



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-210-08

Druk nr 1515
Warszawa, 9 grudnia 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Kodeks morski wraz z projektami aktów wykonawczych.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

U S T A W A
z dnia
o zmianie ustawy – Kodeks morski

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

1) art. 265 otrzymuje brzmienie:

„Art. 265. Z zastrzeżeniem przepisów rozdziału 1a i 2, armator odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunków, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji.”;

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

„ Rozdział 1a
Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi

Art. 271a. § 1. Do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie lub pochodzącym ze statku stosuje się postanowienia Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, sporządzonej w Londynie dnia 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939), zwanej dalej „Konwencją bunkrową”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

§ 2. Użyte w przepisach niniejszego rozdziału określenia: „statek”, „właściciel statku”, „olej bunkrowy”, „środki zapobiegawcze”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem”, „państwo rejestracji statku”, „tonaż brutto” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji bunkrowej.

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

- 1) szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia szkodzie, o której mowa w pkt 1, lub jej zmniejszeniu.

Art. 271b. § 1. Właściciel statku o polskiej przynależności, o tonażu brutto przekraczającym 1.000 ton, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

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

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

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

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

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

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

Art. 271c. § 1. Dyrektor urzędu morskiego pobiera następujące opłaty:

- 1) za wydanie certyfikatu – w wysokości 0,1 jednostki taryfowej za każdą jednostkę tonażową statku, dla którego ma być wydany certyfikat, określoną zgodnie z art. 1 ust. 11 Konwencji bunkrowej;
- 2) za poświadczenie certyfikatu – jedną dziesiątą wysokości opłaty, o której mowa w pkt 1.

§ 2. Wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 jednostki obliczeniowej.

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

§ 2. Certyfikat powinien być przechowywany na statku.

Art. 271e. Statek o tonażu brutto przekraczającym 1.000 ton nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeładunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ.

Art. 271f. Dyrektor urzędu morskiego może wydać certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem właścicielowi statku niezarejestrowanego w żadnym z państw-stron Konwencji bunkrowej, jeżeli ten udowodni, że dysponuje wystarczającym zabezpieczeniem finansowym tej odpowiedzialności.

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

Art. 271h. Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem sprawują dyrektorzy urzędów morskich.”;

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

„§ 2. Użyte w przepisach niniejszego rozdziału określenia „statek”, „właściciel”, „państwo rejestracji statku”, „olej”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji o odpowiedzialności cywilnej.

§ 3. Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw-stron Konwencji o odpowiedzialności cywilnej ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.”;

4) w art. 273:

a) § 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się § 3 – 7 w brzmieniu:

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

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

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

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

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

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

„Art. 273a. § 1. Dyrektor urzędu morskiego pobiera następujące opłaty:

- 1) za wydanie certyfikatu – w wysokości 0,1 jednostki taryfowej za każdą jednostkę tonażową statku, dla którego ma być wydany certyfikat, określoną zgodnie z art. 5 ust. 10 Konwencji o odpowiedzialności cywilnej;
- 2) za poświadczenie certyfikatu – jedną dziesiątą wysokości opłaty, o której mowa w pkt 1.

§ 2. Przepis art. 271c § 2 stosuje się odpowiednio.”;

6) art. 275 otrzymuje brzmienie:

„Art. 275. Statek przewożący ponad 2.000 ton oleju luzem jako ładunek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeładunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, wydane lub poświadczony przez właściwy organ.”;

7) art. 277 otrzymuje brzmienie:

„Art. 277. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu, o którym mowa w art. 273 § 1, mając na uwadze konieczność zapewnienia należytego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami oraz kierując się koniecznością, aby wzór certyfikatu odpowiadał wzorowi określone w Konwencji o odpowiedzialności cywilnej.”;

8) w art. 352 § 3 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) Konwencji o odpowiedzialności cywilnej,
 - 2) Konwencji bunkrowej
- i o podział tego funduszu stosuje się odpowiednio przepisy działu I.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

UZASADNIENIE

Ustawa o zmianie ustawy – Kodeks morski ma na celu zapewnienie wykonania postanowień Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (Konwencji bunkrowej), która została przyjęta w Londynie dnia 23 marca 2001 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej i wejdzie w życie w dniu 21 listopada 2008 r.

Rada Unii Europejskiej w decyzji nr 2002/762/WE z dnia 19 września 2002 r. wezwała państwa członkowskie do podjęcia wszelkich niezbędnych działań w celu wdrożenia Konwencji do prawa krajowego (Dz. Urz. UE L 256 z 25.09.2002, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 11, t. 43, str. 9).

Rzeczpospolita Polska ratyfikowała Konwencję bunkrową ustawą z dnia 23 marca 2006 r. (Dz. U. Nr 92, poz. 635).

Konwencja bunkrowa tworzy mechanizm, dzięki któremu będzie możliwe uproszczone dochodzenie roszczeń oraz wypłata odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi. Wprowadzenie do polskiego prawa zmian mających na celu zapewnienie wykonywania postanowień Konwencji bunkrowej pozwoli uregulować w sposób kompleksowy problem odszkodowań i odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami i przyczyni się do odpowiedniego, niezwłocznego i efektywnego wynagrodzenia szkód powstałych w wyniku zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Nowelizacja Kodeksu morskiego zakłada dodanie w tytule VII w dziale III po rozdziale 1, nowego rozdziału 1a zatytułowanego „Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi”. Pierwszy artykuł nowego rozdziału stanowi, że do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie lub pochodzącym ze statku stosuje się postanowienia Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

Zastosowano tu metodę legislacyjną polegającą na inkorporowaniu konwencji międzynarodowej do ustawodawstwa krajowego, co prowadzi do jego internacjonalizacji.

Metodę tę zastosowano w Kodeksie morskim w stosunku do czterech innych konwencji międzynarodowych:

- 1) w art. 97 § 1 inkorporowano Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie,
- 2) w art. 181 § 1 inkorporowano Konwencję ateńską w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu,
- 3) w art. 272 § 2 inkorporowano Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Konwencja CLC),
- 4) w art. 279 § 1 inkorporowano Międzynarodową konwencję o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

Przepisy te będą miały zastosowanie do statków o polskiej przynależności. Mają one również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw-stron Konwencji bunkrowej, ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej, albo jeżeli zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia takiej szkodzi lub jej zmniejszeniu.

Zgodnie z postanowieniami Konwencji bunkrowej, zarejestrowany właściciel statku o tonażu brutto przekraczającym 1.000 ton, zarejestrowanego w państwie-stronie będzie zobowiązany do posiadania zabezpieczenia finansowego takiego, jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, pokrywającego odpowiedzialność zarejestrowanego właściciela za szkody spowodowane zanieczyszczeniem. W celu wykonania tego obowiązku zaprojektowano art. 271b, którego § 1 stanowi, że właściciel statku o polskiej przynależności, o tonażu brutto przekraczającym 1.000 ton, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem. Certyfikat ten wydaje lub poświadcza dyrektor urzędu morskiego, na wniosek właściciela statku o polskiej przynależności lub właściciela statku niezarejestrowanego w żadnym z państw-stron Konwencji bunkrowej, o ile posiadają oni odpowiednie zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem. Certyfikat wydaje się w języku polskim i angielskim. Zgodnie z § 4 certyfikat jest wydawany na okres, na jaki zostało ustanowione zabezpieczenie finansowe. W przypadku gdy zabezpieczenie finansowe utraci ważność przed upływem okresu określonego

w certyfikacie właściciel statku będzie obowiązany powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał lub poświadczył certyfikat. Ponadto § 5 stanowi, że utrata ważności zabezpieczenia finansowego, na podstawie którego został wydany certyfikat skutkuje jego nieważnością. Z kolei w § 6 została określona instytucja poświadczenia certyfikatu. Stosownie do postanowień § 7 na dyrektora urzędu morskiego wydającego lub poświadczającego certyfikat został nałożony obowiązek przesłania kopii wydanych lub poświadczonych certyfikatów właściwemu organowi państwa rejestracji statku.

Za wydanie lub poświadczenie certyfikatu pobiera się opłaty, które zostały określone w art. 271c § 1.

Projekt ustawy przewiduje także zakaz wchodzenia do polskich portów oraz ich opuszczania, w przypadku gdy statek nie posiada stosownego certyfikatu wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ państwowy.

Projekt ustawy zawiera upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu.

Dotychczas do odpowiedzialności za zanieczyszczenia olejami bunkrowymi miały zastosowanie przepisy działu III „Zanieczyszczenie ze statków”, rozdziału I „Zanieczyszczenia różne”. Przepisy te przewidują odpowiedzialność armatora za szkodę wyrządzoną komukolwiek zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunków, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji. W następstwie implementacji Konwencji bunkrowej do polskiego porządku prawnego zanieczyszczenia olejami bunkrowymi zostaną wyodrębnione z „zanieczyszczeń różnych”. Za szkodę wyrządzoną olejami bunkrowymi będzie odpowiedzialny właściciel statku. Będzie on również zobowiązany do posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego pokrywającego odpowiedzialność właściciela statku za szkody. Osoby poszkodowane wskutek zanieczyszczenia spowodowanego olejami bunkrowymi będą miały możliwość dochodzenia swoich roszczeń bezpośrednio od ubezpieczyciela.

Ze względu na fakt, że w rozdziale 2 działu III w tytule VII Kodeksu morskiego znajdują się podobne regulacje dotyczące zapewnienia wykonania postanowień Konwencji

CLC oraz w związku z projektowanymi rozwiązaniami, projekt przewiduje także dokonanie stosownych zmian w ww. rozdziale.

Ponadto projekt ustawy przewiduje zmiany w art. 272 Kodeksu morskiego. Projektowana zmiana § 2 polega na zastąpieniu wyrazu „działu” wyrazem „rozdziału” w celu podkreślenia, że rozumienie wskazanych w ww. paragrafie pojęć ogranicza się jedynie do rozdziału. Natomiast istotą projektowanej zmiany § 3 jest rozciągnięcie obowiązywania przepisów tego rozdziału również na wyłączną strefę ekonomiczną. Nowy przepis art. 273 § 3 stanowi, że: „Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw-stron Konwencji o odpowiedzialności cywilnej, ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.”.

Projekt przewiduje w tytule IX Kodeksu morskiego w dziale II zmianę § 3 w art. 352. W dziale II uregulowano postępowanie w sprawach o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności i podział tego funduszu. Z uwagi na fakt, że zgodnie z postanowieniami Konwencji bunkrowej właściciel statku jest uprawniony do ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód do wysokości limitów przewidzianych w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., jest niezbędna zmiana przepisu regulującego to postępowanie w Kodeksie morskim i objęcie nim także roszczeń wynikających ze szkód spowodowanych olejami bunkrowymi.

Obecnie Kodeks morski przewiduje obowiązywanie tych przepisów tylko w przypadku gdy „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Natomiast art. II Konwencji CLC stanowi, że ma ona zastosowanie także w wyłącznej strefie ekonomicznej Umawiającego się Państwa.

W projekcie ustawy zrezygnowano z zamieszczenia przepisu przejściowego utrzymującego w mocy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 277 Kodeksu morskiego z uwagi na fakt, że kwestia opłat, która dotychczas była uregulowana w rozporządzeniu została przeniesiona do ustawy. Aby uniknąć sytuacji, że w tym samym czasie obowiązują dwa przepisy regulujące opłaty, zrezygnowano z umieszczania w projekcie ustawy ww. przepisu przejściowego.

Ustawa o zmianie ustawy – Kodeks morski została opracowana przez Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Komisją Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, która zgłosiła uwagi do projektu. Po uwzględnieniu uwag Komisja zaopiniowała projekt pozytywnie.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy, z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych, został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje ustawa

Projektowana ustawa oddziałuje na zarejestrowanych właścicieli statków, ich ubezpieczycieli oraz na administrację morską.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski został przesłany w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Związku Armatorów Polskich,
- 2) Krajowej Izby Gospodarki Morskiej,
- 3) Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych APMAR,
- 4) Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 5) Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 6) Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Partnerzy społeczni nie zgłosili uwag do projektu ustawy.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana ustawa nie spowoduje dodatkowych wydatków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Konsekwencją nowelizacji Kodeksu morskiego będą wpływy do budżetu państwa. Zgodnie z projektowaną zmianą zarejestrowany właściciel statku o tonażu brutto przekraczającym 1.000 ton będzie zobowiązany do posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej. Posiadanie takiej gwarancji finansowej powinno być potwierdzone certyfikatem. Organem wydającym certyfikaty jest dyrektor urzędu morskiego. Dyrektor urzędu morskiego będzie pobierał następujące opłaty:

- 1) za wydanie certyfikatu – 0,1 jednostki taryfowej za każdą jednostkę tonażową statku,
- 2) za poświadczenie certyfikatu – jedną dziesiątą kwoty, o której mowa w pkt 1.

Pod polską banderą pływa obecnie 26 statków o tonażu przekraczającym 1000 ton. Właściciele tych statków są zobowiązani do posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego potwierdzonego certyfikatem.

Zgodnie z projektowaną nowelizacją certyfikaty mogą być wydawane również dla statków niezarejestrowanych w żadnym z państw-stron Konwencji bunkrowej. Jednakże trudno jest oszacować, jaka liczba właścicieli zwróci się do polskiej administracji morskiej o wydanie takiego certyfikatu.

4. Skutki finansowe

Jak wyżej wspomniano pod polską banderą pływa obecnie 26 statków, których tonaż brutto przekracza 1.000 ton.

Nowymi zadaniami, jakie będą nałożone na administrację morską, będzie konieczność wydawania certyfikatów potwierdzających posiadanie przez statek odpowiedniego ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego oraz kontrola, w ramach sprawowanej już kontroli państwa portu, czy wpływające do polskich portów statki obcych bander posiadają odpowiednie certyfikaty.

Zarówno w toku uzgodnień ustawy upoważniającej do ratyfikacji Konwencji bunkrowej jak i w toku uzgodnień projektowanej ustawy Ministerstwo Infrastruktury zwracało się do ubezpieczycieli i armatorów z prośbą o szacunkowe określenie kosztów dodatkowego ubezpieczenia zgodnie z przedmiotową Konwencją.

Na podstawie informacji otrzymanych z Polskiej Żeglugi Morskiej szkody spowodowane zanieczyszczeniami wód olejami bunkrowymi Polska Żegluga Morska ubezpiecza w ramach polisy OC armatora, w armatorskich klubach ubezpieczeniowych, tzw. Klubach P&I (Protection and Indemnity). Limit odpowiedzialności z tytułu zanieczyszczenia wód olejami w odniesieniu do statków Grupy PŻM wynosi 1 000 000 000 USD (1 miliard dolarów USA) i jest standardowym limitem stosowanym przez renomowane kluby P&I. Implementacja przez Polskę Konwencji bunkrowej nie spowoduje wzrostu kosztów ubezpieczenia statków Grupy PŻM, przyczyniając się jednocześnie do ochrony wód terytorialnych oraz uzyskania odpowiedniej rekompensaty w razie wystąpienia zanieczyszczeń.

Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. „CHIPOLBROK” oraz EuroAfrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o. poinformowały, że składki w sektorze ubezpieczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem są określane przez kluby ubezpieczeń wzajemnych

(Kluby P&I). Zdaniem „CHIPOLBROK” nie zostały jak dotąd przeprowadzone żadne badania i oceny w zakresie wzrostu składki ubezpieczeniowej związanej z wejściem w życie Konwencji bunkrowej, jednakże może nastąpić niewielka podwyżka kosztów ubezpieczenia.

Odpowiedź na zadane pytanie nadesłała również POL-Euro Linie Żeglugowe Spółka z o.o., która poinformowała, że „obecnie ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora, uplasowane w Klubie Armatorskim West of England spełnia wymogi, jakie nakłada na armatora powyższa konwencja. Zatem wprowadzenie w życie Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi nie pociągnie za sobą konieczności ponoszenia przez POL-Euro Linie Żeglugowe kosztów związanych z ewentualnym dodatkowym ubezpieczeniem.”. Jednocześnie Ministerstwo zostało poinformowane, że w chwili obecnej trudno jest oszacować w jaki sposób stosowanie postanowień Konwencji bunkrowej wpłynie na przyszły koszt ubezpieczenia typu P&I. Z jednej strony, pozwoli ograniczyć koszty ponoszone przez ubezpieczycieli przez np. wprowadzenie limitów odpowiedzialności oraz przez ograniczenie wielokrotnych roszczeń wynikających z jednego zdarzenia zgłaszanych przez państwa, które ratyfikowały konwencję. Z drugiej strony jednak, wprowadzi łatwy mechanizm zgłaszania i egzekwowania roszczeń wobec właścicieli. Biorąc pod uwagę powyższe, globalny wzrost zgłaszanych roszczeń do ubezpieczycieli P&I może wpłynąć w efekcie końcowym na wzrost składki. Zdaniem POL-Euro Linie Żeglugowe ostateczny efekt w postaci ewentualnego, globalnego wzrostu kosztów ubezpieczenia będzie możliwy do określenia po upływie dłuższego czasu.

Ministerstwo otrzymało również odpowiedź od Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „WARTA”, które dostrzegło wiele pozytywów w międzynarodowym uporządkowaniu kwestii odpowiedzialności za szkody objęte przedmiotową Konwencją. Ze względu na to, że w sektorze morskich ubezpieczeń dominującą pozycję, bliską monopolowi, zajmują kluby ubezpieczeń wzajemnych, zrzeszone w Międzynarodowej Grupie Stowarzyszeń (IGA), które determinują poziom składek ubezpieczeniowych w tej dziedzinie, „WARTA” poinformowała, że zwróciła się do ich przedstawicieli o opinię w sprawie kosztu dodatkowego ubezpieczenia. Wejście w życie Konwencji bunkrowej będzie stanowiło konieczność podwyższenia składki ubezpieczeniowej. Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „WARTA” liczy się z tym, że może nastąpić niewielka podwyżka kosztów ubezpieczenia, być może rozłożona w czasie, uzależniona od praktycznych efektów zastosowania postanowień Konwencji w konkretnych sprawach.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie wpłynie na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość

Zmiany w Kodeksie morskim i dostosowanie ustaw do standardów międzynarodowych powinno pozytywnie wpłynąć na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionów.



9

**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Mikołaj Dowgielewicz

Min. MD/ST/08/DP/kz

Warszawa, dnia 14 listopada 2008 r.

**Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski (pismo nr RM-10-210-08), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

[Signature]
Z up. Sekretarza
Komitetu Integracji Europejskiej

Marek Budek

Do uprzejmej wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności
cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi**

Na podstawie art. 271g ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2001 r., Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki i tryb wydawania certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem, zwanego dalej „certyfikatem”;
- 2) wzór certyfikatu.

§ 2. 1. Wniosek o wydanie certyfikatu powinien zawierać następujące dane:

- 1) nazwę statku, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestrację, nazwę i adres właściciela statku i jego siedziby;
- 3) wyróżniający numer lub litery;
- 4) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską udzielającego zabezpieczenia finansowego;
- 6) nazwę i siedzibę podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego, a także, gdy jest to uzasadnione, miejsce ustanowienia zabezpieczenia;
- 7) okres na jaki ma być wydany certyfikat.

2. Do wniosku należy dołączyć dokument zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, wystawiony przez podmiot udzielający zabezpieczenia mający

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 41, poz. 365, z 2003 r., Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 93 poz. 895 i Nr 173 poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1298 oraz z 2008 r. Nr ..., poz. ...).

siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, albo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), albo uwierzytelnioną kopię jednego z tych dokumentów.

§ 3. Wzór certyfikatu określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

WZÓR CERTYFIKATU



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Republic of Poland

CERTYFIKAT UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO
ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZA SZKODY SPOWODOWANE
ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI BUNKROWYMI
CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL
LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION

wydany zgodnie z postanowieniami art. 7 Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, 2001 r.
Issued in accordance with the provision of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Nazwa statku Name of ship	Wyróżniający numer lub litery Distinctive number or letters	Numer identyfikacyjny statku wg IMO IMO ship identification number	Port rejestracji Port of registry	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby zarejestrowanego właściciela Name and full address of the principal place of business of the registered owner

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada ważną polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiadające wymaganiom art. 7 Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r.

This is to certify that there is In force In respect of the above mentioned ship a Policy of insurance or other financial security satisfying requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 2001.

Rodzaj zabezpieczenia
Type of security

Ważność zabezpieczenia
Duration of security

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) i/lub poręczyciela(i)
Name and Address of the Insurers and/or Guarantors

.....
Nazwa / Name

.....
Adres / Address

Niniejszy certyfikat jest ważny do dnia
This certificate is valid until.....

Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej – Dyrektor Urzędu Morskiego
Issued or certified by the Government of the Republic of Poland – Director of Maritime Office

.....
Miejsce
Place

.....
Data
Date

.....
Podpis i tytuł urzędnika wydającego lub poświadczającego
Signature and title of issuing or certifying official

Pieczęć
Seal

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

EXPLANATORY NOTES

1. Nazwa Państwa może zawierać odniesienie do właściwego urzędu kraju, w którym certyfikat został wydany.
If desired, the designation of the State May include a reference to the competent authority of the country where the Certificate is issued.

2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia została uzyskana z więcej niż jednego źródła, należy wskazać wysokość kwoty uzyskanej z każdego z tych źródeł.
If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. Jeżeli zabezpieczenie zostało złożone w różnych postaciach, należy wyszczególnić każdą z tych postaci.
If security is furnished In several forms, these should be enumerated.

4. W pozycji „Ważność zabezpieczenia” należy podać datę, od której zabezpieczenie zaczyna być ważne.
The entry „Duration of security” must stipulate the date on which such security takes effect.

5. W pozycji „Adres ubezpieczyciela/i i/lub poręczyciela/i” należy podać główną siedzibę ubezpieczyciela/i i/lub poręczyciela/i. Tam, gdzie stosowne należy wskazać placówkę, w której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie zostało ustanowione.
The entry “Address” of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

[11/17rch](#)

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie certyfikatów stwierdzających zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w projektowanym art. 271g Kodeksu morskiego. Projektowany przepis stanowi, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi..

Rzeczpospolita Polska jest stroną Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (Konwencji bunkrowej), która została przyjęta 23 marca 2001 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Konwencja ta została ratyfikowana ustawą z dnia 23 marca 2006 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 92, poz. 635).

Zgodnie z postanowieniami Konwencji bunkrowej zarejestrowany właściciel statku o tonażu brutto przekraczającym 1000 ton, zarejestrowanego w państwie-stronie będzie zobowiązany do posiadania zabezpieczenia finansowego pokrywającego odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem. W celu wykonania tego obowiązku zaprojektowano art. 271b Kodeksu morskiego, który stanowi, że właściciel statku o polskiej przynależności, o tonażu brutto przekraczającym 1000 ton, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

Zgodnie z ust. 1 § 2 rozporządzenia wniosek o wydanie certyfikatu powinien zawierać nazwę statku, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr, oznaczenie właściciela statku i jego siedziby, numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską, rodzaj zabezpieczenia finansowego, nazwę i siedzibę podmiotu udzielającego zabezpieczenie finansowe, miejsce ustanowienia ubezpieczenia lub zabezpieczenia (w uzasadnionych przypadkach) oraz okres, na jaki nabyć wydany certyfikat. Do wniosku powinien być dołączony dokument ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, wystawiony przez podmiot udzielający zabezpieczenia, mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa członkowskiego

Unii Europejskiej, albo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), albo uwierzytelnioną kopię jednego z tych dokumentów.

Rozporządzenie określa także wzór certyfikatu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, który jest zgodny z wzorem określonym przez Konwencję bunkrową.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności
cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku**

Na podstawie art. 277 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2001 r., Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki i tryb wydawania certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem, zwanego dalej „certyfikatem”;
- 2) wzór certyfikatu.

§ 2. 1. Wniosek o wydanie certyfikatu powinien zawierać następujące dane:

- 1) nazwę statku, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr;
- 2) oznaczenie właściciela statku i jego siedziby;
- 3) wyróżniający numer lub litery;
- 4) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
- 5) rodzaj zabezpieczenia finansowego;
- 6) nazwę i siedzibę podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego, a także, gdy jest to uzasadnione, miejsce ustanowienia zabezpieczenia;
- 7) okres na jaki ma być wydany certyfikat.

2. Do wniosku należy dołączyć dokument zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, wystawiony przez podmiot udzielający zabezpieczenia mający siedzibę na

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 41, poz. 365, z 2003 r., Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 93 poz. 895 i Nr 173 poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1298 oraz z 2008 r. Dz. U. Nr ..., poz. ...).

terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, albo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), albo uwierzytelnioną kopię jednego z tych dokumentów.

§ 3. Wzór certyfikatu określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 kwietnia 2004 r. w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku (Dz. U. Nr 114, poz. 1196).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

WZÓR CERTYFIKATU



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Republic of Poland

**CERTYFIKAT UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO
ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZA SZKODY SPOWODOWANE
ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI**
*CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY
FOR OIL POLLUTION DAMAGE*

wydany zgodnie z postanowieniami art. 7 Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992.

Issued in accordance with the provision of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992

<i>Nazwa statku Name of ship</i>	<i>Sygnal rozpoznawczy Distinctive number or letters</i>	<i>Port rejestracji Port of registry</i>	<i>Nazwa i adres właściciela Name and of owner</i>

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada ważną polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiadające wymaganiom art. 7 Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992.

This is to certify that there is In force In respect of the above mentioned ship a Policy of insurance or other financial security satisfying requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Rodzaj zabezpieczenia

Type of security

Okres zabezpieczenia

Duration of security

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) i/lub poręczyciela(i)

Name and Address of the Insurers and/or Guarantors

.....
Nazwa / Name

.....
Adres / Address

Niniejszy certyfikat jest ważny do dnia

This certificate is valid until.....

Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej – Dyrektor Urzędu Morskiego
Issued or certified by the Government of the Republic of Poland – Director of Maritime Office

.....

.....
Miejsce
Place

.....
Data
Date

.....
Podpis i tytuł urzędnika wydającego lub poświadczającego
Signature and title of issuing or certifying official

Pieczęć
Seal

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

EXPLANATORY NOTES

1. Nazwa Państwa może zawierać odniesienie do właściwego urzędu kraju, w którym certyfikat został wydany.
If desired, the designation of the State May include a reference to the competent authority of the country where the Certificate is issued.
2. Jeżeli cała suma zabezpieczenia pochodzi z więcej niż jednego źródła, powinna być podana wysokość zabezpieczenia pochodzącego z każdego z tych źródeł.
If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. Jeżeli zabezpieczenie jest złożone w różnych postaciach, powinny one być wyszególnione.
If security is furnished In several forms, these should be enumerated.
4. W pozycji „Okres zabezpieczenia” należy podać datę, w której zabezpieczenie nabiera mocy.
The entry „Duration of security” must stipulate the date on which such security takes effect.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie certyfikatów stwierdzających zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statków stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w projektowanym art. 277 Kodeksu morskiego. Projektowany przepis stanowi, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku.

Rzeczpospolita Polska jest stroną Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Konwencji o odpowiedzialności cywilnej), sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526).

Zgodnie z postanowieniami Konwencji o odpowiedzialności cywilnej właściciel statku o polskiej przynależności, przewożącego więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim

Dotychczas obowiązywało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 kwietnia 2004 r. w sprawie certyfikatów stwierdzających zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku (Dz. U. Nr 114, poz. 1196), które określało m.in. dane, które powinien zawierać wniosek o wystawienie certyfikatu, dane, które powinien zawierać certyfikat, instytucje poświadczenia certyfikatu, okres ważności certyfikatu, a także wysokość opłat pobieranych za wystawienie lub poświadczenie certyfikatu. Ze względu na projektowaną nowelizację Kodeksu morskiego w zakresie zapewnienia wykonania postanowień Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (Konwencji bunkrowej) i przyjętą koncepcję, że większość regulacji zapewniających stosowanie postanowień Konwencji bunkrowej umieszczona została w ustawie, a rozporządzenie określa jedynie dane, które powinien zawierać wniosek o wydanie certyfikatu, warunek niezbędny do wydania certyfikatu tj. dołączenie do wniosku dokumentu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, wystawionego przez podmiot

udzielający zabezpieczenia mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, albo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), albo uwierzytelnioną kopię jednego z tych dokumentów oraz wzór certyfikatu. Ze względu na fakt, iż regulacje dotyczące zapewnienia stosowania postanowień Konwencji bunkrowej i Konwencji o odpowiedzialności cywilnej są analogiczne zasadne jest, aby akty wykonawcze do podobnych upoważnień ustawowych były także podobne. Z uwagi na powyższe właściwe jest wydanie nowego rozporządzenia.

Zgodnie z ust. 1 § 2 rozporządzenia wniosek o wydanie certyfikatu powinien zawierać nazwę statku, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr, oznaczenie właściciela statku i jego siedziby, numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską, rodzaj zabezpieczenia finansowego, nazwę i siedzibę podmiotu udzielającego zabezpieczenie finansowe, miejsce ustanowienia ubezpieczenia lub zabezpieczenia (w uzasadnionych przypadkach) oraz okres, na jaki nabyć wydany certyfikat. Do wniosku powinien być dołączony dokument ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, wystawiony przez podmiot udzielający zabezpieczenia, mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, albo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), albo uwierzytelnioną kopię jednego z tych dokumentów.

Rozporządzenie określa także wzór certyfikatu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, który jest zgodny z wzorem określonym przez Konwencję o odpowiedzialności cywilnej.