

Warszawa, dnia 28 marca 2012 r.



**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

DP4as-020-99(10)/12

**KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW**

Departament Rady Ministrów

RM-10-28-12

20-04-2012

**CZŁONKOWIE RADY MINISTRÓW**

Przedstawiam dokument rządowy wraz z autopoprawką  
zgłoszony przez Ministra Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej - do rozpatrzenia  
(-) Sekretarz Rady Ministrów

**Pan**

**Maciej Berek**

**Sekretarz Rady Ministrów**

*Szanowny Panie Ministrze !*

Przesyłam w załączeniu *projekt ustawy o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*, z uprzejmą prośbą o skierowanie go do rozpatrzenia przez Radę Ministrów.

Uprzejmie informuję, iż przedmiotowy projekt ustawy został przyjęty na posiedzeniu stałego Komitetu Rady Ministrów w dniu 16 lutego br. i rekomendowany do rozpatrzenia przez Radę Ministrów.

Ponadto informuję, że zgodnie z ustaleniami stałego Komitetu Rady Ministrów, projekt w dniu 2 marca br. był przedmiotem prac Komisji Prawniczej. W toku tych prac w przedmiotowym projekcie dokonano zmian o charakterze doprecyzowującym i redakcyjno-legislacyjnym.

Przedmiotowy projekt ustawy został ujęty w Wykazie Prac Legislacyjnych Rady Ministrów pod nr UC43.

Ponadto, zgodnie z ustaleniami stałego Komitetu Rady Ministrów, który zobowiązał MTBiGM do przedstawienia informacji na temat rozwiązań w zakresie art. 101 Kodeksu morskiego (limity odpowiedzialności dla statków nieobjętych dyrektywą 2009/20/WE oraz Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności w wersji zmienionej Protokołem z 1996 r., zwanej dalej Konwencją) w krajach Basenu Morza Śródziemnego oraz Bałtyckiego, przedstawiam następującą informację:

Artykuł 15 Konwencji stanowi, iż Państwo - Strona może regulować szczególnymi przepisami prawa wewnętrznego system ograniczenia odpowiedzialności dla statków poniżej 300 ton. Państwo - Strona, które skorzysta z takiej możliwości,

dl 204.12  
nr 20520/12

zawiadomi depozytariusza o granicach odpowiedzialności przyjętych w prawie wewnętrznym lub o braku takich granic.

Zgodnie z informacjami depozytariusza (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) na dzień 29 lutego 2012 r., z możliwości takiej skorzystały:

**1) Trzy spośród krajów Basenu Morza Bałtyckiego:**

- Dania - limit 500.000 SDR w odniesieniu do roszczeń innych niż z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała (1 SDR, to obecnie ok. 4,90 PLN),
- Niemcy - w odniesieniu do roszczeń innych niż z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała, dla statków o pojemności do 250 GT - limit 500.000 SDR, a dla statków od 250 do 299 GT - limit 1 milion SDR,
- Estonia – dla statków o pojemności do 250 ton zastosowanie mają limity o połowę niższe niż dla statków o pojemności 500 ton, a więc w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała – 1 milion SDR, a w odniesieniu do innych roszczeń – 500 000 SDR.

**2) Trzy spośród krajów Basenu Morza Śródziemnego:**

- Francja - zastosowanie mają limity o połowę niższe niż dla statków o pojemności 500 ton, a więc w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała – 1 milion SDR, a w odniesieniu do innych roszczeń – 500 000 SDR,
- Hiszpania - zastosowanie mają limity o połowę niższe niż dla statków o pojemności 2 000 ton, a więc w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała – 1 milion SDR, a w odniesieniu do innych roszczeń – 500 000 SDR,
- Malta - w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała – 1 milion SDR, a w odniesieniu do innych roszczeń – 500 000 SDR.

Pozostałe Państwa – Strony Konwencji, w tym pozostałe państwa regionu Morza Bałtyckiego (Finlandia, Litwa, Łotwa, Rosja oraz Szwecja) stosują zatem limity określone w Konwencji, a więc:

- w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała - 2 miliony SDR;
- w odniesieniu do wszelkich innych roszczeń - 1 milion SDR.

W związku z powyższym, wskazać należy, iż polskie statki o pojemności poniżej 300 ton uprawiające żeglugę międzynarodową już w chwili obecnej posiadają ubezpieczenie do limitów przewyższających poziom określony w projektowanym art. 101 Kodeksu morskiego. W przypadku takich statków brak podwyższenia limitów w art. 101 Kodeksu morskiego oznaczałoby niemożność uzyskania wyższego odszkodowania przez poszkodowane podmioty

krajowe - pomimo płacenia wyższej (obliczonej dla wyższych limitów) stawki ubezpieczeniowej przez ich armatorów.

W przypadku natomiast nielicznych statków uprawiających jedynie żeglugę krajową, podwyższone limity pozwolą na uzyskanie wyższego odszkodowania, przy stosunkowo niewielkim wzroście stawek ubezpieczeniowych.

*Z poważaniem*

Z upoważnienia  
MINISTRA TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
Maciej Jankowski  
Podsekretarz Stanu

Załączniki:

- 1) Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i OSR (45 egz.).
- 2) Projekt aktu wykonawczego z uzasadnieniem i OSR.
- 3) Test regulacyjny.
- 4) Tabela zgodności.

Warszawa, dnia 18 kwietnia 2012 r.



**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

DP4as-020-99(11)/12

**Pan****Maciej Berek****Sekretarz Rady Ministrów***Szanowny Panie Ministrze!*

W ślad za pismem DP4as-020-99(10)/12 z dnia 29 marca 2012 r. przesyłającym *projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* do rozpatrzenia przez Radę Ministrów, oraz w nawiązaniu do notatki Rządowego Centrum Legislacji, przekazanej pismem nr RM-10-28-12 z dnia 18 kwietnia 2012 r., zgłaszam autopoprawkę polegającą na przywróceniu przepisów art. 272 § 2 i § 3 w następującym brzmieniu:

„ 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 któregokolwiek 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.”.

Uzupełnienie projektu o powyżej zaproponowane przepisy uwzględni uwagę wynikającą z ww. notatki.

*Z poważaniem*

Z upoważnienia  
MINISTRA TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
Maciej Berek  
Podsekretarz Stanu

## USTAWA

z dnia .....

### **o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, 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:

---

<sup>1)</sup> 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 28.5.2009, str. 24).

- 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 odpowiedzialności, 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 morskiego, 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 morskiego w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności.

§ 11. 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 nr 392/2009.

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

§ 14. 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) 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.<sup>2)</sup>).

§ 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.”;

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

### **„Rozdział 3a**

<sup>2)</sup> 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.

**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.”;

13) 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.”;

14) 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<sup>3)</sup>) 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”.

---

<sup>3)</sup> 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.

**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.