

**USTAWA**  
**z dnia 24 kwietnia 2009 r.**

**Opracowano na pod-  
stawie: Dz.U. z 2009  
r. Nr 95, poz. 789.**

**o zmianie ustawy – Kodeks morski**

**Art. 1.**

W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z późn. zm.<sup>1)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 265 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

2) w tytule VII w dziale III po rozdziale 1 dodaje się rozdział 1a w brzmieniu:

„ 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 któregośkolwiek z tych państw, jeżeli:

1) szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;

---

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 41, poz. 365, z 2003 r. Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 93, poz. 895 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1298.

- 2) zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia szkodzi, 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 przeładunkowych 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 udo-

wodni, 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.”;

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

„§ 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.”;

4) w art. 273:

a) § 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się § 3 – 7 w brzmieniu:

„§ 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.”;

5) po art. 273 dodaje się art. 273a w brzmieniu:

„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.”;

6) art. 275 otrzymuje brzmienie:

„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 przeładunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ.”;

7) art. 277 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

8) w art. 352 § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 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.”.

## **Art. 2.**

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.