

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2009 r.

**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.<sup>2)</sup>) 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) sygnał rozpoznawczy;
- 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. Warunkiem wydania certyfikatu jest dołączenie do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dokumentu stwierdzającego posiadanie odpowiedniego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności wystawionego przez podmiot udzielający zabezpieczenia albo uwierzytelnionej kopii tego dokumentu.

**§ 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

---

<sup>1)</sup> 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).

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



**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*

Nazwa statku <i>Name of ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Numer identyfikacyjny statku wg IMO <i>IMO ship identification number</i>	Port rejestracji <i>Port of registry</i>	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby zarejestrowanego właściciela <i>Name and full address of the principal place of business of the registered 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 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.*

## 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 certyfikatem.

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 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 ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności wystawionego przez podmiot udzielający zabezpieczenie albo uwierzytelnioną kopię tego dokumentu. 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 § 2 ust. 1 rozporządzenia wniosek o wydanie certyfikatu powinien zawierać nazwę statku, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr, oznaczenie właściciela statku i jego siedziby, sygnał rozpoznawczy, 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 ma być wydany certyfikat. Do wniosku o wydanie certyfikatu powinien być dołączony, zgodnie z ust. 2, dokument stwierdzający posiadanie odpowiedniego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności wystawiony przez podmiot udzielający zabezpieczenia albo uwierzytelniona kopia tego dokumentu. Przy ocenie zabezpieczenia finansowego organ wydający certyfikat, jakim jest dyrektor urzędu morskiego, kierować się będzie przede wszystkim ocenami agencji ratingowych uznanych na międzynarodowym rynku kapitałowym

(takich jak FITCH Polska, Moody's Investors Services, Standard & Poor's Corporation, Fitch IBCA, Duff & Phelps, Thompson Bank Watch). Co do zasady uznawane będą również dokumenty stwierdzające posiadanie zabezpieczenia finansowego (tzw. Blue Cards) wydane przez kluby P&I (Protection and Indemnity Clubs) zrzeszone w ramach „International Group of P&I Clubs”. Kluby te działają na zasadzie ubezpieczeń wzajemnych i ubezpieczają obecnie około 90% światowego tonażu.

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

Projekt rozporządzenia 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 rozporządzenia z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia 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 rozporządzenie.

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarejestrowanych właścicieli statków oraz na terenowe organy administracji morskiej – dyrektorów urzędów morskich.

### 2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia 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.

Związek Armatorów Polskich zgłosił uwagę dotyczącą konieczności umieszczenia w certyfikacie, którego wzór określa załącznik do projektowanego rozporządzenia informacji o numerze identyfikacyjnym statku nadanym przez Międzynarodową Organizację Morską. Uwaga została uwzględniona.

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

Wejście w życie projektowanej regulacji nie spowoduje dodatkowych wydatków dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie na rynek pracy.

### 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki oraz na przedsiębiorczość.

### 6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.