpowiedzialność dłużnika za roszczenia morskie może być ograniczona zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 2 maja 1996 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 146), zwanej dalej „Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.”;

3) art. 98 otrzymuje brzmienie:

„Art. 98. Dłużnik może powołać się na ograniczenie odpowiedzialności niezależnie od ustanowienia funduszu

ograniczenia odpowiedzialności określonego w art. 11 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.”;

4) w art. 101 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Dla statków o pojemności brutto poniżej 300, granica odpowiedzialności dłużnika wynosi:

- 1) 200 000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia;
- 2) 100 000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do innych roszczeń.”;

5) po art. 102 dodaje się art. 102a – 102g w brzmieniu:

„Art. 102a. § 1. Armator statku o polskiej przynależności, o pojemności brutto 300 i powyżej, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za roszczenia morskie, obejmujące roszczenia podlegające ograniczeniu na podstawie Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności (ubezpieczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie).

§ 2. Ubezpieczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie obowiązany jest posiadać także armator statku o obcej przynależności, o pojemności brutto 300 i powyżej:

- 1) gdy statek ten wchodzi do polskiego portu lub
- 2) jeżeli jest to zgodne z wymogami prawa międzynarodowego, gdy statek ten wchodzi na polskie morze terytorialne.

Art. 102b. Suma ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie każdego statku dla roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, powinna być równa odpowiedniej maksymalnej granicy odpowie-

działności, określonej zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności.

Art. 102c. § 1. Posiadanie ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie powinno być potwierdzone jednym lub kilkoma certyfikatami.

§ 2. Certyfikaty wystawia ubezpieczyciel lub inny podmiot, który udziela zabezpieczenia finansowego.

§ 3. Certyfikat powinien zawierać:

- 1) nazwę statku, jego numer identyfikacyjny nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (numer IMO) i nazwę portu macierzystego;
- 2) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności przez armatora;
- 3) rodzaj i okres ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie;
- 4) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności ubezpieczyciela lub innego podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego oraz, gdy jest ono inne niż miejsce prowadzenia działalności, miejsce ustanowienia ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

§ 4. Jeżeli certyfikat nie został wydany w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst certyfikatu powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

§ 5. Certyfikat powinien być przechowywany na statku.

§ 6. Posiadanie i przechowywanie na statku certyfikatu lub certyfikatów ubezpieczenia odpowiedzialności

za roszczenia morskie podlega sprawdzeniu podczas inspekcji statku przeprowadzanej w polskim porcie.

Art. 102d. Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada jednego lub kilku certyfikatów ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

Art. 102e. § 1. Jeżeli certyfikat lub certyfikaty ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, nie są przechowywane na statku o obcej przynależności, dyrektor urzędu morskiego może, w drodze decyzji, wydać statkowi nakaz opuszczenia portu, o czym powiadamia Komisję Europejską, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i państwo bandery statku. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

§ 2. Jeżeli okoliczności pozwalają na usunięcie w rozsądnym terminie uchybień, o których mowa w § 1, przed wydaniem nakazu opuszczenia portu, dyrektor urzędu morskiego wzywa do usunięcia tych uchybień i określa termin ich usunięcia.

§ 3. Statek o obcej przynależności, wobec którego w jakimkolwiek państwie członkowskim Unii Europejskiej wydano nakaz opuszczenia portu z powodu nieprzechowywania na statku certyfikatu lub certyfikatów ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, nie może wejść do polskiego portu, do czasu przedstawienia wymaganego certyfikatu.

Art. 102f. Przepisów art.102a – 102e nie stosuje się do statków będących własnością państwa lub eksploatowanych przez państwo, wykorzystywanych do świadczenia niehandlowych usług publicznych.

Art. 102g. Kontrolę przestrzegania przepisów o ubezpieczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie sprawują dyrektorzy urzędów morskich.”;

6) w art. 172 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Przewoźnik, który zawarł umowę przewozu pasażera, lub w którego imieniu została ona zawarta (przewoźnik umowny), może powierzyć wykonanie umowy w całości lub w części innemu przewoźnikowi, będącemu właścicielem statku, jego armatorem lub czarterującym (przewoźnikowi faktycznemu). Przewoźnikiem, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu, może być przewoźnik faktyczny lub przewoźnik umowny w zakresie, w jakim sam dokonuje przewozu.”;

7) w art. 181 po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Przepisu § 1 nie stosuje się do przewozów, o których mowa w art. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 392/2009”.”;

8) art. 182 otrzymuje brzmienie:

„Art. 182. § 1. Przewoźnik, który podejmuje się przewozu pasażera statkiem o polskiej przynależności, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera do wysokości sum określonych przy zastosowaniu granic odpowiedzialności

przewoźnika przewidzianych w art. 7 i art. 8 Konwencji ateńskiej, z zastrzeżeniem art. 181 § 1a.

§ 2. Obowiązek, o którym mowa w § 1, dotyczy również przewoźnika, który podejmuje się przewozu statkiem o obcej przynależności, jeżeli przewóz wykonywany jest na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portami polskimi.

§ 3. Dowodem spełnienia przez przewoźnika obowiązku, o którym mowa w § 1 i 2, jest polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia. Dokument taki powinien być przechowywany na statku i okazywany na żądanie organów inspekcji morskiej.

§ 4. Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego, o którym mowa w § 3.

§ 5. Statek o obcej przynależności nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ani go opuścić, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego, o którym mowa w § 3.”;

9) po artykule 182 dodaje się art. 182a – 182c w brzmieniu:

„Art. 182a. § 1. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje, statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów, całość lub część przewozu, o którym mowa w art. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 392/2009, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, w wysokości nie niższej niż

określona w art. 4a ust. 1 załącznika I do tego rozporządzenia.

- § 2. Ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w § 1, powinno być stwierdzone odpowiednim certyfikatem.
- § 3. Certyfikat, przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o polskiej przynależności, wydaje lub poświadcza, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku, po stwierdzeniu, że spełnia on wymogi określone w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009. Kopię wydanego lub poświadczanego certyfikatu dyrektor urzędu morskiego przesyła organowi prowadzącemu rejestr, w którym statek jest zarejestrowany.
- § 4. Certyfikat, przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o obcej przynależności, wydaje lub poświadcza, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego, po stwierdzeniu, że spełnia on wymogi określone w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009. Kopię wydanego lub poświadczanego certyfikatu dyrektor urzędu morskiego przesyła właściwemu organowi państwa rejestracji statku w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 392/2009.
- § 5. Statek o polskiej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada certyfikatu lub jego poświadczenia.

- § 6. Statek o obcej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ani go opuścić, jeżeli nie posiada certyfikatu lub jego poświadczenia.
- § 7. Certyfikat lub jego poświadczenie wystawia się w języku polskim i angielskim.
- § 8. Certyfikat lub jego poświadczenie wydawane są na okres, na jaki zostało ustanowione ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe. Jeżeli ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe wygasło przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, przewoźnik obowiązany jest powiadomić o tym dyrektora urzędu morskigo, który wydał lub poświadczył certyfikat.
- § 9. Poświadczeniu podlega certyfikat, jeżeli jest do niego dołączony dokument ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, spełniający wymogi art. 3 rozporządzenia nr 392/2009.
- § 10. Certyfikat lub jego poświadczenie tracą ważność w przypadku wygaśnięcia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, dla stwierdzenia którego zostały wydane. Certyfikat lub jego poświadczenie, które utraciły ważność powinny zostać zwrócone dyrektorowi urzędu morskigo w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności.
- § 11. Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność państwa, dyrektor urzędu morskigo właściwy ze względu na port macierzysty statku wystawia świadectwo zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009.

§ 12. Certyfikat oraz świadectwo, powinny być przechowywane na statku, z zastrzeżeniem art. 4a ust. 14 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009.

§ 13. Kontrolę przestrzegania przepisów o ubezpieczeniu i innym zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

Art. 182b. § 1. Dyrektor urzędu morskiego pobiera następujące opłaty:

- 1) za wydanie certyfikatu – równowartość 30 euro;
- 2) za poświadczenie certyfikatu – równowartość 20 euro.

§ 2. Przeliczenia równowartości euro na złote dokonuje się według średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu odpowiednio złożenia wniosku o wydanie lub poświadczenie certyfikatu.

§ 3. Opłaty, o których mowa w § 1, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 182c. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu i świadectwa, o których mowa w art. 182a § 2 i § 11, mając na uwadze wzór określony w rozporządzeniu nr 392/2009 oraz treść wytycznych IMO stanowiących załącznik II tego rozporządzenia.”;

10) art. 186 otrzymuje brzmienie:

„Art. 186. Roszczenia z tytułów innych niż określone w Konwencji ateńskiej oraz w rozporządzeniu nr 392/2009

przedawniają się z upływem 2 lat od dnia wymagalności.”;

11) w art. 272 § 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„§ 2. Użyte w przepisach niniejszego działu określenia „statek”, „właściciel”, „państwo rejestracji statku”, „olej”, „środki zapobiegawcze”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji o odpowiedzialności cywilnej.

§ 3. Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw – stron Konwencji o odpowiedzialności cywilnej ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli:

- 1) szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia szkodzie, o której mowa w pkt 1, lub jej zmniejszeniu.”;

12) art. 280 otrzymuje brzmienie:

„Art. 280. § 1. Osoba otrzymująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej olej przewieziony drogą morską stosownie do postanowień art. 10 Konwencji, o której mowa w art. 279 § 1, w ilości 150 tys. ton lub więcej, uiszcza wkłady na rzecz Międzynarodowego Funduszu zgodnie z art. 10 i art. 15 tej Konwencji.

§ 2. Każdy, kto otrzymuje z zagranicy lub jakiegokolwiek miejsca położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej olej przewieziony drogą morską stosownie do postanowień § 1, obowiązany jest przekazać ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, w terminie do dnia 15 stycznia

każdego roku, dane o ilościach oleju otrzymanego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego.

§ 3. Każdy, kto nie dopełnia obowiązku określonego w § 2 podlega karze pieniężnej w wysokości 1 SDR od tony niezadeklarowanego oleju kontrybucyjnego.

§ 4. Karę pieniężną, o której mowa w § 3, wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port wyładunku. Tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.²⁾).

§ 5. Minister właściwy do spraw finansów publicznych składa Międzynarodowemu Funduszowi corocznie sprawozdanie, podając nazwę i adres osób, o których mowa w § 1, oraz ilości przewiezonego przez każdą taką osobę drogą morską oleju kontrybucyjnego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego.

§ 6. Minister właściwy do spraw finansów publicznych przekazuje do wiadomości ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie, o którym mowa w § 5.”;

13) w TYTULE VII w dziale III, po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

„Rozdział 3a

Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody
Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

Art. 281a. Do dochodzenia roszczeń wobec Międzynarodowego
Dodatkowego Funduszu Odszkodowań za Szkody

Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, zwanego dalej „Dodatkowym Funduszem”, stosuje się postanowienia Konwencji, o której mowa w art. 279 § 1, zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 16 maja 2003 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392), zwanym dalej „Protokołem z 2003 r.”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

Art. 281b. § 1. Roszczenie wobec Dodatkowego Funduszu przysługuje każdej osobie, której ustalone roszczenie o wynagrodzenie szkody spowodowanej zanieczyszczeniem nie zostało w pełni zaspokojone przez Międzynarodowy Fundusz, ponieważ całkowita wysokość szkody przekracza, lub istnieje ryzyko iż przekroczy, mający zastosowanie limit odszkodowania ustanowiony w art. 4 ust. 4 Konwencji, o której mowa w art. 279 § 1, w odniesieniu do każdego wypadku.

§ 2. Przez ustalone roszczenie rozumie się roszczenie, o którym mowa w art. 1 ust. 8 Protokołu z 2003 r.

Art. 281c. Roszczenie wobec Międzynarodowego Funduszu będzie uznawane za roszczenie wniesione przez tego samego wierzyciela wobec Dodatkowego Funduszu.

Art. 281d. Osoba otrzymująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej olej kontrybucyjny przewieziony drogą morską stosownie do postanowień art. 10 Protokołu z 2003 r., w ilości 150 tys. ton lub więcej, uiszcza wkłady na rzecz Dodatkowego Funduszu, zgodnie z art. 10 tego Protokołu.

Art. 281e. Minister właściwy do spraw finansów publicznych poinformuje Dodatkowy Fundusz o braku osób określonych w art. 281d.”;

14) w art. 339 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, zwanego dalej „funduszem”, podlega przepisom Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu nieprocesowym, ze zmianami wynikającymi z przepisów niniejszego działu oraz Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.”;

15) art. 354 otrzymuje brzmienie:

„Art. 354 § 1. Orzeczenia wydane na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej są wykonalne w Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania cywilnego oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. WE L 12 z 16.01.2001, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 4, str. 42).

§ 2. Do wniosku o nadanie klauzuli wykonalności należy dołączyć:

- 1) oryginał orzeczenia lub urzędowo poświadczony odpis orzeczenia, a także poświadczone w ten sam sposób tłumaczenie na język polski;
- 2) oświadczenie właściwych organów państwa siedziby sądu, który wydał orzeczenie, że zostało ono wydane na podstawie Konwencji

o odpowiedzialności cywilnej oraz że jest ono wykonalne w tym państwie.

§ 3. Przepisy § 1 i 2 stosuje się odpowiednio do orzeczeń wydanych na podstawie Konwencji, o której mowa w art. 279 § 1, oraz Protokołu z 2003 r. ”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.³⁾) w art. 56 wprowadza się następujące zmiany:

1) po pkt 19 dodaje się pkt 19a w brzmieniu:

„19a) uprawia żeglugę z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, o którym mowa w art. 102a Kodeksu morskiego,”;

2) pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) podejmuje się przewozu pasażerów z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w art. 182 § 1 lub art. 182a § 1 Kodeksu morskiego”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7, 9 i 10, które wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2012 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128) oraz wykonuje postanowienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 106, poz. 662, Nr 134, poz. 778 i Nr 228, poz. 1368.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 92, poz. 753, Nr 98, poz. 817 oraz z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 106, poz. 662, Nr 134, poz. 778 i Nr 228, poz. 1368.

UZASADNIENIE

Ustawa o zmianie ustawy – Kodeks morski (k.m.) oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej ma na celu zapewnienie wykonania postanowień następujących aktów prawnych:

1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128), zwanej dalej „dyrektywą 2009/20”,

2) protokołu z 1996 r. do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (zwanej dalej „Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności”), sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zwanego dalej „Protokołem z 1996 r.”,

3) rozporządzenia nr 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.5.2009, str. 24 – 46), zwanego dalej „rozporządzeniem 392/2009”,

4) protokołu z 2003 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392), do Międzynarodowej Konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 18 grudnia 1971 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79), zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1529), zwanej dalej „Konwencją o Funduszu z 1992 r.”

Ratyfikacja Protokołu z 1996 r. konieczna była ze względu na fakt, iż odsyła do niego – w zakresie ograniczenia odpowiedzialności – dyrektywa 2009/20/WE.

Ponadto projekt zawiera zmianę art. 101 k.m. polegającą na dwukrotnym podniesieniu limitów odpowiedzialności dla statków o tonażu mniejszym niż 300 ton, a więc pozostających poza zakresem Protokołu z 1996 r. Brak podniesienia tychże limitów powodowałby rażącą dysproporcję pomiędzy granicami odpowiedzialności dla statków objętych Protokołem z 1996 r., a statków pozostających poza zakresem tejże regulacji.

Zgodnie z możliwością przewidzianą w dyrektywie 2009/20/WE, projekt przewiduje również rozszerzenie obowiązku posiadania ubezpieczenia na statki o obcej przynależności

uprawiające żeglugę na polskim morzu terytorialnym. Skorzystanie z tej możliwości wynika z zaleceń Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

Powyższe zmiany, wykraczające poza niezbędny zakres wdrażanych aktów prawnych, omówione zostały szczegółowo w treści uzasadnienia.

Projekt nowelizacji przygotowany został przez działającą przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej (Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej) Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego.

Art. 1 pkt 1 przedmiotowej nowelizacji polega na uzupełnieniu tytułu V k.m. – „OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE”, o sformułowanie „I UBEZPIECZENIE ARMATORÓW Z TYTUŁU ROSZCZEŃ MORSKICH”, co związane jest z rozszerzeniem zakresu przedmiotowego tytułu V k.m., polegającym na implementacji postanowień dyrektywy 2009/20/WE.

Art. 1 pkt 2 zawiera zmianę art. 97 § 1 k.m., w którym dokonano inkorporacji Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, której Rzeczpospolita Polska jest stroną od dnia 1 grudnia 1986 r. Konwencja zawiera regulacje dotyczące, sięgającej swymi korzeniami prawa rzymskiego, instytucji ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie. Ograniczenie to wynika przede wszystkim z potrzeby określenia granic ryzyka podejmowanego przez ubezpieczycieli statków, zwłaszcza w obliczu zdarzeń o charakterze katastrofalnym. Pozwala to na przewidywalność prowadzenia działalności gospodarczej, zwłaszcza w przypadku mniejszych podmiotów trudniących się żeglugą i w efekcie objęcie ich ubezpieczeniem zapewniającym odszkodowanie podmiotom dotkniętym takimi katastrofami morskimi.

Zmiana art. 97 § 1 k.m. polega na uzupełnieniu treści odesłania do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności o Protokół z 1996 r. Zmiana ta ma na celu zapewnienie pewności prawnej i przejrzystości przepisów k.m.

Zgodnie z art. 11 Protokołu z 1996 r., wchodzi on w życie z upływem 90 dni od chwili związania się nim przez 10 Państw. Warunek ten został spełniony w dniu 13 lutego 2004 r., z chwilą związania się nim przez Republikę Malty. Protokół wszedł zatem w życie w dniu 13 maja 2004 r.

Przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Protokołu z 1996 r. nastąpiło na mocy ustawy z dnia 13 maja 2011 r. o ratyfikacji Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonego

w Londynie dnia 2 maja 1996 r. Protokół z 1996 r. wszedł w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 15 lutego 2012 r.

Protokół z 1996 r. wprowadza podwyższone, w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, limity odpowiedzialności za roszczenia morskie, co podyktowane jest utratą wartości SDR¹⁾ od czasu podpisania Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności oraz chęcią zwiększenia bezpieczeństwa na morzu.

Roszczenia morskie podlegające ograniczeniu (tak w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, jak i Protokole z 1996 r.), to co do zasady:

a) roszczenia z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała albo utraty lub uszkodzenia mienia (łącznie z uszkodzeniem urządzeń portowych, basenów, dróg wodnych i oznakowań nawigacyjnych), które zdarzyły się na statku lub w bezpośrednim związku z eksploatacją statku albo akcjami ratowniczymi, oraz z tytułu innych szkód wynikłych w ich konsekwencji,

b) roszczenia z tytułu szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie morzem ładunku, pasażerów lub ich bagażu,

c) roszczenia z tytułu innych szkód spowodowanych naruszeniem praw innych niż prawa wynikające z umów, powstałych w bezpośrednim związku z eksploatacją statku lub akcjami ratowniczymi,

d) roszczenia z tytułu podniesienia, usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym statku, który zatonął, stał się wrakiem, wszedł na mieliznę lub został porzucony, wraz ze wszystkim, co znajduje się lub znajdowało się na takim statku,

e) roszczenia z tytułu usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym ładunku statku,

f) roszczenia innej osoby niż osoba odpowiedzialna z tytułu środków podjętych dla uniknięcia lub ograniczenia szkody, za którą osoba odpowiedzialna może ograniczyć swoją odpowiedzialność zgodnie z Konwencją, oraz dalszych szkód wyrządzonych przez te środki.

Jak już wspomniano, Protokół z 1996 r. ma na celu przede wszystkim podwyższenie limitów odpowiedzialności wynikłej z tychże roszczeń, w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

¹⁾ Special Drawing Rights – Specjalne Prawo Ciągnięcia, którego wartość określana jest przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w stosunku do najważniejszych światowych walut. W chwili obecnej 1 SDR, to ok. 4,85 PLN.

Zależności te, różne dla roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała oraz dla pozostałych roszczeń, przedstawiają się następująco:

1. Roszczenia z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała:

Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 500 ton (GT²⁾) – 333 000 SDR , a ponadto:

- za każdą tonę od 501 do 3.000 ton – 500 SDR
- za każdą tonę od 3.001 do 30.000 ton – 333 SDR
- za każdą tonę od 30.001 do 70.000 ton – 250 SDR
- za każdą tonę ponad 70.000 ton – 167 SDR

Protokół z 1996 r.:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 2.000 ton (GT) – 2 000 000 SDR, a ponadto:

- za każdą tonę od 2.001 do 30.000 ton – 800 SDR
- za każdą tonę od 30.001 do 70.000 ton – 600 SDR
- za każdą tonę ponad 70.000 ton – 400 SDR

Zatem przykładowo, w przypadku statku o tonażu 500 ton (GT) są to następujące limity:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 333 000 SDR
- dla Protokołu z 1996 r.: 2 000 000 SDR

W przypadku statku o tonażu 15.000 ton (GT):

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 5 579 000 SDR
- dla Protokołu z 1996 r.: 12 400 000 SDR

Dla statku o tonażu 40.000 ton GT:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 13 074 000 SDR

²⁾ Gross tonnage (pojemność brutto) – miara całkowitej wielkości statku ustalona zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. ((Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247).

- dla Protokołu z 1996 r.: 30 400 000 SDR

2. Roszczenia inne niż z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała:

Także limity dotyczące innych roszczeń uległy w Protokole z 1996 r. podwyższeniu w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności. Są one dokładnie o połowę niższe niż limity dla roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 2.000 ton (GT) – 1 000 000 SDR, a ponadto:

- za każdą tonę od 2.001 do 30.000 ton – 400 SDR
- za każdą tonę od 30.001 do 70.000 ton – 300 SDR
- za każdą tonę ponad 70.000 ton – 200 SDR

Przykładowo, dla statku o tonażu 15.000 ton (GT), są to następujące limity:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 2 588 500 SDR
- dla Protokołu z 1996 r.: 6 200 000 SDR

Ponadto, w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, w odniesieniu do limitów odpowiedzialności z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera statku, granicę odpowiedzialności (dla każdego odrębnego zdarzenia) stanowi kwota 46 666 SDR pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem okrętowym, nieprzekraczająca jednak 25 milionów SDR.

Przy czym za pasażera uważa się osobę, która:

- a) odbywa podróż na podstawie umowy o przewóz pasażera lub
- b) która, za zgodą przewoźnika, towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom przewożonym na podstawie umowy o przewóz towarów.

Natomiast zgodnie z postanowieniami Protokołu z 1996 r., w odniesieniu do roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów statku, granicę odpowiedzialności właściciela statku stanowi kwota 175 000 SDR, pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem okrętowym. Ponadto, dodanie ust. 3bis w art. 15 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności oznacza, że dopuszczono, by Państwa-Strony swobodnie regulowały odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera, z zastrzeżeniem jednak dolnej granicy

przewidzianej w art. 7 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, z uwzględnieniem zmian wprowadzonych przez Protokół z 1996 r. Ponadto w Protokole z 1996 r. zrezygnowano z maksymalnego limitu 25 milionów SDR, co będzie miało znaczący efekt w przypadku dużych statków. Na przykład dla statku uprawnionego zgodnie z certyfikatem okrętowym do przewożenia 1000 pasażerów będzie to odpowiednio:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 25 000 000 SDR
- dla Protokołu z 1996 r.: 175 000 000 SDR

Art. 1 pkt 3 przedmiotowej nowelizacji zakłada zmianę redakcyjną art. 98 k.m. oraz skreślenie § 2, stanowiącego, iż: „sąd może, w razie prawdopodobieństwa ujawnienia się kolejnych wierzycieli, uzależnić ograniczenie odpowiedzialności od ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności”. W toku prac nad nowelizacją Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego uznała bowiem, iż takie uzależnianie prawa dłużnika do powołania się na ograniczenie odpowiedzialności stanowi niewynikające bezpośrednio z Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności zawężanie jego praw.

Art. 1 pkt 4. Zgodnie z art. 15 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, Państwo-Strona może regulować szczególnymi przepisami prawa wewnętrznego system ograniczenia odpowiedzialności dla statków poniżej 300 ton. Rzeczpospolita Polska skorzystała w 2001 r. z takiej możliwości, określając w art. 101 k.m. następujące limity:

- 1) 100.000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia;
- 2) 50.000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do innych roszczeń.

Ze względu na fakt, iż Protokół z 1996 r. znacząco podwyższa limity odpowiedzialności (przykładowo dla statków o pojemności 500 GT około sześciokrotnie), uznano, iż w związku z ratyfikacją Protokołu z 1996 r. istnieje konieczność zmiany art. 101 § 1 k.m. polegającej na określeniu nowych, dwukrotnie wyższych, granic odpowiedzialności. Podwyższenie granic uzasadnione jest faktem, iż nawet stosunkowo niewielki statek może spowodować szkody sięgające milionów złotych – na przykład wypadek niewielkiego statku Dolly (289 GT) w 1999 r. na Martynice spowodował szkody znacznie przewyższające limit ubezpieczenia armatora – 3 miliony SDR (3,5 mln euro). Podobne szkody spowodował w 1999 r. wypadek niewiele większego statku Mary Anne na

Filipinach. Szkody o znacznych rozmiarach mogą wystąpić również w razie wypadku w budowanym obecnie gazoporcie w Świnoujściu. Również większość państw europejskich, które w prawie krajowym uregulowały granice odpowiedzialności dla statków poniżej 300 GT, przy ratyfikacji Protokołu z 1996 r. dokonała podwyższenia tychże limitów.

Art. 1 pkt 5 przewiduje dodanie w tytule V k.m., artykułów 102a, 102b, 102c, 102d, 102e, 102f oraz 102g, co ma na celu implementację dyrektywy 2009/20/WE. Zmieniony w ten sposób tytuł V przewiduje, określony w dyrektywie, obowiązek posiadania właściwego ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, co powinno być potwierdzone jednym lub kilkoma certyfikatami wystawionymi przez ubezpieczyciela lub inny podmiot udzielający finansowego zabezpieczenia. Obowiązek posiadania ubezpieczenia przewidziany jest dla statków o polskiej przynależności oraz statków o obcej przynależności, gdy wchodzą one do polskiego portu. Ponadto dyrektywa 2009/20/WE przewiduje, iż państwa członkowskie mogą – jeżeli jest to zgodne z prawem międzynarodowym – wymagać spełnienia powyższego obowiązku także wtedy, gdy takie statki pływają na wodach terytorialnych tych państw. W związku z tym, projektowany art. 102a § 2 przewiduje, iż statek o obcej przynależności powinien posiadać ubezpieczenie również gdy wchodzi na polskie morze terytorialne – z wyjątkiem sytuacji, gdy statek korzysta z tzw. nieszkodliwego przepływu, o którym mowa w art. 17 i nast. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r., sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543). Przepis ten ma znaczenie w przypadku ewentualnej szkody spowodowanej zdarzeniem, które miało miejsce na polskim morzu terytorialnym i ma na celu zapewnienie wypłaty odszkodowania w takich przypadkach.

Obowiązek ubezpieczenia ma na celu działanie prewencyjne oraz zapewnienie wypłaty odszkodowań w razie powstania ewentualnej szkody. Przepis ten powinien również pomóc w wyeliminowaniu z obrotu morskiego statków, które nie spełniają odpowiednich norm bezpieczeństwa, oraz zapewnić równe, konkurencyjne warunki działania dla podmiotów gospodarczych trudniących się żegluga.

W art. 102c określa się dane, jakie powinien zawierać certyfikat, jak i obowiązek jego przechowywania na statku – w celu dokonania inspekcji. Art. 102d ma na celu wprowadzenie skutecznych, proporcjonalnych oraz odstrasających sankcji – zawiera on zakaz uprawiania żeglugi w razie braku stosownego certyfikatu lub certyfikatów. Ponadto przewidziano możliwość wydania przez dyrektora urzędu morskiego nakazu opuszczenia portu, o czym powinien powiadomić on Komisję Europejską, pozostałe państwa członkowskie Unii

Europejskiej oraz państwo bandery statku. Wprowadzona została również, w art. 2 nowelizacji, zmiana ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.) polegająca na dodaniu w art. 56 ustawy, sankcji w postaci kary pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia, w stosunku do podmiotu, który uprawia żeglugę z naruszeniem obowiązku posiadania ubezpieczenia za roszczenia morskie, stosownie do art. 102a. Projektowany art. 102f zawiera natomiast, zgodnie z dyrektywą, wyłączenie stosowania art. 102a do 102d, w odniesieniu do statków będących własnością państwa lub eksploatowanych przez państwo, wykorzystywanych do świadczenia niehandlowych usług publicznych.

Art. 1 pkt 6 do 10 zawierają zmiany wynikające z rozporządzenia 392/2009.

Nowe brzmienie definicji przewoźnika umownego i faktycznego zawarte w projektowanym art. 172 § 2 k.m. wynika z konieczności jego dostosowania do art. 1 ust. 1 załącznika I do rozporządzenia 392/2009, gdzie – co szczególnie ważne dla przepisów o zabezpieczeniu finansowym – pojawia się także wyodrębnienie przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu.

Zmiana art. 181 polega na wskazaniu, iż w zakresie uregulowanym rozporządzeniem 392/2009, ma ono pierwszeństwo przed przepisami Kodeksu morskiego. Rozporządzenie to ma zastosowanie do przewozów międzynarodowych określonych w załączniku I do rozporządzenia 392/2009 oraz przewozów krajowych statkami klasy A i B według klasyfikacji określonej w art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich.

W pozostałym zakresie, zgodnie z art. 181 § 3 stosuje się przepisy k.m. oraz postanowienia Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108), zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479), zwanej dalej „Konwencją ateńską”. Rozwiązanie to wynika z braku ratyfikacji Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej. Ponadto, w zakresie nieobjętym rozporządzeniem 392/2009, przepisy Kodeksu morskiego oraz postanowienia Konwencji ateńskiej stosuje się odpowiednio do przewozu osób, które za zgodą przewoźnika odbywają

podróż bez opłaty za przewóz albo na podstawie umowy innej niż umowa przewozu pasażera – odpowiada to obecnej regulacji k.m.

Art. 1 pkt 8 (182 k.m.) wzorem obecnej regulacji przewiduje obowiązek posiadania przez przewoźników pasażerskich eksploatujących zarówno statki podnoszące polską banderę, jak i statki obce, wpływające na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ubezpieczenia do wysokości limitów określonych w Konwencji ateńskiej. Artykuł ten przewiduje również zakaz żeglugi dla statku nieposiadającego poświadczenia takiego ubezpieczenia.

Art. 1 pkt 9 zawiera zmiany polegające na wykonaniu art. 4a załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009. Artykuł ten przewiduje obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej przez przewoźników dokonujących przewozów objętych zakresem stosowania rozporządzenia 392/2009.

Fakt posiadania takiego zabezpieczenia powinien być potwierdzony certyfikatem wydanym przez właściwą administrację państwa członkowskiego, co pozwala na kontrolę danego zabezpieczenia przez właściwe organa. Certyfikat powinien być przechowywany na statku, ale też zgodnie z art. 4a ust. 14 Konwencji ateńskiej, poszczególne państwa mogą prowadzić rejestr takich certyfikatów w formie elektronicznej. Podobne wymogi posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, potwierdzonego odpowiednim certyfikatem, przewiduje obecnie:

1) art. 271b k.m. – w odniesieniu do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym, w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939),

2) art. 273 k.m. – w odniesieniu do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez wyciek lub usunięcie oleju ze statku przewożącego olej luzem, w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526).

Jak w powyższych przypadkach, za wydanie certyfikatu przewidziano opłatę w wysokości 30 euro, a za wydanie poświadczenia kwotę 20 euro. Kwoty te w powyższych

przypadkach ustalone zostały w oparciu o średnią wysokości opłat w krajach Unii Europejskiej. Projektowany art. 182a k.m. zawiera postanowienia analogiczne do powyższych zapisów, przewidując, iż właściwy certyfikat wystawia, w języku polskim i angielskim, dyrektor urzędu morskigo.

Projekt zakłada zatem dodanie art. 182b k.m., określającego wysokość opłat za wydanie certyfikatu oraz przewiduje, w art. 182c, delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (obecnie – Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej) do wydania rozporządzenia określającego warunki i tryb wydawania oraz wzór takich certyfikatów.

Ponadto w wykonaniu art. 4a załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009, w art. 2 pkt 1 dodaje się, obok istniejących obecnie sankcji za brak posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 182 § 1 k.m., analogiczne sankcje w odniesieniu do art. 182a § 1 k.m.

Art. 1 pkt 10 zawiera zmianę regulującego termin przedawnienia roszczeń art. 186, polegającą na dodaniu do wyłączenia roszczeń z tytułu Konwencji ateńskiej, również roszczeń wynikających z rozporządzenia 392/2009.

Ponadto art. 1 pkt 11 oraz 14 zawiera zmiany wynikające z ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Protokołu z 2003 r. do Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r., która tworzy Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 2003 r. (zwany dalej „Dodatkowym Funduszem”).

Projektowany art. 280 § 3 k.m. polega na ustanowieniu sankcji w razie naruszenia art. 280 § 2, określającego obowiązek informacyjny odbiorców oleju kontrybucyjnego wobec ministra właściwego ds. finansów publicznych. Rozwiązanie to podyktowane jest faktem, iż spełnienie obowiązku informacyjnego wobec Funduszu z 1992 r. oznacza również spełnienie obowiązku informacyjnego wobec Funduszu Dodatkowego. W przypadku natomiast zaniechania wykonania takiego obowiązku przez odbiorcę oleju kontrybucyjnego, wkładami do Funduszu Dodatkowego może zostać obciążony budżet Państwa-Strony. Stanie się tak, gdy brak danych od odbiorcy spowoduje, że zgłoszona do Funduszu Dodatkowego ilość oleju kontrybucyjnego jest mniejsza niż 1 milion ton. W takiej sytuacji, na mocy art. 14 § 2 Protokołu z 2003 r. różnicę pomiędzy 1 milionem ton a zsumowaną ilością oleju zgłoszoną do Funduszu Dodatkowego, pokrywa Państwo-Strona. Wysokość kary jest dwukrotnością

obecnej składki przypadającej na 1 tonę oleju kontrybucyjnego ustalonej przez Zgromadzenie Funduszu Dodatkowego na podstawie art. 11 Protokołu z 2003 r. Projektowany art. 280 § 4 k.m. określa natomiast organ właściwy do wymierzania kar – jest nim dyrektor urzędu morskiego, będący terenowym organem administracji morskiej. W odniesieniu do trybu wymierzania i ściągania kar, zastosowano odesłanie do właściwej ze względu na swój zakres przedmiotowy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.).

Proponowany art. 280 § 5 jest odpowiednikiem obecnie obowiązującego art. 280 § 3 k.m. Zgodnie z art. 13 Protokołu z 2003 r. w zw. z art. 15 Konwencji o Funduszu z 1992 r., informacja wymagana na gruncie Konwencji o Funduszu z 1992 r. odnośnie do osób zobowiązanych do dokonywania wkładów na rzecz Funduszu z 1992 r. oraz o ilości otrzymywanego przez nie oleju kontrybucyjnego czyni zadość wymogom informacyjnym Protokołu z 2003 r. Nie jest więc wymagana dodatkowa informacja o odbiorcach i ilościach oleju kontrybucyjnego wobec Funduszu Dodatkowego. Należy natomiast dostosować treść obecnego art. 280 § 3 k.m. do artykułu 15 § 2 Konwencji o Funduszu z 1992 r., która wymaga informacji o nazwie i adresie osoby zobowiązanej do uiszczania wkładów oraz ilościach oleju kontrybucyjnego otrzymywanego przez każdą taką osobę w ciągu poprzedzającego roku kalendarzowego. Proponowana redakcja art. 280 § 6 k.m. pozwala na przekazywanie właściwego sprawozdania przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych do wiadomości ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, do którego właściwości należy ustawa Kodeks morski i który odpowiedzialny jest za wykonywanie postanowień przedmiotowych konwencji.

Art. 1 pkt 12 dodaje Rozdział 3a – „Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami”. Zmiana wynika z ratyfikacji przez RP Protokołu z 2003 r. do Międzynarodowej Konwencji o Utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r.

Art. 281a inkorporuje zapisy Protokołu z 2003 do k.m. Metodę tę zastosowano w Kodeksie morskim z powodzeniem już wielokrotnie:

1) w art. 97 § 1 inkorporowano Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie,

2) w art. 181 § 1 inkorporowano Konwencję ateńską w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu,

3) w art. 272 § 2 inkorporowano Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Konwencja CLC),

4) w art. 271a § 1 inkorporowano Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (Konwencja bunkrowa),

5) w art. 279 § 1 inkorporowano Międzynarodową konwencję o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

Brzmienie projektowanego art. 281b wynika z art. 4 § 1 Protokołu z 2003 r. i dotyczy zastosowania Funduszu Dodatkowego, jako trzeciego filaru, powołanego w celu zaspokojenia roszczeń, które nie zostały w pełni zaspokojone przez Fundusz z 1992 r. Art. 281c zawiera, za art. 1 § 8 Protokołu z 2003 r., definicję „ustalonego roszczenia”. Brzmienie art. 281d wynika natomiast z art. 6 § 2 Protokołu z 2003 r. Zgodnie z art. 6 § 2 w zw. z art. 5 Protokołu z 2003 r., roszczenie wobec Funduszu z 1992 r. uznawane jest automatycznie za roszczenie wobec Funduszu Dodatkowego, jeśli Zgromadzenie Funduszu z 1992 r. podjęło decyzję o częściowym wynagrodzeniu szkody ze względu na przekroczenie granic odpowiedzialności Funduszu z 1992 r. lub ryzyko takiego przekroczenia. Protokół nie przewiduje odrębnego występowania z roszczeniami wobec Funduszu Dodatkowego. Art. 281e k.m. nakłada na odbiorców oleju kontrybucyjnego w wysokości przekraczającej 150 tys. ton, przewidziany Protokołem, obowiązek uiszczania wkładów na rzecz Funduszu Dodatkowego. Art. 281f k.m. nakłada natomiast na ministra właściwego do spraw finansów publicznych obowiązek informacyjny względem Funduszu Dodatkowego odnośnie do braku osób określonych w art. 281e. Wymóg ten wprowadzony został w Protokole z 2003 r. ponieważ jego brak w Konwencji o Funduszu z 1992 r., powodował problemy przy obliczaniu globalnej ilości oleju kontrybucyjnego, a w konsekwencji brak pewności czy państwa nie informują o odbiorcach oleju kontrybucyjnego ze względu na brak takich odbiorców, czy z innych względów. Zatem w sytuacji, o której mowa w projektowanym art. 281e (brak osób otrzymujących olej kontrybucyjny w wymaganych ilościach), należną składką obciążony zostanie budżet państwa. Podkreślić należy jednak, iż skutki te są wynikiem ratyfikacji – w 2009 roku – Protokołu z 2003 r. Sama ustawa nie rodzi w tym zakresie nowych

obowiązków. Ponadto, obowiązek uiszczenia składki do Dodatkowego Funduszu powstaje w przypadku zdarzenia o charakterze katastrofalnym, które spowoduje przekroczenie limitów odszkodowania określonych w Konwencji o Funduszu z 1992 r. Od momentu wejścia w życie Protokołu z 2003 r. nie było takiej konieczności.

Art. 1 pkt 13 – zawiera czysto techniczną zmianę wynikającą z ratyfikacji Protokołu z 1996 r. i polegającą na ujednoliceniu przepisów k.m. poprzez usunięcie w art. 339 § 1 bezpośredniego odesłania do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, zawierającego pełną nazwę Konwencji i umieszczenie odesłania do art. 97 § 1, który inkorporuje Konwencję do k.m.

Art. 3 określa datę wejścia w życie ustawy, uwzględniając postanowienie art. 12 ust. 2 rozporządzenia 392/2009, zgodnie z którym stosuje się ono w Unii Europejskiej od dnia wejścia w życie Konwencji ateńskiej w wersji zmienionej protokołem z 2002 r., a w każdym przypadku nie później niż od dnia 31 grudnia 2012 r. Ze względu na brak wymaganej liczby ratyfikacji Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej, jej wejście w życie przed dniem 31 grudnia 2012 r. nie jest możliwe.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

W czasie prac nad projektem nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy nie podlega konieczności przedstawienia właściwym organom lub instytucjom Unii Europejskiej, o której mowa w § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje ustawa

Projektowana ustawa oddziałuje na armatorów statków morskich oraz przewoźników, ich ubezpieczycieli, a także pasażerów statków morskich oraz na administrację morską, a w zakresie art. 280 również naczelników urzędów skarbowych.

Odnosnie do zmian w zakresie Protokołu z 2003 r. do Międzynarodowej Konwencji o Utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r. (Protokół z 2003 r.), ustawa wykonuje postanowienia ratyfikowanej konwencji międzynarodowej, która oddziałuje na importerów oleju kontrybucyjnego drogą morską oraz podmioty, które poniosły szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku, a także wyjątkowo Skarb Państwa, w przypadku gdy łączna ilość oleju kontrybucyjnego otrzymanego w państwie jest mniejsza niż 1 milion ton (art. 14 ust. 2 Protokołu z 2003 r.). Jest to jednak wynik ratyfikacji Protokołu z 2003 r. – sama ustawa nie rodzi w tym zakresie nowych obowiązków.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski został przesłany w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Związek Armatorów Polskich,
- 2) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 3) Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni,
- 4) Polska Izba Ubezpieczeń,
- 5) Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych APMAR,
- 6) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 7) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 8) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
- 9) Polska Izby Spedycji i Logistyki,
- 10) Polski Koncern Naftowy Orlen S.A.,
- 11) LOTOS Petrobaltic S.A.,
- 12) NAFTOPORT Sp. z o.o.,
- 13) Baltramp Shipping Sp. z o.o.,
- 14) Krajowa Izba Gospodarcza,

- 15) Pracodawcy RP,
- 16) Business Centre Club,
- 17) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan.

Nie zgłosiły one uwag.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

W wyjątkowych przypadkach, Protokół z 2003 r. przewiduje, iż w sytuacji gdy zsumowana ilość oleju kontrybucyjnego otrzymywanego przez jego odbiorców spadnie poniżej 1 miliona ton, budżet państwa obciążony zostanie obowiązkiem uiszczania wkładów wyliczonych dla różnicy między 1 milionem ton a zsumowaną ilością oleju uzyskiwaną przez jego odbiorców. Również w przypadku braku dopełnienia corocznego obowiązku notyfikacyjnego o ilości oleju kontrybucyjnego otrzymywanego przez odbiorców oraz ich danych strona będzie zobligowana do uiszczenia wkładów odpowiadających 1 milionowi ton oleju kontrybucyjnego. W przypadku zaistnienia konieczności uiszczenia wkładu, zostanie on sfinansowany w ramach środków planowanych w ustawie budżetowej w części 21 – Gospodarka morska. Ponadto brak dopełnienia obowiązku informacyjnego sankcjonowany jest dodatkowo wstrzymaniem świadczeń odszkodowawczych Dodatkowego Funduszu oraz ewentualną odpowiedzialnością odszkodowawczą państwa w stosunku do Dodatkowego Funduszu, jeśli ten w efekcie poniesie szkodę majątkową. Protokół nie zwiększa natomiast zakresu obowiązków notyfikacyjnych administracji państwowej dotyczących ilości otrzymywanego oleju kontrybucyjnego. Informacja wymagana na podstawie Konwencji o Funduszu z 1992 r. spełnia wymogi Protokołu z 2003 r.

Również w zakresie projektowanego art. 280 k.m. precyzującego postanowienia ratyfikowanej konwencji międzynarodowej i dotyczącego obowiązków odbiorców oleju kontrybucyjnego i zapewnienia ich wykonywania wskazać należy, iż od wielu lat obowiązki te dotyczą jedynie dwóch dużych podmiotów importujących olej w przewidzianych przez Konwencję o Funduszu z 1992 r. ilościach – tj. Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. oraz Grupa Lotos S.A. Nie zdarzyło się jak dotąd by podmioty te nie wypełniały obowiązków przewidzianych przedmiotowym reżimem.

Podkreślić należy, iż powyższe skutki są wynikiem ratyfikacji Protokołu z 2003 r. – sama ustawa nie rodzi w tym zakresie nowych obowiązków, a jedynie precyzuje postanowienia ratyfikowanej konwencji międzynarodowej.

W zakresie projektowanych art. 182a – 182c przewidujących wydawanie przez dyrektorów urzędów morskich certyfikatów poświadczających ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera wskazać należy, iż szacuje się, że konieczność uzyskania certyfikatów obejmie jedynie 18 statków pasażerskich podnoszących Polską banderę. Projekt przewiduje również możliwość wydania certyfikatów dla statków podnoszących obcą banderę. Niemniej jednak, opierając się na danych dotyczących wydawania przez polską administrację morską podobnych certyfikatów bunkrowych dla statków obcych bander (zaledwie kilka wydanych certyfikatów) i mając na uwadze fakt, iż certyfikaty bunkrowe wymagane są dla każdego, nie tylko pasażerskiego, statku handlowego, nie przewiduje się w tym zakresie dodatkowych obciążeń urzędów morskich. Ze względu na projektowany koszt wydania certyfikatu (30 euro), wpływy do budżetu z tego tytułu nie przekroczą kwoty kilkuset euro. Środki finansowe na pokrycie tych kosztów zapewnione zostaną z części budżetu państwa będącej w dyspozycji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

W związku z powyższym, projektowana ustawa nie spowoduje dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego wystąpienia skutków finansowych powodujących zmniejszenie dochodów lub zwiększenie wydatków budżetu państwa w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

4. Skutki finansowe

W związku z ratyfikacją postanowień Protokołu z 2003 r., skutki finansowe ponosić będą importerzy oleju kontrybucyjnego drogą morską lub Skarb Państwa, w przypadku określonym w art. 14 Protokołu z 2003 r. Skutki te nie wynikają jednak z przedmiotowej nowelizacji, a ratyfikacji konwencji międzynarodowej, której postanowienia niniejszy projekt jedynie precyzuje.

W zakresie zmian wynikających z Protokołu z 1996 r. do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, podwyższenie limitów odpowiedzialności nie spowoduje wzrostu kosztów ubezpieczenia dla statków ubezpieczonych w ramach Międzynarodowej Grupy Klubów P&I (zrzeszającej podmioty oferujące wyspecjalizowane ubezpieczenia morskie), która obejmuje ponad 90% światowej floty. Zapewniona w ramach Grupy ochrona przewyższa bowiem limity przewidziane w ww. Protokole. Może natomiast pociągnąć za sobą wzrost kosztów ubezpieczenia w przypadku podmiotów nieobjętych

ochroną ubezpieczeniową w ramach tejże Grupy. Wzrost ten jednak będzie nieznaczny, a uzyskanie ubezpieczenia zgodnego z Protokołem z 1996 r. jest wymogiem określonym w prawie unijnym, koniecznym dla uprawiania żeglugi nie tylko w Polsce, ale i na terenie całej Unii Europejskiej. Zwiększenie sum wypłacanych z tytułu roszczeń morskich zapewni natomiast lepszą ochronę dla podmiotów uprawnionych z tytułu tychże roszczeń.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie wpłynie na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Zmiany w Kodeksie morskim i dostosowanie ustaw do standardów międzynarodowych powinno pozytywnie wpłynąć na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski (k.m.) oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾ :		Dyrektywa nr 2009/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128). Rozporządzenie nr 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymagania prawa UE (**)
Dyrektywa nr 2009/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich					
Art. 1	Przedmiot Niniejsza dyrektywa określa zasady mające zastosowanie do pewnych obowiązków armatorów w odniesieniu do ich ubezpieczenia od roszczeń morskich.	N			
Art. 2	Zakres stosowania 1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków o pojemności brutto 300 i powyżej. 2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych okrętów wojennych, innych statków państwowych lub eksploatowanych przez państwo wykorzystywanych do celów niehandlowych usług publicznych. 3. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku systemów ustanowionych na mocy instrumentów obowiązujących w danym państwie członkowskim i wymienionych w jej załączniku.	T	Art. 1 pkt 5 (art.10 2e KM)	Art. 102e. Przepisów art.102a do 102d nie stosuje się do statków będących własnością państwa lub eksploatowanych przez państwo, wykorzystywanych do świadczenia niehandlowych usług publicznych.	

Art. 3	Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje: a) „armator” oznacza zarejestrowanego właściciela statku morskiego lub każdą inną osobę, np. czarterującego bareboat, który odpowiada za eksploatację statku; b) „ubezpieczenie” oznacza ubezpieczenie z odliczeniami lub bez odliczeń i obejmuje, na przykład, ubezpieczenie odszkodowawcze w rodzaju ubezpieczenia obecnie oferowanego przez członków Międzynarodowej Grupy Klubów P&I oraz inne efektywne formy ubezpieczenia (w tym potwierdzone samoubezpieczenie) i zabezpieczenie finansowe oferujące podobne warunki pokrycia; c) „konwencja z 1996 r.” oznacza ujednolicony tekst Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską („IMO”), w brzmieniu zmienionym protokołem z 1996 r.	N			
Art. 4	1. Każde z państw członkowskich wymaga od armatorów statków morskich podnoszących banderę tego państwa, aby posiadali ubezpieczenie obejmujące takie statki. 2. Każde z państw członkowskich wymaga, aby armatorzy statków morskich podnoszących banderę inną niż bandera tego państwa posiadali ubezpieczenie, gdy takie statki wpływają do portu znajdującego się pod jurysdykcją tego państwa członkowskiego. Ponadto państwa członkowskie mogą – jeżeli jest to zgodne z prawem międzynarodowym – wymagać spełnienia powyższego obowiązku także wtedy, gdy takie statki pływają na ich wodach terytorialnych. 3. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, obejmuje roszczenia morskie podlegające ograniczeniom na mocy konwencji z 1996 r. Kwota ubezpieczenia dla każdego statku w przeliczeniu na wypadek jest równa odpowiedniej maksymalnej kwocie dla ograniczenia odpowiedzialności określonej w konwencji z 1996 r.	T	Art. 1 pkt 5 (Art. 102a oraz 102b KM)	„Art. 102a § 1. Armator statku o polskiej przynależności, o pojemności brutto 300 i powyżej, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne finansowe zabezpieczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie, obejmujące roszczenia podlegające ograniczeniu na podstawie Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności (ubezpieczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie). § 2. Ubezpieczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie obowiązany jest posiadać także armator statku o obcej przynależności, o pojemności brutto 300 i powyżej, gdy statek ten wpływa do polskiego portu lub, nie naruszając wymogów prawa międzynarodowego, gdy wchodzi na polskie morze terytorialne.”	

				Art. 102b. Suma ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie każdego statku dla roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, powinna być równa odpowiedniej maksymalnej granicy odpowiedzialności, określonej zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności.”	
Art. 5	1. Każde z państw członkowskich zapewnia, aby każda inspekcja statku w porcie znajdującym się pod jego jurysdykcją zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowała weryfikację, czy certyfikat, o którym mowa w art. 6, znajduje się na statku. 2. Jeżeli certyfikat, o którym mowa w art. 6, nie znajduje się na statku, to – bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/16/WE umożliwiającej zatrzymanie statku z uwagi na kwestie bezpieczeństwa – właściwy organ może wydać wobec statku nakaz opuszczenia portu, o którym zostają poinformowane Komisja, pozostałe państwa członkowskie oraz zainteresowane państwo bandery. W wyniku wydania takiego nakazu opuszczenia portu każde państwo członkowskie odmawia temu statkowi wstępu do któregośkolwiek ze swoich portów, do czasu przekazania przez armatora certyfikatu, o którym mowa w art. 6.	T	Art. 1 pkt 5 oraz 10 (art. 102d oraz 102 f KM)	„Art. 102d § 1. Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada jednego lub kilku certyfikatów, o których mowa w art. 102c § 1. § 2. Jeżeli certyfikat lub certyfikaty, o których mowa w art. 102c § 1, nie są przechowywane na statku o obcej przynależności, dyrektor urzędu morskiego może wydać statkowi, w drodze decyzji, nakaz opuszczenia portu, o czym powiadamia on Komisję Europejską, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i państwo bandery statku. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. § 3. Jeżeli okoliczności pozwalają na usunięcie uchybień, o których mowa w § 2 w rozsądnym terminie, przed wydaniem nakazu opuszczenia portu, dyrektor urzędu morskiego wzywa do usunięcia braków i określa termin ich usunięcia. § 4. Statek o obcej przynależności, wobec którego w jakimkolwiek państwie członkowskim Unii Europejskiej wydano nakaz opuszczenia portu z powodu nieprzechowywania na statku certyfikatu lub certyfikatów, o których mowa w art. 102c § 1, nie może wejść do polskiego portu, do czasu przedstawienia wymaganego certyfikatu.”	
Art. 6	1. Posiadanie ubezpieczenia, o którym mowa w art. 4, potwierdzone jest jednym lub kilkoma certyfikatami wydanymi przez jego wystawcę i znajdującymi się na statku.	T	Art. 1 pkt 5 (art.10 2c	„Art. 102c § 1. Posiadanie ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie powinno być potwierdzone jednym lub kilkoma certyfikatami.	

	2. Certyfikaty wydawane przez wystawcę ubezpieczenia zawierają następujące informacje: a) nazwę statku, jego numer IMO i port macierzysty; b) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności armatora; c) rodzaj i okres ubezpieczenia; d) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności wystawcy ubezpieczenia oraz, w stosownych przypadkach, miejsce ustanowienia ubezpieczenia. 3. Jeżeli język użyty w certyfikacie nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.		KM)	§ 2. Certyfikaty wystawia ubezpieczyciel lub inny podmiot, który udziela finansowego zabezpieczenia. § 3. Certyfikat powinien zawierać: a) nazwę statku, numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (numer IMO) i port macierzysty; b) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności przez armatora; c) rodzaj i okres ubezpieczenia; d) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności ubezpieczyciela lub innego podmiotu udzielającego zabezpieczenia oraz, gdy jest ono inne niż miejsce prowadzenia działalności, miejsce ustanowienia ubezpieczenia. § 4. Jeżeli język użyty w certyfikacie nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst certyfikatu powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków. § 5. Certyfikat powinien być przechowywany na statku. § 6. Posiadanie i przechowywanie na statku certyfikatu lub certyfikatów, o których mowa w art. 102c § 1, podlega sprawdzeniu podczas każdej inspekcji statku przeprowadzonej w polskim porcie.”	
Art. 7	Do celów art. 4 ust. 1 państwa członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują wszelkie niezbędne środki zapewniające, że sankcje te są stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.	T	Art. 2 pkt 2	Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm)) w art. 56 wprowadza się następujące zmiany: 2) dodaje się pkt 21 w brzmieniu: „21) uprawia żeglugę z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia za roszczenia morskie stosownie do art. 102a Kodeksu morskiego.”.	
Art. 8	Co trzy lata, a po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2015 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie	N	-	-	

	ze stosowania niniejszej dyrektywy.				
Art. 9	1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 2012 r. Informują Komisję o tekstach tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N	-	-	
Art. 10	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N	-	-	
Art. 11	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków					
Art. 2	Artykuł 2 Zakres stosowania Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego przewozu międzynarodowego w rozumieniu art. 1 pkt 9 konwencji ateńskiej lub do przewozu morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klas A i B, zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, w przypadku gdy: a) statek pływa pod banderą państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany; b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim; lub c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia według umowy	T	Art.1 pkt 7 (art. 181 § 1 oraz 2 KM)	Art. 181 § 1. Z zastrzeżeniem § 2, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu zgodnie z postanowieniami Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108), zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479), zwanej dalej "Konwencją ateńską". § 2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków, zwane dalej „rozporządzeniem nr 392/2009” reguluje przewozy, o których mowa w art. 2 zdanie pierwsze tego rozporządzenia	

	przewozu znajduje się w państwie członkowskim. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenia do wszystkich morskich rejsów krajowych.				
Art. 4a załącz nika I do rozpor ządzen ia	Artykuł 4a Obowiązkowe ubezpieczenie 1. Gdy pasażerowie przewożeni są na pokładzie statku, który zarejestrowany jest w Państwie Stronie i który posiada licencję na przewóz ponad dwunastu pasażerów, a niniejsza konwencja ma zastosowanie, to każdy przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu, będzie posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, takie jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, od wynikającej z niniejszej konwencji odpowiedzialności za śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie. Granica ubezpieczenia obowiązkowego lub innego zabezpieczenia finansowego wynosi co najmniej 250000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku. 2. Świadczenie potwierdzające, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe są zawarte zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji, zostanie wydane każdemu statkowi po stwierdzeniu przez właściwe władze Państwa Strony, że zostały spełnione wymogi określone w ust. 1. W przypadku statku zarejestrowanego w Państwie Stronie takie świadectwo zostanie wydane lub poświadczane przez właściwe władze państwa, w którym jest on zarejestrowany; w przypadku statku niezarejestrowanego w Państwie Stronie może ono zostać wydane lub poświadczane przez właściwe władze któregośkolwiek z Państw Stron. Świadczenie to będzie miało formę określoną w załączniku do niniejszej konwencji i będzie zawierać następujące dane: a) nazwę statku, numer identyfikacyjny lub oznaczenie identyfikacyjne oraz nazwę portu macierzystego; b) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;	T	Art. 1 pkt 9 (art. 182a, 182b oraz 182c KM) oraz art. 2 pkt 1	Art. 182a. § 1. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje, statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów, całość lub część przewozu, o którym mowa w art. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 392/2009, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, w wysokości nie niższej niż określona w art. 4a ust.1 załącznika I do tego rozporządzenia. § 2. Ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w § 1 winno być stwierdzone odpowiednim świadectwem, zwanym dalej certyfikatem. § 3. Certyfikat, o którym mowa w § 2 przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o polskiej przynależności, wydaje lub poświadcza, na wniosek przewoźnika, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku, po stwierdzeniu, że spełnia on wymogi określone w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009 . Kopię wydanego lub poświadczanego certyfikatu dyrektor urzędu morskiego przesyła organowi rejestracji statku. § 4. Certyfikat, o którym mowa w § 3 przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o obcej przynależności, wydaje lub poświadcza, na wniosek przewoźnika, dyrektor urzędu morskiego, po stwierdzeniu, że spełnia on wymogi określone w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009. Kopię wydanego lub poświadczanego certyfikatu dyrektor urzędu morskiego przesyła właściwemu organowi państwa rejestracji statku. § 5. Statek o polskiej przynależności uprawniony do przewozu ponad 12 pasażerów nie może być używany w żegludze jeżeli nie posiada certyfikatu, o którym mowa w § 2, lub jego poświadczenia.	

c) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską; d) rodzaj i okres ważności zabezpieczenia; e) nazwę i główną siedzibę ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe oraz w stosownych przypadkach siedzibę, w której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe zostały ustanowione; oraz f) okres ważności świadectwa, który nie może przekraczać okresu ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego. 3. a) Państwo Strona może upoważnić uznaną przez siebie instytucję lub organizację do wydania świadectwa. Taka instytucja lub organizacja będzie każdorazowo informować to państwo o wydaniu świadectwa. W każdym przypadku Państwo Strona ponosi całkowitą odpowiedzialność za kompletność wydanego w ten sposób świadectwa i jego zgodność ze stanem faktycznym oraz zobowiązuje się przeprowadzić niezbędne działania zapewniające spełnienie tego obowiązku. b) Państwo Strona powiadomi Sekretarza Generalnego o: i) szczegółowym zakresie oraz warunkach upoważnienia nadanego uznawanej przez siebie instytucji lub organizacji; ii) cofnięciu takiego upoważnienia; oraz iii) dniu, w którym takie upoważnienie lub jego cofnięcie staje się skuteczne. Nadane upoważnienie staje się skuteczne najwcześniej po 3 miesiącach od dnia powiadomienia o nim Sekretarza Generalnego. c) Instytucja lub organizacja upoważniona do wydawania świadectw zgodnie z postanowieniami niniejszego ustępu		§ 6. Statek o obcej przynależności uprawniony do przewozu ponad 12 pasażerów nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ani go opuścić jeżeli nie posiada certyfikatu, o którym mowa w § 2 lub jego poświadczenia. § 7. Certyfikat, o którym mowa w §2 lub jego poświadczenie wystawia się w języku polskim i angielskim. § 8. Certyfikat lub jego poświadczenie wydawane są na okres, na jaki zostało ustanowione zabezpieczenie finansowe. Jeżeli zabezpieczenie finansowe wygasło przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, przewoźnik jest obowiązany powiadomić o tym dyrektora urzędu morskowego, który wydał lub poświadczył certyfikat. § 9. Poświadczeniu podlega certyfikat, jeżeli jest do niego dołączony dokument ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, spełniający wymogi art. 3 rozporządzenia nr 392/2009 § 10. Certyfikat lub jego poświadczenie tracą ważność w przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego, dla stwierdzenia którego zostały wydane. Certyfikat lub jego poświadczenie, które utraciły ważność winny zostać zwrócone dyrektorowi urzędu morskowego w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności. § 11 Statkowi o polskiej przynależności, stanowiącemu własność Skarbu Państwa dyrektor urzędu morskowego właściwy ze względu na port macierzysty statku wystawia certyfikat zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009. § 13. Certyfikaty, o których mowa w § 2 oraz § 11 winny być przechowywane na statku, z zastrzeżeniem art. 4a ust. 14 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009 § 14. Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera sprawują dyrektorzy urzędów morskich. Art. 182b. § 1. Dyrektor urzędu morskowego pobiera następujące opłaty:	
---	--	---	--

będzie co najmniej uprawniona do cofania tych świadectw, jeżeli warunki, pod jakimi zostały one wydane, nie będą spełniane. W każdym przypadku instytucja lub organizacja będzie powiadamiać o cofnięciu świadectwa państwo, w którego imieniu świadectwo zostało wydane. 4. Świadectwa sporządzane jest w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa je wydającego. Jeżeli jest to język inny niż angielski, francuski lub hiszpański, tekst zawierać będzie tłumaczenie na jeden z tych języków, przy czym tekst w języku urzędowym danego państwa może zostać pominięty, jeżeli państwo to tak zdecyduje. 5. Świadectwo będzie znajdować się na statku, a jego odpis zostanie złożony władzom, które prowadzą rejestr statków, lub jeżeli statek nie jest zarejestrowany w Państwie Stronie – władzom państwa wydającego lub poświadczającego świadectwo. 6. Ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe nie spełnia wymogów niniejszego artykułu, jeżeli z przyczyn innych niż upływanie terminu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia określonego na świadectwie może ono stracić skuteczność przed upływem trzech miesięcy od dnia, w którym jego wygaśnięcie zapowiedziano władzom określonym w ust. 5, chyba że w okresie tym świadectwo zostało tym władzom zwrócone lub wydane zostało nowe świadectwo. Powyższe postanowienia mają analogicznie zastosowanie do każdej zmiany powodującej, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe przestają spełniać wymogi niniejszego artykułu. 7. Państwo, w którym zarejestrowany jest statek, określa warunki wydawania oraz ważności świadectwa, uwzględniając postanowienia niniejszego artykułu. 8. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie może być interpretowane w sposób uniemożliwiający Państw Stronie opieranie się na informacjach o sytuacji finansowej wystawcy ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, uzyskanych na użytek niniejszej konwencji od innych państw		1) za wydanie certyfikatu – równowartość 30 euro; 2) za poświadczenie certyfikatu – równowartość 20 euro. § 2. Przeliczenia równowartości euro, o której mowa w § 1, na złote dokonuje się według średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski dla tej waluty obowiązującego w dniu, odpowiednio, złożenia wniosku o wydanie lub poświadczenie certyfikatu. § 3. Opłaty, o których mowa w § 1 stanowią dochód budżetu państwa, „Art. 182c. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatów, o których mowa w art.182a § 3, mając na uwadze wzór świadectwa określony w rozporządzeniu nr 392/2009 oraz treść wytycznych IMO stanowiących załącznik II tego rozporządzenia ” Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm)) w art. 56 wprowadza się następujące zmiany: 1) pkt 20 otrzymuje brzmienie: „20) podejmuje się przewozu pasażerów z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 182 § 1 lub 182a. § 1 Kodeksu morskiego,”;	
---	--	---	--

lub od Organizacji lub od innych organizacji międzynarodowych. Opieranie się na takich informacjach nie zwalnia jednak Państwa Strony z odpowiedzialności jako państwa wydającego świadectwo. 9. Świadectwa wydane lub poświadczone z upoważnienia Państwa Strony będą na użytek niniejszej konwencji uznawane przez inne Państwa Strony oraz będą traktowane przez te państwa tak, jakby posiadały tę samą skuteczność, co świadectwa wydawane lub poświadczone przez nie same, nawet gdy świadectwa te zostały wydane lub poświadczone w odniesieniu do statków niezarejestrowanych w Państwie Stronie. W każdej chwili Państwo Strona może się zwrócić do państwa wydającego lub poświadczającego świadectwo z prośbą o konsultację, jeżeli uzna, że ubezpieczyciel lub poręczyciel określony z nazwy na świadectwie ubezpieczenia nie posiada środków finansowych pozwalających na spełnienie zobowiązań nałożonych przez niniejszą konwencję. 10. Z każdym roszczeniem o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego wydanego zgodnie z niniejszym artykułem można wystąpić bezpośrednio do ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe. W takim przypadku kwota określona w ust. 1 stanowi granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe, nawet jeżeli przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz nie przysługuje ograniczenie odpowiedzialności. Pozwany może następnie stosować środki obrony (ale bez powoływania się na upadłość lub zakończenie działalności), do których zgodnie z niniejszą konwencją byłby uprawniony przewoźnik wspomniany w ust. 1. Ponadto pozwany może w ramach obrony powołać się na to, że szkoda powstała w wyniku umyślnego działania ubezpieczonego; pozwany nie będzie jednak stosował żadnych środków obrony innych niż te, do których byłby uprawniony w postępowaniu wszczętym na żądanie ubezpieczonego przeciwko pozwanemu. W każdym wypadku pozwany będzie miał prawo wnosić, by do postępowania zostali włączeni przewoźnik i wykonujący przewóz.				
--	--	--	--	--

11. Wszelkie kwoty należne z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego ważnego zgodnie z ust. 1 będą służyć wyłącznie do pokrycia roszczeń powstałych na podstawie niniejszej konwencji, a każda wypłata takich kwot będzie zmniejszać wszelką odpowiedzialność wynikającą z niniejszej konwencji o wysokość wypłaconych kwot. 12. Państwo Strona w żadnym wypadku nie zezwoli na działalność pływającemu pod jego banderą statkowi, do którego stosuje się niniejszy artykuł, jeżeli nie zostało wydane świadectwo zgodnie z ust. 2 lub 15. 13. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu, każde Państwo Strona dopilnowuje by, z mocy przepisów krajowych ustanawiane były ubezpieczenia lub inne zabezpieczenia finansowe o zakresie określonym w ust. 1 – w odniesieniu do każdego statku, który posiada licencję na przewóz ponad dwunastu pasażerów niezależnie od miejsca jego rejestracji i który wchodzi do lub wychodzi z portu na jego terytorium, i to w takim zakresie, w jakim ma zastosowanie niniejsza konwencja. 14. Niezależnie od postanowień ust. 5, Państwo Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego, że do celów ust. 13 świadectwo wymagane zgodnie z ust. 2 nie musi być przewożone na pokładzie ani okazywane przy wejściu do lub wyjściu z portu na jego terytorium, pod warunkiem że Państwo Strona wydające takie świadectwo powiadomiło Sekretarza Generalnego o prowadzeniu rejestru w formie elektronicznej – dostępnego dla wszystkich Państw Stron, potwierdzającego istnienie świadectwa i pozwalającego Państwom Stronom wywiązywać się z ich obowiązków określonych w ust. 13. 15. Jeżeli statek będący własnością Państwa Strony nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, odnośne postanowienia niniejszego artykułu nie mają zastosowania do takiego statku, lecz statek taki powinien posiadać świadectwo wydane przez stosowne władze państwa, w którym jest on zarejestrowany, i				
---	--	--	--	--

	stanowiące, że statek ten jest własnością tego państwa, a odpowiedzialność ponoszona jest do kwoty określonej w ust. 1. Świadczenie takie jest możliwie w jak największym stopniu spójne ze wzorem określonym w ust. 2.				
POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU⁴⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu			
Art. 1 pkt 2 (art. 97 KM)	„Art. 97 § 1. Odpowiedzialność dłużnika za roszczenia morskie może być ograniczona zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz.U. z 1986 r., Nr 35, poz. 175), zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 2 maja 1996 r., (Dz. U. z 2012 r. poz. 146), zwanej dalej „Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, , ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami.	Ze względu na fakt, iż dyrektywa 2009/20 przewiduje ubezpieczenie armatorów do limitów przewidzianych w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności w wersji zmienionej Protokołem z 1996 r., konieczna była ratyfikacja Protokołu.			
Art. 1 pkt 3 (art. 98 KM)	„Art. 98. Dłużnik może powołać się na ograniczenie odpowiedzialności niezależnie od ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności określonego w art. 11 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.”	Przepis przewiduje zmianę redakcyjną art. 98 KM oraz skreślenie § 2, stanowiącego obecnie, iż: „sąd może, w razie prawdopodobieństwa ujawnienia się kolejnych wierzycieli, uzależnić ograniczenie odpowiedzialności od ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności.” W toku prac nad nowelizacją Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego uznała bowiem, iż takie uzależnianie prawa dłużnika do powołania się na ograniczenie odpowiedzialności stanowi niewynikające bezpośrednio z Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności zawężanie jego praw.			
Art. 1 pkt 4 (art. 101 § 1 KM)	Art. 101 § 1. Dla statków o pojemności brutto poniżej 300, granica odpowiedzialności dłużnika wynosi: 1) 200 000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, 2) 100 000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do innych roszczeń.”	Przepis zakłada zmianę art. 101 § 1 k.m. polegającą na określeniu nowych, dwukrotnie wyższych, granic odpowiedzialności w przypadku odpowiedzialności powstałej w związku z uprawianiem żeglugi statkiem o pojemności brutto mniejszej niż 300 ton (a więc pozostających poza zakresem Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności). Podwyższenie granic uzasadnione jest znacznym podwyższeniem limitów w protokole z 96 dla większych statków oraz faktem, iż nawet stosunkowo niewielki statek może spowodować szkody o ogromnych czasem rozmiarach – na przykład w sytuacji wypadku w budowanym obecnie			

		gazoporcie w Świnoujściu.
Art. 1 pkt 6 (art. 172 § 2. KM)	Art. 172 § 2. Przewoźnik, który zawarł umowę przewozu pasażera, lub w którego imieniu została ona zawarta (przewoźnik umowny), może powierzyć wykonanie umowy w całości lub w części innemu przewoźnikowi, będącemu właścicielem statku, jego czarterującym lub armatorem (przewoźnikowi faktycznemu). Przewoźnikiem, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu może być bądź przewoźnik faktyczny bądź przewoźnik umowny w zakresie w jakim sam dokonuje przewozu.	Nowe brzmienie definicji przewoźnika umownego i faktycznego zawarte w projektowanym art.172 § 2 k.m. wynika z konieczności jego dostosowania do art. 1 ust. 1 Konwencji ateńskiej 2002 stanowiącej załącznik I do rozporządzenia 392/2009, gdzie - co szczególnie ważne dla przepisów o zabezpieczeniu finansowym - pojawia się także wyodrębnienie przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu.
Art.1 pkt 7 (art. 181 § 3 oraz § 4 KM)	§ 3. Postanowienia Konwencji ateńskiej stosuje się do umów przewozu pasażerów i ich bagażu, podlegających przepisom Kodeksu morskiego. § 4. Z zastrzeżeniem § 2, postanowienia Konwencji ateńskiej stosuje się odpowiednio do przewozu osób, które za zgodą przewoźnika odbywają podróż bez opłaty za przewóz albo na podstawie umowy innej niż umowa przewozu pasażera.”	Przepis konieczny dla regulacji przewozów pasażerskich pozostających poza regulacją rozporządzenia 392/2009.
Art. 1 pkt 10 (art. 186 KM)	„Art. 186. Roszczenia z tytułów innych niż określone w Konwencji ateńskiej oraz rozporządzeniu nr 392/2009 przedawniają się z upływem 2 lat od dnia wymagalności.”	Zawiera zmianę regulującego termin przedawnienia roszczeń art. 186, polegającą na dodaniu do wyłączenia roszczeń z tytułu Konwencji ateńskiej, również roszczeń wynikających z rozporządzenia 392/2009.

Art. 1 pkt 11, 12, 13 oraz 15 (art. 280 oraz 354)	„Art. 272 § 2. Użyte w przepisach niniejszego działu określenia „statek”, „właściciel”, „państwo rejestracji statku”, „olej”, „środki zapobiegawcze”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji o odpowiedzialności cywilnej. § 3. Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw – stron Konwencji o odpowiedzialności cywilnej ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli: 1) szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej; 2) zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia szkodzie, o której mowa w pkt 1, lub jej zmniejszeniu.” „„Art. 280. § 1. Osoba otrzymująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej olej przewieziony drogą morską stosownie do postanowień art. 10 Konwencji o której mowa w art. 279 § 1, w ilości 150 tys. ton lub więcej, uiszcza wkłady na rzecz Międzynarodowego Funduszu zgodnie z art. 10 i art. 15 tej Konwencji. § 2. Każdy, kto otrzymuje z zagranicy lub jakiegokolwiek miejsca położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej olej przewieziony drogą morską stosownie do postanowień § 1, obowiązany jest przekazać ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, dane o ilościach oleju otrzymanego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego. § 3. Każdy, kto nie dopełnia obowiązku określonego w § 2 podlega karze pieniężnej w wysokości 1 SDR od tony niezadeklarowanego oleju kontrybucyjnego.	Zmiany wynikające z ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Protokołu z 2003 r. do Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r., która tworzy Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 2003 r.

§ 4. Karę pieniężną, o której mowa w § 3, wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port wyładunku. Tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.).

§ 5. Minister właściwy do spraw finansów publicznych składa Międzynarodowemu Funduszowi corocznie sprawozdanie podając nazwę i adres osób, o których mowa w § 1, oraz ilości przewiezionego przez każdą taką osobę drogą morską oleju kontrybucyjnego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego.

§ 6. Minister właściwy do spraw finansów publicznych przekazuje do wiadomości ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie, o którym mowa w § 5.”;

„Rozdział 3a

Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

Art. 281a. Do dochodzenia roszczeń wobec Międzynarodowego Dodatkowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, zwanego dalej „Dodatkowym Funduszem”, stosuje się postanowienia Konwencji, o której mowa w art. 279 § 1., zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 16 maja 2003 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392), zwanym dalej „Protokołem z 2003 r.”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

Art. 281b. § 1. Roszczenie wobec Dodatkowego Funduszu przysługuje każdej osobie, której ustalone roszczenie o wynagrodzenie szkody spowodowanej zanieczyszczeniem nie zostało w pełni zaspokojone przez Międzynarodowy Fundusz, ponieważ całkowita wysokość szkody przekracza, lub istnieje

ryzyko iż przekroczy, mający zastosowanie limit odszkodowania ustanowiony w art. 4 ust. 4 Konwencji , o której mowa w art. 279 § 1 w odniesieniu do każdego wypadku. § 2. Przez ustalone roszczenie rozumie się ustalone roszczenie, o którym mowa w art. 1 ust. 8 Protokołu z 2003 r. Art. 281c. Roszczenie wobec Międzynarodowego Funduszu będzie uznawane za roszczenie wniesione przez tego samego wierzyciela wobec Dodatkowego Funduszu. Art. 281d. Osoba otrzymująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej olej kontrybucyjny przewieziony drogą morską stosownie do postanowień art. 10 Protokołu z 2003 r., w ilości 150 tys. ton lub więcej, uiszcza wkłady na rzecz Dodatkowego Funduszu, zgodnie z art. 10 tego Protokołu. Art. 281e. Minister właściwy do spraw finansów publicznych poinformuje Dodatkowy Fundusz o braku osób określonych w art. 281d.”; „Art. 354 § 1. Orzeczenia wydane na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej są wykonalne w Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania cywilnego oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. WE L 12 z 16.01.2001, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 4, str. 42). § 2. Do wniosku o nadanie klauzuli wykonalności należy dołączyć: 1) oryginał orzeczenia lub urzędowo poświadczony odpis orzeczenia, a także poświadczony w ten sam sposób tłumaczenie na język polski; 2) oświadczenie właściwych organów państwa siedziby sądu, który wydał orzeczenie, że zostało ono wydane na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej oraz że jest ono wykonalne w tym państwie. § 3. Przepisy § 1 i 2 stosuje się odpowiednio do orzeczeń wydanych na podstawie Konwencji, o której mowa w art. 279 § 1 oraz Protokołu z 2003 r.”.	
--	--

Art. 1 pkt 14 (art. 339 KM)	„Art. 339 § 1. Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, zwanego dalej „funduszem”, podlega przepisom Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu nieprocesowym, ze zmianami wynikającymi z przepisów niniejszego działu oraz Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności	Zawiera czysto techniczną zmianę wynikającą z ratyfikacji Protokołu z 96 r. do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności i polegającą na ujednoliceniu przepisów k.m. poprzez usunięcie w art. 339 § 1 bezpośredniego odesłania do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, zawierającego pełną nazwę Konwencji i umieszczenie odesłania do art. 97 § 1, który inkorporuje Konwencję do k.m.
Art. 3	Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7, 9 i 10, które wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2012 r.	Art. 3 określa datę wejścia w życie ustawy, uwzględniając postanowienie art. 12 ust.2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków, zgodnie z którym stosuje się ono w Unii Europejskiej od dnia wejścia w życie Konwencji ateńskiej w wersji zmienionej protokołem z 2002 r., a w każdym przypadku nie później niż od dnia 31 grudnia 2012 r. Ze względu na brak wymaganej liczby ratyfikacji Protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej, jej wejście w życie przed dniem 31 grudnia 2012 r. nie jest możliwe.

- ¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy
- ²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę
- ³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości
- ⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .
- (*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych
- (**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy



Warszawa, 11 kwietnia 2012 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 821 - 11/12/ar/15

SM - 680

dot.: RM-10-28-12 z 04.04.2012 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz
Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy, pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych
Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

Do wiadomości:

Pan Sławomir Nowak
Minister Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia

w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie lub w mieniu pasażera statku morskiego oraz świadectwa dla statku morskiego stanowiącego własność państwa

Na podstawie art.182c ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki i tryb wydawania certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera statku morskiego, zwanego dalej "certyfikatem";
- 2) warunki i tryb wydawania świadectwa dla statku morskiego stanowiącego własność państwa i nieposiadającego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, zwanego dalej „świadectwem”;
- 3) wzór certyfikatu oraz świadectwa.

§ 2. Certyfikat lub świadectwo wydaje się na wniosek.

§ 3. 1. Wniosek o wydanie certyfikatu powinien zawierać następujące dane:

- 1) nazwę statku, numer identyfikacyjny lub oznaczenie identyfikacyjne, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr;
- 2) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
- 3) sygnał rozpoznawczy;
- 4) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
- 5) rodzaj i okres ważności zabezpieczania finansowego;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

6) nazwę i siedzibę podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego, a także, gdy jest to uzasadnione, miejsce ustanowienia zabezpieczenia;

7) okres, na jaki ma być wydany certyfikat.

2. Warunkiem wydania certyfikatu jest dołączenie do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dokumentu stwierdzającego posiadanie odpowiedniego dla danego statku zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności wystawionego przez podmiot udzielający zabezpieczenia albo uwierzytelnionej kopii tego dokumentu.

§ 4. 1. Wniosek o wydanie świadectwa powinien zawierać następujące dane:

- 1) nazwę statku, numer identyfikacyjny lub oznaczenie identyfikacyjne, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr;
- 2) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
- 3) nazwę i siedzibę podmiotu wpisanego we właściwym rejestrze jako właściciel statku;
- 4) sygnał rozpoznawczy;
- 5) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
- 6) okres, na jaki ma być wydane świadectwo.

2. Warunkiem wydania świadectwa jest dołączenie do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oświadczenia osoby upoważnionej do reprezentowania podmiotu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, iż podmiot ten ponosi odpowiedzialność w wysokości odpowiedniej dla danego statku.

§ 5. Wzór certyfikatu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 6. Wzór świadectwa określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 7. Dyrektor urzędu morskiego, po sprawdzeniu zgodności danych, o których mowa § 3 ust. 1 oraz § 4 ust. 1 i 3, z danymi w rejestrze, w którym statek jest zarejestrowany, wydaje certyfikat lub świadectwo.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Republic of Poland

**CERTYFIKAT UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO
ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ Z TYTUŁU ŚMIERCI LUB SZKODY NA OSOBIE PASAŻERA**
*CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE
DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS*

**Wydany zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu
z 2002 r.**

*Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers
and their Luggage by Sea, 2002*

Nazwa statku <i>Name of ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Numer identyfikacyjny statku wg IMO <i>IMO ship identification number</i>	Port rejestracji <i>Port of registry</i>	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz <i>Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage</i>

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada ważną polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiadające wymaganiom art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Rodzaj zabezpieczenia

Type of security

Okres ważności zabezpieczenia

Duration of security

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) i/lub innego(ych) podmiotu(ów) udzielającego(ych) zabezpieczenia

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Ubezpieczenie, którego dotyczy niniejszy certyfikat, zostało podzielone na ubezpieczenie na wypadek wojny oraz ubezpieczenie niezwiązane z wojną, zgodnie z Wytycznymi przyjętymi przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w październiku 2006 r. Do obydwu tych części ubezpieczenia stosują się wszystkie wyłączenia i ograniczenia dozwolone na mocy Konwencji i Wytycznych dotyczących jej wdrożenia.

Ubezpieczyciele nie ponoszą odpowiedzialności solidarnie.

The insurance cover hereby certified is split in one war insurance part and one non-war insurance part, pursuant to the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organisation in October 2006. Each of these parts of the insurance cover is subject to all exceptions and limitations allowed under the Convention and the implementation guidelines. The insurers are not jointly and severally liable.

Ubezpieczycielami są:

The insurers are:

Dla ryzyk na wypadek wojny:

For war risks:

.....
Nazwa / Name

.....
Adres / Address

Dla ryzyk niezwiązanych z wojną:

For non-war risks:

.....
Nazwa / Name

.....
Adres / Address

Niniejszy certyfikat jest ważny do dnia

This certificate is valid until.....

Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej – Dyrektor Urzędu Morskiego

Issued by the Government of the Republic of Poland – Director of Maritime Office

.....
Miejsce / Place

.....
Data / Date

.....
Podpis i tytuł urzędnika wydającego lub poświadczającego

Signature and title of issuing or certifying official

Pieczęć

Seal

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

EXPLANATORY NOTES

1. Nazwa Państwa może zawierać odniesienie do właściwego urzędu kraju, w którym certyfikat został wydany.

If desired, the designation of the State May include a reference to the competent authority of the country where the Certificate is issued.

2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia została uzyskana z więcej niż jednego źródła, należy wskazać wysokość kwoty uzyskanej z każdego z tych źródeł.

If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. Jeżeli zabezpieczenie zostało złożone w różnych postaciach, należy wyszczególnić każdą z tych postaci.

If security is furnished In several forms, these should be enumerated.

4. W pozycji „Ważność zabezpieczenia” należy podać datę, od której zabezpieczenie zaczyna być ważne.

The entry „Duration of security” must stipulate the date on which such security takes effect.

5. W pozycji „Adres ubezpieczyciela/i i/lub poręczyciela/i” należy podać główną siedzibę ubezpieczyciela/i i/lub poręczyciela/i. Tam, gdzie stosowne należy wskazać placówkę, w której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie zostało ustanowione.

The entry “Address” of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s).

If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Republic of Poland

ŚWIADECTWO WYDANE DLA STATKU STANOWIĄCEGO WŁASNOŚĆ PAŃSTWA
CERTIFICATE ISSUED FOR THE SHIP OWNED BY STATE

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a ust. 15 Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis (15) of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Nazwa statku <i>Name of ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Numer identyfikacyjny statku wg IMO <i>IMO ship identification number</i>	Port rejestracji <i>Port of registry</i>	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz <i>Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage</i>

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek jest własnością Państwa, a jego odpowiedzialność ponoszona jest do kwoty określonej w ust. 1 art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

This is to certify that the above-named ship is owned by State and its liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1 of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Nazwa i adres właściciela statku

Name and Address of the registered owner

Niniejsze świadectwo jest ważne od dnia wydania do dnia

This certificate is valid from the date of issue until

.....

Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej – Dyrektor Urzędu Morskiego

Issued by the Government of the Republic of Poland – Director of Maritime Office

.....

.....
Miejsce / Place

.....
Data / Date

.....
Podpis i tytuł urzędnika wydającego lub poświadczającego

Signature and title of issuing or certifying official

Pieczęć

Seal

UZASADNIENIE

Rozporządzenie w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie lub w mieniu pasażera statku morskiego oraz świadectwa dla statku stanowiącego własność państwa stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art.182c Kodeksu morskiego.

Przedmiotowy przepis stanowi, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu i świadectwa, o których mowa w art. 182a § 2 i § 11, mając na uwadze wzór określony w rozporządzeniu nr 392/2009 oraz treść wytycznych IMO stanowiących załącznik II tego rozporządzenia. Przepis ten został wprowadzony do Kodeksu morskiego celem wykonania postanowień rozporządzenia nr 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. U. L 131 z 28.5.2009, str. 24 – 46), zwanego dalej rozporządzeniem 392/2009.

Rozporządzenie to przewiduje, iż przewoźnik obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, w wysokości nie niższej niż określona w art. 4a ust. 1 załącznika I do tego rozporządzenia.

Natomiast statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność państwa, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wystawia świadectwo zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 załącznika I do rozporządzenia 392/2009.

Do wniosku o wydanie certyfikatu powinien być dołączony dokument stwierdzający posiadanie odpowiedniego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności wystawiony przez podmiot udzielający zabezpieczenia, albo uwierzytelniona kopia tego dokumentu. Przy ocenie zabezpieczenia finansowego organ wydający certyfikat, jakim jest dyrektor urzędu morskiego, kierować się będzie przede wszystkim ocenami agencji ratingowych uznanych na międzynarodowym rynku kapitałowym (takich jak FITCH Polska, Moody's Investors Services, Standard & Poor's Corporation, Fitch IBCA, Duff & Phelps, Thompson Bank Watch). Co do zasady uznawane będą również dokumenty stwierdzające posiadanie

zabezpieczenia finansowego (tzw. Blue Cards) wydane przez kluby P&I (Protection and Indemnity Clubs) zrzeszone w ramach „International Group of P&I Clubs”. Kluby te działają na zasadzie ubezpieczeń wzajemnych i ubezpieczają obecnie około 90% światowego tonażu.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje rozporządzenie.

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na morskich przewoźników pasażerskich oraz na terenowe organy administracji morskiej – dyrektorów urzędów morskich.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Związku Armatorów Polskich,
- 2) Krajowej Izby Gospodarki Morskiej,
- 3) Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych APMAR,
- 4) Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 5) Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 6) Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie spowoduje dodatkowych wydatków dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie bezpośrednio na konkurencyjność gospodarki oraz na przedsiębiorczość. Jednakże, nowelizacja Kodeksu morskiego w zakresie zapewnienie wykonania postanowień Konwencji i dostosowanie

krajowych regulacji do standardów międzynarodowych powinno pozytywnie wpłynąć na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.