

Warszawa, 20 lipca 2026 r.
KL/485/149/RL/2026

Pan
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do pisma z dnia 22 czerwca 2026 r. (znak: DGMiZS-7.0210.9.2025), przy którym przekazano projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw (UPRO10), uprzejmie przesyłam uwagi Konfederacji Lewiatan.

Poniższe uwagi do projektu ustawy były przedmiotem konsultacji z mec. Tomaszem Nadratowskim, Prezesem Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego:

Z poważaniem,



Marek Górski
Prezydent Konfederacji Lewiatan

Załącznik:

Uwagi Konfederacji Lewiatan do projektu ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw - UPRO10

member of



BUSINESSatOECD

member of

BUSINESSEUROPE



Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 50 50 860
repcja@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy

**Uwagi Konfederacji Lewiatan do projektu ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu
oraz niektórych innych ustaw - UPRO10**

- 1) Art. 2 pkt 6a ustawy - w naszej opinii przepis powinien definiować specjalistyczny statek techniczny analogicznie do ogólnej definicji statku z Kodeksu morskiego – zgodnie z Kodeksem morskim "Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające **przeznaczone lub używane** do żeglugi morskiej" (art. 2) a "Morskim statkiem handlowym jest statek **przeznaczony lub używany** do prowadzenia działalności gospodarczej" (art. 3). Ponadto, zgodnie z art. 29 § 1 pkt 2 KM do rejestru okrętowego wpisuje się "przeznaczenie" statku. W ustawie o bezpieczeństwie morskim tylko w jednej definicji statku występuje samo słowo "przystosowany" a mianowicie do określania statku pasażerskiego typu ro-ro (art. 5 pkt 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim), natomiast wszędzie indziej ustawodawca posługuje się pojęciem "przeznaczony lub używany" albo "przeznaczony" albo "używany" - art. 5 pkt: 2, 4, 6-10 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Będą zatem duże problemy ze stwierdzeniem co dokładnie oznacza "przystosowanie" specjalistycznego statku technicznego, bo jest to pojęcie mało znane polskiemu prawu i w ogóle oderwane od Kodeksu morskiego. Mając uwadze cel przepisu art. 2 pkt 6a ustawy o pracy na morzu, którym, jak się wydaje, jest wyodrębnienie specjalistycznych statków technicznych ze względu na funkcję tych statków, która powiązana jest ze specjalnym przeznaczeniem, konstrukcją lub wyposażeniem takiego statku, w mojej opinii przepis powinien brzmieć: *"specjalistycznym statku technicznym – należy przez to rozumieć jednostkę pływającą **przeznaczoną lub przystosowaną do wykonywania specjalistycznych prac (...)**"*
- 2) Art. 46a ust. 1 - Należy odnotować pozytywne zmiany w zakresie czasu pracy tj. dopuszczenia w projektowanym art. 46a ust. 1 ustawy na statkach offshore i platformach pracy w systemie czasu pracy możliwym zgodnie z Normą A2.3 ust. 5(b) Konwencji MLC (tj. minimalnie 10 godzin odpoczynku dziennie i 77 godzin w tygodniu, czyli praca 91h w tygodniu = 6 x 14 + 1 x 7 zamiast jak dotychczas pracy tylko według Normy A2.3 ust. 5(a) Konwencji MLC pozwalającego na pracę przez 72 godziny) natomiast projekt niepotrzebnie wprowadza standardy wyższe niż MLC. Wątpliwości budzi proponowane ograniczenie systemu czasu pracy pracy z ustępu 5 lit. b) Normy A2.3. do 2 tygodni (wyjątkowo 3 tygodni za zgodą marynarza). Nie jest on w ogóle dostosowany do sektora offshore. W offshore standardem są rotacje 4/4, 5/5 czy 6/6. Wynika to z charakteru kontraktów, odległości od portów, pogody czy po prostu organizacji projektów. Ponadto, Konwencja MLC nie przewiduje w tym zakresie żadnych ograniczeń, skutkiem czego proponowany przez ustawodawcę system podwyższa normy konwencyjne, czyniąc polską banderą niekonkurencyjną wobec innych popularnych bander, w których system czasu pracy oparty jest tylko o normy Konwencji MLC. Proponuje się zatem zmianę zdania drugiego i skreślenie zdania trzeciego: *"W takim przypadku, po każdym, ~~nie dłuższym niż 2 tygodnie,~~ nieprzerwanym okresie pracy zapewnia się pracownikowi co najmniej równy okres wolnego*

od pracy pobytu na lądzie. ~~Za zgodą pracownika, okres pracy może być przedłużony do 3 tygodni.~~"

- 3) Art. 46a ust. 2 - przepis ten wprowadza wyższe wynagrodzenia za nadgodziny niż konwencja MLC. Wytyczna B.2.2.2 ust. 1(b) MLC nakazuje wypłacać wynagrodzenie na nadgodziny dopiero po przekroczeniu 48h, a nie 44h jak zapisano w projekcie. Należy zmienić liczbę godzin uprawniających do wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych z 44 na 48 w projektowanym przepisie.
- 4) art. 47 ust. 4 ustawy o pracy na morzu dodatkowe wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych w wysokości 150% wynagrodzenia podstawowego trzeba obniżyć do 125% tak jak Wytycznej B2.2.2. lit (c) *"wysokość wyrównania za nadgodziny, która nie powinna być mniejsza niż jeden i jedna czwarta wynagrodzenia podstawowego za godzinę, powinna być określona przez prawo krajowe lub układy zbiorowe pracy"*.
- 5) Art. 59 ust. 2 - Zgodnie z Wytyczną B2.5 ust. 6 MLC Polska powinna "określić miejsca przeznaczenia, do których marynarze mogą zostać repatriowani" spośród tych wymienionych w tym ustępie. Tymczasem, Art. 59 ust. 2 w projektowanym brzmieniu tego nie czyni. Należałoby określić jedno lub kilka miejsc przeznaczenia, spośród których marynarz może wybrać zgodnie z ust. 7 Wytycznej B2.5 albo wskazać ogólnie, że chodzi o "miejsce repatriacji wskazane w umowie".
- 6) Art. 59a ust. 1 pkt 4 - należy wykreślić ten pkt ~~"4) — wsparcie w zakresie formalności związanych z dokumentami, wynagrodzeniem i świadczeniami."~~, udzielanie takiego wsparcia nie jest wymagane przez Konwencję MLC
- 7) Art. 62b ust. 1 - w praktyce certyfikat potwierdzający zabezpieczenie finansowe na wypadek porzucenia marynarza będzie prawie zawsze wydawany w formie elektronicznej. Nowa treść przepisu powinna to uwzględniać np. *" 1. Dla każdego statku, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 3, objętego zabezpieczeniem finansowym na wypadek porzucenia marynarza podmiot, który go udzielił, wydaje certyfikat w formie elektronicznej potwierdzający to zabezpieczenie. Zakres informacji zawartych w certyfikacie określa załącznik A2-I do Konwencji MLC."*. W takim przypadku należałoby także zrezygnować ze słów "oryginał" i "kopia" w ust. 3 i 4 art. 62b.
- 8) Art. 67 ust. 1 - proponujemy zmienić na *"Kapitan statku odpowiada za przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, włącznie z przeciwdziałaniem przemocy, nękanii i molestowaniu, rozumianym jako niedopuszczalne zachowania i praktyki lub groźby ich zastosowania, zarówno jednorazowe jak i powtarzające się, których celem, skutkiem lub prawdopodobnym skutkiem jest krzywda fizyczna, psychiczna, seksualna lub ekonomiczna, w tym za przeciwdziałanie przemocy, nękanii i molestowaniu ze względu na płeć."* MLC (np. Wytyczna B4.3.6. lit. g) MLC) nie daje podstaw do formułowania tak rozbudowanych, kazuistycznych przesłanek.

- 9) Art. 76b - uwagi analogiczne jak do art. 62b ust. 1;
- 10) Art. 78a - W pierwszej kolejności postuluję przeniesienie tego przepisu do ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych. Zgodnie z art. 1 ustawa o pracy na morzu nie reguluje takich kwestii jak zasady podlegania ubezpieczeniom społecznym, w szczególności w przypadku marynarzy niepracujących na statkach o polskiej przynależności. Pozwoliłoby to zapewne zrezygnować ze zwrotu, że przepisy ustawy o ubezpieczeniach społecznych stosuje się "odpowiednio". Zapis taki budzi wątpliwości, albowiem stosowanie "odpowiednio" znaczyć może, zależnie od sytuacji, stosowanie danego przepisu ustawy wprost, z modyfikacjami lub wcale. Nie powinno się, w mojej opinii, tak skomplikowanej ustawy jak ustawa systemowa stosować "odpowiednio".

Po drugie, wprowadzenie obowiązku ubezpieczenia na statkach o polskiej przynależności w praktyce oznacza, że armatorzy wymuszać będą musieli samo ubezpieczenie się marynarza w ramach "statusu marynarza" z art. 6 ust. 1 pkt 24 ustawy systemowej, w przeciwnym bowiem razie marynarze na tacy podlegaliby oskładkowaniu na zasadach ogólnych, co byłoby nieopłacalne i znacznie pogarszał konkurencyjność polskiej bandery. Sam status marynarza jest zaś dobrowolny, bo uzależniony jest od złożenia przez marynarza odpowiedniego zgłoszenia wraz z zaświadczeniem (art. 8 ust. 16-18 ustawy systemowej).

Po trzecie, cel ustawy jakim jest uatrakcyjnienie polskiej bandery powinien bez stawienia tych armatorów statków bander krajów nie UE/EOG w gorszej pozycji. Tymczasem, ust. 3 art. 78a poddaje załogi takich statków (tj. marynarzy "niebędących obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego ani nie mających w tych państwach miejsca stałego zamieszkania" oraz wykonujących pracę na statkach bander nie UE/OG wykonujących "stały przewóz w granicach portów polskich, między portami polskimi lub między portami polskimi, a sztucznymi wyspami, konstrukcjami, urządzeniami, kablami oraz rurociągami położonymi w polskich obszarach morskich, o ile stały przewóz nie jest elementem międzynarodowej podróży morskiej, lub stale wykonują usługi morskie na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym") obowiązkowym ubezpieczeniom społecznym bez możliwości skorzystania z preferencji w postaci "statusu marynarza" z art. 6 ust. 1 pkt 24 ustawy systemowej polegającej zgodnie z art. 16 ust. 1 i art. 18 ust. 16 ustawy systemowej na opłacaniu składki od kwoty zadeklarowanej nie niższej niż kwota minimalnego wynagrodzenia i finansowaniu tej składki w 100% przez marynarza (która może być potem w całości lub części zrefundowana przez armatora zgodnie z umową z marynarzem). Wprawdzie status marynarza jest dostępny zgodnie z art. 8 ust. 16 ustawy systemowej dla marynarzy zatrudnionych na statkach o pojemności brutto ponad 100 GT o przynależności zarówno polskiej jak i każdej innej, ale ubiegać się o niego mogą tylko osoby zamieszkujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W efekcie nie będzie opłacalne zatrudnianie marynarzy niebędących obywatelami państwa

member of



BUSINESSatOECD

member of



Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 50 50 860
repcja@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenberg 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy

członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego ani nie mających w tych państwach miejsca stałego zamieszkania do pracy na statkach w polskim offshore, co ograniczy możliwości armatorów do pozyskiwania członków załóg. Art. 78a ust. 3 ma zatem charakter dyskryminacji pośredniej.

Wydaje się zatem, iż Art. 78a powinien zostać wykreślony i w nowym brzmieniu, uwzględniającym powyższe uwagi, wpisany do ustawy systemowej.

- 11) Art. 85 - W kontekście zmian wprowadzonej przez ustawę o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych należy rozważyć zmianę art. 85 celem dostosowania go do znowelizowanego art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy o PIT i umożliwienia armatorom wydawania zaświadczeń dot. wykorzystania statku do budowy lub obsługi instalacji.
- 12) Art. 93 ust. 3 - należy powrócić w nim do pisowni analogicznej jak w art. 92 czyli "certyfikatu oraz deklaracji" - aktualny zapis "certyfikatu lub deklaracji" pozwalałoby na podwójne nakładanie opłat zarówno za certyfikat jak i deklarację, co nie czyni polskiej bandery atrakcyjniejszą.
- 13) Art. 93b dodany omawianym projektem ustawy przewiduje, iż armator ponosi koszty przejazdów oraz pobytu inspektorów poza siedzibami urzędów morskich związane z przeprowadzaniem inspekcji, o których mowa w art. 93 i art. 93a (tj. inspekcji na potrzeby wydania certyfikatu wraz z deklaracją zgodności albo certyfikatu tymczasowego). Potencjalnie, może to narażać armatora na znaczne koszty, które nie są z nim uzgadniane, na które nie ma wpływu, od których nie może się odwołać i które nie mają żadnych "widełek" ustawowych i które obciążają go obok samej opłaty za wydanie certyfikatów. Taki przepis nie zachęca do polskiej flagi.
- 14) Art. 95 - w naszej ocenie zarówno statki niekonwencyjne jak i konwencje powinny być poddane kontroli warunków pracy i życia marynarzy na statku wyłącznie przez Urząd Morski. Państwowa Inspekcja Pracy nie ma odpowiedniej wiedzy i doświadczenia do kontrolowania statków. Sam fakt, że statek jest niekonwencyjny, nie sprawia automatycznie, że traci on morską specyfikę i że bardziej właściwym organem do jego kontroli staje się nagle PIP.
- 15) Art. 98 ust. 2 - rejestr skarg nie może być udostępniany wszystkim marynarzom, albowiem narusza to zasady poufności i ochrony danych osobowych z MLC (Norma A5.2.2. ust. 7 *"Podjęte zostaną odpowiednie kroki w celu ochrony poufności skarg wnoszonych przez marynarzy."*) i RODO. Proponowana zmiana: *"Rejestr jest przechowywany na statku i udostępniany marynarzowi, którego dotyczy skarga oraz organom inspekcyjnym z zachowaniem poufności."*
- 16) Art. 100 ust. 1 pkt 2 - postuluje się skreślenie art. 43-46 z wyłączenia statków niekonwencyjnych ze stosowania przepisów ustawy o pracy na morzu celem objęcia całej gamy statków niekonwencyjnych znowelizowanymi normami czasu pracy

- 17) Art. 100 ust. 1 pkt 5 - jeżeli ustawodawca zdecyduje się na zmianę art. 85 ustawy o pracy na morzu celem dostosowania go do zmiany art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy o PIT wprowadzonej przez ustawę o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych, należałoby wykreślić art. 85 ustawy o pracy na morzu z wyłączenia statków niekonwencyjnych ze stosowania przepisów ustawy o pracy na morzu zawartego w art. 100 ust. 1 pkt 5 celem umożliwienia wystawiania odpowiednich zaświadczeń także armatorom statków niekonwencyjnych;

Ponadto zgłaszamy następujące propozycje zmian przepisów:

- 18) Art. 53a ust. 1-4 oraz art. 100 - Projektowany art. 53a przyznaje określone uprawnienia „marynarzowi” posiadającemu dokument tożsamości marynarza. Jednocześnie projektowane brzmienie art. 100 wyłącza odpowiednie stosowanie art. 53a do statków niekonwencyjnych.

Postulujemy doprecyzowanie, że uprawnienia wynikające z art. 53a przysługują każdej osobie posiadającej dokument tożsamości marynarza, o którym mowa w tym przepisie, niezależnie od tego, czy spełnia definicję marynarza w rozumieniu ustawy. Jednocześnie postulujemy odpowiednią zmianę art. 100, tak aby art. 53a miał zastosowanie również do osób wykonujących pracę na statkach niekonwencyjnych.

W obecnym stanie prawnym definicja „marynarza” odwołuje się do definicji zawartej w Konwencji MLC.

Uzasadnione jest jednak objęcie projektowanymi uprawnieniami również osób wykonujących pracę na statkach niekonwencyjnych, w szczególności na jednostkach wykorzystywanych przy realizacji projektów offshore. Dotyczy to zwłaszcza projektów związanych z budową i obsługą morskich farm wiatrowych, przy których zatrudnione są liczne osoby wykonujące pracę na specjalistycznych jednostkach morskich niewchodzących w zakres stosowania Konwencji MLC. Obecne brzmienie projektu może prowadzić do nieuzasadnionego różnicowania sytuacji prawnej osób wykonujących porównywalną pracę na morzu wyłącznie ze względu na status jednostki. Jednocześnie projektowany art. 100 wyłącza odpowiednie stosowanie art. 53a do statków niekonwencyjnych, co pozostaje sprzeczne z celem nowych regulacji dotyczącymi shore leave i ogranicza ich praktyczną użyteczność dla sektora offshore.

- 19) Art. 53a ust. 4

- a. Przepis uzależnia korzystanie z uprawnienia od przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej „w czasie wolnym od pracy”. **Postulujemy usunięcie zwrotu „w czasie wolnym od pracy”.**

Ograniczenie możliwości korzystania z projektowanego uprawnienia wyłącznie do czasu wolnego od pracy nie uwzględnia specyfiki współczesnych projektów offshore, w szczególności projektów związanych z budową morskich farm wiatrowych. Proces realizacji takich inwestycji ma charakter wieloetapowy i nie ogranicza się wyłącznie

member of



BUSINESSatOECD

member of



do prac prowadzonych poza granicami morza terytorialnego. W praktyce znacząca część czynności wykonywana jest również na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności na terenie portów morskich i infrastruktury portowej. Dotyczy to między innymi prac pre-assembly obejmujących przygotowanie, kompletację i wstępne etapy montażu komponentów turbin wiatrowych, określonych czynności związanych z commissioningiem i completion, czynności logistycznych oraz technicznych realizowanych podczas zmian załóg (crew change), a także okresowych pobyków zespołów instalacyjnych i commissioningowych w portach morskich w związku z zawinięciami jednostek instalacyjnych i transferami jednostkami CTV (crew transfer vehicle). W konsekwencji legalny pobyt takich osób na terytorium Polski powinien być możliwy również w okresie wykonywania pracy związanej z realizacją projektu.

- b. Przepis koncentruje się na możliwości zejścia na ląd bez zgłaszania się na przejściu granicznym. **Postulujemy doprecyzowanie, że uprawnienie obejmuje zarówno możliwość zejścia na ląd bez zgłaszania się na przejściu granicznym, jak również legalny pobyt na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.**

Z treści nowelizacji Konwencji MLC wynika, że „No seafarer shall be required to hold a visa or special permit for the purpose of shore leave”. Celem regulacji jest nie tylko umożliwienie fizycznego opuszczenia statku, lecz także zagwarantowanie marynarzowi możliwości legalnego przebywania na lądzie w związku z korzystaniem z shore leave. Dla uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych zasadne jest jednoznaczne wskazanie tej okoliczności w treści ustawy.

- c. Przepis nie określa jednoznacznie granic geograficznych ani czasowych korzystania z przyznanego uprawnienia. **Postulujemy doprecyzowanie zakresu terytorialnego i czasowego projektowanego uprawnienia poprzez wskazanie, że obejmuje ono: (i) pobyt na obszarze morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej podczas przebywania na statku oraz (ii) pobyt na lądzie ograniczony do obszaru portu oraz gminy, na której terenie znajduje się dany port, przez okres, w którym statek przebywa na morzu terytorialnym lub znajduje się w porcie.**

Brak jednoznacznego określenia zakresu terytorialnego i czasowego projektowanego uprawnienia może powodować istotne wątpliwości interpretacyjne zarówno po stronie armatorów i marynarzy, jak i organów Straży Granicznej. Jednocześnie cele wynikające z nowelizacji Konwencji MLC mogą zostać osiągnięte bez przyznawania nieograniczonego prawa przemieszczania się po całym terytorium państwa. Wskazanie jednoznacznych granic geograficznych i czasowych pozwoli zachować równowagę pomiędzy ułatwieniem korzystania z shore leave a potrzebami związanymi z kontrolą graniczną i bezpieczeństwem państwa.

- 20) Art. 53a ust. 5 - Przepis określa obowiązek poinformowania marynarza i kapitana statku o odmowie zgody na zejście na ląd, nie wskazuje jednak przesłanek, na podstawie których taka odmowa może zostać wydana. **Postulujemy doprecyzowanie, że komendant placówki Straży Granicznej może odmówić zgody na zejście na ląd wyłącznie ze względu na ochronę zdrowia publicznego (public health), bezpieczeństwo publiczne lub bezpieczeństwo państwa (public safety and security) albo porządek publiczny (public order).**

Projektowany przepis przewiduje możliwość wydania przez komendanta placówki Straży Granicznej decyzji odmawiającej zgody na zejście na ląd, nie określając jednocześnie przesłanek materialnoprawnych uzasadniających taką odmowę. Brak wskazania podstaw odmowy stwarza ryzyko niejednolitej praktyki stosowania przepisów oraz pozostawia organowi nadmiernie szeroki zakres uznania administracyjnego. Tymczasem nowelizacja Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. przewiduje, że ograniczenie prawa do shore leave może następować wyłącznie z powodów związanych z ochroną zdrowia publicznego, bezpieczeństwem publicznym lub bezpieczeństwem państwa albo porządkiem publicznym. Wprowadzenie do ustawy zamkniętego katalogu tych przesłanek zapewni zgodność z Konwencją MLC oraz zagwarantuje odpowiedni poziom pewności prawa. Jednocześnie przesłanki te są spójne z konstrukcją ograniczeń stosowanych w innych przepisach prawa migracyjnego i granicznego odnoszących się do wjazdu i pobytu cudzoziemców.

- 21) *vacatio legis* wynoszące tylko 30 dni to stanowczo za krótki czas, mając na uwadze np. konieczność poddanie się wszystkich polskich marynarzy samoubezpieczeniu w ramach "statusu marynarza" - samo logistyka tego procesu (marynarz musi być na lądzie, otrzymać zaświadczenie, złożyć wniosek oraz mieć okazję do zawarcia z amatorem porozumienia w zakresie refundacji składki, armator zaś musi dokonać odpowiednich zmian organizacyjnych celem kontroli samoubezpieczenia się przez marynarza). Proponujemy *vacatio legis* co najmniej 6 miesięcy.

Konfederacja Lewiatan/485/149/RL/2026

member of



BUSINESSatOECD

member of



Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 50 50 860
repcja@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy