



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
V kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-102-05

**Druk nr 304**  
Warszawa, 8 lutego 2006 r.

Pan  
Marek Jurek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

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

**- o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.**

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

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Spraw Zagranicznych oraz Minister Transportu i Budownictwa.

Z poważaniem

(-) Kazimierz Marcinkiewicz

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 23 marca 2001 r. została przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską, Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanowiła przystąpić do tej Konwencji,
- postanowienia Konwencji są przyjęte, potwierdzone i będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

PREZYDENT  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PREZES RADY MINISTRÓW

U S T A W A

z dnia

o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską w dniu 23 marca 2001 r.

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

## UZASADNIENIE

wniosku o udzielenie zgody na ratyfikację umowy międzynarodowej „Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi” z 2001 r.

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (International Convention on Civil Liability for Bunkier Pollution Damage) – Konwencja Bunkrowa, została przyjęta 23 marca 2001 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w celu zapewnienia odpowiedniego, natychmiastowego oraz efektywnego odszkodowania za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.

Konwencja Bunkrowa jest uzupełnieniem ratyfikowanej przez Polskę wraz z protokołami Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami – Konwencji CLC oraz Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami – Konwencji FUND, również ratyfikowanej przez Polskę wraz z protokołami. Powyższe Konwencje nie regulują jednak spraw związanych z zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi. Konwencje CLC i FUND wraz z niniejszą Konwencją tworzą mechanizm zapewniający, że odpowiednie odszkodowanie zostanie wypłacone za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami. Konwencja Bunkrowa ma na celu zapewnienie rekompensaty osobom, które poniosły straty spowodowane zanieczyszczeniami powstałymi na skutek wycieku lub wypuszczenia oleju bunkrowego ze statku.

Należy również zauważyć, że przedmiotowa Konwencja pozostaje w ścisłym związku z Międzynarodową Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (Konwencja LLMC) z 1979 r., której Polska jest stroną. Konwencja Bunkrowa wprowadza bowiem ograniczenie kwoty obowiązkowego ubezpieczenia właściciela/czarterującego statek, które nie może być wyższe od kwoty obliczonej zgodnie z postanowieniami Konwencji LLMC.

Przyjęcie Konwencji Bunkrowej zapewni kompleksową regulację zagadnień związanych ze szkodą spowodowaną zanieczyszczeniami olejami.

#### 1. Syntetyczna charakterystyka postanowień Konwencji

Konwencja Bunkrowa przewiduje szereg definicji, między innymi wprowadza definicje oleju bunkrowego, którym jest każdy węglowodorowy olej mineralny, łącznie z olejem smarowym, używany lub który ma być używany jako paliwo lub napęd statku oraz wszelkie pozostałości takiego oleju.

Zasięg terytorialny Konwencji Bunkrowej jest podobny do zasięgu obowiązywania Konwencji CLC i FUND w wersji z 1992 r. i obejmuje wszelkie szkody spowodowane zanieczyszczeniem środowiska naturalnego na terytorium Państwa – Strony, łącznie z morzem terytorialnym oraz szkody powstałe w wyłącznej strefie ekonomicznej Państwa – Strony, utworzonej zgodnie z prawem międzynarodowym lub gdy Państwo – Strona nie ustanowiło takiej strefy, na obszarze przyległym do morza terytorialnego tego Państwa, wyznaczonym zgodnie z prawem międzynarodowym oraz rozciągającym się na odległość nie większą niż 200 mil morskich od linii podstawowej, od której mierzona jest szerokość morza terytorialnego. Niniejsza Konwencja ma również zastosowanie do środków zapobiegawczych przedsięwziętych w celu zapobiegnięcia takiej szkodzi lub jej zniesienia.

Konwencja Bunkrowa przewiduje szereg wyłączeń, z których każde Państwo – Strona może skorzystać. Państwo – Strona może między innymi zdecydować o stosowaniu postanowień Konwencji w stosunku do swoich okrętów wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków będących własnością Państwa lub eksploatowanych przez Państwo i używanych czasowo wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej. W takim

przypadku istnieje obowiązek powiadomienia o tym Sekretarza Generalnego, z wyszczególnieniem warunków i zastrzeżeń dotyczących takiego zastosowania.

Najważniejszą definicją w Konwencji Bunkrowej jest pojęcie szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, która oznacza stratę lub szkodę spowodowaną poza statkiem przez zanieczyszczenie powstałe na skutek wycieku lub wypuszczenia oleju bunkrowego ze statku, gdziekolwiek taki wyciek lub wypuszczenie może nastąpić, z zastrzeżeniem, że odszkodowanie za pogorszenie stanu środowiska, z wyjątkiem odszkodowania za utratę korzyści wynikłą z tego pogorszenia, zostanie ograniczone do pokrycia kosztów środków przedsięwziętych lub które mają zostać przedsięwzięte, w rozsądnym zakresie, w celu przywrócenia pierwotnego stanu oraz koszty środków zapobiegawczych oraz dalszych strat lub szkód spowodowanych użyciem środków zapobiegawczych.

Konwencja Bunkrowa dotyczy odpowiedzialności wobec osób trzecich, a więc odpowiedzialności powstającej poza stosunkiem umownym. Przedmiotowa Konwencja przewiduje odpowiedzialność właściciela statku. Za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie lub pochodzącym ze statku odpowiada ten, kto w momencie wypadku jest właścicielem statku, z zastrzeżeniem, że jeśli wypadek składa się z serii wydarzeń mających to samo źródło, odpowiedzialność spoczywa na właścicielu od momentu, gdy pierwsze wydarzenie miało miejsce. Istnieją jednak następujące wyłączenia powyższej odpowiedzialności. Na właścicielu statku nie będzie spoczywać żadna odpowiedzialność, jeżeli udowodni, że szkoda powstała na skutek działań wojennych, aktów agresji, wojny domowej, powstania albo na skutek wyjątkowego, nieuniknionego i niemożliwego do przewyciężenia zjawiska naturalnego, lub szkoda została w całości spowodowana działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej, które miało na celu spowodowanie szkody, lub szkoda została w całości spowodowana zaniedbaniem lub innym czynem bezprawnym jakiegokolwiek Rządu lub innej władzy odpowiedzialnej za konserwację światła lub innych urządzeń wspomagających nawigację przy wykonywaniu tych funkcji. Właściciel

może również zostać częściowo lub całkowicie zwolniony z odpowiedzialności wobec osoby, która poniosła szkody, jeżeli udowodni, że szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała częściowo lub w całości na skutek działania lub zaniechania, które miały na celu spowodowanie szkody przez tę osobę lub na skutek zaniedbania ze strony tej osoby.

Konwencja Bunkrowa wprowadza obowiązek ubezpieczenia lub posiadania innego zabezpieczenia finansowego, jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, pokrywającego odpowiedzialność zarejestrowanego właściciela za szkody spowodowane zanieczyszczeniem do wysokości limitów odpowiedzialności ustalonych zgodnie z obowiązującym w tej dziedzinie prawem krajowym lub międzynarodowym, dla każdego statku o tonażu brutto przekraczającym 1.000 ton, zarejestrowanego w Państwie-Stronie, jednakże kwota ta nie może przekraczać kwoty obliczonej zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., z późniejszymi poprawkami.

Na mocy art. 7 ust. 2 Konwencji, Państwo – Strona wydaje certyfikat zaświadczający, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej jest w mocy zgodnie z przepisami Konwencji Bunkrowej. W przypadku statku zarejestrowanego w którymś z Państw-Stron certyfikat taki będzie wydany lub poświadczony przez właściwą władzę Państwa rejestracji statku. W przypadku statku niezarejestrowanego w żadnym z Państw – Stron certyfikat może zostać wydany przez właściwą władzę któregoś z Państw – Stron. Obowiązkowy certyfikat ubezpieczenia, sporządzony zgodnie z wzorem określonym w załączniku do niniejszej Konwencji, powinien znajdować się na statku, a jego kopia ma być złożona władzom, które prowadzą rejestr okrętowy lub gdy statek nie jest zarejestrowany w Państwie – Stronie, władzom Państwa wystawiającego lub poświadczającego certyfikat. Państwo rejestracji statku określa warunki wystawiania i ważności obowiązkowego certyfikatu ubezpieczenia.

Obowiązkiem Państw – Stron Konwencji Bunkrowej jest zapewnienie, aby jego sądy miały jurysdykcję niezbędną do rozpoznawania powództw

o odszkodowanie zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji. Konwencja w art. 9 i 10 reguluje zagadnienia z zakresu jurysdykcji i uznawania i wykonywania orzeczeń sądowych, a kwestie te zostały częściowo odmiennie uregulowane w rozporządzeniu Rady (WE) nr 44/2002 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. WE L 12 z 16.01.2001), w związku z powyższym Wspólnota dysponuje wyłączną kompetencją w tym zakresie. W odniesieniu do Danii, wyłączonej z zakresu obowiązywania rozporządzenia, analogiczne zasady ustanawia Konwencja Bunkrowa. Kwestie uregulowane w pozostałych postanowieniach Konwencji, w szczególności dotyczące zasad odpowiedzialności za szkody związane z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, pozostają w kompetencji państw członkowskich. W związku z powyższym konieczne jest złożenie przez Rzeczpospolitą Polską, przy ratyfikacji Konwencji, deklaracji, w której Polska zobowiązuje się, że orzeczenia sądowe w sprawach objętych Konwencją, w przypadku wydania przez sąd państwa członkowskiego, są uznawane i wykonywane w Polsce zgodnie z odpowiednimi przepisami wspólnotowymi w tej kwestii.

Podsumowując, należy stwierdzić, że Konwencja Bunkrowa nakłada na państwa podobne obowiązki jak ratyfikowane przez Polskę Konwencje CLC i FUND. Podmiotami zobowiązanymi do wypłaty odszkodowań są właściciele statków. Państwo nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi znajdującymi się na pokładzie lub pochodzącymi ze statku. Najważniejsze z obowiązków nałożonych na państwo, to obowiązki administracyjne związane z wydawaniem certyfikatów ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego oraz obowiązki polegające na zapewnieniu jurysdykcji sądów w sprawach wynikających z Konwencji. W tym zakresie Polska ma doświadczenie, ponieważ podobne obowiązki nakłada Konwencja CLC i FUND. Należy podkreślić, że ratyfikacja Konwencji Bunkrowej będzie pociągała za sobą konieczność wprowadzenia stosownych zmian w Kodeksie morskim oraz wydania aktów wykonawczych.

## 2. Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej Konwencją Bunkrową



Polska jako państwo członkowskie Unii Europejskiej i członek Rady IMO ma obowiązek wspierania inicjatyw tych organizacji, zmierzających do kompleksowego uregulowania zagadnień odpowiedzialności i odszkodowania za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami. Zagadnienie odpowiedzialności i odszkodowania za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi nie zostało do tej pory w pełni uregulowane.

Rada Unii Europejskiej w decyzji 2002/762/EC z dnia 19 września 2002 r. wezwała państwa członkowskie do podjęcia wszelkich niezbędnych działań w celu wdrożenia Konwencji Bunkrowej do prawa wewnętrznego, jeśli to możliwe przed dniem 30 lipca 2006 r.

Ratyfikacja Konwencji Bunkrowej jest szczególnie ważna ze względu na interes Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich, z uwagi na fakt, że stwarza lepsze możliwości dochodzenia odszkodowań za zanieczyszczenie spowodowane olejami bunkrowymi, od osób za nie odpowiedzialnych.

Konwencja Bunkrowa stworzy warunki do wprowadzenia niezbędnych regulacji w prawie wewnętrznym, które umożliwią egzekwowanie jej postanowień na obszarach podlegających jurysdykcji polskiej, a tym samym zapewnią ochronę własnych interesów. Wprowadzenie do polskiego prawa wewnętrznego przepisów przedmiotowej Konwencji pozwoli uregulować w sposób kompleksowy problem odszkodowań i odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami. Ma to na celu zapewnienie odpowiedniego, niezwłocznego i efektywnego wynagrodzenia szkód powstałych w wyniku zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Ratyfikacja niniejszej Konwencji będzie stanowić również wypełnienie dyspozycji art. 194 Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza, który przewiduje, że państwa powinny przedsięwziąć wszelkie środki niezbędne dla zapobiegania, ograniczania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego. Ratyfikacja Konwencji Bunkrowej jest tym bardziej konieczna, gdyż art. 235 Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza nakazuje państwom współpracować nad dalszym rozwojem prawa

międzynarodowego w celu zapewnienia niezwłocznego i odpowiedniego wynagrodzenia szkód spowodowanych zanieczyszczeniem środowiska morskiego.

### 3. Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej Konwencją Bunkrową

Przedmiotowa Konwencja wypełnia przesłanki określone w art. 89 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z tym zasadne jest, stosownie do przepisów art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443 oraz z 2002 r. Nr 216, poz. 1824), ratyfikowanie Konwencji Bunkrowej za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, w trybie określonym w art. 89 i 90 Konstytucji RP.

### 4. Podmioty prawa krajowego, których dotyczy Konwencja Bunkrowa, w tym zakres, w jakim umowa międzynarodowa dotyczy osób fizycznych i prawnych

Realizacja zadań, wynikających z Konwencji Bunkrowej, w zakresie wprowadzenia niezbędnych przepisów do prawa wewnętrznego, sprawowania kontroli, wystawiania międzynarodowych certyfikatów zaświadczających, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe jest w mocy, zgodnie z niniejszą Konwencją oraz w zakresie egzekwowania przepisów, należeć będzie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (w tym do terenowych organów administracji morskiej).

Na terenowe organy administracji morskiej zostaną nałożone nowe zadania w zakresie:

- wystawiania lub poświadczania międzynarodowych certyfikatów zaświadczających, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe jest w mocy,
- kontroli dokumentów,
- jurysdykcji do rozpatrywania postępowań odszkodowawczych wniesionych zgodnie z Konwencją Bunkrową.

Zgodnie z postanowieniami Konwencji odpowiedzialność z tytułu wyrządzenia szkody spowodowanej zanieczyszczeniem olejem bunkrowym,

znajdującym się na pokładzie lub pochodzącym ze statku, ponosi właściciel statku. Zatem Konwencja dotyczy właścicieli/czarterujących statek.

Rada Ministrów zadecyduje, czy postanowienia Konwencji stosowane będą również wobec okrętów wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej oraz innych statków będących własnością państwa lub eksploatowanych przez państwo i używanych czasowo wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej.

Konwencja Bunkrowa dotyczy również szerokiego kręgu osób fizycznych i prawnych związanych z gospodarką morską lub zamieszkujących wybrzeża. W przypadku katastrofy, wynikiem której będzie szkoda ekologiczna, osoby poszkodowane będą mogły domagać się odszkodowania. Tak więc, gdy w wyniku rozlewu substancji niebezpiecznych i szkodliwych zanieczyszczone zostaną wybrzeża, wówczas osoby czerpiące zyski z gospodarki morskiej i turystyki, które utracą swój zarobek (rybacy, nadmorscy hotelarze, sklepikarze, restauratorzy) będą mogły uzyskać stosowną rekompensatę.

W jeszcze szerszym pojęciu niniejsza Konwencja dotyczy wszystkich, którym nie jest obojętny stan środowiska naturalnego. Reżim odpowiedzialności wprowadzony w omawianej Konwencji wpłynie bowiem na poprawę jakości środowiska oraz zwiększy bezpieczeństwo ekologiczne.

5. Wyjaśnienie różnic między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym (sposób, w jaki umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym, środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania umowy międzynarodowej).

Konwencja Bunkrowa pozostaje w ścisłym związku z ustawą z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, 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), ustawą 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. 1936, Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i 899 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1298 i Nr 203, poz. 1683) oraz ustawą z dnia 21 marca

1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 203, poz. 1683).

Przede wszystkim konieczne będzie wprowadzenie zmian do Kodeksu morskiego.

W szczególności należałoby:

- zmienić tytuł rozdziału 2 w TYTULE VII, dział III z „Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje” na „Zanieczyszczenia olejami”,
- w art. 272 po § 1 należy dodać § 1a w brzmieniu: „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 z 2001 r. (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwaną dalej „Konwencją Bunkrową”,
- w art. 272 po § 2 należy dodać § 2a w brzmieniu: „Użyte w przepisach niniejszego rozdziału określenia: „statek”, „osoba”, „właściciel statku”, „właściciel zarejestrowany”, „olej bunkrowy”, „środki zapobiegawcze”, „wypadek”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem”, „państwo rejestracja statku”, „tonaż brutto”, w stosunku do olejów bunkrowych, odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji Bunkrowej”,
- w art. 272 w § 3 po słowach „o których mowa w § 1” należy dodać „bądź w § 1a”,
- w art. 272 w § 3 po słowach „stron Konwencji o odpowiedzialności cywilnej” należy dodać „stron Konwencji Bunkrowej”,
- po art. 273 należy dodać art. 273a w brzmieniu: „§ 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. Certyfikaty, o których mowa w § 1, wystawia dyrektor urzędu morskigo.”,

- w art. 274 w § 1 po słowach „o których mowa w art. 273 § 1” należy dodać: „oraz w art. 273a § 1”,
- w art. 275 należy utworzyć § 1 w brzmieniu: „Żaden 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 wyrządzoną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ państwa rejestracji statku.”,
- w art. 275 po § 1 należy dodać § 2 w brzmieniu: „Żaden 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 wyrządzoną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym, wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ państwa rejestracji statku.”.

Nowelizacja Kodeksu morskigo będzie polegała przede wszystkim na odwołaniu się do Konwencji Bunkrowej i wskazaniu, że do odpowiedzialności i odszkodowania za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi stosuje się jej postanowienia.

Niezbędne jest również wydanie stosownego rozporządzenia szczegółowo regulującego problem warunków i trybu wydawania lub poświadczania certyfikatów w odniesieniu do Konwencji Bunkrowej.

6. Wskazanie skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych, związanych z wejściem w życie umowy międzynarodowej wraz z określeniem źródła finansowania

Należy podkreślić, że ratyfikacja Konwencji nie spowoduje dodatkowych wydatków finansowych dla budżetu państwa. Uczestnictwo Polski w ww. umowie nie skutkuje powstaniem zobowiązań składkowych. Realizacja

postanowień Konwencji odbywać się będzie w ramach środków, będących w dyspozycji terenowych organów administracji morskiej. Zwiększy natomiast zakres obowiązków tych organów w odniesieniu do wydawania dokumentów, inspekcji i przeglądów statków. W miarę rozwoju transportu morskiego powinien następować wzrost potencjału inspekcyjnego terenowych organów administracji morskiej. W związku z faktem, że obowiązkowe certyfikaty potwierdzające posiadanie przez właściciela statku zabezpieczenia finansowego za szkodę są już wystawiane na mocy Konwencji CLC, wydawanie takich certyfikatów zgodnie z Konwencją Bunkrową nie spowoduje dodatkowego obciążenia finansowego dla budżetu państwa i zwiększenia wydatków sektora finansów publicznych.

W stosunku do armatorów ratyfikacja Konwencji Bunkrowej spowoduje wzrost kosztów związanych z koniecznością zawarcia dodatkowych umów ubezpieczenia lub posiadania innego zabezpieczenia finansowego, takich jak gwarancja bankowa, zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji.

Dzięki ratyfikacji Konwencji Bunkrowej, w związku z obowiązkowym ubezpieczaniem właścicieli statków, zwiększy się ochrona obywateli, bowiem każde roszczenie o odszkodowanie może być dochodzone bezpośrednio wobec ubezpieczyciela lub innej osoby dającej finansowe zabezpieczenie odpowiedzialności właściciela za szkodę. Zwiększy się również ochrona obywateli, bowiem przedmiotowa Konwencja wraz z Konwencjami CLC i FUND tworzy mechanizm zapewniający, że odpowiednie odszkodowanie zostanie wypłacone. Konwencja Bunkrowa ma na celu zapewnienie rekompensaty osobom, które poniosły szkodę w wyniku wycieku lub wypuszczenia oleju bunkrowego ze statku.

Ratyfikacja Konwencji będzie wymagała przede wszystkim nowelizacji Kodeksu morskiego, która będzie polegała przede wszystkim na odwołaniu się do Konwencji Bunkrowej i wskazaniu, że do odpowiedzialności i odszkodowania za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi stosuje się jej postanowienia. Niezbędne będzie również wydanie stosownego rozporządzenia szczegółowo regulującego problem warunków i

trybu wydawania lub poświadczania certyfikatów w odniesieniu do Konwencji Bunkrowej.

W zakresie skutków politycznych związanych z ratyfikacją Konwencji Bunkrowej konieczne jest złożenie przez Rzeczpospolitą Polską, przy ratyfikacji Konwencji, deklaracji, w której Polska zobowiązuje się, że orzeczenia sądowe w sprawach objętych Konwencją, w przypadku wydania przez sąd państwa członkowskiego Unii Europejskiej, są uznawane i wykonywane w Polsce zgodnie z odpowiednimi przepisami wspólnotowymi w tej kwestii.

Zgodnie z art. 45 ust. 3 Konwencji ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie do Konwencji nastąpi przez złożenie Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej stosownego dokumentu ratyfikacyjnego.

Wykaz państw, które podpisały Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi

1. Związek Australijski
2. Federacyjna Republika Brazylii
3. Królestwo Danii
4. Republika Finlandii
5. Kanada
6. Republika Federalna Niemiec
7. Królestwo Norwegii
8. Królestwo Hiszpanii
9. Królestwo Szwecji
10. Republika Włoska
11. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej



Wykaz państw, które są stronami Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi

1. Jamajka
2. Królestwo Hiszpanii
3. Królestwo Tonga
4. Republika Słowenii
5. Cypr
6. Samoa

**MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZA  
SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI BUNKROWYMI, z  
2001 r.**

**Tekst zatwierdzony przez Konferencję**

PAŃSTWA-STRONY NINIEJSZEJ KONWENCJI,

odwołując się do art. 194 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r., który przewiduje, że Państwa przedsięwzją wszelkie środki niezbędne dla zapobiegania, ograniczania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego,

odwołując się także do art. 235 tejże Konwencji, który przewiduje, że w celu zapewnienia niezwłocznego i odpowiedniego wynagrodzenia szkód spowodowanych zanieczyszczeniem środowiska morskiego Państwa będą współpracować nad dalszym rozwojem prawa międzynarodowego w tej dziedzinie,

świadome sukcesu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. i Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 w zapewnianiu odszkodowania dla osób, które poniosły straty spowodowane zanieczyszczeniem powstałym na skutek wycieku lub wypuszczenia oleju przewożonego jako ładunek przez statki pływające po morzu,

świadome także, iż w 1996 r., w celu zapewnienia odpowiedniego, niezwłocznego i efektywnego wynagrodzenia szkód powstałych w wyniku wypadków związanych z transportem drogą morską niebezpiecznych i trujących substancji, przyjęta została Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniach za szkody poniesione w związku z transportem drogą morską niebezpiecznych i trujących substancji,

uznając potrzebę ustanowienia ścisłej odpowiedzialności za wszelkie formy zanieczyszczenia olejami, co wiąże się z odpowiednim ograniczeniem poziomu tej odpowiedzialności,

mając na uwadze, iż dodatkowe środki są niezbędne w celu zapewnienia wypłaty odpowiedniego, niezwłocznego i efektywnego wynagrodzenia za szkody spowodowane zanieczyszczeniem powstałym na skutek wycieku lub wypuszczenia oleju bunkrowego ze statków,

pragnąc przyjąć jednolite międzynarodowe zasady i procedury dotyczące rozstrzygania kwestii odpowiedzialności i zapewniające adekwatne wynagrodzenie w takich przypadkach,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

## *Artykuł 1*

### **Definicje**

Dla celów niniejszej konwencji:

1. „statek” oznacza jakiegokolwiek rodzaju statek pełnomorski lub jednostkę pływającą po morzu,
2. „osoba” oznacza każdą osobę fizyczną lub spółkę, każdą prywatną lub publiczną jednostkę organizacyjną, posiadającą osobowość prawną lub nie, łącznie z Państwem lub którąkolwiek z jego jednostek podziału administracyjnego,
3. „właściciel statku” oznacza każdego właściciela, łącznie z właścicielem zarejestrowanym, osobą czarterującą statek bez załogi, kierownikiem lub operatorem statku,
4. „właściciel zarejestrowany” oznacza osobę lub osoby zarejestrowane jako właściciel statku lub, w przypadku braku rejestracji, posiadacza lub posiadaczy statku. Jednakże w przypadku, gdy statek jest własnością Państwa i jest eksploatowany przez spółkę zarejestrowaną w tym Państwie jako operator statku, „właściciel zarejestrowany” oznaczać będzie taką spółkę,
5. „olej bunkrowy” oznacza każdy węglowodorowy olej mineralny, łącznie z olejem smarowym, używany lub który ma być używany jako paliwo lub napęd statku oraz wszelkie pozostałości takiego oleju,
6. „Konwencja o odpowiedzialności cywilnej” oznacza Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992, z późniejszymi zmianami,
7. „środki zapobiegawcze” oznaczają wszelkie rozsądne środki przedsięwzięte przez jakąkolwiek osobę po tym, jak wypadek miał miejsce, w celu zapobiegnięcia szkodom spowodowanym zanieczyszczeniem lub ich zmniejszenia,
8. „wypadek” oznacza każde zdarzenie, lub serię zdarzeń mających to samo źródło, które prowadzi do powstania szkód spowodowanych zanieczyszczeniem lub stwarza poważne i bezpośrednie zagrożenie powstania takich szkód,
9. „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem” oznacza:
  - (a) stratę lub szkodę spowodowaną poza statkiem przez zanieczyszczenie powstałe na skutek wycieku lub wypuszczenia oleju bunkrowego ze statku, gdziekolwiek taki wyciek lub wypuszczenie może nastąpić, z zastrzeżeniem, że odszkodowanie za pogorszenie stanu środowiska, z wyjątkiem odszkodowania za utratę korzyści wynikłą z tego pogorszenia, zostanie ograniczone do pokrycia kosztów środków przedsięwziętych, lub które mają zostać przedsięwzięte, w rozsądnym zakresie, w celu przywrócenia pierwotnego stanu,
  - (b) koszty środków zapobiegawczych oraz dalszych strat lub szkód spowodowanych użyciem środków zapobiegawczych,

10. „Państwo rejestracji statku” w odniesieniu do statku zarejestrowanego oznacza Państwo, w którym został on zarejestrowany; natomiast w odniesieniu do statku niezarejestrowanego oznacza Państwo, które udzieliło mu zezwolenia na pływanie pod swoją banderą,
11. „tonaż brutto” oznacza tonaż brutto określony zgodnie z postanowieniami o pomiarze tonażu zawartymi w załączniku 1 do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r.,
12. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską (IMO),
13. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

## *Artykuł 2*

### **Zakres zastosowania**

Niniejsza konwencja ma zastosowanie wyłącznie w przypadku:

- (a) szkód spowodowanych zanieczyszczeniem powstałych:
  - (i) na terytorium Państwa-Strony, łącznie z morzem terytorialnym, oraz
  - (ii) w wyłącznej strefie ekonomicznej Państwa-Strony utworzonej zgodnie z prawem międzynarodowym lub, jeżeli Państwo-Strona nie utworzyło takiej strefy, na obszarze przyległym do morza terytorialnego tego Państwa wyznaczonym zgodnie z prawem międzynarodowym i rozciągającym się na odległość nie większą niż 200 mil morskich od linii podstawowej, od której mierzona jest szerokość morza terytorialnego tego Państwa;
- (b) środków zapobiegawczych przedsięwziętych w celu zapobiegnięcia takiej szkodzi lub jej zmniejszenia.

## *Artykuł 3*

### **Odpowiedzialność właściciela statku**

1. Z wyjątkiem postanowień ust. 3 i 4, za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie lub pochodzącym ze statku odpowiada ten, kto w momencie wypadku jest właścicielem statku, z zastrzeżeniem, że jeśli wypadek składa się z serii wydarzeń mających to samo źródło, odpowiedzialność spoczywa na właścicielu od momentu, gdy pierwsze wydarzenie miało miejsce.
2. W przypadku, gdy więcej osób ponosi odpowiedzialność zgodnie z ust. 1, ich odpowiedzialność będzie solidarna.
3. Na właścicielu statku nie będzie spoczywać żadna odpowiedzialność jeżeli udowodni, iż:

- (a) szkoda powstała na skutek działań wojennych, aktów agresji, wojny domowej, powstania albo na skutek wyjątkowego, nieuniknionego i niemożliwego do przewyciężenia zjawiska naturalnego, lub
  - (b) szkoda została w całości spowodowana działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej, które miało na celu spowodowanie szkody, lub
  - (c) szkoda została w całości spowodowana zaniedbaniem lub innym czynem bezprawnym jakiegokolwiek Rządu lub innej władzy odpowiedzialnej za konserwację świąteł lub innych urządzeń wspomagających nawigację przy wykonywaniu tych funkcji.
4. Właściciel może zostać częściowo lub całkowicie zwolniony z odpowiedzialności wobec osoby, która poniosła szkody, jeżeli udowodni, że szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała częściowo lub w całości na skutek działania lub zaniechania, które miały na celu spowodowanie szkody przez tę osobę lub na skutek zaniedbania ze strony tej osoby.
  5. Żadne roszczenie odszkodowawcze za szkody spowodowane zanieczyszczeniem nie może być wniesione przeciwko właścicielowi statku na innej podstawie niż w oparciu o niniejszą konwencję.
  6. Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie może naruszać jakiegokolwiek prawa regresu, jakie przysługuje właścicielowi statku niezależnie od niniejszej konwencji.

#### *Artykuł 4*

#### **Wyjątki**

1. Niniejsza konwencja nie będzie miała zastosowania do szkód spowodowanych zanieczyszczeniem określonych w Konwencji o odpowiedzialności cywilnej, niezależnie od tego czy konwencja ta przewiduje odszkodowanie z tytułu takich szkód.
2. Z wyjątkiem ust. 3, przepisy niniejszej konwencji nie będą miały zastosowania do statków wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków będących własnością Państwa lub eksploatowanych przez Państwo i używanych czasowo wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej.
3. Państwo-Strona może zdecydować, że niniejsza Konwencja będzie miała zastosowanie także w odniesieniu do statków wojennych lub innych statków wymienionych w ust. 2; w takim przypadku powiadomi ono o tej decyzji Sekretarza Generalnego, podając szczegółowe warunki i zastrzeżenia dotyczące takiego zastosowania.
4. W odniesieniu do statków będących własnością Państwa-Strony i używanych w celach handlowych każde Państwo podda się jurysdykcji przewidzianej w art. 9 oraz zrezygnuje z obrony opartej na jego statusie suwerennego Państwa.

#### *Artykuł 5*

## **Wypadki, w których uczestniczy dwa lub więcej statków**

Gdy szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstanie w wyniku wypadku, w którym uczestniczy dwa lub więcej statków, właściciele wszystkich tych statków, o ile nie będą zwolnieni z odpowiedzialności na mocy art. 3, będą ponosić solidarną odpowiedzialność za wszelkie szkody, które nie mogą zostać potraktowane oddzielnie,

### *Artykuł 6*

#### **Ograniczenie odpowiedzialności**

Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie może naruszać prawa właściciela statku, ani osoby lub osób udzielających ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z jakimkolwiek obowiązującym prawem krajowym lub międzynarodowym, jak na przykład Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., z późniejszymi zmianami.

### *Artykuł 7*

#### **Obowiązkowe ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe**

1. Zarejestrowany właściciel statku o tonażu brutto przekraczającym 1000 ton, zarejestrowanego w Państwie-Stronie będzie zobowiązany do posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego takiego, jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, pokrywającego odpowiedzialność zarejestrowanego właściciela za szkody spowodowane zanieczyszczeniem do wysokości limitów odpowiedzialności ustalonych zgodnie z obowiązującym w tej dziedzinie prawem krajowym lub międzynarodowym; jednakże w żadnym wypadku kwota ta nie będzie przekraczać kwoty obliczonej zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 roku, z późniejszymi poprawkami.
2. Certyfikat zaświadczający, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe jest w mocy zgodnie z przepisami niniejszej konwencji, wydawany będzie wszystkim statkom po ustaleniu przez właściwą władzę Państwa-Strony, że wymagania określone w ust. 1 zostały spełnione. W przypadku statku zarejestrowanego w którymś z Państw-Stron certyfikat taki zostanie wydany lub poświadczony przez właściwą władzę Państwa rejestracji statku; natomiast w przypadku statku niezarejestrowanego w żadnym z Państw-Stron certyfikat może zostać wydany przez właściwą władzę któregoś z Państw-Stron. Certyfikat będzie sporządzony zgodnie z wzorem określonym w załączniku do niniejszej konwencji i będzie zawierał następujące dane:
  - (a) nazwa statku, wyróżniający numer lub litery oraz port rejestracji;
  - (b) nazwa oraz adres głównej siedziby zarejestrowanego właściciela;
  - (c) numer identyfikacyjny statku wg IMO;
  - (d) rodzaj zabezpieczenia i okres jego ważności;

- (e) nazwa oraz główna siedziba ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej zabezpieczenia oraz, gdzie stosowne, adres placówki, gdzie ubezpieczenie albo zabezpieczenie zostało wystawione;
- (f) okres ważności certyfikatu, nie dłuższy niż okres ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.

3. (a) Państwo-Strona może upoważnić uznaną przez siebie instytucję lub organizację do wydania certyfikatu, o którym mowa w ust. 2. Instytucja ta lub organizacja poinformują Państwo o wydaniu każdego certyfikatu. Państwo-Strona każdorazowo zagwarantuje, że wydany w ten sposób certyfikat jest kompletny i dokładny oraz zapewni, że podjęte zostaną wszelkie kroki konieczne do spełnienia niniejszego wymogu.

(b) Państwo-Strona powiadomi Sekretarza Generalnego o:

- (i) szczegółowych warunkach upoważnienia i odpowiedzialności wynikającej z zakresu kompetencji przekazanych przez Państwo uznanej przez nie instytucji lub organizacji;
- (iii) wycofaniu takiego upoważnienia; oraz
- (iv) dacie, w której takie upoważnienia lub wycofanie nabiera mocy.

Upoważnienie nie nabierze mocy przed upływem trzech miesięcy od daty poinformowania o nim Sekretarza Generalnego.

(c) Instytucja lub organizacja upoważniona do wydawania certyfikatów zgodnie z niniejszym ustępem będzie upoważniona co najmniej do ich wycofywania w przypadku nie dotrzymania warunków, na jakich zostały wydane. We wszystkich takich przypadkach instytucja lub organizacja zawiadomi o tym wycofaniu Państwo, w imieniu którego certyfikat został wydany.

4. Certyfikat zostanie wydany w oficjalnym języku lub językach Państwa wydającego. Jeśli używanym językiem nie jest angielski, francuski lub hiszpański, tekst certyfikatu zawierał będzie tłumaczenie na jeden z tych języków lub, jeżeli Państwo tak zadecyduje, wersja w oficjalnym języku tego Państwa może zostać pominięta.

5. Certyfikat powinien znajdować się na statku, a jego kopia zostanie złożona władzom, które prowadzą rejestr okrętowy lub, jeżeli statek nie jest zarejestrowany w Państwie-Stronie, władzom państwa wydającego lub poświadczającego certyfikat.

6. Ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe nie będzie spełniało wymagań niniejszego artykułu, jeżeli będzie ono mogło wygasnąć, z powodów innych niż upływanie okresu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia podanego w certyfikacie zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu, przed upływem trzech miesięcy od daty powiadomienia o jego wygaśnięciu władz, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, chyba, że certyfikat został zwrócony tym władzom lub nowy certyfikat został wydany we wspomnianym okresie. Powyższe postanowienia będą miały również zastosowanie do wszelkich zmian w ubezpieczeniu lub zabezpieczeniu, które będą prowadziły do ich niezgodności z wymaganiami niniejszego artykułu.

7. Państwo rejestracji statku, zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu, określi warunki wydawania certyfikatów i ich ważności.

8. Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie może być interpretowane jako stojące na przeszkodzie, by Państwo-Strona polegało na uzyskanych od innych Państw lub Organizacji informacjach dotyczących sytuacji finansowej ubezpieczyciela lub osoby udzielającej zabezpieczenia finansowego dla celów niniejszej konwencji. W takich przypadkach, Państwo-Strona polegające na tych informacjach nie jest zwolnione od odpowiedzialności spoczywającej na nim jako na Państwie wydającym certyfikat wymagany zgodnie z ust. 2.
9. Certyfikaty wystawione lub poświadczone z upoważnienia Państwa-Strony będą uznawane przez inne Państwa-Strony dla celów niniejszej konwencji i będą traktowane przez inne Państwa-Strony jako mające tę samą moc, co certyfikaty wystawione lub poświadczone przez nie, nawet w przypadku certyfikatów wystawionych lub poświadczonych dla statku niezarejestrowanego w Państwie-Stronie. Państwo-Strona może w każdym momencie poprosić o konsultacje z państwem wydającym lub poświadczającym certyfikat, jeżeli uzna, iż ubezpieczyciel albo osoba wystawiająca gwarancję określona w certyfikacie ubezpieczenia nie posiada zdolności finansowej do spełnienia obowiązków nałożonych niniejszą konwencją.
10. Wszelkie roszczenia odszkodowawcze za szkody spowodowane zanieczyszczeniem mogą być dochodzone bezpośrednio wobec ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności zarejestrowanego właściciela za szkody spowodowane zanieczyszczeniem. W takim przypadku pozwany może skorzystać ze środków obrony (innych niż bankructwo lub likwidacja właściciela statku), do których byłby uprawniony właściciel, łącznie z ograniczeniem przewidzianym w art. 6. Ponadto, nawet, jeśli właściciel statku nie jest uprawniony do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z art. 6, pozwany może ograniczyć swoją odpowiedzialność do kwoty równej kwocie ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, którego posiadanie jest wymagane zgodnie z ust. 1. Pozwany może także powołać się na fakt, że szkoda spowodowana zanieczyszczeniem nastąpiła w wyniku umyślnego niewłaściwego zachowania właściciela statku, jednakże pozwany nie może posłużyć się żadnymi innymi środkami obrony, do których byłby uprawniony w postępowaniu podjętym przeciwko niemu przez właściciela. Pozwany będzie miał prawo domagać się, by właściciel statku przystąpił do procesu.
11. Państwo-Strona w żadnym wypadku nie zezwoli na żeglugę statku pływającego pod jego banderą, do którego ma zastosowanie niniejszy artykuł, jeżeli nie zostanie wystawiony certyfikat zgodnie z postanowieniami ust. 2 i 14.
12. Zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu, każde Państwo-Strona zapewni, zgodnie ze swoim wewnętrznym ustawodawstwem, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie w zakresie ustalonym w ust. 1 będzie obowiązywało w odniesieniu do każdego statku o tonażu przekraczającym 1000 ton, gdziekolwiek zarejestrowanego, wchodzącego lub wychodzącego z portu na jego terytorium lub przybywającego do końcowego portu poza wybrzeżem lub go opuszczającego.
13. Nie naruszając ust. 5 Państwo-Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego, że, dla celów ust. 12, statki wchodzące lub wychodzące z portu na jego terytorium lub przybywające do końcowego portu poza wybrzeżem lub go opuszczające nie są zobowiązane do posiadania na pokładzie certyfikatu wymaganego na podstawie ust. 2 lub do okazywania go, jeżeli Państwo-Strona wystawiające certyfikat wymagany na podstawie ust. 2 powiadomiło Sekretarza Generalnego, że prowadzi elektroniczny rejestr potwierdzający istnienie takiego certyfikatu, dostępny dla wszystkich Państw-Stron i zwalniający je od z ich obowiązków wynikających z ust.12.



14. Jeżeli statek będący własnością Państwa-Strony nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, przepisy niniejszego artykułu nie będą miały zastosowania w odniesieniu do takiego statku. Jednakże statek ten musi posiadać certyfikat wystawiony przez właściwą władzę Państwa rejestracji statku poświadczający, że statek jest własnością Państwa i że odpowiedzialność statku jest pokryta w zakresie ustalonym zgodnie z ust. 1. Forma takiego certyfikatu powinna możliwie jak najściślej odpowiadać wzorowi ustalonemu w ust. 2.
15. W momencie ratyfikacji, przyjmowania, zatwierdzania lub przystępowania do niniejszej konwencji lub też kiedykolwiek później Państwo może zadeklarować, że niniejszy artykuł nie ma zastosowania do statków pływających wyłącznie w granicach obszaru tego Państwa określonego w art. 2 lit. a) (i).

### *Artykuł 8*

#### **Ograniczenia czasowe**

Prawo do odszkodowania na mocy niniejszej konwencji wygasa, jeżeli postępowanie nie zostało wszczęte w ciągu trzech lat od daty wystąpienia szkody. Natomiast w żadnym wypadku postępowanie nie może być wszczęte po upływie więcej niż sześciu lat od momentu, kiedy miał miejsce wypadek, który spowodował szkodę. W przypadku, gdy wypadek składał się z serii zdarzeń, sześcioletni okres liczony jest od dnia, w którym miało miejsce pierwsze zdarzenie.

### *Artykuł 9*

#### **Jurysdykcja**

1. Jeżeli wypadek jest przyczyną szkody spowodowanej zanieczyszczeniem na terytorium, łącznie z morzem terytorialnym, lub obszarem, o którym mowa w art. 2 lit a) pkt (ii), należącym do jednego lub więcej Państw-Stron lub gdy przedsięwzięte zostały środki zapobiegawcze w celu ograniczenia szkód spowodowanych zanieczyszczeniem na tym terytorium, łącznie z morzem terytorialnym lub wspomnianym obszarem, postępowanie odszkodowawcze przeciwko właścicielowi statku, ubezpieczycielowi lub osobie udzielającej zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności właściciela, może zostać wniesione jedynie do sądów tych Państw-Stron.
2. Pozwanemu dostarczone zostanie należyte zawiadomienie o wszelkim postępowaniu wniesionym na podstawie ust. 1.
3. Każde z Państw-Stron zapewni, by jego sądy posiadały jurysdykcję do rozpatrywania postępowań odszkodowawczych wniesionych zgodnie z niniejszą konwencją.

### *Artykuł 10*

#### **Uznawanie i wykonywanie orzeczeń**

1. Każde orzeczenie wydane przez sąd posiadający jurysdykcję zgodnie z art. 9, które jest wykonalne w Państwie, w którym zostało wydane i gdzie nie jest dalej zaskarżalne będzie uznane w każdym Państwie-Stronie, z wyjątkiem przypadków gdy:

- (a) orzeczenie było uzyskane w drodze oszustwa; lub
- (b) pozwany nie został należycie powiadomiony i nie dano mu możliwości przedstawienia swojej sprawy.

2. Orzeczenie uznane zgodnie z ust. 1 będzie wykonalne w każdym z Państw-Stron tak szybko, jak tylko spełnione zostaną wszelkie wymogi formalne obowiązujące tym Państwie. Formalności te nie upoważniają do ponownego rozpatrzenia kwestii merytorycznych.

#### *Artykuł 11*

### **Klauzula zastępująca**

Niniejsza Konwencja zastąpi wszelkie konwencje, obowiązujące lub otwarte do podpisu, ratyfikacji lub przystąpienia, w dniu jej otwarcia do podpisu, ale jedynie w takim zakresie, w jakim konwencje te byłyby z nią sprzeczne; niniejszy artykuł nie będzie jednakże w żadnym stopniu naruszał zobowiązań Państw-Stron wobec Państw nie będących stronami niniejszej konwencji wynikających z takich Konwencji.

#### *Artykuł 12*

### **Podpis, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie oraz przystąpienie**

1. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisu w siedzibie Organizacji od 1 października 2001 do 30 września 2002 roku, a po upływie tego okresu będzie otwarta do przystąpienia.
2. Państwa mogą wyrażać zgodę na związanie się niniejszą Konwencją poprzez:
  - (a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcie lub zatwierdzenie;
  - (b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcie lub zatwierdzenie wymagające ratyfikacji, potwierdzenia lub zatwierdzenia; oraz
  - (c) przystąpienie.
3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nastąpi poprzez złożenie odpowiednich dokumentów do Sekretarza Generalnego.
4. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożony po wejściu w życie poprawki do niniejszej konwencji w odniesieniu do wszystkich Państw-Stron, lub po zakończeniu wszelkich procedur wymaganych dla wejścia w życie poprawki w odniesieniu do tych Państw-Stron, będzie uznany za odnoszący się do niniejszej konwencji ze zmianami wprowadzonymi przez tę poprawkę.

#### *Artykuł 13*

### **Państwa o dwóch lub więcej systemach prawnych**

1. Jeśli państwo składa się z dwóch lub więcej jednostek terytorialnych, na terenie których obowiązują różne systemy prawne w odniesieniu do spraw uregulowanych niniejszą konwencją,

może ono, w momencie podpisywania, ratyfikacji, przyjmowania, zatwierdzania lub przystępowania, zadeklarować, że niniejsza konwencja będzie mieć zastosowanie na terenie wszystkich jego jednostek terytorialnych lub tylko na terenie jednej lub kilku z nich. Deklaracja ta może zostać zmieniona poprzez złożenie innej deklaracji w jakimkolwiek momencie.

2. Sekretarz Generalny zostanie powiadomiony o każdej takiej deklaracji, określającej wyraźnie jednostki terytorialne, na terenie których niniejsza konwencja będzie miała zastosowanie.

3. W stosunku do Państwa-Strony, które złożyło taką deklarację:

- (a) w definicji wyrażenia „właściciel zarejestrowany” w art. 1 ust. 4 odniesienia do Państwa będą interpretowane jako odniesienia do takiej jednostki terytorialnej;
- (b) odniesienia do Państwa rejestracji statku oraz odniesienia do Państwa wydającego lub poświadczającego w związku z obowiązkowym certyfikatem ubezpieczenia będą interpretowane jako odnoszące się do odpowiedniej jednostki terytorialnej, w której statek jest zarejestrowany lub która wydała lub poświadczyła certyfikat;
- (c) w niniejszej konwencji odniesienia do prawa krajowego będą interpretowane jako odniesienia do prawa odpowiedniej jednostki terytorialnej; oraz
- (d) odniesienia do sądów w art. 9 i 10 oraz do orzeczeń, które muszą być uznawane na terytorium Państw-Stron będą interpretowane jako odniesienia do sądów odpowiednich jednostek terytorialnych i do orzeczeń, które muszą być uznawane na terytorium tych jednostek.

#### *Artykuł 14*

### **Wejście w życie**

- 1. Niniejsza konwencja wejdzie w życie po upływie roku od momentu jej podpisania bez zastrzeżenia ratyfikacji, jej przyjęcia lub zatwierdzenia lub też złożenia dokumentów ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia przez osiemnaście Państw, w tym pięciu Państw posiadających statki, których łączny tonaż brutto wynosi co najmniej 1 milion ton.
- 2. W stosunku do każdego Państwa, które ratyfikuje, przyjmie, zatwierdzi lub przystąpi do niniejszej konwencji po tym, jak warunki jej wejścia w życie określone w ust. 1 już zostały spełnione, konwencja ta wejdzie w życie po upływie trzech miesięcy od daty złożenia przez to Państwo odpowiednich dokumentów.

#### *Artykuł 15*

### **Wypowiedzenie**

- 1. Niniejsza konwencja może zostać wypowiedziana przez każde Państwo-Stronę w jakimkolwiek momencie, poczynając od daty jej wejścia w życie w stosunku do tego Państwa.
- 2. Wypowiedzenie nastąpi poprzez złożenie odpowiedniego dokumentu do Sekretarza Generalnego.

3. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie co najmniej jednego roku lub innego dłuższego okresu, który zostanie określony w dokumencie wypowiedzenia, od momentu złożenia tego dokumentu do Sekretarza Generalnego.

#### *Artykuł 16*

### **Rewizja i poprawki**

1. Organizacja może zwołać konferencję w celu rewizji niniejszej Konwencji lub wprowadzenia do niej poprawek.
2. Organizacja zwoła konferencję Państw-Stron w celu rewizji lub wprowadzenia poprawek do konwencji, na wniosek co najmniej jednej trzeciej Państw-Stron.

#### *Artykuł 17*

### **Depozytariusz**

1. Niniejsza konwencja zostanie złożona Sekretarzowi Generalnemu.
2. Sekretarz Generalny:
  - (a) poinformuje wszystkie Państwa, które podpisały niniejszą konwencję lub do niej przystąpiły o:
    - (i) każdym nowym podpisie lub złożeniu dokumentu wraz z podaniem ich daty;
    - (ii) dacie wejścia w życie niniejszej konwencji;
    - (iii) złożeniu jakiegokolwiek dokumentu wypowiedzenia niniejszej konwencji oraz o dacie złożenia i dacie, w której wypowiedzenie nabiera mocy, oraz
    - (iv) innych deklaracjach i notyfikacjach składanych na mocy niniejszej konwencji.
  - (b) przekaże uwierzytelnione kopie niniejszej konwencji wszystkim Państwom-Sygnatariuszom oraz wszystkim Państwom, które do niej przystępują.

#### *Artykuł 18*

### **Przekazanie Organizacji Narodów Zjednoczonych**

Gdy tylko niniejsza konwencja wejdzie w życie jej tekst zostanie przekazany przez Sekretarza Generalnego do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu jej rejestracji i publikacji zgodnie z art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

#### *Artykuł 19*

### **Języki**

Niniejsza konwencja została sporządzona w jednym egzemplarzu w językach arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym wszystkie teksty są na równi autentyczne.

Sporządzono w Londynie, dnia dwudziestego trzeciego marca dwa tysiące pierwszego roku.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

*Załącznik do załącznika*

**CERTYFIKAT UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA  
FINANSOWEGO W ZWIĄZKU Z ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ CYWILNĄ ZA SZKODY  
SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI BUNKROWYMI**

**Wydany zgodnie z postanowieniami art. 7 Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r.**

Nazwa statku	Wyróżniający numer lub litery	Numer identyfikacyjny statku wg IMO	Port rejestracji	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby zarejestrowanego właściciela

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.

Rodzaj zabezpieczenia .....

Ważność zabezpieczenia .....

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

Nazwa .....

Adres .....

Niniejszy certyfikat jest ważny do dnia .....

Wydany lub poświadczony przez Rząd .....

.....  
(pełna nazwa Państwa)

LUB

*Jeżeli Państwo-Strona korzysta z postanowień art. 7 ust. 3, należy użyć następującego tekstu:*

Niniejszy certyfikat został wydany z upoważnienia Rządu .....

(pełna nazwa Państwa)

W.....  
(miejsce)

Dnia .....  
(data)

.....  
(podpis i tytuł urzędnika wydającego lub poświadczającego)

**Objaśnienia:**

1. Nazwa Państwa może zawierać odniesienie do właściwego urzędu kraju, w którym certyfikat został wydany.
2. Jeśli pełna kwota zabezpieczenia została uzyskana z więcej niż jednego źródła, należy wskazać wysokość kwoty uzyskanej z każdego z tych źródeł.
3. Jeśli zabezpieczenie zostało złożone w różnych postaciach, należy wyszczególnić każdą z tych postaci.
4. W pozycji „Ważność zabezpieczenia” należy podać datę, od której zabezpieczenie zaczyna być ważne.
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.

## DEKLARACJA POLSKI

Zgodnie z art. 2 decyzji Rady nr 2002/971/WE z 18 listopada 2002 roku, który stanowi, że państwa członkowskie podpisując, ratyfikując lub przystępując do *Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi* są zobowiązane do złożenia następującej deklaracji:

Orzeczenia sądowe w sprawach objętych Międzynarodową Konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, w przypadku wydania przez sąd: Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej, Irlandii, Republiki Włoskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Królestwa Niderlandów, Republiki Austrii, Republiki Portugalii, Republiki Finlandii, Królestwa Szwecji, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Republiki Słowenii, Republiki Słowackiej, są uznawane i wykonywane w Polsce, zgodnie z dotyczącymi tej kwestii wewnętrznymi zasadami Wspólnoty.

*Judgments on matters covered by the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, when given by a court of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the Republic of Finland, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Czech Republic, the Republic of Estonia, the Republic of Cyprus, the Republic of Latvia, the Republic of Lithuania, the Republic of Hungary, the Republic of Malta, the Republic of Slovenia, the Slovak Republic, be recognized and enforced in the Republic of Poland according to the relevant international Community rules on the subject.*

## DEKLARACJA REPUBLIKI FEDERALNEJ NIEMIEC

Orzeczenia sądowe w sprawach objętych Międzynarodową Konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, w przypadku wydania przez sąd: Królestwa Belgii, Republiki Finlandii, Republiki Greckiej, Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej, Irlandii, Republiki Włoskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Królestwa Niderlandów, Republiki Austrii, Republiki Portugalii, Królestwa Szwecji, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, są uznawane i wykonywane w Finlandii, zgodnie z dotyczącymi tej kwestii wewnętrznymi zasadami Wspólnoty.

Republika Federalna Niemiec Informuje Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej, iż: Podpisanie nastąpiło zgodnie z Decyzją Rady upoważniającą Państwa Członkowskie do podpisania, ratyfikacji bądź przystąpienia, w interesie Wspólnoty, do Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi.

*Judgements on matters within the scope of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, shall when given by a court of the Kingdom of Belgium, the Republic of Finland, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, shall be recognized and enforced in the Federal Republic of Germany in accordance with the relevant internal Community rules.*

*The Federal Republic of Germany informs the Secretary-General of the International Maritime Organization of the following: Signature is in accordance with the Council Decision authorizing the Member States to sign, ratify or accede, in the interest of the European Community, to the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage.*



## DEKLARACJA KRÓLESTWA DANII

W związku z podpisaniem przez Danię Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, Dania deklaruje, iż zastrzega sobie prawo do złożenia, w późniejszym czasie, deklaracji wskazującej istotne przepisy wspólnotowe dotyczące jurysdykcji, uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach objętych niniejszą konwencją, które będą miały zastosowanie w stosunkach między Danią a innymi Państwami Członkowskimi Wspólnoty Europejskiej.

*In connection with Denmark's signature of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, Denmark declares that it reserves the right at a later stage to make a declaration indicating the relevant internal Community rules which will apply in the relation between Denmark and the other Member States of the European Community on the rules on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgements covered by the Convention.*

## DEKLARACJA KRÓLESTWA SZWECJI

Orzeczenia sądowe w sprawach objętych Międzynarodową Konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, w przypadku wydania przez sąd: Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej, Irlandii, Republiki Włoskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Królestwa Niderlandów, Republiki Austrii, Republiki Portugalii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, są uznawane i wykonywane w Szwecji, zgodnie z dotyczącymi tej kwestii wewnętrznymi zasadami Wspólnoty.

*Judgments on matters covered by the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, shall when given by a court of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Republic of Finland, be recognized and enforced in Sweden according to the relevant international Community rules on the subject.*

## DEKLARACJA KRÓLESTWA HISZPANII

Hiszpania deklaruje, iż orzeczenia sądowe w sprawach objętych Międzynarodową Konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, w przypadku wydania przez sąd: Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Królestwa Szwecji, Republiki Francuskiej, Irlandii, Republiki Włoskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Królestwa Niderlandów, Republiki Austrii, Republiki Portugalii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, są uznawane i wykonywane w Hiszpanii, zgodnie z dotyczącymi tej kwestii wewnętrznymi zasadami Wspólnoty.

*Spain declares that judicial rulings on the matters addressed by the Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, whether pronounced by a Court in the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Sweden, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Republic of Finland, shall be recognized and acted upon in Spain, pursuant to the provisions in the relevant internal regulations of the European Union.*

**DEKLARACJA ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA WIELKIEJ BRYTANII I  
IRLANDII PÓLNOCNEJ**

Orzeczenia sądowe w sprawach objętych Międzynarodową Konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, w przypadku wydania przez sąd: Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej, Irlandii, Republiki Włoskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Królestwa Niderlandów, Republiki Austrii, Republiki Portugalii, Królestwa Szwecji, są uznawane i wykonywane w Wielkiej Brytanii, zgodnie z dotyczącymi tej kwestii wewnętrznymi zasadami Wspólnoty.

*Judgments on matters covered by the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, shall when given by a court of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the Kingdom of Sweden, the Republic of Finland, be recognized and enforced in the United Kingdom according to the relevant international Community rules on the subject.*

## DEKLARACJA REPUBLIKI FINLANDII

Orzeczenia sądowe w sprawach objętych Międzynarodową Konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, w przypadku wydania przez sąd: Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej, Irlandii, Republiki Włoskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Królestwa Niderlandów, Republiki Austrii, Republiki Portugalii, Królestwa Szwecji, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, są uznawane i wykonywane w Finlandii, zgodnie z dotyczącymi tej kwestii wewnętrznymi zasadami Wspólnoty.

*Judgments on matters covered by the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, shall when given by a court of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, be recognized and enforced in the Republic of Finland according to the relevant international Community rules on the subject.*

## ANNEX

ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS AND RESOLUTIONS  
RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCEINTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION  
DAMAGE, 2001

## Text approved by the Conference

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECALLING Article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

RECALLING ALSO Article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall cooperate in the further development of relevant rules of international law,

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

RECOGNISING the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

## Article 1

company which in that State is registered as the ship's operator, 'registered owner' shall mean such company,

## Definitions

For the purposes of this Convention:

1. 'ship' means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever,
2. 'person' means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions,
3. 'shipowner' means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship,
4. 'registered owner' means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a
5. 'bunker oil' means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil,
6. 'Civil Liability Convention' means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended,
7. 'preventive measures' means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimise pollution damage,
8. 'incident' means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage,

9. 'pollution damage' means:
- (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken, and
  - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures,
10. 'State of the ship's registry' means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly,
11. 'gross tonnage' means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,
12. 'Organisation' means the International Maritime Organisation,
13. 'Secretary-General' means the Secretary-General of the Organisation.

#### Article 2

##### Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
  - (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
  - (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimise such damage.

#### Article 3

##### Liability of the shipowner

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences

having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.
3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:
  - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
  - (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
  - (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.
4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.
5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.
6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

#### Article 4

##### Exclusions

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.
2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.
3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.
4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

## Article 5

**Incidents involving two or more ships**

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under Article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

## Article 6

**Limitation of liability**

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

## Article 7

**Compulsory insurance or financial security**

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1 000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the Annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. (a) A State Party may authorise either an institution or an organisation recognised by it to issue the certificate

referred to in paragraph 2. Such institution or organisation shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
  - (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organisation recognised by it;
  - (ii) the withdrawal of such authority; and
  - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organisation authorised to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorised to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organisation shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organisation or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.



9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to Article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to Article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1 000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of

this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this Article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in Article 2(a)(i).

#### Article 8

##### Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first such occurrence.

#### Article 9

##### Jurisdiction

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in Article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

#### Article 10

##### Recognition and enforcement

1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with Article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.

#### Article 11

##### Supersession clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

#### Article 12

##### Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organisation from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

#### Article 13

##### States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

- (a) in the definition of 'registered owner' in Article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
- (b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
- (c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and
- (d) references in Articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognised in, the relevant territorial unit.

#### Article 14

##### Entry into force

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

#### Article 15

##### Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

#### Article 16

##### Revision or amendment

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organisation.

2. The Organisation shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

#### Article 17

##### Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
  - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
    - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
    - (ii) the date of entry into force of this Convention;
    - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
    - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
  - (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

#### Article 18

##### Transmission to United Nations

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### Article 19

##### Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-third day of March, two thousand and one.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

## Annex to the Annex

## CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of security .....

Duration of security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

(Full designation of the State)

OR

*The following text should be used when a State Party avails itself of Article 7(3)*

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....  
(full designation of the State)

by .....  
(name of institution or organisation)

At ..... On .....  
(Place) (Date)

.....  
(Signature and title of issuing or certifying official)

**Explanatory notes:**

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
  2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
  3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
  4. The entry 'Duration of security' must stipulate the date on which such security takes effect.
  5. 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.
-



URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ STANU  
*Jarosław Pietras*

Sekr.Min.JP- 315 /06/DP/mg

Warszawa, 15.09.2006

Pani  
Jolanta Rusiniak  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej:**

- projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie przedłożenia Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską, w dniu 25 marca 2001 roku, do ratyfikacji;
- projektu ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi,

wyrażona na podstawie art. 2, ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej

W związku z przedłożonymi projektami uchwały i ustawy (pisma nr RM-10-102-05 RM-111-182-05), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projekty regulacji są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie pozwalam sobie zwrócić uwagę, że tytuły projektów uchwały i ustawy powinny precyzyjnie odzwierciedlać tytuł podlegającej ratyfikacji umowy międzynarodowej (zastąpienie słowa „zanieczyszczeniami” w liczbie mnogiej w tytule umowy słowem „zanieczyszczeniem” w liczbie pojedynczej w tytule uchwały i ustawy).

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:  
Pan Jerzy Połaczek  
Minister Transportu i Budownictwa