

**WYTYCZNE DO STOSOWANIA MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O
ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZA SZKODY SPOWODOWANE
ZANIECZYSZCZENIEM OLEJEM BUNKROWYM, 2001 r.**

**ROZDZIAŁ I
PRZEPISY OGÓLNE**

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. Nr148, 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 niniejszych przepisach określenia: „statek”, „osoba”, „właściciel statku”, „właściciel zarejestrowany”, „olej bunkrowy”, „środki zapobiegawcze”, „wypadek”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem”, „państwo rejestracji statku”, „tonaż brutto” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji bunkrowej.
3. Przepisy, o których mowa w punkcie 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:
 - a) szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - b) zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia takiej szkodzi lub jej zmniejszeniu.
4. Właściciel statku o polskiej przynależności, o tonażu brutto przekraczającym 1.000, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem.
5. Certyfikat, o którym mowa w punkcie 4, wystawia dyrektor urzędu morskiego. Za wystawienie lub poświadczenie certyfikatu pobiera się opłaty.
6. Statek, o którym mowa w punkcie 4, nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem.
7. Certyfikat powinien być przechowywany na statku.
8. Żaden statek o tonażu brutto przekraczającym 1.000 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 wyrządzoną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ państwowy.
9. 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.
10. Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

ROZDZIAŁ II

CERTYFIKATY STWIERDZAJĄCE ZABEZPIECZENIE FINANSOWE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI BUNKROWYMI

1. Certyfikat stwierdza, że właściciel danego statku posiada zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, w formie ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego w granicach określonych w Konwencji bunkrowej, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.
2. Certyfikat wydaje się dla statków o polskiej przynależności, a w przypadku przewidzianym w punkcie 9 Rozdziału I, również dla statków o obcej przynależności.
3. Wniosek o wystawienie certyfikatu powinien zawierać następujące dane:
 - a) nazwę statku, wyróżniający numer lub litery oraz port macierzysty;
 - b) oznaczenie właściciela statku i jego siedziby;
 - c) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
 - d) rodzaj zabezpieczenia finansowego oraz okres jego obowiązywania;
 - e) nazwę i główną siedzibę ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej zabezpieczenie finansowe, a także, gdy jest to uzasadnione, miejsce ustanowienia ubezpieczenia lub zabezpieczenia;
 - f) proponowany okres ważności certyfikatu, który nie może być dłuższy niż okres obowiązywania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.
4. Do wniosku należy dołączyć dokument ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, albo uwierzytelnioną kopię jednego z tych dokumentów.
5. Certyfikat powinien zawierać następujące dane:
 - a) nazwę statku, wyróżniający numer lub litery oraz port macierzysty;
 - b) oznaczenie właściciela statku i jego siedziby;
 - c) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
 - d) rodzaj zabezpieczenia finansowego;
 - e) nazwę i główną siedzibę ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej zabezpieczenia finansowego, a także, gdy jest to uzasadnione, miejsce ustanowienia ubezpieczenia lub zabezpieczenia;
 - f) okres ważności certyfikatu, nie dłuższy niż okres ważności zabezpieczenia finansowego, na którego podstawie został wydany.
6. Certyfikat wystawia się w języku polskim i angielskim.
7. Wzór certyfikatu określa Załącznik do niniejszych Wytycznych.
8. Kopię wydanego lub poświadczonego certyfikatu, dla statków do których odnosi się punkt 9 Rozdziału I, dyrektor urzędu morskiego przesyła właściwemu organowi państwa rejestracji statku.
9. Poświadczeniu podlega certyfikat, jeżeli zawiera dane określone w punkcie 5 Rozdziału II i jest do niego dołączony dokument, o którym mowa w punkcie 4 Rozdziału II.
10. Okres ważności certyfikatu powinien odpowiadać okresowi ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, na którego podstawie został wydany.
11. Jeżeli zabezpieczenie finansowe utraciło ważność przed upływem okresu określonego w certyfikacie, właściciel statku jest obowiązany zawiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego.