

DOROTA LOST-SIEMIŃSKA

BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE A DZIAŁALNOŚĆ INSTYTUCJI KLASYFIKACYJNYCH

Instytucje klasyfikacyjne są na świecie częścią systemu bezpieczeństwa na morzu. Obecnie działa ponad 50 instytucji klasyfikacyjnych. Dziesięć największych z nich należy do Międzynarodowego Stowarzyszenia Instytucji Klasyfikacyjnych. Ustanawiają one klasę i dokonują przeglądów w ponad 90% handlowego tonażu światowego zaangażowanego w działalność komercyjną na całym świecie.

Podstawowym celem systemu klasyfikacji jest poprawa bezpieczeństwa życia i mienia na morzu poprzez zapewnienie prawidłowego stanu technicznego statku. Klasyfikacja statku przeprowadzana jest na podstawie umowy pomiędzy instytucją klasyfikacyjną a właścicielem statku. Umowa ta określa obowiązki stron oraz formułuje przepisy dotyczące odpowiedzialności.

W pierwszym rzędzie za bezpieczeństwo na morzu odpowiada państwo bandery. Niestety, niektóre państwa nie wypełniają tego obowiązku i nie chcą, bądź nie są w stanie zagwarantować, że ich statki odpowiadają międzynarodowym wymogom. Aby wypełnić tę lukę, powołano do życia inspekcję portu. Państwo przeprowadzające portową kontrolę statków powinno współpracować z państwami bandery i instytucjami klasyfikacyjnymi.

1. WPROWADZENIE

Bezpieczeństwo na morzu zależy od wielu czynników. Wraz z rozwojem technicznym i stosowaniem nowych technologii w żegludze coraz mniejszą rolę odgrywa natura i czynniki atmosferyczne. Im lepiej skonstruowany i wyposażony jest statek, im lepsze jest przygotowanie zawodowe załogi, tym większa jest szansa na bezpieczną żeglugę. Wymogi prawne dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków oraz wyszkolenia marynarzy ustanawiane są w ramach trójkąta: Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), państwo bandery oraz państwo portu. W tym systemie bezpieczeństwa instytucje klasyfikacyjne odgrywają kluczową rolę. Państwo bandery jest odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa na morzu i sprawuje ono jurysdykcję nad swoimi statkami przemierzającymi

światowe oceany¹, w szczególności, jeżeli chodzi o konstrukcję, wyposażenie, zdolność do żeglugi, zarządzanie statkami, używanie sygnałów, zapobieganie zderzeniom na morzu, jak również warunki pracy oraz wyszkolenia załogi². Odpowiedzialność za zapewnienie wypełnienia międzynarodowych standardów nie może być delegowana³. Jednakże w większości wypadków państwo bandery może przekazać wykonywanie tych obowiązków instytucji klasyfikacyjnej.

Instytucje klasyfikacyjne to podmioty, które ustanawiają i stosują standardy techniczne określające wymogi konstrukcyjne dla statków i urządzeń brzegowych oraz przeglądy⁴. Większość statków jest budowana i kontrolowana na podstawie przeglądów, które przeprowadzane są w zgodzie ze standardami ustanowionymi przez instytucje klasyfikacyjne. Sprawdzają one, a następnie potwierdzają stosownymi świadectwami, że statek wypełnia standardy międzynarodowe oraz krajowe dotyczące szeroko pojętego bezpieczeństwa morskiego, zapobiegania zanieczyszczeniom, a także czy wypełnia ich własne standardy dotyczące konstrukcji, utrzymania i użytkowania statku⁵. Zatem działalność instytucji klasyfikacyjnych może być podzielona na dwie grupy: działalność w charakterze prywatnego inspektora, który nadaje statkowi klasę podczas procesu konstrukcji oraz w czasie jego późniejszej eksploatacji, potwierdzając tym samym, że statek odpowiada wymogom danej instytucji klasyfikacyjnej, a w konsekwencji umożliwienie właścicielowi statku jego

¹ Obowiązek ten wynika z art. 94 Konwencji o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS). Państwo musi sprawować stałą kontrolę nad statkami podnoszącymi jego banderę. Art. 94 ma zastosowanie na morzu otwartym i w Wylącznej Strefie Ekonomicznej: *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A commentary*, Martinus Nihhoff Publisher, vol. III, p. 152. Patrz także: Lord Donaldson of Lynton: *Safer Ships; Cleaner Seas – full speed ahead or dead slow?* LMCLQ, Part. 2, May 1998, s. 171. Bandera statku jest określana poprzez jego przynależność. Zgodnie z art. 91 UNCLOS każde Państwo powinno ustanowić warunki dla nadania swojej przynależności statkowi i dla rejestracji statków. Pomiędzy Państwem a statkiem powinna istnieć rzeczywista więź. Na temat szczegółowej analizy tego problemu patrz: N. P. Ready: *Ship registration*, 2 ed., LLP; R. R. Churchill, A. V. Lowe, *The law of the sea*, 3 ed., Manchester 1999, s. 258; N. J. J. Gaskell, C. Debattista, R. J. Swatton, *Shipping Law*, 8 ed., London 1987, s. 28.

² Patrz: art. 94 UNCLOS.

³ Państwo bandery jest zobowiązane do wprowadzenia w życie standardów ustanowionych w międzynarodowych konwencjach morskich. Ten obowiązek sprowadza się nie tylko do inkorporowania przepisów konwencji do wewnętrznego porządku prawnego. W celu jego wypełnienia państwo bandery musi posiadać także środki odpowiednie do wprowadzenia w życie postanowień konwencji, a także odpowiednio wyszkolonych inspektorów, którzy kontrolowaliby spełnianie wymogów na pokładzie statku: Z. O. Ozca yir, *Flags of Convenience and the Reed for International Co-operation: A View from the Bosphorus*, International Maritime Law, May 2000, vol. 7, Issue 4, s. 114.

⁴ *Towards a Future Maritime Policy of the Union. A European vision for the ocean and the seas. Contribution by International Association of Classification Societies (IACS)*, www.iacs.org.uk. Instytucje klasyfikacyjne są definiowane ponadto jako „zorganizowane stowarzyszenia, które podejmują się przeprowadzania inspekcji oraz wydawania zaleceń w odniesieniu do maszyn i ładowni statku od ich stadium początkowego w fazie budowy aż do zakończenia eksploatacji” – S. D. Durr, *An Analysis of Potential Liability of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects*, Cape Town, s. 8. Do celów niniejszego artykułu wyrażenia „instytucje klasyfikacyjne” oraz „uznana organizacja” będą używane zamiennie.

⁵ P. F. Cane, *The liability of classification societies*, LMCLQ, 1994, s. 364.

ubezpieczenia na najdogodniejszych warunkach. Z drugiej strony instytucje klasyfikacyjne świadczą także usługi publiczne poprzez kontrolowanie, z upoważnienia państwa bandery, wypełniania wymogów konwencji. W tym celu przeprowadzają one przeglądy i inspekcje oraz wystawiają stosowne certyfikaty⁶.

Z historycznego punktu widzenia klasyfikacja statków przeprowadzana była wyłącznie do celów ubezpieczycieli lub czarterujących. Idea klasy statku została dalej rozwinięta przez ubezpieczycieli, a nadanie i utrzymywanie klasy stało się ich podstawowym wymogiem. Pierwsze instytucje klasyfikacyjne zostały powołane do życia przez ubezpieczycieli i to właśnie oni sprawowali nad nimi kontrolę. Z kolei ubezpieczyciele kontrolowani byli przez armatorów. Obecnie sytuacja się zmieniła i w większości wypadków są one zupełnie niezależnymi podmiotami⁷.

Instytucje klasyfikacyjne są na świecie częścią systemu bezpieczeństwa na morzu. Ich wpływ na kształtowanie międzynarodowych standardów w tym zakresie jest ogromny. Przede wszystkim monitorują one sprawność statków wszystkich rodzajów. Ale należy także wziąć pod uwagę, że nie wszystkie aspekty bezpieczeństwa morskiego są objęte działalnością instytucji klasyfikacyjnych. Klasyfikacja statków jest bardzo ważnym elementem całego systemu bezpieczeństwa morskiego, lecz nie mniejsza jest rola armatorów, stoczni budujących statki oraz państwa bandery, państwa portu, ubezpieczycieli, czarterujących, a także osób finansujących budowę. Statek, który jest nieprawidłowo załadowany lub który jest nienależycie obsadzony załogą, jest niezdatny do żeglugi, jednakże instytucje klasyfikacyjne nie mają żadnego wpływu na te czynniki. Bowiernie zapewnienie zdatności statku do żeglugi jest obowiązkiem armatora lub czarterującego⁸.

Obecnie na świecie działa ponad 50 instytucji klasyfikacyjnych. Dziesięć największych z nich należy do Międzynarodowego Stowarzyszenia Instytucji Klasyfikacyjnych (*International Association of Classification Societies – IACS*)⁹. Ustanawiają one klasę i dokonują przeglądów w ponad 90% handlowego

⁶P. Boisson, *Classification Society Liability: Maritime Law Principles Must Be Requested?*, CMI Yearbook, 1994, s. 235.

⁷L. Lindfelt, *A Future For Classification Societies*, CMI Yearbook, 1994, s. 253.

⁸Więcej szczegółów na temat zdatności statku do żeglugi podają: W. Telety, *International Maritime and Admiralty Law*, (ed. Y. Blais), 2002, s. 52–53; *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary*, op. cit., s. 147; S.D. Girvin, *Seaworthiness and the Hague-Visby Rules*, *IJOLS* (1997), Part 4, s. 201–209. Certyfikat klasy nie zapewnia i nie powinien być traktowany jako gwarancja bezpieczeństwa statku. Jest to tylko i wyłącznie potwierdzenie, że statek wypełnia standardy ustanowione i opublikowane przez instytucję wydającą certyfikat klasy. Patrz: www.iacs.org.uk

⁹Stowarzyszenie IACS zostało utworzone 11.09.1969 r., a jego członkami są obecnie: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas (DNV), Germanscher Lloyd (GL), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NKK), Registro Italiano Navale (RINA), Russian Maritime Register of Shipping (RS). Patrz: P. Boisson: *Safety at Sea. Policies, Regulations and International Law*, Bureau Veritas, Paris 1999, s. 124.

tonażu światowego zaangażowanego w działalność komercyjną na całym świecie. IACS ma status obserwatora na forum IMO i ma możliwość opracowywania i stosowania reguł bezpieczeństwa. Do głównych zadań IACS należą: promocja najwyższych standardów w zakresie bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom na morzu, konsultacja i współpraca z IMO, a także ścisła współpraca z podmiotami zaangażowanymi w działalność morską oraz innymi organizacjami międzynarodowymi.

Najważniejszymi międzynarodowymi regulacjami dotyczącymi bezpieczeństwa na morzu są: Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS), Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS), Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL), Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (COLREG), Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW), Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (ILO 147), Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973/1978 (MARPOL).

2. KLASYFIKACJA STATKÓW

Proces klasyfikacji polega na ustanowieniu przez instytucję klasyfikacyjną reguł odnoszących się do budowy statku, dokumentów, jakie powinien on posiadać, materiałów, wyposażenia, maszyn oraz innych urządzeń, określeniu planu przeglądów oraz innych testów przeprowadzanych w celu wykazania, że statek wypełnia reguły instytucji. Ponadto proces ten obejmuje oznaczenie klasy statku oraz wydanie świadectwa klasy, wówczas gdy statek spełnia wszelkie wyżej wspomniane wymogi. Instytucja klasyfikacyjna jest także zobowiązana do przeglądów dodatkowych oraz przeglądów mających na celu odnowienie klasy¹⁰.

Podstawowym celem systemu klasyfikacji jest poprawa bezpieczeństwa życia i mienia na morzu poprzez zapewnienie prawidłowego stanu technicznego statku, który często pozostaje w sprzeczności z ochroną ekonomicznych interesów osób zaangażowanych w żeglugę morską¹¹. Klasyfikacja statku przeprowadzana jest na podstawie umowy pomiędzy instytucją klasyfikacyjną a właścicielem statku. Umowa ta określa obowiązki stron oraz formułuje

¹⁰ *Ogólne Zasady Klasyfikacji Bureau Veritas*, rozdział I, [w:] *Bureau Veritas Rules of the classification of Steel Ships*, June 2000, s. 25.

¹¹ *Mariola Marine Corporation v. Lloyds Register of Shipping*, *The Morning Watch* (1990) 1 Lloyd's Rep. 547.

przepisy dotyczące odpowiedzialności¹². Poprzez zawarcie umowy instytucja klasyfikacyjna zobowiązuje się do dokonywania przeglądu statku w celu określenia jego klasy oraz świadczenia innych usług na rzecz właściciela statku. Najważniejszym obowiązkiem klasyfikatora jest przeprowadzanie przeglądów w sposób bezpieczny i rzetelny, bez narażania właściciela na ryzyko odpowiedzialności wobec osób trzecich. Instytucja klasyfikacyjna ma za zadanie przede wszystkim sklasyfikowanie statku zgodnie z regułami i standardami ustanowionymi i ogłoszonymi w tym celu przez instytucję. Kolejnym obowiązkiem klasyfikatora jest dołożenie należytej staranności w wykrywaniu usterek na statku i poinformowanie o nich właściciela lub czarterującego¹³. Musi on również potwierdzić, że statek nadaje się do żeglugi zgodnie z zasadami ustanowionymi przez instytucję. Dodatkowym obowiązkiem wynikającym z umowy może być przegląd uszkodzonego statku w celu ustalenia, czy nadal spełnia on wymogi klasy – jeżeli statek ich nie spełnia, to instytucja wydaje zalecenia co do działań, jakie muszą zostać podjęte w celu przywrócenia statku do standardów klasy.

Jak wspomniano wyżej, obowiązkiem instytucji klasyfikacyjnej jest sklasyfikowanie statku i dokonywanie przeglądów zgodnie z regułami i standardami ustanowionymi i ogłoszonymi przez instytucję klasyfikacyjną¹⁴. Głównym celem tych reguł jest ochrona statku jako mienia. Są one ustalane, by ocenić poprawność budowy najważniejszych części kadłuba statku oraz jego wyposażenia, jak również niezawodność funkcjonowania napędu i systemu sterowania oraz wytwarzania energii, a także urządzeń pomocniczych, które zostały zamontowane na statku w celu zapewnienia jego prawidłowej eksploatacji¹⁵.

Obecnie klasyfikacja statku staje się wymogiem międzynarodowym. Zgodnie z rozdziałem II – 1, przepisem 3-1 SOLAS statki powinny być zaprojektowane i używane zgodnie z wymogami konstrukcyjnymi, mechanicznymi i elektrycznymi uznanej instytucji klasyfikacyjnej. Klasyfikacja jest obowiązkowa dla statków uprawiających międzynarodową żeglugę handlową, włączając w to statki pasażerskie, które przekraczają 500 ton brutto. Dla statków nowo budowanych instytucje klasyfikacyjne określają specjalne zasady. Te zasady zawierają standardy dotyczące materiałów i wyposażenia, jakie powinno być użyte podczas

¹²Obowiązki te są określone w umowie. Najczęściej w wypadku naruszenia postanowień umowy właściciel statku nie ma obowiązku udowodnienia winy, lecz jedynie musi wykazać istnienie umowy oraz że naruszenie umowy przez klasyfikatora doprowadziło do szkody. Z kolei instytucja klasyfikacyjna może przedstawić dowody na dołożenie należytej staranności podczas udzielania usług. Jako profesjonalści instytucje klasyfikacyjne są oceniane przez sądy zazwyczaj bardzo surowo.

¹³W.N. France, *Classification societies: their liability-an American lawyer's point of view in light of recent judgments*, IJOSL (1996), Part 2, s. 69.

¹⁴Klasyfikacja statku obejmuje: materiały, wytrzymałość strukturalną, podstawowe składniki maszyn, instalacje elektryczne, instalacje niezbędne do załadowania, ochronę przeciwpożarową, stabilność.

¹⁵Patrz: www.iacs.org.uk

procesu konstrukcji statku¹⁶. Na etapie projektowania statku instytucja klasyfikacyjna może przeprowadzić ogólne sprawdzenie projektu statku oraz jego części określonych w regułach. Może też sprawdzić wybrane części wyposażenia, a także przeprowadzać testy, wówczas gdy okaże się to konieczne¹⁷.

Gdy statek zostanie sklasyfikowany po jego zaprojektowaniu, wówczas mamy do czynienia z dwiema różnymi sytuacjami. Jeżeli statek podczas projektowania został sklasyfikowany przez instytucję zrzeszoną w IACS, to w razie zmiany instytucji na inną nowa instytucja klasyfikacyjna zazwyczaj uznaje klasę nadaną przez poprzednią instytucję i ogranicza się tylko do sprawdzenia dokumentów. Przeglądy na takim statku są dokonywane stosownie do jego wieku. W sytuacji, gdy statek zostanie sklasyfikowany przez instytucję, która nie jest członkiem IACS, klasa statku jest określana po wstępnym zbadaniu dokumentów i pomyślnym przeprowadzeniu przeglądu w zakresie przewidzianym w regułach instytucji¹⁸.

Armator statku jest zobowiązany do utrzymywania klasy statku oraz stosownych dokumentów. W celu utrzymania klasy statek jest poddawany przeglądom. Przeglądy te obejmują odnowienie klasy, przeglądy roczne oraz pośrednie przeglądy, jak również sprawdzenie dna, przeglądy kotłów oraz przeglądy w celu sprawdzenia utrzymywania dodatkowych wymogów klasy. Niezależnie od przeglądów okresowych, gdy okoliczności tego wymagają, statek powinien być również poddany przeglądom dodatkowym. Aby utrzymać klasę, właściciel powinien niezwłocznie poinformować klasyfikatora o tym, że kadłub lub inne części na pokładzie statku objęte procesem klasyfikacji zostały uszkodzone. Jeżeli szkoda ta przybrała taki rozmiar, że może to prowadzić do podważenia wymogów klasy, wówczas instytucja klasyfikacyjna powinna przeprowadzić przegląd statku w pierwszym porcie, do którego on zawinie, a armator powinien dokonać napraw zgodnie ze wskazówkami wydanymi przez instytucję klasyfikacyjną.

Jak wspomniano wyżej, gdy statek wypełnia wymogi nadania klasy, instytucja klasyfikacyjna wydaje świadectwo klasy. Świadectwa te są traktowane przez administracje morskie, ubezpieczycieli, czarterujących oraz kupujących jako dowód zgodności ze standardami międzynarodowymi¹⁹. Dokument ten zawiera oznaczenie klasy oraz datę upływu jego ważności. Załącznik do świadectwa zawiera ważne informacje dotyczące przeprowadzania przeglądów. Tylko instytucja, która wydała świadectwo, może potwierdzić klasę statku oraz ważność tego dokumentu. Na żądanie właściciela instytucja klasyfikacyjna może potwierdzić, że klasa jest utrzymywana bez zastrzeżeń

¹⁶ Reguła 2.1.3, *Bureau Veritas ...*, *op. cit.*, s. 49.

¹⁷ Reguła 2.1.4, *ibidem*, s. 49.

¹⁸ Dokumentacja zawiera: plany główne, plany kadłuba, plany maszyn oraz instalacji elektrycznych.

¹⁹ Więcej szczegółów dotyczących świadectw klasy podaje: P. Boisson, *Classification society ...*, *op. cit.*, s. 240.

(*clean and free from recommendations*)²⁰. Zazwyczaj po 5 latach (w niektórych wypadkach po 3 latach) zachodzi potrzeba odnowienia klasy. Po pomyślnym przejściu przeglądu odnawiającego zostaje wyznaczony nowy termin dla odnowienia klasy.

W sytuacjach, gdy statek jest eksploatowany niezgodnie z wymogami instytucji klasyfikacyjnej, klasa statku może zostać zawieszona. Podobnie, gdy właściciel statku uchybi obowiązkowi poinformowania instytucji o zaistniałej usterce lub szkodzie, która może mieć wpływ na nadaną klasę, a także wówczas gdy na statku przeprowadzane są naprawy i prace konserwacyjne bez powiadomienia instytucji.

Instytucja klasyfikacyjna może także wycofać klasę statku. Klasa jest wycofywana w pięciu przypadkach: na żądanie właściciela, wówczas gdy przyczyny zawieszenia klasy nie zostały usunięte, gdy statek został uznany za uszkodzony w stopniu nienadającym się do naprawy, gdy statek zaginął oraz gdy został złomowany.

W praktyce instytucje klasyfikacyjne są wybierane bądź to przez właściciela statku, bądź przez stocznnię budującą statek, w zależności od tego, która strona ma silniejszą pozycję. Czasami pozycja stoczni budującej statek jest na tyle silna, że może ona mieć wpływ nie tylko na wybór instytucji klasyfikacyjnej, ale również, z uwagi na duży potencjał produkcyjny, na kształtowanie reguł technicznych. Po zakończeniu procesu konstrukcji wyłącznie właściciel statku (armator) pozostaje klientem instytucji klasyfikacyjnej.

Tak więc podstawowym zadaniem procesu klasyfikacyjnego jest ochrona statku jako składnika mienia. Ochrona ta przejawia się w podnoszeniu i poprawie wymogów konstrukcyjnych dla statków. Zjawisko to ma podwójny skutek, ponieważ ochrona statku jako składnika mienia oznacza także ochronę środowiska morskiego i zapewnienie bezpieczeństwa na morzu²¹.

3. INSTYTUCJE KLASYFIKACYJNE JAKO PODMIOTY DZIAŁAJĄCE W IMIENIU ADMINISTRACJI MORSKIEJ

Wymogi mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa na morzu oraz ochronę środowiska morskiego są określone w konwencjach międzynarodowych.

²⁰ Zalecenia są wydawane przez instytucję klasyfikacyjną, wówczas gdy ujawnią się jakiegokolwiek naruszenia lub niezgodności mogące mieć wpływ na oznaczenie klasy. W wypadku, gdy instytucja wyda zalecenia (lub inaczej zwane „warunki klasy”), właściciel, w celu utrzymania klasy, jest zobowiązany do przeprowadzenia napraw oraz przeglądów w oznaczonym terminie.

²¹ W drugiej połowie lat 80. instytucje klasyfikacyjne zostały poddane krytyce przede wszystkim z tego powodu, że zjawisko zmiany bandery ściśle wiązano ze zmianą klasy. Coraz surowsze przepisy dotyczące bezpieczeństwa morskiego oraz coraz bardziej skrupulatne przeglądy statków były powodem ucieczki armatorów do mniej wymagających instytucji klasyfikacyjnych. Powszechna była nie tylko krytyka instytucji klasyfikacyjnych, ale także rosnąca liczba roszczeń wobec nich. F.L. W. Wall Jr., *Classification societies: issues considered by the Joint Working Group, IJOSL (1997), Part 4, s. 172.*

Obejmują one różne aspekty konstrukcji statków, jego spójności strukturalnej, zapobiegania wypadkom, włączając w to pomoc nawigacyjną oraz ochronę przeciwpożarową. Przepisy międzynarodowe oraz reguły ustanowione przez instytucję klasyfikacyjną są ściśle ze sobą powiązane. Bardzo często międzynarodowe standardy bezpieczeństwa są inkorporowane do reguł instytucji klasyfikacyjnej.

Należy jeszcze raz podkreślić, że w pierwszym rzędzie za bezpieczeństwo na morzu odpowiada państwo bandery. Rola państwa bandery jest opisana w Konwencji UNCLOS. Zgodnie z art. 94.3 państwo bandery jest zobowiązane do podjęcia takich środków wobec statków podnoszących jego banderę, jakie okażą się niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, biorąc pod uwagę w szczególności konstrukcję, wyposażenie oraz zdatność statku do żeglugi. Zadaniem państwa bandery jest także zapewnienie warunków pracy na statku oraz wyszkolenia załogi zgodnie z umowami międzynarodowymi. Państwo bandery powinno dbać o należyte używanie sygnałów, utrzymanie łączności oraz zapobieganie zderzeniom na morzu. Przed zarejestrowaniem statku, a także potem, w odpowiednich odstępach czasu, państwo bandery jest zobowiązane do dokonywania inspekcji statku poprzez przeszkolonych inspektorów morskich. Podczas tych badań należy udowodnić, że statek posiada na swoim pokładzie wszystkie mapy, publikacje żeglarskie oraz wyposażenie i przyrządy nawigacyjne, jakie są niezbędne do bezpiecznej żeglugi.

Zbadanie kwalifikacji załogi statku należy również do zadań państwa bandery. Zakres tego badania rozciąga się także na sprawdzenie, czy kapitan, oficerowie oraz załoga są całkowicie zaznajomieni z międzynarodowymi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom, zapobiegania zderzeniom oraz utrzymywania łączności radiowej. UNCLOS nakłada na państwo bandery obowiązek zgodności z powszechnie akceptowanymi międzynarodowymi przepisami, procedurami oraz praktykami. W związku z tym państwo bandery powinno implementować regulacje międzynarodowe, które umożliwią skuteczną kontrolę nad statkami w zakresie bezpieczeństwa²². W razie wypadku na morzu państwo bandery ma obowiązek prowadzenia dochodzenia przez odpowiednio wyszkolonych specjalistów²³.

Konwencje międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniom wymagają od państwa zapewnienia, że statki podnoszące jego banderę spełniają standardy międzynarodowe. Kontrola taka

²² Wyrażenie „powszechnie przyjęte przepisy międzynarodowe” (*generally accepted rules*) obejmuje także przepisy, które są wynikiem współpracy międzynarodowej, ale nie są potwierdzone umowami międzynarodowymi. Tak jest w szczególności w wypadku sygnałów na morzu. Również porozumienia lokalne, regionalne mogą być uważane za „powszechnie akceptowane”, o ile są one faktycznie należycie ustanowione. Patrz: *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A commentary, op. cit.*, vol. III, s. 149.

²³ Więcej szczegółów na temat dochodzeń zawiera Rezolucja IMO 637(16) przyjęta 19.10.1989 r. o współpracy w dochodzeniach w sprawach wypadków morskich.

prowadzona jest w formie przeglądów i inspekcji²⁴. SOLAS nakłada na państwa-strony obowiązek kontroli bezpieczeństwa i wydawania certyfikatów²⁵. Państwo bandery jest odpowiedzialne za kompletność oraz skuteczność inspekcji i przeglądów. Po inspekcji zakończonej pomyślnym rezultatem państwo bandery wydaje certyfikaty przewidziane w Konwencji SOLAS. Podstawową funkcją tych certyfikatów jest wykazanie, że statek został poddany inspekcji i uznany za spełniający wymogi SOLAS. Obowiązek wystawienia stosownego certyfikatu spoczywa na administracji państwa bandery. Stosownie do przepisu 6, rozdziału I SOLAS inspekcje i przeglądy statków powinny być prowadzone przez urzędników administracji. Istnieje jednak możliwość, przewidziana w konwencji, by administracja powierzyła przeprowadzanie inspekcji oraz przeglądów bądź to wyznaczonym w tym celu inspektorom, bądź organizacji uznanej przez administrację²⁶. W takim wypadku instytucja klasyfikacyjna działa w imieniu administracji. Przyczyna przekazania tych zadań jest prosta: państwa nie mają dostatecznej ilości ekspertów, by przeprowadzać wymaganą ilość przeglądów i inspekcji²⁷. Niemniej jednak należy podkreślić, że odpowiedzialność za wypełnianie przez statki międzynarodowych standardów nie może być przeniesiona na instytucje klasyfikacyjne i wyłącznie państwo bandery pozostaje w tym zakresie odpowiedzialne.

Gdy administracja upoważnia uznaną organizację do przeprowadzania inspekcji i przeglądów, oznacza to również, że instytucja taka jest umocowana do żądania od właściciela (armatora) przeprowadzania niezbędnych napraw. Upoważniona organizacja ma również prawo do przeprowadzania inspekcji i przeglądów, gdy zażądają tego odpowiednie władze państwa portu²⁸. W wypadku gdy statek nie jest zdolny do odbycia podróży bezpiecznej zarówno dla statku, jak i pasażerów, upoważniona organizacja powinna niezwłocznie zapewnić podjęcie stosownych działań zmierzających do poprawy tego stanu. Jeżeli działanie takie nie zostanie podjęte, certyfikat zostaje wycofany, a administracja jest o tym fakcie informowana²⁹.

W celu ujednoczenia reguł, które określają zasady upoważniania instytucji klasyfikacyjnych do wykonywania zadań administracji, IMO przyjęła rezolucję 739(18), Cykularz MEPC 307 oraz Cykularz MSC 710. Dokumenty te

²⁴ Rezolucja A.948(23) w sprawie wytycznych dotyczących zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikatów.

²⁵ Prawidło 6 SOLAS.

²⁶ Minimalne standardy, które musi wypełniać uznana organizacja, określone są w rezolucji IMO A.739(18). Rezolucja ta wymaga od organizacji wykazania odpowiedniego przygotowania technicznego. Ponadto organizacja taka powinna być zarządzana zgodnie z zasadami etyki. Przymioty te sprawdzane są podczas kontroli jakości organizacji, która jest przeprowadzana przez niezależnych audytorów działających w imieniu administracji.

²⁷ W. F. France, *op. cit.*, s. 73.

²⁸ Szczegóły przeglądów są ujęte w rezolucji A.883(21) i A.948(23). W tym kontekście ważne są także poprzednie rezolucje A. 718(17), A.745(18), A.746(18).

²⁹ Prawidło 6(c) SOLAS.

ustanawiają wytyczne dla administracji, która zamierza udzielić upoważnienia, oraz zawierają wzór stosownej umowy pomiędzy administracją a instytucją klasyfikacyjną. Umowa taka powinna przede wszystkim określać zakres upoważnienia. W szczególności powinna ona zawierać podstawę prawną upoważnienia, obowiązek składania sprawozdań przez upoważnioną instytucję, wynagrodzenie oraz podstawy odpowiedzialności. Należy podkreślić, że niezależnie od faktu upoważnienia instytucji klasyfikacyjnej, tylko i wyłącznie administracja jest odpowiedzialna za kompletne i rzetelne przeprowadzenie inspekcji i przeglądów³⁰.

Jednym z najważniejszych aktów międzynarodowych przyjętych przez IMO w celu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu jest Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM)³¹. Kodeks ten ustanawia minimalne standardy zarządzania bezpieczeństwem oraz zapobiegania zanieczyszczeniom³². Armator oraz statek powinny wypełniać wymagania ujęte w kodeksie ISM³³. Kodeks ISM stanowi, że system zarządzania bezpieczeństwem powinien być zgodny z obowiązkowymi regułami oraz procedurami, stosownymi kodeksami, standardami i wytycznymi IMO, państwa bandery oraz instytucji klasyfikacyjnej. Administracja jest odpowiedzialna za weryfikację oraz wydanie Dokumentu Zgodności (DOC), jednakże może te funkcje powierzyć uznanej organizacji. Jeżeli system zarządzania bezpieczeństwem przyjęty przez armatora jest zgodny z Kodeksem ISM, to instytucja klasyfikacyjna wydaje DOC. Instytucje klasyfikacyjne zrzeszone w IACS w styczniu 1996 r. wprowadziły specjalną procedurę, nazwaną PR9, która dotyczy wydawania certyfikatów zgodności z Kodeksem ISM, a ponadto opracowały wytyczne w tym

³⁰ Stosownie do reguły 3.1.3 *Bureau Veritas* – upoważniona instytucja klasyfikacyjna działa w imieniu administracji tylko i wyłącznie w zakresie upoważnienia. W związku z tym instytucja klasyfikacyjna bierze pod uwagę stosowne wymogi odnoszące się do przeglądów i sprawozdań, jak też do wydawania certyfikatów, zawarte w prawie wewnętrznym. Przeglądy te nie wchodzą w zakres klasyfikacji statków, jakkolwiek ich zakres może się nakładać z przeglądami, jakich wymaga administracja. W takiej sytuacji oba przeglądy prowadzone są niezależnie od siebie, a świadectwo klasy jest wydawane niezależnie od certyfikatów bezpieczeństwa.

³¹ Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu uchwalony przez IMO rezolucją A.741(18). Patrz także: rezolucja A.788(19) w sprawie wytycznych dotyczących stosowania kodeksu ISM przez administrację, która została przyjęta 23.11.1995 r.

³² P. Anderson, *Lloyd's Practical Shipping Guides to IMS Code. A practical guide to the legal and insurance implications*, s. 171. Patrz także: P. Anderson, *The ISM Code: Is It Working?*, International Maritime Law, October 2000, vol. 7, s. 259–263.

³³ Armator oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek organizację albo też osobę, taką jak zarządca albo czarterujący statek, która przyjęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która po przyjęciu tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć wszelkie obowiązki i pełny zakres odpowiedzialności przewidziane w kodeksie ISM (prawdło 1 rozdziału IX SOLAS). Nasuwa się tu pytanie, czy w wypadku gdy instytucja klasyfikacyjna jest upoważniona do inspekcji statku, która jest potwierdzana certyfikatem zarządzania bezpieczeństwem, jest ona również upoważniona do inspekcji armatora? Zgodnie bowiem z prawidłem 3 nie tylko statek powinien odpowiadać wymogom kodeksu ISM, ale także armator. Tak więc w konsekwencji również armator powinien być przedmiotem inspekcji przeprowadzonej przez instytucje klasyfikacyjne.

zakresie³⁴. Zatem instytucje klasyfikacyjne odgrywają również znaczącą rolę w systemie zarządzania bezpieczeństwem³⁵.

Konwencja o Liniach Ładunkowych (LL) ustanawia obowiązek określenia wolnej burty statku zgodnie z zasadami w niej zawartymi. Taki statek powinien mieć umieszczony stosowny znak po obu stronach burty. Dane te odzwierciedlone są w certyfikacie LL³⁶. Zarówno oznaczenie wolnej burty, jak i wydanie stosownego certyfikatu najczęściej dokonywane jest przez instytucje klasyfikacyjne działające w imieniu administracji³⁷.

Instytucje klasyfikacyjne wykonują również szereg zadań nałożonych na administrację zawartych w Konwencji MARPOL. Między innymi rozdział II załącznika VI do tej konwencji określa zasady dotyczące przeglądów, certyfikacji i środków kontroli i stanowi w paragrafie 6 (3), że certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza ma być wydany przez administrację albo przez osobę lub organizację należycie przez nią upoważnioną. W każdym przypadku administracja ponosi pełną odpowiedzialność za certyfikat³⁸.

Instytucje klasyfikacyjne mogą także wykonywać zadania administracji na podstawie innych konwencji międzynarodowych. Zgodnie z Międzynarodową konwencją o bezpiecznych kontenerach z 1972 r. kontener przewożony przez statek powinien spełniać warunki bezpieczeństwa. Dowodem na to, że kontener wypełnia wymogi konwencji, jest umieszczenie na nim odpowiedniego oznakowania. Organ przeprowadzający inspekcję (zazwyczaj jest to instytucja klasyfikacyjna) ogranicza kontrolę do sprawdzenia, czy kontener posiada ważny znak bezpieczeństwa. Gdy nasuwają się jakiegokolwiek wątpliwości co do stanu kontenera i gdy może on spowodować niebezpieczeństwo, organ przeprowadzający kontrolę zakazuje jego używania.

Warto odnotować fakt, że konwencje o odpowiedzialności cywilnej, takie jak Konwencja CLC 1992 czy też HNS 1996, nie przewidują możliwości upoważnienia instytucji klasyfikacyjnej do wydawania i potwierdzania certyfikatów określonych w tych aktach prawnych. Natomiast przewidziano taką możliwość w projekcie konwencji o wydobywaniu wraków. Zgodnie

³⁴ P. Anderson, *op. cit.*, s. 39.

³⁵ Na gruncie prawa europejskiego, patrz: Rozporządzenie 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15.02.2006 r. w sprawie implementacji kodeksu zarządzania bezpieczeństwem we Wspólnocie i uchylające Rozporządzenie Rady 301/95, Dz. Urz. WE L 064, 04/03/2006, s. 1–24.

³⁶ Załącznik 2 do rezolucji A.948(23) w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów zgodnie z Konwencją LL.

³⁷ Zgodnie z art. 13 Konwencji LL przeglądy, inspekcje oraz oznakowanie statków zgodnie z postanowieniami konwencji, jak również udzielanie zwolnień, powinny być dokonywane przez urzędników administracji. Jednakże administracja może powierzyć dokonywanie przeglądów, inspekcji oraz oznakowania albo inspektorom mianowanym w tym celu, albo uznanej organizacji. Patrz także: *Ship Safety Handbook. Main requirements for the issue of statutory certificates*, 3rd ed., Bureau Veritas, LLP, 1994, s. 12–13, 97, 119, 136.

³⁸ Szczegóły odnoszące się do przeglądów są określone w załączniku 3 do rezolucji A.948(23) w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów na podstawie konwencji MARPOL 1973/78.

z art. 11 projektu właściciel statku jest odpowiedzialny za koszty oznaczenia położenia wraku, jego oznakowania oraz wydobycia i powinien posiadać z tego tytułu ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe potwierdzone stosownym certyfikatem. Projekt w art. 13.4(a) stanowi, że państwo-strona może upoważnić instytucję lub organizację do wydawania takiego certyfikatu. Instytucja taka informuje państwo o wydaniu certyfikatu, jednakże we wszystkich wypadkach państwo jest odpowiedzialne za zupełność i prawdziwość tego dokumentu³⁹.

4. INSPEKCJA PORTU (PSC) A INSTYTUCJE KLASYFIKACYJNE

Jak już wyżej wspomniano, za bezpieczeństwo statków odpowiedzialne jest przede wszystkim państwo bandery. Zatem w idealnej sytuacji państwo bandery powinno zapewnić wypełnianie międzynarodowych standardów przez statki podnoszące jego flagę⁴⁰. Niestety, niektóre państwa nie wypełniają tego obowiązku i nie chcą, bądź nie są w stanie zagwarantować, że ich statki odpowiadają międzynarodowym wymogom. Aby wypełnić tę lukę, powołano do życia inspekcję portu (PSC). Poza państwem bandery państwo portu jest jedyną władzą uprawnioną do podjęcia działań wobec statków, które, ze względu na swój stan techniczny, stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu. PSC oznacza inspekcję statku dokonaną przez państwo portu na statku podnoszącym banderę innego państwa i obejmuje między innymi sprawdzenie certyfikatów znajdujących się na statku oraz jego fizyczną kontrolę⁴¹. W wypadku gdy statek zagraża bezpieczeństwu życia na morzu lub środowisku morskemu, państwo portu ma prawo zatrzymania takiego statku. Jednym z głównych zadań PSC jest wyeliminowanie statków substandardowych ze światowych mórz i oceanów oraz podniesienie standardów bezpieczeństwa w światowej żegludze morskiej. Podstawami prawnymi do PSC są między innymi konwencje SOLAS, LL, COLREG i MARPOL⁴².

³⁹ LEG 94/2, www.imo.org

⁴⁰ Rt. Hon. Lord Donaldson of Lymington, *op. cit.*, s. 171.

⁴¹ O. Özçayır [w:] *Port State Control*, London, 2001, s. 86, definiuje PSC jako przeprowadzaną przez urzędników upoważnionego krajowego organu morskiego inspekcję obcych statków zawijających do portów danego państwa, która ma na celu sprawdzenie wypełniania wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony przed zanieczyszczeniami. Por.: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 30.04.2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz.U. z 2004 r., Nr 102, poz. 1078).

⁴² UNCLOS również odwołuje się do portowej kontroli, jednak w ograniczonym zakresie. Art. 25 uprawnia państwa nadbrzeżne do podjęcia kroków mających na celu zapobieżenie łamania przez statki wymogów określających prawo wejścia tych statków na wody wewnętrzne danego państwa. Podstawą do wykonywania jurysdykcji państwa nadbrzeżnego w zakresie zrzutów poza wodami wewnętrznymi jest art. 218(1). Należy też wymienić art. 219 oraz art. 226 części XII: pierwszy z nich uprawnia państwo nadbrzeżne do podjęcia stosownych działań, gdy statek stwarza niebezpieczeństwo dla środowiska morskiego; drugi daje możliwość sprawdzenia dokumentów statku oraz przeprowadzenia kontroli, gdy stan statku jest niezgodny z dokumentami.

SOLAS uprawnia państwo portu do sprawdzenia, czy certyfikaty wydane na podstawie tej konwencji znajdują się na statku, który zawija do portu tego państwa, oraz czy są one ważne. Kontrola ta powinna być prowadzona przez urzędnika upoważnionego przez administrację. W razie uzasadnionych wątpliwości co do stanu technicznego statku oraz podstaw do twierdzenia, że dane zawarte w certyfikacie nie odzwierciedlają rzeczywistych warunków panujących na statku, państwo portu może podjąć kroki w celu zapewnienia, że statek wyjdzie w morze dopiero wówczas, gdy będzie to bezpieczne dla ludzi na jego pokładzie i dla środowiska morskiego.

Bardzo ważna jest w tym zakresie rezolucja IMO 787(1995), która ustanawia procedury inspekcyjne. Zgodnie z tą rezolucją państwo portu może działać na trzy różne sposoby: z własnej inicjatywy, na żądanie państwa bandery lub ze względu na skargę zewnętrzną. Na takie żądanie państwo portu musi niezwłocznie podjąć działanie. Rezolucja ta zawiera także przepisy, które zmierzają do ujednoczenia procedur przeglądowych.

W Europie inspekcja portu ma ogromne znaczenie. Dnia 26.01.1982 r. zostało podpisane Memorandum Paryskie (MOU)⁴³. Jest to umowa międzynarodowa, której stronami są państwa europejskie, również spoza Unii Europejskiej⁴⁴. Na podstawie tego porozumienia powołano do życia PSC w Europie. Państwa Strony MOU są zobowiązane do ustanowienia skutecznego systemu kontroli w swoich portach, którego celem będzie niedopuszczenie do wejścia do portu statków, które naruszają międzynarodowe standardy bezpieczeństwa. Sygnatariusze MOU mają obowiązek kontroli co najmniej 25% statków zawijających do ich portów. Władze, które przeprowadzają kontrolę, nie mogą traktować w sposób uprzywilejowany statków zarejestrowanych w państwach, które nie są stronami konwencji będących podstawą kontroli. Państwa-strony MOU powinny współpracować ze sobą i wymieniać informacje o przeprowadzonych kontrolach w celu uniknięcia podwójnego sprawdzania tych samych statków w ciągu 6 miesięcy w portach MOU. Należy podkreślić, że współpraca w tym zakresie stale się wzmacnia. Nadal jednak niezbędne jest wypracowanie jednolitości i temu też celowi ma służyć raport MOU publikowany co roku⁴⁵.

⁴³ Podobne memoranda zostały podpisane dla innych obszarów mórz i oceanów. Można tu wymienić na przykład Memorandum Tokijskie, Memorandum Acuerdo de Vina del Mar, Memorandum Karaibskie.

⁴⁴ M. Dragun-Gertner, *Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Prawo Morskie, 2001, t. XVI, s. 57.

⁴⁵ W Unii Europejskiej PSC jest regulowana przez Dyrektywę Rady 95/21/EC z 19.06.1995 r. (Dz.Urz. WE L 157 7.07.1995). 19.12.2001 r. dyrektywa ta została zmieniona przez dyrektywę 2001/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady o portowej kontroli statków (Dz.Urz. WE L 19 22.01.2002). Celem wydania tego aktu jest zmniejszenie liczby statków, które naruszają międzynarodowe standardy, a chcą wkroczyć na wody znajdujące się pod jurysdykcją państw członkowskich UE. To zadanie powinno zostać osiągnięte w szczególności przez zwiększoną jednolitość standardów bezpieczeństwa, ochrony środowiska morskiego i warunków pracy na statkach na szczeblu międzynarodowym i na szczeblu ustawodawstwa krajowego. Dyrektywa ta ustanawia także wspólne kryteria kontroli dla państw portów i ujednoczoną procedurę tej kontroli, zawiera postanowienia

Godny uwagi jest także fakt, że w ramach tej współpracy utworzony został system informatyczny „Sirenac”⁴⁶. Liczba kontrolowanych statków wzrasta każdego roku i obecnie jest ich około 4000⁴⁷. Na podstawie raportów MOU Komisja Europejska publikuje czarną listę statków, którym odmówiono wejścia do portów państw członkowskich UE⁴⁸.

Państwa przeprowadzające portową kontrolę statków powinny współpracować z państwami bandery oraz instytucjami klasyfikacyjnymi. Państwo portu powinno informować państwo bandery oraz klasyfikatora o wynikach inspekcji w celu zapewnienia skutecznego nadzoru nad statkami oraz podejmowania kroków zmierzających do poprawy sytuacji. Należy podkreślić, że nie ma możliwości przekazania praw i obowiązków portowej kontroli statków na rzecz instytucji klasyfikacyjnej. Inspektorzy przeprowadzający kontrolę państwa portu muszą być pracownikami administracji.

5. KONFLIKT INTERESÓW

W warunkach gospodarki rynkowej konkurencja jest podstawą działalności gospodarczej. W sytuacji, gdy na świecie istnieje ponad 50 instytucji klasyfikacyjnych, rywalizacja pomiędzy nimi jest nieunikniona. Ma to oczywiście ogromny wpływ na jakość kontroli i przeglądów statków, a tym samym na bezpieczeństwo na morzu. Konkurencja pomiędzy instytucjami klasyfikacyjnymi jest główną przeszkodą w osiągnięciu jednolitych standardów na całym świecie. Armatorzy, nabywcy statków, ubezpieczyciele są biznesmenami, którzy prowadzą swoją działalność w warunkach rynkowej konkurencji, co oznacza, że starają się ograniczyć wszelkie koszty z nią związane. Opłaty

określające procedurę inspekcji, rozszerzonej inspekcji w odniesieniu do niektórych statków, obowiązek sporządzenia sprawozdania z inspekcji dla kapitana statku, warunki zatrzymania statku, prawo odwołania, działania, jakie powinny być podjęte po inspekcji, kwalifikacje inspektorów oraz współpracę między państwami członkowskimi. Ma ona zastosowanie do statków, które wchodzą do portów Unii Europejskiej. Państwa członkowskie UE są zobowiązane do przeprowadzenia inspekcji co najmniej 25% statków wchodzących do ich portów w każdym roku. PSC obejmuje sprawdzenie widocznych i dostępnych części statku w celu wykrycia poważnej korozji oraz podjęcia działań, które mogą okazać się niezbędne, a które polegają w szczególności na poinformowaniu instytucji klasyfikacyjnej odpowiedzialnej za nadanie klasy statkowi. Statek, który nie spełnia międzynarodowych standardów bezpieczeństwa, podlega procedurze odmowy wejścia do portów państw członkowskich UE.

⁴⁶ M. H. Koziński, *Uprawianie żeglugi morskiej. Bezpieczeństwo morskie*, [w:] *Prawo morskie*, (red. J. Łopuski), t. II, cz. 1, s. 90.

⁴⁷ Komisja Europejska oszacowała, że w okresie od 1.12.1999 do 1.12.2002 r. liczba statków, którym odmówiono wejścia do portów unijnych, jest następująca (biorąc pod uwagę banderę statku): Turcja – 26, St. Vincent i Grenadines – 12, Kambodża – 9, Algieria – 3, Panama – 3, Sao Tome – 3, Boliwia – 2, Egipt – 2, Rumunia – 2, Honduras – 1, Liban – 1, Maroko – 1, Syria – 1; (biorąc pod uwagę rodzaj statku): kontenerowce – 49, tankowce chemiczne – 8, tankowce olejowe – 8, statki pasażerskie – 1.

⁴⁸ V. Power, D. Casey, *The Prestige: the European Union legal dimension*, JMLC (2003), s. 345.

uiszczane za przeglądy są częścią tych kosztów i traktowane są jako dodatkowy ciężar. Stąd też instytucje klasyfikacyjne często zmuszane są do ich obniżania.

Rozwój techniczny i technologiczny jest ściśle związany z podwyższaniem standardów, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa na morzu. Instytucje klasyfikacyjne wydają miliony dolarów na badania i rozwój. Z drugiej strony, ze względu na działanie w warunkach presji gospodarczej, nie są one w stanie podnosić wysokości opłat. Okoliczność ta znajduje potem swoje odzwierciedlenie w rozwoju technologicznym i bezpieczeństwie na morzu. Życzeniem armatorów jest klasyfikacja statków w taki sposób, by spełnić wymagania ubezpieczycieli. Już w roku 1987 Międzynarodowy Związek Ubezpieczycieli Morskich (IUMI) zwrócił uwagę na „konflikt interesów” w systemie klasyfikacji statków. W szczególności poddano krytyce fakt, że armatorzy zlecają instytucji klasyfikacyjnej nadanie klasy potwierdzonej stosownym certyfikatem i jednocześnie w tym samym czasie mogą spotkać ze strony tej instytucji żądania wydania wielkich sum pieniędzy na zwiększenie bezpieczeństwa statku. To z kolei może skłonić armatora do zrezygnowania z usług takiego klasyfikatora. Niestety, widmo utraty klienta często jest powodem obniżania standardów przez instytucje klasyfikacyjne⁴⁹.

Instytucje klasyfikacyjne mogą prowadzić działalność klasyfikatora oraz wypełniać zadania administracji morskiej. Zatem armator płaci instytucji klasyfikacyjnej zarówno za usługi związane z klasą statku, jak i za przeprowadzanie przeglądów i inspekcji ustawowych oraz wydawanie stosownych certyfikatów. Ta sytuacja nasuwa wątpliwości co do pełnej bezstronności inspektorów⁵⁰. Instytucje klasyfikacyjne działają jako „policjant”, w czasie gdy dokonują inspekcji statku w imieniu administracji morskiej. Często się zdarza, że instytucja klasyfikacyjna działa na tym samym statku jako prywatny klasyfikator oraz jako kontroler w imieniu państwa. Ta podwójna rola instytucji klasyfikacyjnych może wzbudzać pewne wątpliwości i bezwzględnie konieczne jest podjęcie wszelkich możliwych kroków, by uniknąć tego typu sytuacji.

W odniesieniu do standardów bezpieczeństwa ujętych w międzynarodowych konwencjach armator zawsze będzie nieskutecznym strażnikiem interesu publicznego, gdyż jego celem zawsze będzie wypełnianie tych standardów przy ponoszeniu możliwie najniższych kosztów. Podmioty inne niż armator, a mianowicie instytucje klasyfikacyjne, muszą zapewnić, że armator spełnia wymogi międzynarodowych przepisów. Armatorzy mają obowiązek zapewnienia zdolności statku do żeglugi, którego nie mogą przenieść na inne podmioty, jednakże w praktyce bazują oni na usługach świadczonych w tym zakresie przez instytucje klasyfikacyjne⁵¹.

⁴⁹S. D. Durr, *op. cit.*, s. 10

⁵⁰V. Frank, *op. cit.*, s. 43.

⁵¹B. D. Starer, *Liability, is it just around the corner? An advocate's view of a classification society and its duty*, CMI Yearbook 1994, s. 262.

Jakkolwiek „ochrona” (*security*)⁵² na morzu wykracza poza ramy niniejszego opracowania, warto wspomnieć, że instytucje klasyfikacyjne mają nowe zadanie wynikające z Kodeksu ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*)⁵³. Kodeks ten zezwala, by plan zarządzania ochroną na statku przygotowany był przy udziale tzw. *Recognized Security Organization (RSO)*. Jednocześnie kodeks zawiera postanowienia zakazujące przeprowadzania oceny planu przez organizację, która uczestniczyła w jego przygotowaniu. Niektóre instytucje klasyfikacyjne wyraziły gotowość do wykonywania zadań nałożonych przez Kodeks ISPS. Ewentualny konflikt interesów może mieć miejsce w sytuacji, gdy instytucja klasyfikacyjna złamie zakaz przewidziany w Kodeksie ISPS i z jednej strony będzie przygotowywała plan ochrony statku (*Ship Security Plan – SSP*) lub plan ochrony urządzeń portowych (*Port Facility Security Plan – PFSP*), a z drugiej strony będzie oceniała skuteczność tych planów⁵⁴.

6. KONTROLA INSTYTUCJI KLASYFIKACYJNYCH

W sytuacji, gdy instytucje klasyfikacyjne działają jako prywatny podmiot prowadzący klasyfikację statków i związane z nią przeglądy, podstawą ich działalności jest umowa z armatorem. Ich odpowiedzialność względem armatora jest odpowiedzialnością kontraktową⁵⁵. Jeżeli instytucja nie wypełni swoich obowiązków wynikających z umowy, armator ma prawo domagać się odszkodowania. Zatem instytucje klasyfikacyjne działające na zlecenie armatora też są przez niego kontrolowane. Oczywisty jest fakt, że armator niezadowolony z działalności klasyfikatora nie tylko ma możliwość wysuwania do niego

⁵² „Ochrona” – stan osiągnięty wówczas, gdy statek, ładunek i załoga są chronione przed szpiegostwem, sabotażem, działalnością wywrotową i terroryzmem. M. J. Walker, G. A. Hall, *CSO-SSO Course. Fully understand ISPS Code*, Litav Advanced Maritime Training La Spezia, Test-Book No 1, s. 30.

⁵³ Kodeks ISPS został przyjęty 12.12.2002 r. na konferencji rządów Państw-Stron konwencji SOLAS. Podstawowym założeniem kodeksu ISPS jest ustanowienie międzynarodowej współpracy pomiędzy rządami, agencjami rządowymi, administracją, przedsiębiorstwami żeglugowymi oraz portowymi w celu wykrycia i oszacowania zagrożeń oraz podjęcia środków zapobiegawczych, by uniknąć zdarzeń naruszających bezpieczeństwo statków oraz urządzeń portowych używanych w obrocie międzynarodowym.

⁵⁴ Prawidło 4.4 części B Kodeksu ISPS.

⁵⁵ P. Boisson, *Classification society ...*, *op. cit.*, s. 249. Patrz także: R. M. Leslie, *Civil liability responsibilities of vessel owners and classification societies*, CMI Yearbook 1994, s. 257; W. N. France, *op. cit.*

roszczeń pieniężnych, ale także wybrania innej instytucji klasyfikacyjnej⁵⁶. Jak pokazuje statystyka, ilość roszczeń zgłaszanych na tej podstawie znacznie przewyższa roszczenia wynikające z ewentualnego niewypełnienia obowiązków przez instytucję klasyfikacyjną działającą w imieniu administracji⁵⁷.

Gdy instytucja klasyfikacyjna działa w imieniu administracji, kontrola sprawowana jest przez państwo udzielające upoważnienia. Stosownie do wytycznych IMO w sprawie upoważniania organizacji działających w imieniu administracji państwa bandery, państwo to powinno się upewniać, że upoważniona organizacja spełnia minimalne kryteria. W ramach tej kontroli państwo bandery powinno sprawdzać możliwości techniczne takiej organizacji, jej zarządzanie oraz kadre. W celu określenia, czy zadania są wykonywane przez organizację prawidłowo, administracja powinna ustanowić odpowiednie procedury dotyczące składania raportów, stałych kontaktów pomiędzy administracją a organizacją oraz zatwierdzania systemu jakości. Kontrola taka powinna być wykonywana przez niezależnych audytorów. Należy podkreślić, że pomimo powierzenia zadań, administracja nadal uprawniona jest do przeprowadzania dodatkowych inspekcji na statkach, na których zadanie to zostało już wykonane przez upoważnioną organizację. Wykonywanie zadań należących do kompetencji administracji może być przeprowadzane przez organizację wyłącznie na podstawie pisemnej umowy, w której zakres powierzonych czynności zostanie dokładnie określony. W sytuacji, gdy organizacja nie spełnia minimalnych standardów jakości, państwo bandery może odmówić udzielenia upoważnienia, a gdy takie upoważnienie zostało już udzielone, a zadania nie są należycie wykonywane, wówczas państwo bandery może wypowiedzieć taką umowę i wycofać upoważnienie⁵⁸. Na marginesie można zaznaczyć, że teoretycznie możliwość wycofania upoważnienia istnieje na podstawie wytycznych IMO. Natomiast zgodnie z dyrektywą unijną państwo upoważniające nie ma możliwości wycofania upoważnienia i musi w tym celu zwracać się do Komisji Europejskiej, co stawia pod znakiem zapytania swobodę zawierania umów. Należy podkreślić, że państwo bandery ma nie tylko prawo, ale wręcz obowiązek kontrolowania organizacji w zakresie objętym umową upoważnienia.

Instytucje klasyfikacyjne, które wypełniają obowiązki administracji, odpowiadają więc wobec armatora⁵⁹, wobec osób trzecich⁶⁰, a także wobec państwa,

⁵⁶ J. Harrison, *The Accountability of Classification Societies: The Role of Classification and Market-oriented and Policy Issues (The "Erika")*, *International Maritime Law*, November/December 2000, vol. 7, Issue 9/10, s. 299.

⁵⁷ F. L. Wiswall Jr., *Classification societies ...*, *op. cit.*, s. 172.

⁵⁸ J. Harrison, *op. cit.*, s. 299.

⁵⁹ W sprawie *Sundancer* i *Scandinavian Star*, który to spór rozstrzygany był przed sądem w USA, instytucja klasyfikacyjna wykonująca zadania administracji uniknęła odpowiedzialności powołując się na immunitet przysługujący państwu. F. L. Wiswall Jr., *Classification societies ...*, *op. cit.*, s. 175.

⁶⁰ Sprawa *Nicolas H*: [1996] 1 A.C. 211; [1995] 2 Lloyd's Rep. 299, s. 311.

z którym podpisały umowę⁶¹. Dodatkowo instytucje klasyfikacyjne, które są członkami IACS, są kontrolowane przez to stowarzyszenie. Kontrola ta obejmuje wszystkie usługi związane z klasyfikacją statków oraz wydawaniem certyfikatów. Ocena jakości usług dokonywana jest przez pryzmat standardów IMO i ISO. Audyt instytucji klasyfikacyjnych przeprowadzany jest co 3 lata. Możliwe są również kontrole doraźne⁶². W celu określenia, czy instytucja klasyfikacyjna wypełnia obowiązki zgodnie z międzynarodowymi wymogami, stowarzyszenie IACS ustanowiło specjalny system mający pomóc w takiej ocenie – *Quality System Certification Scheme* (QSCS). Instytucja, która nie wypełnia międzynarodowych wymogów, może być zawieszona w prawach i obowiązkach członka stowarzyszenia lub też całkowicie z niego usunięta⁶³.

Zgodnie z wzorcowymi postanowieniami umowy pomiędzy instytucjami klasyfikacyjnymi oraz rządami, a także pomiędzy instytucjami klasyfikacyjnymi a armatorami, opracowanymi przez *Comite Maritime International* (CMI) w dniu 8.05.1999 r. administracja państwa bandery, która udzieliła upoważnienia instytucji klasyfikacyjnej, musi mieć możliwość kontrolowania tej instytucji, a w szczególności sprawdzania, czy instytucja ta nadal wypełnia kryteria wymienione w załączniku nr 1 do umowy⁶⁴. W tym celu administracja może przeprowadzać audyty instytucji klasyfikacyjnych dokonywane przez niezależnych audytorów, w tym także audytorów IACS QSCS⁶⁵.

Kontrola instytucji klasyfikacyjnych jest przeprowadzana także, choć tylko pośrednio, przez IMO. 27.11.2003 r. IMO przyjęła Rezolucję A.946(23) w sprawie dobrowolnego systemu oceny państw członkowskich (*Voluntary IMO Member State Audit Scheme*). Rezolucja ta przypomina, że obowiązkiem państw jest kontrola statków podnoszących ich banderę, w szczególności w zakresie wypełniania standardów bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego⁶⁶. Dobrowolny system oceny ma na celu sprawdzenie, w jakim zakresie dane państwo wypełnia międzynarodowe standardy, zwłaszcza te ujęte w legislacji przyjętej przez IMO, oraz jak wprowadza je w życie. Dotyczy on

⁶¹ Więcej na ten temat patrz: P. Boisson, *op. cit.*, s. 235–258.

⁶² W wypadku statku *Prestige* instytucja klasyfikująca statek American Bureau of Shipping (ABS), która dokonywała stosownej inspekcji pół roku przed katastrofą, uznała, że statek spełnia wymagania przewidziane w konwencjach IMO. W następstwie katastrofy IACS dokonał audytu ABS i uznał, że przeglądy na statku były przeprowadzane należycie. V. Frank, *op. cit.*, s. 8.

⁶³ F.L. Wiswall Jr., *Report and panel discussion concerning the Joint Working Group on a study of issues re classification societies*, CMI Yearbook 1994, s. 229.

⁶⁴ Część I, punkt 1 (b) wzorcowych postanowień umownych.

⁶⁵ Art. 1 część I wzorcowych postanowień umownych zawartych w załączniku B.F.L. Wiswall, *Classification societies ...*, *op. cit.*, s. 185.

⁶⁶ V. Frank, *op. cit.*, s. 50. Na 24 Sesji Zgromadzenia IMO, która miała miejsce na przełomie listopada i grudnia 2005 przyjęto rezolucję A.974(24) w sprawie współpracy i procedur dotyczących dobrowolnego systemu audytów i rezolucję A.973(24), która zawiera kodeks implementacji przepisów IMO. O systemie dobrowolnych audytów traktuje także rezolucja A.975(24) w sprawie przyszłego rozwoju dobrowolnego systemu audytów.

także powierzenia przez państwo obowiązków wynikających z przyjętych konwencji międzynarodowych, kontroli ich wypełniania, w szczególności zaś kontroli systemu przeglądów i certyfikacji dokonywanych przez instytucje klasyfikacyjne w imieniu państwa.

W pośredniej kontroli instytucji klasyfikacyjnych dużą rolę odgrywa także PSC. W praktyce inspektorzy PSC traktują bardziej rygorystycznie statki, które posiadają certyfikaty wystawione przez instytucje klasyfikacyjne, o których wiadomo, że nie wypełniają międzynarodowych standardów lub są niewiarygodne⁶⁷.

7. POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ DOTYCZĄCA INSTYTUCJI KLASYFIKACYJNYCH

Spośród 25 (a od 2007 r. – 27) państw członkowskich UE, tylko 5 państw nie ma dostępu do morza. Gospodarka unijna była zawsze blisko związana z morzem i uzależniona od transportu morskiego. Prawie 90% handlu zewnętrznego i ponad 40% handlu wewnętrznego UE odbywa się drogą morską. Corocznie około miliarda ton ropy jest przewożone na statkach zawijających do portów unijnych. Przedsiębiorstwa żeglugowe, których właścicielami są obywatele UE, kontrolują niemal 40% światowej floty⁶⁸. Transport morski, choć tak ważny dla całej gospodarki unijnej, początkowo pozostawał poza zakresem zainteresowania polityki UE i nie był regulowany przez jej legislację⁶⁹. W szczególności wątpliwe było, czy UE może odgrywać rolę w zakresie bezpieczeństwa morskiego.

W następstwie katastrofy statku „Erika” przyjęto tzw. pierwszy pakiet legislacji. Część tego pakietu poświęcona jest instytucjom klasyfikacyjnym i standardom, jakie powinny one spełniać. Panowała powszechna opinia, że duża liczba istniejących instytucji klasyfikacyjnych nieodpowiednio wypełnia zadania administracji państw bandery przede wszystkim dlatego, że nie posiada

⁶⁷ J. Harrison, *op. cit.*, s. 299.

⁶⁸ Przedsiębiorstwa żeglugowe z państw członkowskich UE zarządzają obecnie ponad połową światowej floty. Przystąpienie do UE w 2004 r. takich państw, jak Cypr i Malta, w których zarejestrowane jest 10% światowej floty, znacznie podwyższyło udział państw europejskich w zarządzaniu światową żeglugą. Warto zauważyć, że wiek statku ma duży wpływ na bezpieczeństwo morskie. W latach 1997–2001 czynnik wieku statków zarejestrowanych w UE uległ znacznej poprawie. Przeciętny wiek statków zmniejszył się z 22,9 lat do 17,2. 35% floty czynnie uprawiającej żeglugę w 2001 r. została wybudowana w latach 1996–2000.

⁶⁹ V. Power, D. Casey, *The Prestige: the European union legal dimension*, JMLC (2003), s. 34. Patrz także: T. de Bondt, *European Union Initiatives concerning the prevention of marine pollution in the European seas, and their place in the existing international legal framework*, Studia Europejskie, t. V, 2000.

odpowiednio wyszkolonych pracowników oraz nie ma wystarczających możliwości technicznych pozwalających na wypełnienie obowiązków w sposób profesjonalny. W konsekwencji 22.11.1994 r. Rada UE przyjęła Dyrektywę 94/57/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich. Dyrektywa ta wprowadza procedurę uznawania instytucji klasyfikacyjnych przez Komisję Europejską. Wyłącznie taka instytucja, która spełnia wymogi wymienione w załączniku do Dyrektywy, może zostać w pełni uznana. Taka instytucja nazywana jest uznaną organizacją (*Recognized Organization* – RO). I tylko tak uznane instytucje klasyfikacyjne mogą być upoważnione przez państwo członkowskie UE do wykonywania w jego imieniu zadań administracji morskiej.

Jedynym organem uprawnionym do uznania jest Komisja, która przeprowadza także ocenę instytucji klasyfikacyjnych co dwa lata, a jej celem jest sprawdzenie, czy uznana organizacja nadal spełnia wymogi przewidziane w dyrektywie. Kontrole te przeprowadzane są przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (*European Maritime Safety Agency* – EMSA)⁷⁰. W sytuacji, gdy uznana organizacja nie wypełnia wymogów, uznanie może zostać wypowiedziane. Jeżeli Komisja uzna, że wypowiedzenie uznania nie jest konieczne, a wyniki instytucji klasyfikacyjnej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego się pogorszyły, uznanie może zostać zawieszona na 1 rok.

Upoważnienie instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej powinno być udzielone w formie umowy określającej wyraźnie obowiązki, jakie przyjmuje na siebie ta instytucja. Umowa powinna zawierać postanowienia dotyczące odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnej. Zgodnie z umową kontrola powinna być przeprowadzana co dwa lata w formie audytów, do których zobowiązana jest administracja lub też niezależny organ przez nią wyznaczony. Każde państwo członkowskie powinno składać raport z audytów Komisji oraz innym państwom członkowskim. Administracja powinna mieć również możliwość przeprowadzania inspekcji dodatkowych na statkach skontrolowanych wcześniej przez instytucję klasyfikacyjną. Państwo członkowskie nie ma możliwości wypowiedzenia upoważnienia. Jeżeli administracja nie jest zadowolona ze sposobu, w jaki instytucja klasyfikacyjna wypełnia jej zadania, upoważnienie może zostać zawieszona⁷¹.

W trakcie prac nad dyrektywą szczególną uwagę poświęcono problemowi konfliktu interesów. W związku z tym w ogólnych kryteriach minimalnych wprowadzono przepis, zgodnie z którym instytucja klasyfikacyjna nie może być kontrolowana przez armatorów lub stocznie, bądź też przez inne przedsię-

⁷⁰ EMSA została powołana do życia Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady 1406/2002 z 27.06.2002 r.

⁷¹ C. Maguire, *Sea changes from Brussels*, IOSL (1997), Part 2, s. 104.

biorstwo zaangażowane w wytwarzanie, wyposażanie, remont lub obsługę statków. Nie może też istnieć zależność ekonomiczna wyłącznie od jednego przedsiębiorcy. Instytucja klasyfikacyjna nie może podejmować działań jako klasyfikator, ani też wypełniać zadań administracji, jeżeli istnieje jakikolwiek związek ekonomiczny, osobisty lub rodzinny związek z armatorem statku. Postanowienia te odnoszą się również do inspektorów zatrudnionych przez instytucję klasyfikacyjną.

Obecnie Komisja Europejska pracuje nad III pakietem dotyczącym bezpieczeństwa morskiego w Unii Europejskiej⁷². Nie ma wątpliwości, że państwa bandery powinny w szerszym zakresie odpowiadać za bezpieczeństwo na morzu i ochronę środowiska morskiego. Zgodnie z polityką UE państwa członkowskie będą zobowiązane do zwiększenia kontroli statków podnoszących ich banderę pod względem wypełniania międzynarodowych standardów bezpieczeństwa, którą powinna przeprowadzać administracja morską spełniająca najwyższe kryteria jakości. III pakiet zawiera propozycję, zgodnie z którą procedury kontroli przewidziane w kodeksie IMO dotyczącym spełniania wymogów konwencji międzynarodowych przez państwa bandery będą uznane za obowiązkowe. Zatem wykonywanie zadań administracji morskiej będzie kontrolowane i oceniane w świetle stosownych postanowień IMO w tym zakresie.

Częścią III pakietu są także projektowane zmiany do dyrektywy o instytucjach klasyfikacyjnych. Głównym celem projektu jest podniesienie jakości usług świadczonych przez instytucje klasyfikacyjne upoważnione do działania w imieniu administracji, a w szczególności do przeprowadzania inspekcji statków oraz wydawania certyfikatów. Duży nacisk położono na zapewnienie niezależności takiej instytucji klasyfikacyjnej, jej kompetencji oraz odpowiedzialności. Osiągnięciu tego celu ma służyć między innymi wprowadzony przez dyrektywę system audytów i certyfikatów jakości wydawanych instytucji klasyfikacyjnej. System ten powinien być całkowicie niezależny od instytucji klasyfikacyjnej.

Zamiarem Komisji jest prowadzenie kontroli instytucji klasyfikacyjnych w celu jak najszybszego wykrycia jakichkolwiek nieprawidłowości w ich przepisach oraz sposobach działania. Ponadto Komisja chciałaby ustanowić jednolite standardy bezpieczeństwa dla państw bandery będących państwami członkowskimi UE. W tym celu instytucje klasyfikacyjne powinny współpracować w tworzeniu i rozwijaniu wspólnych wymogów, procedur oraz wykładni konwencji międzynarodowych. Ważne zatem jest, by wszystkie instytucje klasyfikacyjne, które są uznane przez Komisję oraz upoważniane przez państwo bandery, były włączone w proces ujednolicania reguł bezpieczeństwa.

⁷² Kluczowymi zagadnieniami ujętymi w III pakiecie są: polepszenie i usprawnienie inspekcji portu, wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, usprawnienie systemu dochodzeń w sprawach wypadków morskich, a także uzupełnienie reguł dotyczących monitoringu ruchu statków i wyznaczania miejsc schronienia.

Obecnie Komisja jest uprawniona do kontroli wypełniania przez instytucję klasyfikacyjną kryteriów wymienionych w dyrektywie oraz nakładania kar w razie stwierdzenia uchybień⁷³. Jak już wyżej wspomniano, w sytuacji gdy instytucja klasyfikacyjna nie wypełnia postanowień dyrektywy, bądź działa w sposób zagrażający bezpieczeństwu morskemu lub środowisku, może narazić się na zawieszenie lub całkowite wypowiedzenie uznania. Rozwiązanie to wydaje się być zbyt radykalne. Zamiarem twórców nowego projektu dyrektywy jest stworzenie bardziej szczegółowego i elastycznego systemu sankcji za niewypełnianie dyrektywy. Niemniej jednak możliwość wypowiedzenia uznania przez Komisję w najbardziej uzasadnionych przypadkach powinna zostać utrzymana. Komisja proponuje nakładanie kar finansowych jako najbardziej skutecznych środków używanych w sytuacjach naruszenia prawa oraz rozważa możliwość sprawdzania prawidłowości przeprowadzania inspekcji i wydawania certyfikatów. W tym celu Komisja ma zamiar wprowadzenia zakazu łączenia przez instytucje klasyfikacyjne funkcji klasyfikatora z funkcjami administracyjnymi.

8. JAK POPRAWIĆ SYSTEM BEZPIECZEŃSTWA?

Pierwszym rozwiązaniem, jakie może być brane pod uwagę w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego na świecie, jest utworzenie jednej instytucji klasyfikacyjnej o zasięgu światowym. Instytucja taka powinna mieć charakter organizacji międzynarodowej, a podstawową jej zaletą byłoby stosowanie jednolitych standardów bezpieczeństwa wobec wszystkich statków na całym świecie. Jednakże, nawet obecnie, w dobie globalizacji, trudno sobie wyobrazić sprawnie działającą organizację tego typu, która byłaby w stanie wypełniać wszystkie zadania zarówno w charakterze klasyfikatorów, jak i inspektorów działających z ramienia administracji. Niestety jest również mrzonką twierdzenie, że istnieje możliwość stosowania jednego zharmonizowanego systemu standardów wobec wszystkich statków. Międzynarodowe konwencje dotyczące bezpieczeństwa na morzu cieszą się dość powszechną akceptacją. Nie oznacza to jednak, że standardy bezpieczeństwa są przestrzegane, nawet w państwach, które są stronami tych konwencji, ani że standardy te są takie same. Państwa, które są stronami konwencji, traktują je jako podstawę do określania własnych wymogów, które mogą być surowsze od tych zawartych w aktach międzynarodowych. Pamiętając o tym fakcie, trudno sobie wyobrazić jedną instytucję

⁷³R. Salvarani, S. Lindstrom, *Looking behind the Directive on Port State Control*, ILOSL (1997), s. 52.

o zasięgu globalnym, która byłaby w stanie kontrolować wypełnianie standardów o różnej jakości.

Drugim rozwiązaniem, które było brane pod uwagę na arenie międzynarodowej, jest ustanowienie wyspecjalizowanej agencji IMO. Podnoszono, że każdy statek ma numer nadany przez IMO i ta organizacja powinna płacić za klasyfikację statków i ich kontrolę⁷⁴. Koncepcja ta nie spotkała się z szerokim poparciem, gdyż IMO, co do zasady, ma wyłącznie moc tworzenia aktów prawa międzynarodowego, natomiast nie ma prawa egzekwowania go. Ponadto IMO nie ma wystarczających środków finansowych do wypełniania takich zadań. Należy także pamiętać, że cele tej organizacji są zupełnie inne.

Zniesienie obecnego systemu i zastąpienie go nowym, powiązaniem z ubezpieczycielami, jest kolejną możliwością polepszenia systemu bezpieczeństwa. Bowiem pierwotnie wymóg nadawania klasy i kontrole z tym związane przeprowadzali właśnie ubezpieczyciele i to oni zakładali pierwsze instytucje klasyfikacyjne. Propozycja poddania instytucji klasyfikacyjnych pod kontrolę ubezpieczycieli oraz banków była rozważana przez zainteresowane strony. Znany jest pogląd, że to właśnie banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe, a nie armatorzy, powinny być odpowiedzialne za powierzanie instytucjom klasyfikacyjnym oceny jakości statku. Takie rozwiązanie zapewniłoby bezstronność klasyfikatora⁷⁵. Jednakże i ten pomysł został poddany surowej krytyce. Ubezpieczyciele w swojej codziennej pracy koncentrują się przede wszystkim na asekuracji ryzyka, a ponadto są rozdrobnieni i nie mają jednego organu, który reprezentowałby ich interesy oraz który mógłby ewentualnie przejąć zadania instytucji klasyfikacyjnych bądź choćby je kontrolować⁷⁶. Co więcej, w warunkach gospodarki rynkowej ubezpieczyciele próbowaliby przesunąć koszty takiej kontroli i obciążyć nimi klienta, czyli armatora. W konsekwencji zmiany w systemie byłyby tylko iluzoryczne, gdyż i tak to armator byłby podmiotem płacącym. Ważna jest także okoliczność, że to nie ubezpieczyciel powinien być odpowiedzialny za stan statku. Szczególnie w sytuacji, gdy instytucje klasyfikacyjne pełnią podwójną funkcję: klasyfikatora i administracji państwa bandery. W przeszłości, gdy klasyfikatorzy byli pod kontrolą ubezpieczycieli, instytucje klasyfikacyjne wykonywały wyłącznie zadania powierzone przez podmioty prywatne. Obecnie wykonują one zadania powierzone przez państwo i oczywiście jest to, że nie mogą być kontrolowane w tym zakresie przez ubezpieczycieli.

Jak wielokrotnie zaznaczono, odpowiedzialne za stan bezpieczeństwa statku na morzu jest państwo bandery. I najlepszym rozwiązaniem byłoby, gdyby to państwo bandery było w stanie zapewnić odpowiednio wyszkolonych i doświadczonych inspektorów, którzy kontrolowałiby statki. Niestety, w rzeczywistości

⁷⁴L. Lindfelt, *op. cit.*, s. 254.

⁷⁵S. D. Durr, *op. cit.*, s. 37.

⁷⁶L. Lindfelt, *op. cit.*, s. 253.

większość państw nie ma ani wystarczającej wiedzy, ani odpowiedniej infrastruktury, by zapewnić należytą i pełną kontrolę statków podnoszących ich banderę. Zatem w tej sytuacji obowiązkiem państwa bandery jest przynajmniej szczegółowe i rzetelne kontrolowanie instytucji klasyfikacyjnych.

Jedynym rzeczywiście możliwym do wprowadzenia rozwiązaniem jest ścisła wzajemna współpraca pomiędzy instytucjami klasyfikacyjnymi. Należy podjąć wszystkie możliwe działania, by zapewnić, że instytucje klasyfikacyjne będą spełniać te same standardy jakości i będą zatrudniać wyłącznie rzetelnych i wysoko wykwalifikowanych inspektorów. Co więcej, instytucje te powinny działać zgodnie z zasadami etyki. Instytucje klasyfikacyjne powinny ściśle współpracować nie tylko pomiędzy sobą, ale także z IMO, szczególnie podczas opracowywania reguł i standardów bezpieczeństwa dla statków. Tylko takie rozwiązanie może obecnie doprowadzić do pewnego ujednoczenia wymogów bezpieczeństwa na całym świecie, skuteczniejszej kontroli, a w konsekwencji – poprawy bezpieczeństwa na morzu.

9. UWAGI KOŃCOWE

Należy zadać pytanie, dlaczego większość państw bandery nie jest w stanie wypełniać swoich obowiązków wynikających z umów międzynarodowych, które przyjęły? Jak wyżej wspomniano, administracje morskie państw nie mają odpowiedniej wiedzy, ekspertów, innych pracowników, odpowiedniej infrastruktury morskiej i w końcu także środków finansowych. Międzynarodowa żegluga morska w dzisiejszych czasach jest najbardziej zglobalizowaną i kompleksową dziedziną gospodarki. Najczęściej każda z osób tworzących dany stosunek żeglugowy – czyli właściciel statku, armator, czarterujący, załadowca, odbiorca oraz wiele innych podmiotów obsługujących cały proces związany z żeglugą – pochodzi z innego państwa. Konieczna jest więc ścisła międzynarodowa współpraca w tym zakresie. Wiele instytucji klasyfikacyjnych świadczy usługi na całym świecie. Mają one wyszkolonych i doświadczonych inspektorów, którzy są gotowi stawić się na statku w każdym czasie i w dowolnym miejscu na świecie.

Obecny system bezpieczeństwa morskiego (państwa bandery, instytucje klasyfikacyjne i IMO) musi w dłuższej perspektywie wypracować takie rozwiązania, które nie będą podlegały jakimkolwiek naciskom – ekonomicznym ani politycznym⁷⁷. Ważne jest promowanie bezpieczeństwa na morzu, wspieranie rozwoju technologicznego i wprowadzanie wymogów, które będą jasne, zrozumiałe i możliwe do osiągnięcia.

⁷⁷ P. Boisson, *Safety at Sea ...*, op. cit., s. 129.

Niezbędne jest także jasne określenie roli IMO oraz stowarzyszenia IACS. Od roku 1969 IACS ma status członka obserwatora i ma możliwość uczestniczenia we wszystkich spotkaniach IMO z prawem do wyrażenia swojej opinii. IACS ma również swojego stałego przedstawiciela przy IMO⁷⁸. Jednakże wyrażono opinię, że współpraca ta powinna zacieśnić się jeszcze bardziej. W konsekwencji opracowano tzw. *Goal-based standards* (GBS). Jest to pierwsza inicjatywa, po katastrofie tankowca „Erika”, w której IMO i IACS rzeczywiście ściśle współpracują. Rzeczowy dialog pomiędzy tymi dwiema organizacjami wydaje się być obecnie jedynym rozwiązaniem, które pozwoli na osiągnięcie postępu zarówno w zakresie regulacji prawnych, jak i w klasyfikacji statków.

Podstawą idei GBS jest założenie, że pomiędzy instytucjami klasyfikacyjnymi nie powinno być rywalizacji w zakresie standardów technicznych zapewniających bezpieczeństwo na morzu. Taka rywalizacja jest zgubna i prowadzi wyłącznie do obniżenia wymogów konstrukcyjnych dla statków. Wprowadzenie tej rewolucyjnej idei w życie powinno zakończyć rywalizację pomiędzy klasyfikatorami i w konsekwencji doprowadzić do zwiększenia bezpieczeństwa statków⁷⁹.

GBS zakładają, że to IMO, a nie instytucje klasyfikacyjne, powinna opracowywać standardy techniczne dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków. W zadaniu tym IMO ma być wspierana przez instytucje klasyfikacyjne oraz państwa bandery. Tak określone wymogi konstrukcyjne powinny zyskać szerokie międzynarodowe poparcie, a co za tym idzie – również zmniejszenie kosztów i zwiększenie bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska morskiego. Należy jednak zauważyć, że rola instytucji klasyfikacyjnych w określaniu konkretnych szczegółów konstrukcyjnych nadal pozostanie niezmienną, bowiem rolą IMO będzie jedynie nakreślanie ogólnych założeń, które następnie mają być dopracowywane przez klasyfikatorów. Standardy GB mają być następnie jednolicie wprowadzane w życie na całym świecie. Na każdym etapie konstruowania statku, jego utrzymania oraz zarządzania nim powinna istnieć możliwość wykazania i sprawdzenia, że statek ten odpowiada międzynarodowym wymogom. Zatem standardy te powinny być jasne i zrozumiałe,

⁷⁸ *Ibidem*, s. 128.

⁷⁹ Idea wprowadzenia standardów GBS została zaproponowana przez dwa państwa: Grecję i Bahama. Po raz pierwszy została ona oficjalnie zaprezentowana podczas 89 sesji Rady IMO w listopadzie 2002 roku. Następnie jej zasady zostały udoskonalone przez IACS oraz podmioty zainteresowane żeglugą morską. Na 80 sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) (11–20.05.2005 r.) ostatecznie uzgodniono podstawowe zasady i cele standardów GBS, które opierają się na pięciostopniowym systemie. Stopień I określa cele, stopień II – wymogi funkcjonalne, stopień III – kryteria weryfikacji i zgodności, stopień IV – reguły klasyfikacyjne, stopień V – kodeks praktyki, a także system bezpieczeństwa i jakości dla budowy statków oraz ich utrzymania i wykorzystywania. Podczas 79. sesji MSC ustalono, że reguły ujęte w stopniu IV zostaną opracowane przez instytucje klasyfikacyjne.

spójne oraz możliwe do wprowadzenia przez wszystkie zainteresowane strony⁸⁰.

Idea GBS zyskała już powszechne uznanie i nie ma wątpliwości co do faktu, że instytucje klasyfikacyjne powinny stosować jednolite wymogi techniczne dla statków. Pozostaje ewentualna kwestia kontroli, czy szczegółowe wymogi techniczne opracowane i stosowane przez instytucję klasyfikacyjną faktycznie są zgodne ze standardami proponowanymi przez IMO. Możliwy jest bowiem brak jednolitości w standardach klasyfikacyjnych dla statków nowo budowanych, to znaczy wprowadzanie różnych wymagań konstrukcyjnych przez poszczególne instytucje klasyfikacyjne. Nawet w wypadku obowiązywania takich samych standardów w różnych instytucjach klasyfikacyjnych pozostaje także kwestia ich wprowadzania w życie, egzekwowania i kontroli.

Podczas analizy przedstawionego wyżej systemu bezpieczeństwa morskiego ciągle powraca pytanie, kto powinien płacić za klasyfikację statków? Co do zasady instytucje klasyfikacyjne są organizacjami non-profit i najczęściej nie mają udziałowców, a także nie wypłacają zysków, które są przeznaczane na dalsze badania i rozwój. Opłaty pobierane przez klasyfikatorów pozwalają również na finansowanie współpracy z IMO i udoskonalanie międzynarodowego prawodawstwa. Za usługi klasyfikacyjne najczęściej płacą stocznie, które budują statki. Właściciel statku może wskazać instytucję klasyfikacyjną podczas podpisywania umowy o budowę statku. Oczywiście jest, że stocznia podwyższy koszty budowy statku w wypadku, gdy właściciel wybierze instytucję klasyfikacyjną stawiającą bardzo wysokie wymogi konstrukcyjne. Podczas eksploatacji statku opłaty uiszczane są przez armatora lub osobę eksploatującą statek.

Instytucje klasyfikacyjne są jednym z najważniejszych podmiotów zaangażowanych w szeroko pojęty przemysł żeglugi morskiej. Uprawianie żeglugi przez bezpieczne statki spełniające najwyższe standardy jakościowe pozostaje także w interesie instytucji klasyfikacyjnych. Zatem instytucje klasyfikacyjne powinny dążyć do wzajemnej współpracy, wymiany doświadczenia, a przede wszystkim do tworzenia i egzekwowania jednolitych wysokich standardów bezpieczeństwa.

Należy podkreślić, że podczas eksploatacji statku podmiotem, który ma nad nim kontrolę, jest najczęściej armator bądź osoba działająca w jego imieniu. To on decyduje o sposobie wykorzystania statku. Wszystkie strony zaangażowane w żeglugę morską powinny mieć jeden wspólny cel: bezpieczeństwo na morzu. Dla armatora oznacza to bezpieczeństwo jego mienia oraz uniknięcie ewentualnej odpowiedzialności. Dla instytucji klasyfikacyjnej jest to jednoznaczne z utrzymaniem reputacji, ochroną interesu publicznego oraz zasad etyki, które nadal mają duże znaczenie na morzu. Przedstawiciele instytucji

⁸⁰H. Hoppe, *Goal-Based Standards – A New Approach to the International Regulation of the Ship Construction*, Maritime Safety Division, International Maritime Organization, www.imo.org

klasyfikacyjnych są na pokładzie statku stosunkowo rzadko i dokonują oni jedynie inspekcji⁸¹.

Jak już wspomniano na wstępie, za wykonywanie jurysdykcji w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu odpowiedzialne jest państwo bandery statku. Niestety, nie wszystkie państwa wykonują ten obowiązek należycie. Ciągłe powraca problem dogodnych bander i eksploatacji statków substandardowych. Jednakże redukcja kosztów jest jednym z najważniejszych czynników, jakimi kierują się przewoźnicy towarów drogą morską. Problemem jest znalezienie równowagi pomiędzy koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa na morzu z jednej strony a minimalizowaniem kosztów działalności morskiej z drugiej strony.

Gdy instytucje klasyfikacyjne działają jako klasyfikator, spełniają one bardzo ograniczone obowiązki. Chronią one statek jako część mienia, co oczywiście ma wpływ na standardy konstrukcyjne, a w konsekwencji na bezpieczeństwo, jednakże w zawężonym zakresie. W sytuacji, gdy instytucje klasyfikacyjne wykonują funkcje administracji, to znaczy zadania państwa bandery statku, ich rola jest ogromna, albowiem to państwo bandery jest odpowiedzialne za bezpieczeństwo na morzu. Państwo bandery powinno sprawować jurysdykcję nad swoimi statkami i to jest najślabszy punkt systemu bezpieczeństwa morskiego. Nawet wewnątrz Unii Europejskiej bezpieczeństwo morskie jest podwyższane nie poprzez nakładanie obowiązków na państwa członkowskie jako państwa bandery, ale dzięki wzmocnieniu roli i kontroli państw portu. Istnieje zatem potrzeba wprowadzenia systemu kontroli działalności administracji państwowych w celu zapewnienia, że statki podnoszące ich banderę wypełniają międzynarodowe standardy. Ważną częścią tego systemu powinna być kontrola instytucji klasyfikacyjnych, które wykonują obowiązki państwa bandery.

MARITIME SAFETY AND CLASSIFICATION INSTITUTION ACTIVITIES (Summary)

Classification societies are part of the world's safety system on the seas, and currently there are in excess of fifty in operation. Ten of the largest organizations belong to the International Association of Classification Societies. They determine classes and conduct reviews of about 90% of global merchant tonnage engaged in commercial activities throughout the world.

⁸¹J. D. Gordan, III, *The liability of Marine Surveyors and Ship Classification Societies*, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 19, No 2, April 1988, s. 304.

The primary aim of the classification system is to improve the safety of human life and goods at sea by ensuring that vessel technical state is adequate. Vessel classification is based on an agreement entered into between the classification institute and the vessel owner. This agreement defines the obligations of the parties and sets forth regulations regarding responsibility.

The country of the ship's flag is foremost responsible for safety at sea. Unfortunately, some countries fail at meeting this obligation and do not want or are unable to guarantee that their vessels meet international standards. In order to close this loophole, port inspections were put into force. Countries conducting port inspections of vessels should cooperate with the country of the ship's flag and classification institutions.