

Materiał porównawczy
do ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r.
o zmianie ustawy – Kodeks morski
(druk nr 555)

USTAWA z dnia 18 września 2001 r. – KODEKS MORSKI (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z późn. zm.)

[Art. 265.

Z zastrzeżeniem przepisów rozdziału 2, armator odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunków, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji.]

<Art. 265.

Z zastrzeżeniem przepisów rozdziału 1a i 2, armator odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunków, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji.>

Tytuł VII

DZIAŁ III

Rozdział 1

<Rozdział 1a

Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi

Art. 271a.

- § 1. Do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie statku lub pochodzącym ze statku stosuje się postanowienia Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, sporządzonej w Londynie dnia 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939), zwanej dalej „Konwencją bunkrową”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.
- § 2. Użyte w przepisach niniejszego rozdziału określenia: „statek”, „właściciel statku”, „olej bunkrowy”, „środki zapobiegawcze”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem”, „państwo rejestracji statku”, „tonaż brutto” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji bunkrowej.

§ 3. Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw-stron Konwencji bunkrowej ani nie podnoszą bandery któregoś 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 zmniejszenia.

Art. 271b.

§ 1. Właściciel statku o polskiej przynależności, o tonażu brutto przekraczającym 1.000 ton, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

§ 2. Certyfikat wydaje lub poświadcza dyrektor urzędu morskiego, na wniosek właściciela statku.

§ 3. Certyfikat wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 4. Certyfikat jest wydawany na okres, na jaki zostało ustanowione zabezpieczenie finansowe. Jeżeli zabezpieczenie finansowe utraciło ważność przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, właściciel statku jest obowiązany powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał lub poświadczył certyfikat.

§ 5. Certyfikat traci ważność w przypadku utraty ważności zabezpieczenia finansowego, na podstawie którego został wydany.

§ 6. Poświadczeniu podlega certyfikat, jeżeli jest do niego dołączony dokument zabezpieczenia finansowego.

§ 7. Kopię wydanego lub poświadczonego certyfikatu dyrektor urzędu morskiego przesyła właściwemu organowi państwa rejestracji statku.

Art. 271c.

§ 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, o której mowa w § 1, na złote dokonuje się według średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski dla tej waluty w dniu, odpowiednio, złożenia wniosku o wydanie lub poświadczenie certyfikatu.

Art. 271d.

§ 1. Statek, o którym mowa w art. 271b § 1, nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem.

§ 2. Certyfikat powinien być przechowywany na statku.

Art. 271e.

Statek o tonażu brutto przekraczającym 1.000 ton nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeladunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ.

Art. 271f.

Dyrektor urzędu morskiego może wydać certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem właścicielowi statku niezarejestrowanego w żadnym z państw-stron Konwencji bunkrowej, jeżeli ten udowodni, że dysponuje wystarczającym zabezpieczeniem finansowym tej odpowiedzialności.

Art. 271g.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu, o którym mowa w art. 271b § 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia należytego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi oraz kierując się koniecznością, aby wzór certyfikatu odpowiadał wzorowi określonemu w Konwencji bunkrowej.

Art. 271h.

Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem sprawują dyrektorzy urzędów morskich.>

Art. 272.

§ 1. Do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez wyciek lub usunięcie oleju ze statku przewożącego olej luzem jako ładunek stosuje się postanowienia 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), zwanej dalej "Konwencją o odpowiedzialności cywilnej", wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

[§ 2. Użyte w przepisach niniejszego działu określenia "statek", "właściciel", "państwo rejestracji statku", "olej", "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 szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.]

<§ 2. Użyte w przepisach niniejszego rozdziału określenia „statek”, „właściciel”, „państwo rejestracji statku”, „olej”, „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 szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.>

Art. 273.

§ 1. Właściciel statku o polskiej przynależności, przewożącego więcej niż 2.000 ton oleju luzem jako ładunek, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

[§ 2. Certyfikaty, o których mowa w § 1, wystawia dyrektor urzędu morskiego. Za wystawienie lub poświadczenie certyfikatów pobiera się opłaty.]

<§ 2. Certyfikat wydaje lub poświadcza dyrektor urzędu morskiego, na wniosek właściciela statku.>

<§ 3. Certyfikat wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 4. Certyfikat jest wydawany na okres, na jaki zostało ustanowione zabezpieczenie finansowe. Jeżeli zabezpieczenie finansowe utraciło ważność przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, właściciel statku jest obowiązany powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał lub poświadczył certyfikat.

§ 5. Certyfikat traci ważność w przypadku utraty ważności zabezpieczenia finansowego, na podstawie którego został wydany.

§ 6. Poświadczeniu podlega certyfikat, jeżeli jest do niego dołączony dokument zabezpieczenia finansowego.

§ 7. Kopię wydanego lub poświadczanego certyfikatu dyrektor urzędu morskiego przesyła właściwemu organowi państwa rejestracji statku.>

<Art. 273a.

§ 1. Dyrektor urzędu morskiego pobiera następujące opłaty:

1) za wydanie certyfikatu – równowartość 30 euro;

2) za poświadczenie certyfikatu – równowartość 20 euro.

§ 2. Przepis art. 271c § 2 stosuje się odpowiednio.>

[Art. 275.

Żaden statek przewożący ponad 2.000 ton oleju luzem jako ładunek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeladunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczanego przez właściwy organ państwa rejestracji statku.]

<Art. 275.

Statek przewożący ponad 2.000 ton oleju luzem jako ładunek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeladunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczanego przez właściwy organ.>

[Art. 277.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania lub poświadczania certyfikatów, wzór certyfikatu oraz wysokość pobieranych opłat, uwzględniając wiążące Rzeczpospolitą Polską w tym zakresie przepisy międzynarodowe.]

<Art. 277.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu, o którym mowa w art. 273 § 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia należytego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami oraz kierując się koniecznością, aby wzór certyfikatu odpowiadał wzorowi określonemu w Konwencji o odpowiedzialności cywilnej.>

Art. 352.

§ 1. W odniesieniu do roszczeń dochodzonych na podstawie przepisów tytułu VII działu III rozdziału 2 właściciel statku lub osoba dająca zabezpieczenie finansowe jego odpowiedzialności może skorzystać z ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli w postępowaniu sądowym zostanie ustanowiony fundusz ograniczenia odpowiedzialności, zgodnie z art. V Konwencji o odpowiedzialności cywilnej.

§ 2. Właściciel statku lub osoba dająca zabezpieczenie finansowe ponosi koszty procesu związanego z dochodzeniem roszczenia podlegającego ograniczeniu i odpowiada za odsetki od tego roszczenia ponad granicę odpowiedzialności określoną zgodnie z Konwencją o odpowiedzialności cywilnej; jednakże jeżeli fundusz ograniczenia odpowiedzialności zostanie utworzony przez złożenie do dyspozycji sądu odpowiedniej sumy pieniężnej, to składający nie odpowiada za odsetki powstałe po złożeniu tej sumy.

[§ 3. *Do postępowania w sprawach o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej i o podział tego funduszu stosuje się odpowiednio przepisy działu I niniejszego tytułu.]*

<§ 3. **Do postępowania w sprawach o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności na podstawie:**

1) Konwencji o odpowiedzialności cywilnej,

2) Konwencji bunkrowej

– i o podział tego funduszu stosuje się odpowiednio przepisy działu I.>