

# INFORMACJE I MATERIAŁY

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

## PROJEKT USTAWY O SĄDACH MORSKICH

### 1. UWAGI WSTĘPNE

Z inicjatywy byłego Ministra Gospodarki Morskiej zostały wszczęte prace nad wprowadzeniem w Polsce sądownictwa morskiego. Podstawą tych prac było opracowanie autora niniejszego artykułu<sup>1</sup> przekazane Departamentom Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Morskiego MGM. Projekt ustawy o sądach morskich został wprowadzony do planów legislacyjnych resortu i jego kolejne wersje były konsultowane m.in. z ministrem sprawiedliwości. W świetle pisma Dyrektora Departamentu Transportu Morskiego Joanny Mentrak z dnia 16.05.2007 r. projekt przekazano Kancelarii Prezesa Rady Ministrów w celu o.s.r. (oceny skutków regulacji).

Warto także zacytować fragment *Programu Działań Rządu w sprawie wykonywania wyroków Europejskiego Trybunału Praw Człowieka wobec Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 17.06.2007 r.: „Należy dostosować zasady orzekania w sprawach wypadków morskich do wymogów rzetelnego procesu sądowego, przewidzianego w art. 6 ust. 1 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, uwzględniając wnioski wynikające z wyroku ETPC z dnia 3.03.2005 r. w sprawie Brudnicka i inni przeciwko Polsce. W tym celu należy doprowadzić do reformy izb morskich, tak aby procedura postępowania przed tymi organami spełniała standardy międzynarodowe”. Cytowany program nałożył na MGM obowiązek powołania zespołu ekspertów prawnych, których zadaniem miało być kompleksowe uregulowanie zagadnień orzekania w sprawach wypadków morskich, przy czym jedną z wytycznych dla tych prac miał być projekt dyrektywy unijnej ustanawiającej podstawowe zasady, regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawach wypadków morskich. O wspomnianej dyrektywie będzie jeszcze mowa w dalszej części tego opracowania.

---

<sup>1</sup> M. H. Koziniński, *Wstępny projekt ustawy o sądach morskich*, Gdańsk 2006, ss. 31.

Na koniec należy przytoczyć jednoznaczny wytyczną Rządu Rzeczypospolitej Polskiej: „**reforma izb morskich powinna pójść w kierunku nadania tym organom charakteru sądów**”.

Jak się wydaje, przede wszystkim przyczyny polityczne, w tym skrócenie kadencji Sejmu i likwidacja MGM, spowodowały przerwanie prac nad projektem. Mając nadzieję na podjęcie prac nad ustawą o sądach morskich przez nowy rząd, wydaje się zasadne poinformowanie o dotychczasowych wynikach prac nad tym skomplikowanym zagadnieniem. Nie ulega bowiem wątpliwości, że przyczyny, które legły u podstaw konieczności odejścia od dotychczasowego systemu badania wypadków morskich przez izby morskie, są nadal w pełni aktualne.

Autor niniejszego artykułu chciałby przy okazji podziękować członkom Zespołu<sup>2</sup>, którzy pomogli mu w przygotowaniu ostatecznej wersji projektu, przekazanego Ministerstwu Gospodarki Morskiej w ubiegłym roku. Tekst projektu jest załączony do niniejszego opracowania.

## 2. GŁÓWNE POWODY UZASADNIAJĄCE ZMIANY PRAWA

### 2.1. UWAGI OGÓLNE

Genezy obecnego modelu badania wypadków morskich można szukać w XIX w. Niemiecka ustawa z dnia 27.07.1877 r. o dochodzeniach w sprawach wypadków morskich (*Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen*) była wzorem dla pierwszej polskiej ustawy o izbach morskich z 18.03.1925 r.<sup>3</sup>. E. Jabłoński wskazuje wręcz, że nawet samo pochodzenie pojęcia „izba morska” oparte jest na prawie zaborczym, *notabene* tzw. *Seekammer* istniały w dawnej NRD<sup>4</sup>.

Izby od samego początku swego działania były powiązane z sądami powszechnymi, ale sądami nie były. Ten błąd przejęła także obecnie obowiązująca ustawa dnia 1.12.1961 r. o izbach morskich<sup>5</sup>. Należy podkreślić, że walka o sądownictwo morskie w Polsce ma odległą historię. Nie warto chyba relacjonować wszystkich jej etapów. Należy przypomnieć choćby projekt ustawy o sądach morskich z 1946 r., powstały w Instytucie Bałtyckim, który proponował „powołanie w sądach okręgowych i grodzkich, mających siedziby

---

<sup>2</sup> Zespół ds. Opracowania Projektu Ustawy o Sądach Morskich: M. H. Kosiński (przewodniczący), M. Dragun-Gertner, D. Lost-Siemńska, Z. Brodecki, W. Kuczorski, M. Gnatowski, M. Rzeszewicz, K. Kochanowski.

<sup>3</sup> Dz.U. Nr 36, poz. 243.

<sup>4</sup> Por. E. Jabłoński, *Izby morskie. Zadania – Organizacja – Postępowanie*, Gdańsk 1973, s. 19.

<sup>5</sup> Dz.U. Nr 58, poz. 320, zm. Dz.U. z 1975 r., Nr 16, poz. 91; z 1989 r., Nr 33, poz. 175, Nr 35, poz. 192; z 2000 r., Nr 120, poz. 1268; z 2004 r., Nr 62, poz. 575; z 2007 r., Nr 176, poz. 1238.

w polskich portach morskich wydziałów lub oddziałów morskich”. W literaturze nie jeden raz upominano o powołanie sądownictwa morskiego w Polsce<sup>6</sup>.

Autor niniejszego opracowania wielokrotnie zwracał uwagę na różne negatywne strony obecnego statusu prawnego izb morskich<sup>7</sup>, jak również na wady postępowania przed tymi organami<sup>8</sup>. Procedura izbowa, w której przepisy k.p.k. stosuje się odpowiednio, nie daje należytych gwarancji procesowych stronom. Na jeden z aspektów postępowania przed izbami zwraca uwagę Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy w odpowiedzi na prośbę o opinię w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o izbach morskich z 2007 r., o którym jeszcze będzie mowa. Otóż związek podkreślając, że proponowana nowelizacja jest niewystarczająca, stwierdza ponadto, że Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) sformułowała zarzuty pod adresem ustroju polskich izb morskich, zwracając uwagę na ich niejasny charakter prawny, a zawłaszcza to, że „pełnią jednocześnie funkcję oskarżycielską i orzeczniczą”.

W sumie, mimo nowelizacji, ustawa o izbach morskich jest przestarzała i bardzo niedoskonała. Na pewno nie uzdrowi obecnego stanu prawnego wspomniany wyżej projekt<sup>9</sup> kolejnej jej nowelizacji, składający się z trzech stron maszynopisu. Istota tej propozycji sprowadza się do wprowadzenia nowego art. 7a, w następującym brzmieniu:

„Do orzekania w sprawach należących do właściwości izb morskich Minister Sprawiedliwości deleguje sędziów na podstawie art. 77 ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz.U. Nr 98, poz. 1070 z późn. zm.) spośród sędziów sądów powszechnych posiadających znajomość zagadnień morskich w zakresie spraw należących do właściwości izb morskich”.

Jak się wydaje, ta „proteza” prawna ma być odpowiedzią na zarzuty Europejskiego Trybunału Praw Człowieka odnośnie do braku pełnej niezawisłości sędziów izb morskich. Nie wydaje się jednak, by formuła delegacji, która w założeniu ma pewną tymczasowość, mogła być właściwą podstawą do konstrukcji ustrojowej izb morskich.

## 2.2. ZARZUTY WOBEC IZB MORSKICH W ORZECZENIU ETPC

W wyroku Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z 3.03.2005 r. (skarga nr 54723/00) stwierdzono m.in.: „Ponieważ członkowie izb morskich (przewodniczący i wiceprzewodniczący) są powoływani i odwoływani przez Ministra Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Żeglugi [obecnie Ministrem Infrastruktury], nie mogą być oni uznani za nieusuwalnych, a nadto

---

<sup>6</sup> Zob. np. Z. Koszewski, J. Łopuski, *O sąd morski w Polsce*, Technika i Gospodarka Morska 1956, nr 10, s. 261 i nast.

<sup>7</sup> Zob. M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2003, s. 92.

<sup>8</sup> Np. M.H. Koziński, *Morskie aspekty nowych kodyfikacji karnych*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 1998, nr 6, s. 224–225.

<sup>9</sup> Projekt ustawy o zmianie ustawy o izbach morskich z 20.12.2007 r.

pomiędzy nimi a ministrami powstaje związek podległości hierarchicznej. Stąd izby morskie w kształcie, w jakim istnieją w prawie polskim, nie mogą być uważane za niezależne sądy zdolne do zagwarantowania sprawiedliwego rozpatrzenia sprawy, o którym mowa w art. 6 Konwencji<sup>10</sup>. Skarżący, zdaniem Trybunału, „**mogli mieć obiektywnie uzasadnione wątpliwości co do niezależności i bezstronności izb morskich**”.

Trybunał zwrócił także uwagę na brak możliwości kasacji od orzeczeń izb morskich<sup>10</sup>. Warto tu przypomnieć, że nowelizacja z 2004 r. wprowadziła możliwość apelacji od orzeczenia Odwoławczej Izby Morskiej do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku, jedynie jednak w sprawach stosowania sankcji wobec członków załóg statków morskich.

Motywy ETPC mogą budzić szereg wątpliwości. Nie wydaje się, by Trybunał dostrzegł wszystkie mankamenty strukturalne i proceduralne izb morskich. Ma to jednak znaczenie drugorzędne w związku z tym, że ETPC dokonał negatywnej oceny izb morskich jako instytucji orzekającej w sprawach wypadków morskich. Obowiązkiem Polski jest więc tak zmienić system badania wypadków morskich, by podobne zarzuty nie mogły być więcej podnoszone.

### **2.3. UNIJNE ZASADY REGULUJĄCE POSTĘPOWANIE DOCHODZENIOWE W SPRAWIE WYPADKÓW W SEKTORZE TRANSPORTU MORSKIEGO**

Z inicjatywy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powstał raport oceniający sposób badania wypadków w krajach członkowskich UE<sup>11</sup>. Wynika z niego, że trudno byłoby znaleźć inną kwestię, która w UE byłaby tak bardzo zróżnicowana. Różne są nie tylko organy badające wypadki morskie, w tym ich podległość prawna, ale także sam tryb prowadzenia dochodzeń. Raport wskazuje, że jedynie niewielka liczba państw członkowskich zwraca uwagę na zapewnienie gwarancji niezależności organom badającym wypadki morskie (Francja, Niemcy, Islandia, Irlandia). Nie wszystkie państwa realizują zasady badania wypadków morskich zalecane przez Międzynarodową Organizację Morską.

Taki stan prawny i faktyczny skłonił Unię Europejską do podjęcia próby unifikacji zasad badania wypadków morskich w państwach członkowskich. W 2005 r. powstał projekt Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE.

Projekt dyrektywy eksponuje sprawę wdrożenia przez państwa członkowskie

<sup>10</sup> Por. M.H. Kosiński, *Morskie prawo publiczne, op. cit.*, s. 95.

<sup>11</sup> Zob. *Marine Casualty Investigation in EU – 25 and EEA Member States (Interim Report)*, EMSA 2004.

wszystkich standardów IMO dotyczących badania wypadków morskich, a nadto zobowiązuje do takiego ukształtowania przepisów krajowych, by umożliwiały one każdemu innemu, istotnie zainteresowanemu, państwu członkowskiemu przeprowadzenie dochodzenia lub uczestnictwo czy współpracę w prowadzeniu dochodzenia. Konieczne jest wzmożenie współpracy państw unijnych i EMSA w badaniu wypadków morskich. Dyrektywa wyraźnie odróżnia samo postępowanie w sprawie ustalenia przyczyn wypadku, nazywając to postępowanie „technicznym”, od dalszego postępowania mającego na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.

Celem dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa na morzu oraz ograniczenie występowania wypadków morskich w przyszłości przez ułatwienie szybkiego przeprowadzenia dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich, a także zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawienia sprawozdań z dochodzeń oraz propozycji działań naprawczych. Raz jeszcze zwraca się uwagę, że dochodzenia prowadzone na mocy tej dyrektywy nie mają zmierzać do ustalenia odpowiedzialności lub winy, chyba że jest to konieczne do osiągnięcia celów dochodzenia.

Zakres badania wypadków morskich, incydentów i alarmów o niebezpieczeństwie ma obejmować te, które:

- dotyczą statków pływających pod banderą jednego z państw członkowskich, lub
- zdarzają się na obszarach, nad którymi jurysdykcję sprawują państwa członkowskie, lub
- dotyczą innych istotnych interesów państw członkowskich.

Proponowane rozwiązania chyba zbyt wiele odejmują kompetencji organom badającym wypadki morskie. I tak, mają nie podlegać badaniu wypadki z udziałem: okrętów wojennych i transportowców lub innych statków będących własnością państwa, lub użytkowanych przez państwa członkowskie, używanych wyłącznie do niehandlowych celów publicznych, statków bez napędu mechanicznego, statków o drewnianej prostej konstrukcji, jachtów i łodzi rekreacyjnych, o ile nie są obsadzone załogą i nie przewożą w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów, jednostek żeglugi śródlądowej pływających po wodach śródlądowych, statków rybackich o długości nieprzekraczającej 24 metrów, a także zakotwiczonych przybrzeżnych jednostek wiertniczych.

Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie, by w swoich krajowych systemach prawnych sformułowały zasady postępowania w sprawie wypadków lub incydentów morskich w ten sposób, aby zapewnić ich niezależność od dochodzeń kryminalnych lub innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy.

W prawie unijnym przyjmuje się, że państwa mają obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawach bardzo poważnych i poważnych wypadków morskich. W sytuacji, gdy taki wypadek dotyczy interesu dwóch lub więcej państw UE, ustalają one w trybie pilnym, które z nich będzie kierować dochodzeniem.

Państwa członkowskie powinny powstrzymać się od równoczesnego przeprowadzania dochodzeń w sprawie tego samego wypadku lub incydentu morskiego.

Jedną z najważniejszych wytycznych w sprawie badania wypadków morskich zawiera art. 8 projektu dyrektywy, dotyczący struktury i zadań organu dochodzeniowego. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby dochodzenia w sprawie wypadków morskich były prowadzone pod nadzorem **bezstronnego, stałego organu lub podmiotu dochodzeniowego**, przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, znających zagadnienia związane z wypadkami i incydentami morskimi. Organ dochodzeniowy powinien być **funkcjonalnie niezależny** od władz krajowych odpowiedzialnych za zdolność do żeglugi, certyfikację, inspekcje, zatrudnienie, bezpieczną nawigację, konserwację i stan techniczny urządzeń, kontrolę ruchu morskiego, kontrolę służb portowych, działanie portów morskich oraz od wszystkich innych podmiotów, których interesy mogłyby stać w sprzeczności z zadaniami powierzonymi temu organowi.

Trudno o bardziej jednoznaczne określenie zasadniczych cech organu dochodzeniowego. Wydaje się, że założenie oddzielenia organu dochodzeniowego od administracji morskiej może tylko dobrze przysłużyć się rzetelności sprawozdań i obiektywizmowi dochodzeń.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że kwestia niezależności izb morskich była poddawana ocenie ideologicznej. Twierdzono, że właśnie władze odpowiedzialne za bezpieczeństwo żeglugi morskiej są „przedmiotowo powołane do współdziałania z izbami morskimi”<sup>12</sup>. Według E. Jabłońskiego państwo burżuazyjne celowo wyłączało to współdziałanie, świadomie „trzymało z daleka” władze administracji morskiej od odrębnie funkcjonującej izby morskiej. Chodziło o to, by zapobiec wyciąganiu przez te władze konsekwencji z orzeczeń przeciwko kapitalistycznym armatorom. Warstwy rządzące niweczyły w ten sposób możliwość ingerencji wspomnianych władz w sferę „prywatnych interesów” armatorów. Ochronę tych interesów stawiano ponad bezpieczeństwo żeglugi morskiej<sup>13</sup>.

Na szczęście tego typu interpretacje w naszych czasach wydają się wręcz anachroniczne. Dlatego nieodzowne jest stworzenie w Polsce organu badającego wypadki morskie, który spełni wymagania prawa unijnego.

Organ dochodzeniowy ma możliwość niezwłocznego reagowania na zawiadomienia o wypadkach. Powinien być on tak wyposażony, by mógł niezależnie pełnić swoje funkcje. Natomiast jego inspektorzy muszą mieć taki status, który zapewni im niezbędne gwarancje niezależności.

Z innych nowych wytycznych unijnych w zakresie badania wypadków morskich trzeba zwrócić uwagę na poufność dochodzeń. Informacje o wszystkich dowodach z przesłuchania świadków oraz o innych oświadczeniach, wyjaśnieniach, którymi dysponuje organ podczas dochodzenia, zapisy ujawnia-

---

<sup>12</sup> E. Jabłoński, *op. cit.*, s. 38.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

jące tożsamość osób, które składały zeznania, informacje medyczne lub osobiste dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku, nie mogą być ujawniane. Jednakże prawo unijne przewiduje możliwość ich ujawnienia za zgodą sądu. Sprawozdania z dochodzenia powinny być publikowane. Państwa powinny zapewnić, by zalecenia dotyczące bezpieczeństwa przedstawione przez organy dochodzeniowe były należycie uwzględniane przez ich adresatów oraz wprowadzane w życie zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego i międzynarodowego. Nowością jest art. 16, który tworzy swoisty „system wczesnego ostrzeżenia”. Jeśli organ dochodzeniowy na dowolnym etapie dochodzenia w sprawie wypadku morskiego uzna, że w celu zapobieżenia ryzyku kolejnych wypadków konieczne jest pilne podjęcie działania na szczeblu wspólnotowym, niezwłocznie powiadamia Komisję Europejską o konieczności wystosowania wczesnego ostrzeżenia. Dyrektywa przewiduje, że dane dotyczące wypadków morskich będą przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej elektronicznej bazy danych.

### 3. ZAŁOŻENIA PROJEKTU USTAWY O SĄDACH MORSKICH

Projekt stara się zachować 83-letni dorobek orzecznicy izb morskich, czyli pewną „odrębność i wyjątkowość” morskich organów orzekających, oraz wykorzystać utrwalone w praktyce polskiego obrotu morskiego rozwiązania organizacyjne, a także sprawdzony system ustrojowy sądów powszechnych. Projekt wykorzystuje niepowtarzalną szansę utworzenia w Polsce sądownictwa morskiego w związku z koniecznością dostosowania systemu badania wypadków morskich do standardów europejskich. Autorski pomysł legislacyjny projektu przyjął, że nowa ustawa ma **kompleksowo** rozwiązać regulowane problemy, a więc nie tylko stworzyć sądownictwo morskie, ale także powołać do życia nowy, specjalistyczny organ do badania wypadków morskich, zlikwidować izby morskie, a także „przy okazji” dokonać wielu zmian w prawie morskim, w tym w k.m.

Projekt stara się wdrożyć do naszego systemu prawnego:

- założenia projektu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego, zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE;
- rezolucję Zgromadzenia Ogólnego IMO z 27.11.1997 r. A.849(20) – Kodeks postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków i incydentów morskich z 1997 r.;
- rezolucję Zgromadzenia Ogólnego IMO z 25.11.1999 r. A.884 (21) – Uzupełnienia do Kodeksu postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków i incydentów morskich z 1999 r.;

- cyrkularze MSC nr 953 i MEPC nr 872 z 14.12.2000 r. zawierające poprawione jednolite procedury raportowania o wypadkach morskich zgodnie z prawidłem I/21 SOLAS i 8 oraz 12 MARPOL.

Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Praw Człowieka i standardami UE projekt przewiduje utworzenie **samodzielnego, niezależnego i bezstronnego organu państwowego** do badania wypadków morskich, jakim będzie **Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM)**. Tworzy się jednocześnie system sądów morskich w ramach sądownictwa powszechnego, który ma nie tylko stanowić uzupełnienie procedury badania wypadków morskich w zakresie ustalania winy i odpowiedzialności osób, respektując w pełni wymagania art. 6 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, ale także pozwolić na szybkie i fachowe rozstrzyganie spraw morskich w Polsce, co może mieć wpływ na zwiększenie pewności obrotu morskiego i rozwój gospodarki morskiej.

Sądy morskie będą rozpatrywały sprawy morskie. Definicja „sprawy morskiej” nie jest czymś wyjątkowym w systemie polskiego prawa formalnego, czego przykładem może być choćby definicja „sprawy gospodarczej”. W świetle projektu pojęcie sprawy morskiej będzie stosunkowo szerokie, bowiem obejmie zarówno sprawy cywilne i gospodarcze, jak i karne, a także sprawy ze stosunku pracy na morzu. Poza tym sądy morskie orzekałyby o winie za wypadki morskie w **szczególnym trybie sankcji zawodowych** stosowanych wobec członków załóg statków morskich i pilotów morskich. Nowym rodzajem postępowania będzie udzielanie zgody na publikację przez PKBWM wrażliwych danych. Naturalnie sądy morskie w szczególności będą się zajmować sprawami tradycyjnie uznawanymi za morskie, jak prowadzenie rejestru okrętowego, w tym wpisywanie hipotek morskich, rozpatrywanie protestów morskich, rozstrzyganie o aresztach i zatrzymaniach statków, egzekucji i zabezpieczeniu, jeśli ich przedmiotem jest statek morski.

Przekazanie spraw morskich wyspecjalizowanym organom sądowym ma głębokie uzasadnienie. Przede wszystkim są to sprawy oparte na normach prawa morskiego, które nie są zbyt powszechnie znane w środowisku prawniczym. Nierzadko trzeba się opierać na normach o pochodzeniu międzynarodowym, a także na międzynarodowych zwyczajach. Prawników specjalizujących się w prawie morskim jest niewielu i są oni skupieni głównie w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Należy dodać, że sprawy morskie zazwyczaj zawierają w sobie tzw. element obcy, co jeszcze bardziej utrudnia ich rozstrzyganie, a często powoduje, że sprawy te są przedmiotem zainteresowania międzynarodowej opinii publicznej. Wszystko to uzasadnia powołanie specjalistycznych, morskich organów sądowych, w których sędziowie będą mieli szczególną znajomość praktyki morskiej, prawa morskiego, w tym licznych konwencji międzynarodowych. Wyodrębnienie trudnych i specyficznych spraw morskich przyczyni się do zwiększenia pewności obrotu.



Projekt zakłada przejęcie obowiązków izb morskich przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich i sądy morskie niejako „z marszu”, co wynika z przepisów przejściowych. Przepisy te mogą jednak wymagać uzupełnienia w wyniku uzgodnień międzyresortowych.

Powołanie sądów morskich jako wydziałów odpowiednich sądów powszechnych jest metodą znaną. Mamy już wiele specjalistycznych jednostek tego typu, które sprawdziły się w praktyce. Przykładem niech będą sądy gospodarcze, sądy pracy, sądy rodzinne, które są wydziałami odpowiednich sądów powszechnych. Wpływ „spraw morskich” może nie być duży, dlatego tak szeroko ujęto właściwość rzeczową sądów morskich. To spowodowało konieczność podziału tych sądów na trzy sekcje: cywilną, gospodarczą i prawa pracy oraz karną i sankcji zawodowych. Jest to uzasadnione różnorodnością procedury stosowanej w sądzie morskim. Będzie to bowiem z jednej strony procedura cywilna (k.p.c.) i przepisy szczególne, np. dotyczące postępowania w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki, z drugiej – procedura karna (k.p.k.) oraz przepisy odnoszące się do sankcji zawodowych.

Istotnym elementem systemowego rozwiązania legislacyjnego proponowanego w projekcie jest powołanie instytucji **Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego (GIBM)**. Od dawna istniała potrzeba ustanowienia koordynatora w zakresie działalności ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej związanej z bezpieczeństwem morskim. Jest coraz więcej wymagań międzynarodowych, unijnych i krajowych w tym zakresie, a także coraz więcej sił i środków wydziela się na cele bezpieczeństwa morskiego. Likwidacja urzędu Ministra Gospodarki Morskiej i ponowne wprowadzenie zagadnień morskich do dużego i różnorodnego resortu Infrastruktury dodatkowo uzasadnia powołanie GIBM. Trzeba podkreślić, że GIBM stanowi swoisty łącznik pomiędzy PKBWM, sądami morskimi i administracją morską. Należy zwrócić uwagę zwłaszcza na jego uprawnienie do występowania w sprawach wypadków morskich przed sądami morskimi oraz innymi organami państwowymi – jako rzecznika interesu publicznego. GIBM ma także koordynować współpracę w zakresie wypadków morskich pomiędzy organami polskimi a IMO, Komisją Europejską, EMSA i właściwymi organami krajów UE.

Dążenie do maksymalnej ekonomii legislacyjnej spowodowało, że projekt istotnie zmienia tak ważne ustawy morskie, jak ustawę z 18.09. 2001 r. – Kodeks morski, ustawę z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz ustawę z 9.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Ponadto proponuje się niezbędne zmiany w ustawie z 27.07.2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych.

W ustawie z 1991 r. wprowadza się GIBM i nowy dział „Badanie wypadków morskich”, w którym pomieszczono kwestie typowo administracyjne związane z badaniem wypadków morskich, jak np. zadania organów administracji

morskiej, a także obowiązki armatorów i kapitanów, podmiotów zarządzających portami morskimi i użytkowników infrastruktury portowej w związku z wypadkami morskimi, jak również sankcje za niedopełnienie tych obowiązków.

W ustawie z 2000 r. wprowadzono przepisy nowego rozdziału „Badanie wypadków morskich”, który zawiera szczególnie istotne przepisy dotyczące PKBWM. Przepisy formułują strukturę Komisji i tryb jej działania. Kluczowe znaczenie mają normy określające zakres działania PKBWM. Uprzedzając dyskusję co do niezgodności niektórych uregulowań projektu z aktualnymi tendencjami w prawie europejskim, które wyżej przedstawiono, należy podkreślić, że świadomie ograniczono katalog wyłączeń jednostek, których wypadki nie powinny być badane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich. Byłoby niedopuszczalne, by Komisja nie była właściwa do badania wypadków statków rybackich o długości poniżej 24 metrów (jest szczególnie wiele wypadków tych statków, Polska chce wdrożyć Torremolińskie Standardy Bezpieczeństwa<sup>14</sup>, a UE zaleca ich rozszerzanie na statki niekonwencyjne) oraz jachtów i łodzi rekreacyjnych, o ile nie są obsadzone załogą i nie przewożą więcej niż 12 pasażerów; obecnie tego typu jednostki są coraz większe, szybsze i bardziej skomplikowane, a przede wszystkim jest ich coraz więcej, powodują więc poważne zagrożenie na morzu. Projekt pozwala także – wbrew założeniom unijnym – aby Komisja badała wypadki na platformach i innych konstrukcjach. Zasadniczym argumentem, pozwalającym na takie regulacje w polskim prawie, jest **semiimperatywny charakter norm w zakresie bezpieczeństwa morskiego**. Państwo może stwarzać surowsze standardy bezpieczeństwa niż przewidziane w prawie międzynarodowym. Zresztą trzeba zwrócić uwagę na postanowienie projektu dyrektywy, które przewiduje, że organ badający wypadki morskie może także badać wypadki inne niż morskie, np. lotnicze.

Także w zakresie pojęcia wypadku morskiego dokonano świadomie pewnych rozszerzeń w porównaniu z wymaganiami IMO i UE. Przede wszystkim wprowadzono – postulowany przez autora tego opracowania od wielu lat – rodzaj wypadku w postaci „nieudzielenia pomocy na morzu”. Wydaje się, że Komisja powinna taki wypadek zawsze badać, chociaż zakwalifikowano go do wypadków, a nie do poważnych lub bardzo poważnych wypadków morskich. Jeśli chodzi o alarmy na morzu, to powstały zasadnicze wątpliwości, czy Komisja powinna w ogóle je badać. Jeśli tak, to nieobligatoryjnie, jako incydenty morskie. Rozszerzono pojęcie wypadku morskiego na niektóre zdarzenia na lądzie, np. uszkodzenie lądowych urządzeń nawigacyjnych z zamiarem spowodowania katastrofy morskiej, czy wypadek związany z bezpośrednią interakcją urządzeń portowych ze statkiem.

Nowelizacja k.m. ma charakter korekcyjno-porządkujący, co polega na poprawieniu szeregu ewidentnych błędów ustawy, a zwłaszcza na przeniesieniu

---

<sup>14</sup> Zob. M.H. Koziński, *Torremolińskie standardy bezpieczeństwa*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, 2006, nr 19, s. 69–85.

przepisów publicznoprawnych (procesowych) z tej ustawy do nowej ustawy o sądach morskich. Chodzi o przeniesienie z k.m. całego dotychczasowego tytułu IX: „Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzenie roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki”.

Projekt przewiduje wydanie siedmiu obligatoryjnych aktów wykonawczych, które uzupełniają system przepisów o sądach morskich i badaniu wypadków morskich. Delegacje dotyczą kwestii bardzo szczegółowych, które nie powinny znajdować się w ustawie. Delegacje są charakterystyczne dla materii regulowanej, dlatego są one adresowane do ministra sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem infrastruktury lub odwrotnie, dwie delegacje są dla Rady Ministrów. Mając na uwadze treść przepisów przejściowych, należy stwierdzić, że niezbędne będzie także wydanie nowego rozporządzenia rejestrowego na podstawie art. 38 k.m.

## USTAWA

z dnia ..... 2008 r.

### o sądach morskich oraz o zmianie niektórych ustaw

#### Dział I

#### Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa tworzy w ramach sądów powszechnych wyodrębnione sądy morskie, określa właściwość i ustrój sądów morskich oraz zasady postępowania przed tymi sądami.

Art. 2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) funduszu – oznacza to fundusz ograniczonej odpowiedzialności utworzony w sądzie morskim,
- 2) Generalnym Inspektorze – oznacza to Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego, o którym mowa w art. 40a ustawy dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1502 z późniejszymi zmianami<sup>1</sup>),
- 3) kodeksie postępowania cywilnego – oznacza to ustawę z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. Nr 43, poz. 296 z późniejszymi zmianami<sup>2</sup>),
- 4) kodeksie postępowania karnego – oznacza to ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. Nr 89, poz. 555 z późniejszymi zmianami<sup>3</sup>),
- 5) kodeksie morskim – oznacza to ustawę z dnia 18 kwietnia 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. Nr 138, poz. 1545 z późniejszymi zmianami<sup>4</sup>),
- 6) Komisji – oznacza to Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, o której mowa w art. 50<sup>1</sup> ustawy dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity Dz.U. z 2006 r., Nr 99, poz. 693),

- 7) Konwencji o Międzynarodowym Funduszu – oznacza to Międzynarodową Konwencję o Utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 18 grudnia 1971 r., zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1530),
- 8) Konwencji o odpowiedzialności cywilnej – oznacza to Międzynarodową Konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r., zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1527),
- 9) Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności – oznacza to Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzoną w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175),
- 10) Konwencji bunkrowej – oznacza to Konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, sporządzoną w Londynie dnia 23 marca 2001 r. (Dz.U. z 2006 r. Nr 92, poz. 635),
- 11) Międzynarodowym Funduszu – oznacza Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami,
- 12) obszarach morskich – oznacza to obszary morskie, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1502 z późniejszymi zmianami),
- 13) prawie o ustroju sądów powszechnych – oznacza to ustawę z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz.U. nr 98, poz. 1070 z późniejszymi zmianami<sup>5</sup>),
- 14) przepisach o kosztach sądowych – oznacza to ustawę z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. Nr 167, poz. 1398),
- 15) polskiej przynależności – oznacza to polską przynależność statku, w rozumieniu art. 10 kodeksu morskiego,
- 16) rejestrze okrętowym – oznacza to rejestr prowadzony zgodnie z art. 23 § 1 kodeksu morskiego,
- 17) statku – oznacza to urządzenie pływające, o którym mowa w art. 2 kodeksu morskiego, chyba że przepisy ustaw szczególnych lub powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej.

## Dział II

### Właściwość i ustrój sądów morskich

#### Rozdział 1

#### Właściwość sądów morskich

Art. 3.1. Sądy morskie rozpoznają sprawy morskie oraz sprawy z zakresu sankcji zawodowych wobec członków załóg statków morskich i pilotów morskich, określone ustawą.

2. Do spraw morskich należą sprawy z zakresu:

- 1) prawa cywilnego i gospodarczego dotyczące uprawiania żeglugi morskiej, zanieczyszczeń ze statków, jak również działalności bezpośrednio związanej z żeglugą morską, budową i remontem statków, ochroną statków i portów morskich, rybołówstwem morskim i obsługą statków morskich,
- 2) prawa karnego o przestępstwa zagrażające bezpieczeństwu morskiemu dokonane w polskim porcie lub przystani morskiej i na obszarach morskich, w związku z uprawianiem żeglugi morskiej, zanieczyszczeniami ze statków, jak również z działalnością bezpośrednio dotyczącą żeglugi morskiej, budowy i remontów statków, ochrony statków i portów morskich, rybołówstwa morskiego i obsługi statków morskich, oraz dokonane na statku morskim o polskiej przynależności lub na stałej platformie na obszarach morskich,
- 3) prawa pracy dotyczące stosunków pracy członków załogi statku morskiego, z wyjątkiem spraw z zakresu ubezpieczeń społecznych.

3. Sprawami morskimi są także inne sprawy niż wymienione w ust. 1 i 2 związane z wypadkami morskimi, stwierdzonymi przez Komisję.

4. Sądy morskie prowadzą rejestr okrętowy, przyjmują protesty morskie i rozpoznają sprawy, przekazane odrębnymi przepisami.

5. Sądy morskie wykonują czynności przewidziane dla sądów w postępowaniu zabezpieczającym i egzekucyjnym, którego przedmiotem jest statek morski.

Art. 4.1. Sąd, do którego wpłynie sprawa morska, powinien przekazać ją według właściwości.

2. Prezes sądu morskiego może uznać, że sąd ten nie jest właściwy do rozpoznania sprawy i przekazać ją sądowi właściwemu.

3. Jeżeli sprawca przestępstwa podlegającego orzecznictwu sądów morskich popełnił także przestępstwo podlegające orzecznictwu innych sądów, a przestępstwa pozostają ze sobą w takim związku, że dobro wymiaru sprawiedliwości wymaga ich łącznego rozpoznania, rozpoznaje je sąd morski.

Art. 5. Sądy morskie działają zgodnie z prawem o ustroju sądów powszechnych, ze zmianami wynikającymi z przepisów ustawy.

Art. 6. Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terytorialny zakres działania sądów morskich, uwzględniając podział terytorialny kraju, lokalizację najważniejszych portów morskich i zasięg obszarów morskich.

## **Rozdział 2**

### **Ustrój sądów morskich**

Art. 7. W sprawach należących do właściwości sądów morskich rozstrzygają w pierwszej instancji Sąd Morski w Gdańsku, z siedzibą w Gdyni, będący wydziałem Sądu Okręgowego w Gdańsku, oraz Sąd Morski w Szczecinie, będący wydziałem Sądu Okręgowego w Szczecinie, a w drugiej instancji Sąd Morski w Gdańsku, z siedzibą w Gdyni, będący wydziałem Sądu Apelacyjnego w Gdańsku, i Sąd Morski w Szczecinie, będący wydziałem Sądu Apelacyjnego w Szczecinie.

Art. 8.1. Sądem morskim kieruje przewodniczący wydziału właściwego sądu okręgowego.

2. Sądem morskim drugiej instancji kieruje przewodniczący wydziału właściwego sądu apelacyjnego.

3. Minister Sprawiedliwości może określić, w drodze rozporządzenia, zakres udziału sędziów sądów morskich w pracy macierzystych sądów, uwzględniając zakres ich zadań w sądach morskich.

Art. 9. W sądzie morskim tworzy się dwie sekcje: cywilną, gospodarczą i prawa pracy oraz karną i sankcji zawodowych, do których wyznacza się sędziów wykazujących szczególną znajomość problematyki prawnej związanej z ich działalnością.

2. Na czele sekcji sądu morskiego stoi sędzia wyznaczony przez prezesa właściwego sądu okręgowego.

3. Sekcje, o których mowa w ust. 1 tworzy się odpowiednio także w sądzie morskim drugiej instancji, przy czym sędziów, stojących na ich czele, wyznacza prezes właściwego sądu apelacyjnego.

### Dział III

## Zasady ogólne postępowania przed sądami morskimi

Art. 10. Postępowanie w sprawach morskich podlega właściwym przepisom, odpowiednio do rodzaju sprawy, ze zmianami wynikającymi z przepisów ustawy.

Art. 11. Sprawy morskie dotyczące ograniczenia odpowiedzialności, o którym mowa w Konwencjach: o ograniczeniu odpowiedzialności, o odpowiedzialności cywilnej, o Międzynarodowym Funduszu, bunkrowej uznaje się za zawile, w rozumieniu art. 47 § 4 kodeksu postępowania cywilnego.

Art. 12.1. Sąd morski w postępowaniu rejestrowym oraz w postępowaniu związanym z przyjmowaniem protestów morskich orzeka w składzie jednego sędziego.

2. W postępowaniu, o którym mowa w ust.1, sąd morski stosuje przepisy kodeksu morskiego oraz przepisy wydane na jego podstawie i przepisy kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu nieprocesowym.

3. Sąd morski w sprawach cywilnych, gospodarczych oraz z zakresu prawa pracy stosuje przepisy o kosztach sądowych. Przepisów tych nie stosuje się w postępowaniu rejestrowym i postępowaniu związanym z przyjmowaniem protestów morskich. Opłaty w tych postępowaniach regulują odrębne przepisy.

Art. 13.1. Sąd morski nie rozpoznaje spraw gospodarczych określonych w art. 479<sup>1</sup> § 2 kodeksu postępowania cywilnego.

2. Sąd morski nie rozpoznaje także spraw gospodarczych między organami przedsiębiorstwa państwowego, między przedsiębiorstwem państwowym lub jego organami a jego organem założycielskim lub organem sprawującym nadzór, jak również spraw z zakresu postępowania upadłościowego i naprawczego.

Art. 14.1. W postępowaniu w zakresie sankcji zawodowych, w obu instancjach, sąd morski orzeka w składzie jednego sędziego i dwóch ławników.

2. W postępowaniu tym Generalny Inspektor ma uprawnienia oskarżyciela publicznego.

3. Wydając zgodę na publikację przez Komisję wszystkich danych, związanych z badaniem wypadku morskiego i rozpoznając skargę zainteresowanego na treść orzeczenia Komisji, sąd morski orzeka w składzie trzech sędziów.

Art. 15.1. Apelacja powinna być sporządzona przez adwokata lub radcę prawnego.

2. Obrońcą w postępowaniu w zakresie sankcji zawodowych może być wyłącznie adwokat lub radca prawny.



## **Dział IV**

# **Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki**

### **Rozdział 1**

## **Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie**

Art. 16. Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu podlega przepisom kodeksu morskiego i kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu nieprocesowym, ze zmianami wynikającymi z przepisów niniejszego działu oraz Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

Art. 17.1. Wniosek o wszczęcie postępowania może zgłosić osoba uprawniona do ograniczenia odpowiedzialności. Postępowanie wszczęte na wniosek osób mogących powołać się na to samo ograniczenie odpowiedzialności sąd połączy do wspólnego rozpoznania. W jednym wniosku można żądać ustanowienia dwóch funduszy dotyczących roszczeń z tego samego zdarzenia (art. 6 i 7 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności).

2. Wniosek powinien odpowiadać ogólnym warunkom wniosku o wszczęcie postępowania, a ponadto – stosownie do okoliczności – zawierać:

- 1) nazwę statku, z którym wiąże się odpowiedzialność, jego port macierzysty oraz określenie stosunku wnioskodawcy do statku;
- 2) określenie zdarzenia, z którego wynikają roszczenia, i informacje o postępowaniach zmierzających do ustalenia przebiegu tego zdarzenia;
- 3) określenie rodzaju roszczeń i wierzycieli, na których zaspokojenie fundusz ma być przeznaczony, oraz informacje o znanych wnioskodawcy roszczeniach już dochodzonych przed sądem;
- 4) oświadczenie o gotowości ustanowienia funduszu, uzasadnienie jego wysokości, a także określenie sposobu jego ustanowienia.

3. Do wniosku należy dołączyć wyciąg z rejestru okrętowego, obejmujący dane wpływające na wysokość funduszu.

Art. 18.1. Fundusz może być ustanowiony przez wpłacenie odpowiedniej sumy pieniężnej na oprocentowany rachunek bankowy, którego dysponentem jest sąd, lub przez akceptowane przez sąd zabezpieczenie wpłacenia tej kwoty przez bank lub zakład ubezpieczeń, mający siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Na zgodny wniosek uczestników postępowania sąd może uznać za wystarczający inny sposób zabezpieczenia wpłacenia tej kwoty.

Art. 19.1. Po przeprowadzeniu rozprawy sąd wydaje postanowienie wstępne o prawie ustanowienia funduszu, określając jego wysokość i sposób ustanowienia, a także terminy wpłaty sum lub złożenia w określony sposób dokumentów zabezpieczenia.

2. Jeżeli zachodzą okoliczności wyłączające ustanowienie funduszu, sąd odmówi jego ustanowienia. W razie sporu co do tych okoliczności, sąd może zawiesić postępowanie do czasu rozstrzygnięcia sporu w drodze procesu.

3. Na żądanie wnioskodawcy sąd może, w celu zabezpieczenia, orzec o wstrzymaniu egzekucji prowadzonej dla zaspokojenia roszczenia objętego funduszem.

4. Od postanowienia wstępnego o prawie ustanowienia funduszu lub odmowy jego ustanowienia przysługuje apelacja. Na postanowienie w sprawie wstrzymania egzekucji przysługuje zażalenie.

Art. 20.1. Po wypełnieniu przez wnioskodawcę obowiązków określonych w postanowieniu wydanym na podstawie art. 19 ust. 1 albo w razie niewypełnienia tych obowiązków w terminie określonym w tym postanowieniu sąd po przeprowadzeniu rozprawy wydaje postanowienie o ustanowieniu funduszu i podjęciu postępowania działowego albo o odmowie ustanowienia funduszu.

2. Od postanowienia w przedmiocie ustanowienia funduszu i podjęcia postępowania działowego lub o odmowie ustanowienia funduszu przysługuje apelacja.

3. Z chwilą uprawomocnienia się postanowienia o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego następują skutki, które prawo łączy z ustanowieniem funduszu (art. 13 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności).

4. Po uprawomocnieniu się postanowienia o odmowie ustanowienia funduszu sąd orzeka o zwrocie sum lub zabezpieczeń złożonych przez wnioskodawcę na rzecz funduszu oraz uchyla postanowienie wydane na podstawie art. 19 ust. 3.

Art. 21.1. Po uprawomocnieniu się postanowienia o ustanowieniu funduszu i podjęciu postępowania działowego sąd, po wysłuchaniu uczestników, powołuje biegłego – komisarza, spośród osób posiadających odpowiednie kwalifikacje. Biegłym – komisarzem może być także osoba prawna.

2. Obowiązkiem biegłego – komisarza jest przygotowanie projektu listy wierzytelności i planu podziału funduszu oraz pisemnego uzasadnienia tych dokumentów.

3. Do biegłego – komisarza stosuje się przepisy kodeksu postępowania cywilnego o biegłym. Jest on jednak upoważniony do samodzielnego doręczania, za pokwitowaniem, listami poleconymi lub za pośrednictwem sądu, pism uczestnikom postępowania, wzywania ich w ten sam sposób do składania niezbędnych wyjaśnień i oświadczeń na piśmie oraz ich protokołowania. W razie niezbędnej potrzeby ustalenia okoliczności, które są między uczestnikami sporne, na wniosek biegłego – komisarza sąd przeprowadzi stosowne postępowanie dowodowe.

4. Sąd może powierzyć biegłemu – komisarzowi zarządzanie kwotami, z których ustanowiono fundusz. Do zarządu stosuje się odpowiednio przepisy o zarządzie nieruchomości w postępowaniu egzekucyjnym. Dochód uzyskany z zarządu funduszem jest do niego doliczany.

5. W razie ujawnienia się, podczas przygotowania projektu, listy wierzytelności i planu podziału funduszu, sporu między uczestnikami co do istnienia lub wysokości zgłoszonego roszczenia, sąd po przeprowadzeniu rozprawy może orzec o skierowaniu zainteresowanego uczestnika na drogę procesu oraz o wyłączeniu w planie podziału sumy potrzebnej na zaspokojenie roszczenia po rozstrzygnięciu tego sporu.

Art. 22.1. Sąd zarządza podanie do publicznej wiadomości informacji o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego oraz wzywa zainteresowanych, aby zgłosili swe roszczenia w terminie 6 miesięcy od opublikowania wezwania. W wezwaniu należy zamieścić pouczenie o skutkach niezgłoszenia roszczenia w terminie.

2. Ogłoszenie powinno być opublikowane w piśmie ukazującym się w siedzibie sądu i w dzienniku o zasięgu ogólnopolskim. Może ono być podane do wiadomości także w inny sposób, dostosowany do zdarzenia, które stanowi podstawę roszczeń.

3. W sytuacji, gdy zainteresowanymi w uczestnictwie w postępowaniu działowym są, w znacznej mierze, osoby mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w innych państwach, sąd doręcza tekst ogłoszenia przedstawicielstwom dyplomatycznym lub konsularnym tych państw w Rzeczypospolitej Polskiej, z prośbą o podanie tego ogłoszenia do publicznej wiadomości w tych państwach. Koszty tego ogłoszenia ponosi wnioskodawca.

4. Sąd może odstąpić od ogłoszenia, jeżeli jest oczywiste, że wszyscy wierzyciele zgłosili już swe roszczenia.

5. Roszczenia niezgłoszone w terminie nie będą uwzględnione w liście wierzytelności i planie podziału. Sąd na wniosek zgłaszającego po terminie, jednak nie później niż do zatwierdzenia planu podziału, może z usprawiedliwionych przyczyn przywrócić termin do zgłoszenia; przepisy art. 168–172 kodeksu postępowania cywilnego stosuje się odpowiednio.

6. Zgłoszenie roszczenia przerywa bieg przedawnienia. W razie skierowania przez sąd zainteresowanego uczestnika na drogę procesu cywilnego termin przedawnienia dla tego roszczenia biegnie na nowo od dnia uprawomocnienia się orzeczenia w tej sprawie.

7. Wierzyciel zgłaszający swe roszczenie po ustanowieniu funduszu może żądać zmiany prawomocnego postanowienia o ustanowieniu funduszu, jeżeli jest to niezbędne do ochrony jego praw. Postanowienie w przedmiocie zmiany sąd wydaje po przeprowadzeniu rozprawy; od postanowienia przysługuje apelacja.

Art. 23.1. Po upływie terminu do zgłoszeń, jeżeli był on wyznaczony, biegły – komisarz sporządza projekt listy wierzytelności i planu podziału funduszu. Po wstępnym sprawdzeniu sąd zarządza ich doręczenie uczestnikom i wzywa ich do zgłoszenia – w ciągu miesiąca – uwag i zarzutów na piśmie. W planie podziału uwzględnia się również sumy roszczeń spornych, co do których nie zapadło jeszcze prawomocne rozstrzygnięcie.

2. Jeżeli uwag lub zarzutów nie zgłoszono, sąd zatwierdza listę wierzytelności i plan podziału na posiedzeniu niejawnym. Do rozpoznania zgłoszonych uwag lub zarzutów sąd wyznacza rozprawę. W razie potrzeby sąd może polecić biegłemu – komisarzowi wprowadzenie zmian do listy wierzytelności i planu podziału. Zatwierdzenie zmienionej listy wierzytelności i planu podziału następuje po przeprowadzeniu rozprawy.

3. Jeżeli ujawni się spór o zasadność lub wysokość roszczenia włączonego do listy wierzytelności i planu podziału, sąd stosuje odpowiednio art. 21 ust. 5.

4. Na postanowienie zatwierdzające listę wierzytelności i plan podziału przysługuje apelacja. Apelację może złożyć również wierzyciel nieuczestniczący dotąd w postępowaniu, jeżeli zgłosi równocześnie swe roszczenie, a istnieją podstawy do przywrócenia mu terminu do zgłoszenia roszczenia.

Art. 24.1. Zatwierdzony prawomocnym postanowieniem plan podziału funduszu ma moc tytułu egzekucyjnego i stanowi podstawę do dokonania wypłat z funduszu; w razie potrzeby sąd nadaje mu klauzulę wykonalności.

2. Sąd może powierzyć dokonanie wypłat biegłemu komisarzowi, który jest obowiązany złożyć sądowi sprawozdanie.

3. Sumy wydzielone na zaspokojenie roszczeń spornych przekazuje się do depozytu sądowego. Jeżeli po uprawomocnieniu się planu podziału zgłoszą się inni wierzyciele, którzy nie uczestniczyli dotąd w postępowaniu, a po zaspokojeniu roszczeń objętych planem podziału fundusz nie został wyczerpany, sąd zarządzi sporządzenie dodatkowej listy wierzytelności i dodatkowego planu podziału; przepis art. 23 stosuje się odpowiednio.

4. Po zakończeniu postępowania działowego sąd umarza postępowanie. W postanowieniu o umorzeniu postępowania sąd orzeka także o zwrocie wnioskodawcy niewykorzystanej części funduszu; na postanowienie przysługuje zażalenie.

Art. 25.1. Sąd przyznaje biegłemu – komisarzowi stosowne wynagrodzenie.

2. W toku postępowania sąd może zarządzić wpłacenie przez wnioskodawcę zaliczki na poczet wynagrodzenia i wydatków biegłego – komisarza.

Art. 26. Wznowienie postępowania, przewidziane w art. 524 § 2 kodeksu postępowania cywilnego, jest dopuszczalne tylko pod warunkiem wykazania, że zainteresowany bez swej winy nie mógł uczestniczyć w postępowaniu.

Art. 27. Koszty postępowania o ustanowienie i o podział funduszu ponosi wnioskodawca. Na pokrycie tych kosztów wnioskodawca wpłaca ustaloną przez sąd zaliczkę, niezależnie od ustanawianego funduszu.

## Rozdział 2

### **Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki**

Art. 28.1. W odniesieniu do roszczeń dochodzonych na podstawie przepisów tytułu VII działu III rozdziału 2 kodeksu morskiego 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 rozdziału 1 niniejszego działu.

4. Do postępowania o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności na podstawie Konwencji bunkrowej stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 1 niniejszego działu.

Art. 29. Na wniosek osoby tworzącej fundusz lub każdego z wierzycieli sąd wezwie do udziału w postępowaniu Międzynarodowy Fundusz.

Art. 30.1. Orzeczenia wydane na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej są wykonalne w Rzeczypospolitej Polskiej (art. X Konwencji o odpowiedzialności cywilnej), przy zastosowaniu odpowiednich przepisów kodeksu postępowania cywilnego.

2. Do wniosku o nadanie klauzuli wykonalności należy dołączyć:

- 1) oryginał orzeczenia lub urzędowo poświadczony odpis orzeczenia, a także poświadczony 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 ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do orzeczeń wydanych na podstawie Konwencji o Międzynarodowym Funduszu.

## **Dział V**

### **Sankcje zawodowe wobec członków załóg statków morskich i pilotów morskich**

Art. 31. Sankcjom, o których mowa w poniższych przepisach, podlegają członkowie załóg statków morskich, oraz polscy piloci morscy, posiadający dokument określający ich uprawnienia w żegludze morskiej wydany przez właściwy organ polski.

Art. 32. Kto wykazuje brak umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez inne rażące zaniedbanie powoduje wypadek lub incydent morski, albo przyczynia się do jego powstania, może być przez sąd morski pozbawiony prawa wykonywania posiadanych uprawnień, w częściowym lub pełnym zakresie, na okres od 1 roku do lat 5.

Art. 33. Wypadkiem lub incydemem morskim jest zdarzenie określone w art. 50<sup>5</sup> ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity Dz.U. z 2006 r., Nr 99, poz. 693) stwierdzone raportem Komisji.

Art. 34.1. W postępowaniu w zakresie sankcji zawodowych wobec członków załóg statków morskich i pilotów morskich sądy morskie stosują odpowiednio przepisy kodeksu postępowania karnego, o ile przepisy ustawy nie stanowią inaczej.

2. W sprawach sankcji wniosek Generalnego Inspektora do sądu morskiego zastępuje akt oskarżenia.

3. Generalny Inspektor może przed sporządzeniem wniosku dodatkowo przesłuchać obwinionego, o ile materiał zebrany w toku postępowania Komisji nie jest wystarczający. Powinien on także przedstawić obwinionemu zarzuty zawarte we wniosku do sądu morskiego.

4. Obwiniony ma prawo do obrony.

Art. 35.1. Po przeprowadzeniu rozprawy sąd morski orzeka sankcję zawodową właściwą do stopnia zaniedbania lub przyczynienia się do wypadku lub incydentu morskiego, albo odstępuje od jej zastosowania.

2. Nie można orzec sankcji zawodowej, jeżeli od wypadku morskiego, z którym wiąże się postępowanie w zakresie odpowiedzialności zawodowej, upłynęły więcej niż 3 lata.

3. W wyroku sąd morski może uzależnić przywrócenie prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej od spełnienia przez ukaranego sankcją zawodową co najmniej jednego z następujących warunków:

- 1) wykonywania określonych niższych uprawnień w żegludze morskiej przez czas oznaczony,
- 2) wykazania koniecznych umiejętności w trybie przewidzianym przepisami o kwalifikacjach w żegludze morskiej,
- 3) odbycia w częściowym lub pełnym zakresie praktyki, która była wymagana do uzyskania dotychczasowych uprawnień.

Art. 36. Sąd morski na rozprawie i w składzie, w którym wydał wyrok pozbawiający obwinionego prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej, może postanowić o zawieszeniu prawa wykonywania tych uprawnień do czasu ostatecznego zakończenia postępowania w sprawie, jeżeli uzasadniają to względy bezpieczeństwa morskiego. Na postanowienie to przysługuje zażalenie.

Art. 37. Wyrok i postanowienie, o którym mowa w artykule 36, wraz z uzasadnieniami doręcza się obwinionemu, Generalnemu Inspektorowi i Prezesowi Komisji.

Art. 38. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem sprawiedliwości określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady wykonywania wyroków i postanowień sądów morskich w zakresie sankcji zawodowych i związane z tym obowiązki organów, wydających dokumenty określające uprawnienia w żegludze morskiej.

## **Dział VI**

### **Zmiany w przepisach obowiązujących**

Art. 39. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1502, Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41) wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„Art. 40a.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje i odwołuje Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego, zwanego dalej Generalnym Inspektorem.

2. Generalnym Inspektorem może być osoba mająca wyższe wykształcenie prawnicze oraz doświadczenie i wiedzę w zakresie żeglugi morskiej”;

2) dodaje się art. 42b w brzmieniu:

„Art. 42b.1. Generalny Inspektor wykonuje zadania powierzone przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Jest on uprawniony do występowania w sprawach

wypadków morskich przed sądami morskimi oraz innymi organami państwowymi, jako rzecznik interesu publicznego.

2. Generalny Inspektor koordynuje współpracę w zakresie badania wypadków morskich, polskiej administracji morskiej i Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z Komisją Europejską, Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego, a także organami badającymi wypadki morskie w krajach członkowskich Unii Europejskiej.

3. Generalny Inspektor zbiera i analizuje do celów prewencyjnych dane związane z bezpieczeństwem morskim”.

3) dodaje się nowy dział IV, dokonując jednocześnie zmiany numeracji pozostałych działów, w brzmieniu:

#### „Dział IV

##### Badanie wypadków morskich

Art. 54<sup>1</sup>.1. Badaniem wypadków morskich zajmuje się Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, zwana dalej Komisją.

2. Tryb powoływania Komisji i jej zakres działania regulują odrębne przepisy.

Art. 54<sup>2</sup>. Dyrektorzy urzędów morskich i Dyrektor Służby SAR zobowiązani są udzielać Generalnemu Inspektorowi wszelkiej pomocy w wykonywaniu jego zadań.

Art. 54<sup>3</sup>. Dyrektorzy urzędów morskich zobowiązani są zapewnić Komisji i jej inspektorom odpowiednie warunki organizacyjne, pomoc merytoryczną i techniczną dla efektywnego badania wypadków morskich.

Art. 54<sup>4</sup>.1. Organy administracji morskiej i podległe im jednostki organizacyjne oraz inne organy władzy publicznej i samorządowej, jak również inne instytucje publiczne mają obowiązek:

- 1) zawiadamiać niezwłocznie o wypadku morskim Generalnego Inspektora i Komisję,
- 2) zabezpieczyć ślady i dowody,
- 3) przekazać Komisji wszelkie materiały dotyczące wypadku,
- 4) udzielić Komisji niezbędnej pomocy w dochodzeniu.

2. Armator statku, którego dotyczy wypadek morski, ma obowiązek niezwłocznie zawiadamiać o każdym wypadku morskim kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, albo właściwy urząd konsularny, jak również zabezpieczyć ślady i dowody oraz udzielić wszelkich niezbędnych wyjaśnień.

3. Kapitan statku, którego dotyczy wypadek morski, ma obowiązek zawiadomić o wypadku, zgodnie z art. 66 kodeksu morskiego.

4. Obowiązki określone w ust.2 stosuje się odpowiednio do podmiotów zarządzających portami morskimi i użytkowników infrastruktury portowej w sprawach wypadków morskich, którym ulegli ich pracownicy lub w których obiekty portowe zostały uszkodzone albo spowodowały szkody.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonania obowiązków armatorów i kapitanów statków oraz



podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla Komisji materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich, uwzględniając rodzaj wypadków podlegających zgłoszeniu, w odniesieniu do których ślady i dowody powinny być zabezpieczone oraz dokumenty sporządzone i przekazane, a także rodzaj pomocy i informacji, których należy udzielić”;

4) w art. 56 dodaje się nowy pkt 21 w brzmieniu:

„21) wykracza przeciwko przepisom o zawiadamianiu o wypadku morskim i obowiązkach związanych z badaniem wypadków morskich, o których mowa w art. 54<sup>4</sup> ust. 1 pkt 2–4”

oraz w przedostatnim zdaniu tego artykułu skreśla się słowo „uspołecznionej”.

Art. 40. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1336 i Nr 229, poz. 2278, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i 899, tekst jednolity Dz.U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 1. Ustawa reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej, ratowania życia na morzu oraz badania wypadków morskich”;

2) dodaje się nowy rozdział 5a w brzmieniu:

#### „Rozdział 5a Badanie wypadków morskich

Art. 50<sup>1</sup>.1. Badaniem wypadków morskich zajmuje się Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, zwana dalej Komisją.

2. Komisja składa się z prezesa, wiceprezesa i 5 członków powoływanych na 7-letnią kadencję.

3. W skład Komisji może zostać powołany ten, kto:

- 1) posiada obywatelstwo polskie i korzysta z pełni praw cywilnych i obywatelskich,
- 2) jest nieskazitelnego charakteru,
- 3) ukończył studia wyższe i posiada najwyższe kwalifikacje zawodowe oraz doświadczenie w zakresie budowy i eksploatacji statków morskich,
- 4) jest zdolny, ze względu na stan zdrowia, do pełnienia obowiązków w Komisji,
- 5) ukończył 30 lat.

4. Komisję powołuje Prezes Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii organizacji reprezentujących armatorów, marynarzy i pilotów morskich.

5. Nie można być powołanym w skład Komisji na więcej niż dwie kolejne kadencje. W razie śmierci, utraty kwalifikacji określonych w ust. 4 pkt 1 i 4 lub

rezygnacji prezesa, wiceprezesa lub członka Komisji jej skład uzupełnia się odpowiednio, w trybie określonym w ust. 4, na okres do końca kadencji.

6. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy z członkami i pracownikami Komisji, zasady ich wynagradzania, zapewniające im niezbędne gwarancje niezależności oraz organizację pracy biura Komisji.

Art. 50<sup>2</sup>.1. Komisja wszczyna dochodzenie z urzędu lub na wniosek Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego, najszybciej jak jest to możliwe od powstania wypadku morskiego.

2. W dochodzeniach Komisji uczestniczą zatrudnieni w Komisji inspektorzy, którzy powinni posiadać wiedzę specjalistyczną niezbędną w zakresie badania wypadków morskich. Inspektorzy nie mogą wykonywać żadnej innej pracy poza pracą w Komisji. Inspektorzy wykonują czynności dochodzeniowe wskazane przez Komisję i pod jej nadzorem.

3. W dochodzeniach Komisja może korzystać z pomocy biegłych, instytutów naukowych i uczelni wyższych.

4. Generalny Inspektor Bezpieczeństwa Morskiego, a w sprawach wypadków morskich, będących jednocześnie wypadkami przy pracy, właściwy inspektor pracy, natomiast w sprawach związanych z nieudzieleniem człowiekowi pomocy na morzu, zaginięciem na morzu i alarmem o niebezpieczeństwie na morzu także Dyrektor Służby SAR zobowiązani są na żądanie Komisji wziąć udział w postępowaniu prowadzonym przez Komisję i udzielić niezbędnych informacji.

Art. 50<sup>3</sup>.1. W badaniu wypadków morskich Komisja jest niezależna, kieruje się bezstronnością i fachowością, a swoje orzeczenia opiera wyłącznie na własnych ustaleniach. Komisja stosuje w swej działalności prawo polskie i obowiązujące normy techniczne oraz przepisy i zalecenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Unii Europejskiej.

2. Dochodzenia Komisji są niezależne od innych postępowań, dotyczących wypadków morskich i związanej z nimi odpowiedzialności.

3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb działania Komisji, mając na uwadze efektywność prowadzonych dochodzeń, w tym uprawnienia Komisji i jej inspektorów w zakresie swobodnego dostępu do wszystkich istotnych dla sprawy informacji, do miejsca wypadku, do statków, wraków, konstrukcji, ładunków, sprzętu, możliwości przeszukania wraków, pobierania elementów i substancji do analizy, dostępu i kopiowania danych zarejestrowanych przez urządzenia VDR, dostępu do wyników badania ciał ofiar wypadku, możliwości przeprowadzenia niezbędnych badań członków załogi statku i innych osób, umożliwienia samodzielnego przesłuchiwania wszystkich świadków wypadku, dostępu do rejestrów i informacji z państwa bandery statku, danych towarzystw klasyfikacyjnych i firm ubezpieczeniowych, zwracania się do właściwych państw o udzielenie pomocy w zakresie badania wypadku morskiego, a także konieczność współpracy międzynarodowej organów badających wypadki morskie, w tym informowania o wypadkach organów Unii Europejskiej, w szczególności europejskiej bazy danych o wypadkach morskich.

Art. 50<sup>4</sup>.1. Siedzibą Komisji jest Gdynia.

2. Obsługę administracyjną Komisji zapewnia jej biuro. Na czele biura stoi dyrektor powoływany przez Prezesa Komisji.

Art. 50<sup>5</sup>.1. Komisja bada wypadki morskie z udziałem statku o polskiej przynależności, jak również te, które naruszają istotne interesy Rzeczypospolitej Polskiej, bądź które wydarzyły się na terytorium lądowym Rzeczypospolitej Polskiej lub na jej obszarach morskich.

2. W razie bardzo poważnych i poważnych wypadków morskich, dotyczących istotnego interesu Rzeczypospolitej Polskiej i innego państwa lub państw członkowskich Unii Europejskiej, Komisja wszczyna postępowanie wyłącznie po uzgodnieniu swej właściwości z zainteresowanym państwem lub państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

3. Wypadki statków podnoszących banderę państw trzecich Komisja bada, jeżeli z wnioskiem o wszczęcie postępowania wystąpi właściciel, armator lub kapitan statku, a Generalny Inspektor Bezpieczeństwa Morskiego nie zgłosi w tej sprawie sprzeciwu. Nie dotyczy to bardzo poważnych i poważnych wypadków morskich, których badanie jest obowiązkowe.

4. Komisja bada także wypadki morskie z udziałem promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, gdy wypadek nastąpił po opuszczeniu przez taką jednostkę polskiego portu morskiego.

5. Komisja nie bada wypadków morskich, które dotyczą wyłącznie:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji,
- 2) statków bez napędu mechanicznego i statków drewnianych o prostej konstrukcji.

6. Na wniosek właściwego ministra Komisja może zbadać wypadek morski z wyłącznym udziałem jednostek i statków, o których mowa w ust. 5 pkt 1.

Art. 50<sup>6</sup>.1. Wypadkiem morskim jest nagłe i niespodziewane zdarzenie na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, polegające na:

- 1) zatonięciu, zaginięciu lub utracie statku w inny sposób,
- 2) opuszczeniu statku,
- 3) zderzeniu statków,
- 4) zetknięciu statku z dnem, podwodną lub nawodną przeszkodą,
- 5) uderzeniu statku w budowlę, urządzenie lub instalację, w którego następstwie statek spowodował ich uszkodzenie lub doznał uszkodzenia,
- 6) pożarze, wybuchu lub nagłym wyzwoleniu energii na statku, albo na stałej konstrukcji lub instalacji zainstalowanej na polskich obszarach morskich,
- 7) zanieczyszczeniu środowiska morskiego w następstwie utraty lub uszkodzenia statku, lub wszelkim umyślnym zanieczyszczeniu o znacznych rozmiarach, polskich obszarów morskich,
- 8) zagrożeniu albo ograniczeniu bezpieczeństwa statku lub znajdujących się na nim osób, na skutek:
  - a) uszkodzenia lub niesprawności konstrukcji, urządzeń albo innych elementów wyposażenia statku,

- b) zmian w zakresie stateczności statku,
  - c) pozbawienia lub ograniczenia możliwości kierowania statkiem przez jego kapitana i załogę,
  - d) umyślnego uszkodzenia statku, jego wyposażenia lub ładunku oraz urządzeń nawigacyjnych, w tym także lądowych, a także urządzeń i wyposażenia portowego pozostającego w bezpośredniej interakcji ze statkiem,
- 9) zagięciu osoby przebywającej na statku,
  - 10) nieudzieleniu człowiekowi pomocy na morzu wbrew istniejącym w tym zakresie obowiązkom,
  - 11) śmierci lub uszczerbku na zdrowiu osoby zatrudnionej lub przebywającej na statku, związanych z zachowaniem się statku, jego konstrukcją i wyposażeniem, działaniem jego urządzeń albo innych elementów lub właściwościami ładunku statku.
2. W sytuacjach, o których mowa w ust. 1 pkt 8 ppkt d, wypadek morski może się wydarzyć na obszarze lądowym portu, terminalu lub pasa technicznego, określonego w odrębnych przepisach.
3. Wypadek morski może być:
- 1) bardzo poważnym wypadkiem morskim – oznaczającym zdarzenie, w wyniku którego dochodzi do straty całkowitej statku, śmierci człowieka bądź poważnego zanieczyszczenia;
  - 2) poważnym wypadkiem morskim – oznaczającym zdarzenie, niebędące zdarzeniem, o którym mowa w pkt 1, polegające w szczególności na pożarze, wybuchu, nagłym wyzwoleniu energii, wejściu na mieliznę, poważnej szkodzie wyrządzonej działaniem sił przyrody, uszkodzeniu kadłuba, w wyniku czego doszło do utraty zdolności żeglujkowej statku, zanieczyszczenia, konieczności holowania lub innej pomocy, w tym pomocy z lądu;
  - 3) wypadkiem morskim – oznaczającym zdarzenie, niebędące zdarzeniem, o którym mowa w pkt 2, powstałe w związku z eksploatacją statku, w którego wyniku doszło do zagrożenia bezpieczeństwa statku lub życia na morzu.
4. Incydem morskim jest zdarzenie inne niż wypadek morski, które może mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo morskie.

Art. 50<sup>7</sup>. Raport Komisji zapada w formie uchwały, podejmowanej większością głosów przy obecności co najmniej połowy ustawowego składu Komisji.

2. Raport obejmuje:

- 1) datę, miejsce i określenie organu wydającego orzeczenie,
- 2) zwięzły opis stanu faktycznego wypadku morskiego ustalony przez Komisję,
- 3) ustalenie przyczyny lub przyczyn wypadku morskiego,
- 4) wskazanie naruszonych przepisów,
- 5) wnioski i zalecenia mające na celu przeciwdziałania podobnym wypadkom,
- 6) podpis Prezesa Komisji.

3. Raport może zobowiązać Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego do wystąpienia z wnioskiem do właściwego prokuratora o ściganie osoby lub osób, których działanie lub zaniechanie było przyczyną wypadku, o ile wyczerpuje ono znamiona czynu przestępczego.

4. Jeżeli działanie lub zaniechanie członka załogi statku morskiego o polskiej przynależności lub pilota morskiego, związane z wypadkiem morskim, nie stanowi przestępstwa, lecz wskazuje na brak niezbędnych kwalifikacji lub na rażące niedbalstwo w wykonywaniu zawodu, które spowodowało wypadek morski lub przyczyniło się do jego powstania, Komisja zobowiązuje Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego do wystąpienia do właściwego sądu morskiego o zastosowanie sankcji zawodowych wobec wskazanych w raporcie osób.

5. Generalny Inspektor Bezpieczeństwa Morskiego może wszcząć postępowania, o których mowa w ust. 3 i 4, także z własnej inicjatywy lub na żądanie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

6. Jeżeli raport Komisji w części, o której mowa w ust. 2, pkt 3, wskazuje osobę prawną lub fizyczną, której nie można przypisać odpowiedzialności karnej, lub osobę fizyczną, wobec której nie stosuje się sankcji zawodowej, osoba ta może, w tej części, zaskarżyć raport do właściwego sądu morskiego, w terminie 14 dni od jego doręczenia.

7. W sytuacji, gdy Komisja uzna, w trakcie dochodzenia lub w raporcie, że jej ustalenia i zalecenia w danej sprawie mogą zapobiec kolejnym wypadkom morskim, a wymagają podjęcia doraźnych działań na szczeblu Unii Europejskiej, niezwłocznie powiadamia Komisję Europejską i Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego o konieczności wystosowania odpowiedniego ostrzeżenia lub podjęcia innych właściwych działań.

Art. 50<sup>8</sup>.1. Na wniosek zainteresowanego minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wystąpić do Prezesa Komisji o ponowne rozpoznanie sprawy.

2. Po ponownym rozpoznaniu sprawy Komisja może zmienić swój raport lub utrzymać go w mocy.

3. Zainteresowanym w sprawie wypadku morskiego jest właściciel, armator i kapitan statku oraz członek załogi statku lub pilot morski, którym przypisano brak kwalifikacji lub rażące niedbalstwo w wykonywaniu zawodu, a także osoba, o której mowa w art. 50<sup>7</sup> ust. 6.

4. O dotyczących ich ustaleniach raportu Prezes Komisji informuje zainteresowanych za pośrednictwem Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego.

5. Komisja doręcza z urzędu ostateczny raport w sprawie wypadku morskiego Generalnemu Inspektorowi Bezpieczeństwa Morskiego i zainteresowanym.

Art. 50<sup>9</sup>.1. Raport Komisji musi być sporządzony w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od wszczęcia dochodzenia przez Komisję. W sprawach wyjątkowo skomplikowanych powyższy termin może być przedłużony do 12 miesięcy. Jeżeli dochodzenie trwa dłużej niż 6 miesięcy, Komisja może ogłosić raport wstępny.

2. Raport Komisji ponownie rozpatrującej sprawę wypadku morskiego musi być sporządzony w terminie 1 miesiąca od zgłoszenia wniosku przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Art. 50<sup>10</sup>.1. Prezes Komisji zarządza publikację sprawozdania na temat wypadku morskiego na podstawie treści ostatecznego raportu Komisji, bez podawania nazwisk osób, nazw statków i firm armatorów, w Biuletynie Komisji wydawanym w formie elektronicznej, w wersji polskiej i angielskiej.

2. Forma sprawozdania powinna być zgodna z wytycznymi określonymi we właściwych przepisach Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Unii Europejskiej.

3. Na wniosek Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego, jeżeli przemawia za tym szczególnie interes bezpieczeństwa morskiego, właściwy sąd morski może udzielić zgody na opublikowanie wszystkich dowodów, zeznań świadków, innych wyjaśnień, zapisów ujawniających tożsamość osób fizycznych i prawnych, informacji medycznych lub osobistych związanych z dochodzeniem w sprawie wypadku morskiego.

Art. 50<sup>11</sup>.1. Komisja może odmówić wszczęcia dochodzenia w sprawie wypadku morskiego, jeżeli dochodzenie byłoby niecelowe ze względu na brak interesu publicznego bądź mały stopień szkodliwości wypadku dla bezpieczeństwa morskiego.

2. Komisja nie może odmówić wszczęcia dochodzenia w sprawie bardzo poważnego wypadku morskiego i poważnego wypadku morskiego oraz nieudzielenia człowiekowi pomocy na morzu.

3. Jeśli wypadek lub incydent morski nie jest objęty dochodzeniem Komisji, powinien być badany przez zainteresowanego armatora. Komisja może zażądać od armatora raportu z przeprowadzonych badań oraz wykazu przedsięwzięć ograniczających wystąpienie na jego statku lub statkach podobnych wypadków lub incydentów”.

Art. 41. W ustawie z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz.U. Nr 98, poz. 1070, Dz.U. z 2001 r. Nr 154, poz. 1787, z 2002 r. Nr 153, poz. 1271, Nr 213, poz. 1802, Nr 240, poz. 2052, z 2003 r. Nr 188, poz. 1838, Nr 228, poz. 2256, z 2004 r. Nr 34, poz. 304, Nr 130, poz. 1376, Nr 185, poz. 1907, Nr 273, poz. 2702 i 2703, z 2005 r., Nr 13, poz. 98, Nr 131, poz. 1102, Nr 167, poz. 1398, Nr 169, poz. 1410, 1413 i 1417, Nr 178, poz. 1479, Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 144, poz. 1044, Nr 218, poz. 1592, z 2007 r. Nr 64, poz. 433, Nr 73, poz. 484, Nr 99, poz. 664, Nr 112, poz. 766, Nr 136, poz. 959, Nr 138, poz. 976 i Nr 204, poz. 1482) dokonuje się następujących zmian:

1) w art. 16 dodaje się § 6 i 7 w brzmieniu:

„§ 6. W sądach okręgowych w Gdańsku i Szczecinie działają ponadto jako wydziały odrębne jednostki organizacyjne do spraw morskich (sądy morskie).

§ 7. Do orzekania w jednostkach, o których mowa w § 6, wyznacza się sędziów wykazujących się szczególną znajomością problematyki morskiej”;

2) w art. 18 dodaje się § 3 w brzmieniu:

„§ 3. W sądach apelacyjnych w Gdańsku i Szczecinie działają ponadto, jako wydziały tego sądu, sądy morskie do rozpoznawania w drugiej instancji spraw morskich”.

Art. 42. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. Nr 138, poz. 1545, z 2003 r. Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 93, poz. 895, Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 155, poz. 1298) dokonuje się następujących zmian:

1) art. 13 § 1, pkt 1 nadaje się brzmienie:

„1) jest osobą prawną lub spółką osobową, mającą siedzibę lub oddział w Rzeczypospolitej Polskiej, bądź osobą fizyczną mającą miejsce zamieszkania lub oddział w Rzeczypospolitej Polskiej”;

2) w art. 13 § 1, pkt 4 i 5 słowa „rejstru statków” zastępuje się słowami „rejstru statku”;

3) w artykułach: 13 § 2, 17 § 2, 19 § 3 i 4, 21 § 3, 23 § 1 i 6, 24 § 3, 29 §1, pkt 10 i 11, 33 § 2 i 3, 34, 36 § 3, 37 § 2 i 3, 64 §1, 66 słowa „izba morska” w odpowiedniej odmianie zastępuje się słowami „sąd morski”; w ostatnim z wymienionych artykułów jednocześnie słowa „zgodnie z przepisami ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91, z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192 oraz z 2000 r. Nr 120, poz. 1268, z 2004 r. Nr 62, poz.575, z 2007 r. Nr 176, poz.1238)” zastępuje się słowami „zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1502, Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41)”;

4) art. 22 nadaje się brzmienie:

„Art. 22. Ilekroć w przepisach niniejszego działu mówi się o stałym rejestrze statku, rozumie się przez to rejestr prowadzony w państwie, którego przynależność statek odzyska po ustaniu czasowej przynależności, w którym wpisane są prawa rzeczowe na statku i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem”;

5) w art. 23 § 5 słowa „w art. 73” zastępuje się słowami „w art. 73 § 1 i § 2”;

6) w art. 29 § 1 pkt 2 słowa „międzynarodową organizację morską” zastępuje się słowami „Międzynarodową Organizację Morską”, a w § 2, pkt 2 słowo „przedstawiciela” zastępuje się określeniem „osoby upoważnionej w oddziale do reprezentowania armatora oraz stałego pełnomocnika”;

7) art. 30 § 2 nadaje się brzmienie:

„§ 2. Do zgłoszenia zmian podlegających wpisowi do rejestru okrętowego obowiązany jest właściciel bądź każdy ze współwłaścicieli statku”;

8) art. 31 § 4 nadaje się brzmienie:

„§ 4. W przypadkach określonych w § 3 wykreślenie wymaga zgody wierzyciela hipotecznego, wyrażonej na piśmie, chyba że statek w budowie został wpisany jako statek do rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej, a ciężąca na nim hipoteka morska została wpisana do tego rejestru z urzędu”;

9) art. 74 nadaje się brzmienie:

„Art. 74. Umowa zobowiązująca do przeniesienia własności statku, stanowiącego polską własność, podlegającego obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, powinna być zawarta na piśmie z notarialnie poświadczonymi podpisami stron. Dotyczy to również statku, o którym mowa w art. 73 § 3 i art. 73a, oraz statku w budowie, wpisanych do polskiego rejestru okrętowego”;

10) art. 101 § 1 nadaje się brzmienie:

„Art. 101 § 1. Dla statków o pojemności poniżej 300, w rozumieniu art. 15 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, granica odpowiedzialności dłużnika wynosi:

- 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”;

11) w art. 280 § 2 i § 3 określenie „Główny Urząd Ceł” zastępuje się określeniem „minister właściwy do spraw finansów publicznych”.

12) skreśla się tytuł IX – Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzenie roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki i dotychczasowemu tytułowi X nadaje się oznaczenie „IX”.

## Dział VII

### Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 43. Traci moc ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91, z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268, z 2004 r. Nr 62, poz. 575, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238).

Art. 44.1. Zachowują moc, przez okres nie dłuższy niż 6 miesięcy od daty wejścia w życie ustawy, dotychczasowe przepisy o rejestrze okrętowym, postępowaniu rejestrowym, wzorach ksiąg rejestrowych, wzorze certyfikatu okrętowego, certyfikatu statku w budowie i świadectwie o banderze, trybie ich wydawania oraz wysokości opłat rejestrowych, przy czym sądy morskie, wydając odpowiednie certyfikaty i świadectwa, opatrują je pieczęcią lub nadrukiem, w języku polskim i angielskim, o następującej treści: „Izby morskie zostały zlikwidowane na mocy ustawy z dnia ... 2008 r. o sądach morskich oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz.U. Nr..., poz...), a ich zadania i uprawnienia w zakresie prowadzenia rejestru okrętowego przejęły właściwe sądy morskie”.



2. Zachowują moc, przez okres nie dłuższy niż 6 miesięcy od daty wejścia w życie ustawy, dotychczasowe przepisy wykonawcze do ustawy o izbach morskich, dotyczące obowiązków armatorów i kapitanów statków oraz podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej, w zakresie przygotowania materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich, w zakresie umożliwiającym prowadzenie działalności dochodzeniowej przez Komisję.

Art. 45.1. W sprawach wypadków morskich, w których postępowanie przed izbami morskimi nie zostało ostatecznie zakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, właściwe izby morskie umorzają postępowania i prześlą akta spraw do Komisji.

2. Niezakończone inne sprawy, w tym rejestrowe, izby prześlą wraz z aktami właściwym sądom morskim.

Art. 46. Wznowienie postępowania zakończonego prawomocnym orzeczeniem przed izbami morskimi następuje według przepisów dotychczasowych, z tym że postępowanie wznawia właściwy sąd morski.

Art. 47. Minister sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb powoływania ławników do sądów morskich oraz zasady ich wyznaczania do udziału w sprawach morskich, uwzględniając kwalifikacje zawodowe i praktykę w zakresie zagadnień występujących w tych sprawach, a także sposób ich wynagradzania i pokrywania należności związanych z ich udziałem w posiedzeniach.

Art. 48. Likwidatorami Odwoławczej Izby Morskiej i izb morskich są ich przewodniczący.

2. Likwidatorzy w terminie 3 miesięcy od daty wejścia w życie ustawy protokolarnie prześlą cały majątek likwidowanych izb, w tym środki zgromadzone na rachunkach, archiwa, wyposażenie biurowe i inne mienie ruchome właściwym prezesom sądów.

Art. 49. Z dniem wejścia w życie ustawy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uzgodni z Ministrem Sprawiedliwości zasady finansowania działalności sądów morskich.

Art. 50. W terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy Minister Sprawiedliwości przedstawi, w trybie określonym odrębnymi przepisami, wnioski o powołanie przewodniczących i wiceprzewodniczących Odwoławczej Izby Morskiej i izb morskich, spełniających wymagania ustawowe, na odpowiednie stanowiska sędziowskie w sądach morskich lub w innych sądach.

Art. 51. Pracownicy Odwoławczej Izby Morskiej i izb morskich, do których miały zastosowanie odpowiednie przepisy o pracownikach sądów i prokuratury, stają się z mocy prawa pracownikami właściwych sądów.

Art. 52.1. Pracownicy izb morskich, o których mowa w art. 50 i art. 51, mogą w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy złożyć likwidatorom izb morskich pisemne oświadczenie o odmowie zatrudnienia w sądach powszechnych.

2. W stosunku do osób, które złożą oświadczenia, o których mowa w ust. 1, stosunek pracy wygaśnie, pociągając za sobą skutki, jakie przepisy prawa pracy wiążą z rozwiązaniem umowy o pracę przez zakład pracy za wypowiedzeniem.

Art. 53. Ustawa wchodzi w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

---

<sup>1</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41.

<sup>2</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1965 r. Nr 15, poz. 113, z 1974 r. Nr 27, poz. 157, Nr 39, poz. 231, z 1975 r. Nr 45, poz. 234, z 1982 r. Nr 11, poz. 82, Nr 30, poz. 210, z 1983 r. Nr 5, poz. 33, z 1984 r. Nr 45, poz. 241 i 242, z 1985 r. Nr 20, poz. 86, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 33, poz. 175, z 1990 r. Nr 14, poz. 88, Nr 34, poz. 198, Nr 53, poz. 306, Nr 55, poz. 318, Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 7, poz. 24, Nr 22, poz. 92, Nr 115, poz. 496, z 1993 r. Nr 12, poz. 53, z 1994 r. Nr 105, poz. 509, z 1995 r. nr 83, poz. 417, z 1996 r. Nr 24, poz. 110, Nr 43, poz. 189, Nr 73, poz. 350, Nr 149, poz. 703, z 1997 r., Nr 43, poz. 270, Nr 54, poz. 348, Nr 75, poz. 471, Nr 102, poz. 634, Nr 117, poz. 725, Nr 121, poz. 768 i 770, Nr 133, poz. 662, Nr 139, poz. 934, Nr 52, poz. 535, z 2000 r. Nr 22, poz. 269 i 272, Nr 48, poz. 522 i 554, Nr 55, poz. 665, Nr 73, poz. 852, Nr 94, poz. 1037, Nr 114, poz. 1191, Nr 122, poz. 1314, 1319 i 1322, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 49, poz. 508, Nr 63, poz. 635, Nr 98, poz. 1069, 1070 i 1071, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1368, Nr 138, poz. 1546, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 26, poz. 265, Nr 74, poz. 676, Nr 84, poz. 764, Nr 126, poz. 1069 i 1070, Nr 129, poz. 1102, Nr 153, poz. 1271, Nr 219, poz. 1849, Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 41, poz. 360, Nr 42, poz. 363, Nr 60, poz. 535, Nr 109, poz. 1035, Nr 119, poz. 1121, Nr 130, poz. 1188, Nr 139, poz. 1323, Nr 199, poz. 1939, Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 11, poz. 101, Nr 68, poz. 623, Nr 91, poz. 871, Nr 121, poz. 1264, Nr 162, poz. 1691, Nr 169, poz. 1783, Nr 172, poz. 1804, Nr 204, poz. 2091, Nr 210, poz. 2135, Nr 236, poz. 2356, z 2005 r., Nr 13, poz. 98, Nr 22, poz. 185, Nr 86, poz. 732, Nr 122, poz. 1024, Nr 143, poz. 1199, Nr 150, poz. 1239, Nr 167, poz. 1398, Nr 169, poz. 1413 i 1417, Nr 172, poz. 1438, Nr 178, poz. 1478, Nr 183, poz. 1538, Nr 267, poz. 2258, z 2006 r., Nr 12, poz. 66, Nr 66, poz. 466, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 186, poz. 1379, Nr 208, poz. 1537 i 1540, Nr 226, poz. 1656, Nr 235, poz. 1699, z 2007 r., Nr 7, poz. 58.

<sup>3</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1999 r., Nr 83, poz. 931, z 2000 r. Nr 50, poz. 580, Nr 62, poz. 717, Nr 93, poz. 1027, z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, Nr 106, poz. 1149, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2003, Nr 17, poz. 155.

<sup>4</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2003 r. Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 93, poz. 895, Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 155, poz. 1298.

<sup>5</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001 r. Nr 154, poz. 1787, z 2002 r. Nr 153, poz. 1271, Nr 213, poz. 1802, Nr 240, poz. 2052, z 2003 r. Nr 188, poz. 1838, Nr 228, poz. 2256, z 2004 r. Nr 34, poz. 304, Nr 130, poz. 1376, Nr 185, poz. 1907, Nr 273, poz. 2702 i 2703, z 2005 r., Nr 13, poz. 98, Nr 131, poz. 1102, Nr 167, poz. 1398, Nr 169, poz. 1410, 1413 i 1417, Nr 178, poz. 1479, Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 144, poz. 1044, Nr 218, poz. 1592.