

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 rażąco 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 odstraszących 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 morskiego.

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 ujednoczeniu 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.