



## **Opinia**

### **do ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej**

**(druk nr 166)**

#### **I. Cel i przedmiot ustawy**

Ustawa z dnia 27 lipca 2012 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej wprowadza do krajowego porządku prawnego regulacje wynikające z przepisów:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128),
- 2) protokołu z 1996 r. do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175),
- 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),
- 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).

W świetle obowiązującej w prawie morskim zasady, odpowiedzialność za roszczenia morskie podlega ograniczeniu. Instytucja ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie stabilizuje działalność gospodarczą prowadzoną na morzu oraz pozwala określić granice ryzyka podejmowanego przez ubezpieczycieli.

Zgodnie z art. 1 pkt 4 noweli, nadającym nowe brzmienie art. 101 § 1 Kodeksu morskiego, dla statków o pojemności brutto poniżej 300 ton, granica odpowiedzialności

dłużnika za roszczenia morskie wynosić będzie 200 tys. jednostek obliczeniowych (Specjalnych Praw Ciągnięcia) – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia oraz 100 tys. jednostek obliczeniowych – dla pozostałych roszczeń (w miejsce dotychczasowych odpowiednio 100 tys. i 50 tys. jednostek).

Stosownie do wymagań wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich, w art. 1 w pkt 5 noweli zaproponowano dodanie do Kodeksu morskiego art. 102a – 102g – przepisów nakładających na armatorów obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

W myśl art. 102a, ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za roszczenia morskie obowiązany będzie posiadać armator statku o polskiej przynależności, o pojemności brutto 300 ton i powyżej.

Obowiązek posiadania ubezpieczenia dotyczyć ma także armatora statku o obcej przynależności, o tej samej pojemności, gdy statek ten wchodzi do polskiego portu lub jeżeli jest to zgodne z wymogami prawa międzynarodowego, gdy statek ten wchodzi na polskie morze terytorialne.

Suma ubezpieczenia odpowiedzialności dla każdego statku z tytułu roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, powinna być równa odpowiedniej maksymalnej granicy odpowiedzialności, określonej zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r.

Posiadanie ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie powinno być potwierdzone jednym lub kilkoma certyfikatami, wystawionymi przez ubezpieczyciela lub podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego oraz przechowywanymi na statku.

Obowiązek posiadania certyfikatu lub certyfikatów ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie podlegać będzie sprawdzeniu podczas inspekcji statku przeprowadzanej w polskim porcie, pod rygorem zakazu używania danej jednostki w żegludze (art. 102d).

Gdyby okazało się, że certyfikat lub certyfikaty ubezpieczenia nie są przechowywane na statku o obcej przynależności, dyrektor urzędu morskiego wyda opatrzoną rygorem natychmiastowej wykonalności decyzję, nakazującą opuszczenie przez statek portu, oraz powiadomi o tym Komisję Europejską, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i państwo bandery statku (art. 102e). Jeżeli okoliczności pozwolą na wyposażenie statku w certyfikat w rozsądnym terminie, dyrektor urzędu morskiego wyznaczy armatorowi czas na usunięcie uchybień, zanim wyda nakaz opuszczenia portu.

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 będzie mógł wejść do polskiego portu, do czasu przedstawienia wymaganego certyfikatu.

W art. 1 pkt 6 – 10 noweli zaproponowano zmiany związane z zapewnieniem wykonania 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.

W związku z ratyfikacją protokołu z 2003 r. do Międzynarodowej Konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, w art. 1 w pkt 13 noweli, w tytule VII w dziale III Kodeksu morskiego dodano rozdział 3a pt. Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

Zgodnie z dodawanym do Kodeksu morskiego art. 218b, roszczenie wobec Dodatkowego Funduszu przysługiwać ma każdej osobie, której roszczenie o wynagrodzenie szkody spowodowanej zanieczyszczeniem nie zostało w pełni zaspokojone przez Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, ponieważ całkowita wysokość szkody może przekraczać limit odszkodowania ustanowiony w Konwencji.

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Ustawa uchwalona przez Sejm na 19. posiedzeniu w dniu 27 lipca br. pochodziła z przedłożenia rządowego. Rada Ministrów zadeklarowała, że projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. Ustawą zajmowała się w Sejmie Komisja Infrastruktury, która powołała do jej rozpatrzenia podkomisję.

Projekt ustawy nie był przedmiotem istotnych poprawek.

## **III. Propozycje poprawek**

- 1) w art. 1 w pkt 4, w § 1 wyrazy „poniżej 300” zastępuje się wyrazami „poniżej 300 ton”;
- 2) w art. 1 w pkt 5, w art. 102b wyrazy „Suma ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie każdego statku” zastępuje się wyrazami „Suma ubezpieczenia każdego statku od odpowiedzialności za roszczenia morskie”

- 3) w art. 1 w pkt 5, w art. 102d wyrazy „jeżeli nie posiada certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie” zastępuje się wyrazami „jeżeli nie jest na nim przechowywany certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie”
- 4) w art. 1 w pkt 8, w art. 182 w § 4 i 5 wyrazy „jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego” zastępuje się wyrazami „jeżeli nie jest na nim przechowywana polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy”;
- 5) w art. 1 w pkt 9, w art. 182a w § 5 i 6 wyrazy „jeżeli nie posiada certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, lub jego poświadczenia” zastępuje się wyrazami „jeżeli nie jest na nim przechowywany certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, lub jego poświadczenie”;
- 6) w art. 1 w pkt 9, w art. 182b w § 1 w pkt 1 i 2 po wyrazie „równowartość” dodaje się wyrazy „w złotych”;
- 7) w art. 1 w pkt 13, w art. 281b w § 1 wyrazy „roszczenie o wynagrodzenie szkody” zastępuje się wyrazami „roszczenie o naprawienie szkody”.