

MARIA DRAGUN-GERTNER

WYTYCZNE MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ W SPRAWIE UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI Z TYTUŁU ROSZCZEŃ MORSKICH

Na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization – IMO) od dłuższego czasu prowadzona jest debata na temat niezbędnych rozwiązań prawnych, które udoskonaliłyby dotychczasowy system międzynarodowej legislacji odnoszącej się do odpowiedzialności za szkody związane z ruchem i eksploatacją statku.

Podstawowe zagadnienia, będące przedmiotem regulacji stosunków odszkodowawczych związanych z eksploatacją statku, to podstawy i zasada odpowiedzialności, jej ewentualne ograniczenia, jak też finansowe zabezpieczenie tej odpowiedzialności.

W międzynarodowej legislacji morskiej zagadnienia te są unormowane w odrębnych konwencjach, odnoszących się do różnych dziedzin eksploatacji statku i związanych z nimi stosunków odszkodowawczych¹.

¹ Problematyka odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną osobom trzecim w związku z eksploatacją statku jest obecnie przedmiotem regulacji 4 konwencji międzynarodowych:

1. Konwencji brukselskiej z 1910 r. o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących zderzenia statków morskich (Dz.U. 1938, nr 101, poz. 670),
2. Konwencji brukselskiej z 1962 r. o odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statki o napędzie jądrowym (nie ratyfikowana przez Polskę),
3. Konwencji brukselskiej z 1969 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Dz.U. 1976, nr 32, poz. 184 – „CLC”) zmienionej protokołami z 1976 r. (Dz.U. 1986, nr 20, poz. 104), z 1984 r. (nie ratyfikowany przez Polskę) i z 1996 r.; Polska wypowiedziała dotychczasową konwencję CLC w 2000 r. i od 21 grudnia 2001 r. jest związana nową jej wersją z 1992 r.,
4. Konwencji IMO z 1996 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane przewozem ładunków szkodliwych i niebezpiecznych – „HNS” (nie ratyfikowana przez Polskę).

Z problematyką odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w związku z eksploatacją statku powiązane są także:

1. Konwencja londyńska o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. (Dz.U. 1986, nr 35, poz. 176 – „LLMC”), zm. protokołem z 1996 r., wraz z wcześniejszymi konwencjami brukselskimi o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich z 1924 r. (Dz.U. 1937, nr 33, poz. 256) i z 1957 r. (Dz.U. 1973, nr 41, poz. 246),
2. Konwencja brukselska z 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (tzw. „Reguły haskie”) (Dz.U. 1936, nr 15, poz. 258), zm. protokołem brukselskim z 1968 r. (tzw. „Reguły Visby”) (Dz.U. 1980, nr 14, poz. 48 i 49) i protokołem z 1979 r. (Dz.U. 1985, nr 9, poz. 26),
3. Konwencja ONZ z 1978 r. o przewozie morskim towarów,
4. Konwencja ateńska z 1974 r. o przewozie morzem pasażerów i ich bagażu (Dz.U. 1987, nr 18, poz. 108), zmieniona protokołami z 1976 r. (Dz.U. 1994, nr 99, poz. 479) i z 1990 r. (nie ratyfikowanym przez Polskę).

Istniejąca fragmentaryzacja unormowań konwencyjnych oraz brak – z nielicznymi wyjątkami – unormowań dotyczących finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich napotyka ją obecnie zdecydowaną krytykę.

Propozycja jednej ogólnej konwencji o odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z ruchem statku nie uzyskała z wielu względów aprobaty². Postanowiono natomiast uzupełnić istniejącą sieć konwencji o dwie nowe:

– o odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza przez bunkier statku³,

– o zwrocie kosztów ponoszonych w związku z wydobywaniem wraków.

Na forum IMO podjęto jednak debatę nad uzupełnieniem istniejącego reżimu prawnomiędzynarodowego przez unormowanie o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności związanej z eksploatacją statków morskich⁴.

Przypomnieć należy, że do chwili uchwalenia konwencji CLC ubezpieczenia były wewnętrzną sprawą właścicieli statków morskich i armatorów. Ta konwencja wprowadziła obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności właściciela statku przewożącego olej drogą morską. Przyjęto je także w konwencji HNS. Nałożenie obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności na właściciela statku zostało tu powiązane z przyznaniem poszkodowanemu prawa do bezpośredniego roszczenia (*action directe*) przeciwko ubezpieczycielowi lub gwarantowi. (HNS art. 12 oraz CLC art. VII). Tylko wówczas bowiem gwarancja realności kompensacji, dyktowana względami ochrony poszkodowanego, może zostać w pełni zrealizowana. Ale już uchwalając protokół do LLMC w 1996 r. tego zagadnienia nie poruszono. Wskazywano, że konwencja ta nie określa podstaw odpowiedzialności, ograniczając się do limitów odszkodowań z tytułu roszczeń morskich, toteż nie może ona zawierać unormowań dotyczących zagadnień ubezpieczenia odpowiedzialności bądź jej innego finansowego zabezpieczenia.

Delegacja brytyjska zaproponowała na 74 sesji Komitetu Prawnego IMO opracowanie konwencji o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej związanej z eksploatacją statków morskich⁵. W raporcie międzynarodowej grupy analizującej to zagadnienie⁶ ta opcja, choć przedstawiona jako jedna z możliwych, nie stała się przedmiotem głębszej wymiany poglądów. Uznano ją za rozwiązanie skrajne, przeciwstawiając mu po drugiej stronie ewentualność zaniechania jakichkolwiek działań w tej mierze na forum międzynarodowym.

Odrzucając koncepcję konwencji regulującej zagadnienie obowiązkowego ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności⁷ właściciela

² Por. szerzej: M. D r a g u n - G e r t n e r, *Aktualne problemy odpowiedzialności cywilnej armatora i jej ubezpieczenia w reżimie prawnomiędzynarodowym*, „Studia Ubezpieczeniowe”, Poznań 1998, s. 236 i n.

³ Projekt tej konwencji został uchwalony w trakcie 81 sesji Komitetu Prawnego IMO, LEG.81/4.

⁴ LEG 74/6/1.

⁵ LEG 74/6/1.

⁶ LEG 75/4/2.

⁷ Dostrzegając w tym rozwiązaniu fundamentalny element ochrony poszkodowanych, delegacja polska na forum IMO opowiedziała się zdecydowanie przeciwko koncepcji utrzymania dotych-

statku (pojęcie używane także w legislacji morskiej w odniesieniu do innego podmiotu, który faktycznie eksploatuje statek nie będąc jego właścicielem)⁸, podjęto jednak dyskusję nad uregulowaniem w płaszczyźnie międzynarodowej przynajmniej zagadnienia udokumentowania posiadania przez właściciela statku ubezpieczenia jego odpowiedzialności w formie stosownego certyfikatu. Zaproponowano rozważenie, czy to zagadnienie winno być unormowane w drodze konwencji czy też tylko za pośrednictwem międzynarodowego kodeksu lub wytycznych o charakterze niewiążącym, które określałyby:

- a) obowiązek posiadania certyfikatów ubezpieczeniowych wraz warunkami takiego ubezpieczenia,
- b) wyłącznie obowiązek udokumentowania posiadania przez właściciela takiego ubezpieczenia.

W debacie podnoszono, że poszkodowani w związku z eksploatacją statku winni mieć zapewnioną ochronę realności należnych im świadczeń odszkodowawczych przez odpowiednią formę zabezpieczenia wypłaty odszkodowań. Ubezpieczenie lub inna forma zabezpieczenia nie tylko bowiem chronią przed niewypłacalnością podmiotu odpowiedzialnego za szkodę, ale ponadto pozwalają na rozwiązanie istotnego, z uwagi na międzynarodowy charakter obrotu morskiego, problemu dostępności do podmiotu zobowiązanego do wypłaty odszkodowań, jak i majątku służącego na zaspokojenie tych roszczeń.

Charakterystyczne dla współczesnych stosunków żeglugowych tzw. spółki papierowe, rejestrowane są w „egzotycznych” krajach, gdzie uzyskany wyrok nie zapewnia dostępu do majątku, z którego poszkodowany mógłby się zaspokoić. Jeśli jednak nawet właściciel statku może być „nieuchwytny”, to w interesie poszkodowanych jest zapewnienie im możliwości skierowania roszczeń do „uchwytnego” ubezpieczyciela lub innego podmiotu gwarantującego wypłatę odszkodowania.

Z obowiązkiem finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności właściciela statku wiąże się też nadzieję, że dla zminimalizowania ponoszonych kosztów podmioty dające takie zabezpieczenie będą dodatkowo wpływały na podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi. Rozwiązanie zaś tego zagadnienia na forum międzynarodowym przyniesie pożądaną jednolitość w sposobie dokumentowania posiadania właściwego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności. Ponadto zaniechanie takiego rozwiązania może zagrażać zasadom uczciwej konkurencji w żegludze.

Zwrócenie uwagi na wszystkie powyższe aspekty nie pozostaje w oderwaniu od faktu, że wiodąca obecnie w dziedzinie międzynarodowej legislacji morskiej organi-

czasowej „sieci” konwencji międzynarodowych, którą mogłaby uzupełnić nowa, samodzielna konwencja o finansowym zabezpieczeniu odpowiedzialności sprawców. Nie zapewniłoby to bowiem niezbędnego, ścisłego powiązania pomiędzy regulacją dotyczącą podstaw i zasad odpowiedzialności a gwarancją jej realności i możliwością wyegzekwowania przez poszkodowanych świadczenia odszkodowawczego. W opinii polskiej delegacji najwłaściwszym rozwiązaniem byłoby przygotowanie nowej, ogólnej konwencji dotyczącej odpowiedzialności właściciela statku, regulującej także problematykę jej ubezpieczenia – LEG 75/4/1.

⁸ Uprawianie żeglugi jest bowiem często oderwane od tytułu własności statku – zob.: J. Łopuski w: *Prawo morskie*, pod red. J. Łopuskiego, t. II, cz. 2, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 262 i n.

zacja, jaką jest IMO, ma charakter międzyrządowy. Przejęła ona dotychczasową rolę Międzynarodowego Komitetu Morskiego będącego organizacją pozarządową. W toku prac legislacyjnych prowadzonych na forum IMO uwzględnia się w konsekwencji obecnie nie tylko aspekty natury prywatnoprawnej, dyktowane w szczególności interesami podmiotów uprawiających żeglugę, lecz także publicznoprawne elementy tworzonego w płaszczyźnie międzynarodowej morskiego porządku prawnego⁹.

Rządy wielu państw dostrzegają potrzebę unormowania zagadnienia zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora w płaszczyźnie międzynarodowej.

Zdeterminowana do podjęcia takich działań jest też Komisja Wspólnot Europejskich¹⁰ podkreślając, że wprowadzenie obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności ma za zadanie:

- a) wyeliminowanie z żeglugi po wodach i do portów UE statków nie odpowiadających ustalonym standardom bezpieczeństwa,
- b) wyeliminowanie przejawów nieuczciwej konkurencji pomiędzy armatorami europejskimi,
- c) zapewnienie, że obywatele Europy uzyskają taką samą ochronę na całym jej obszarze.

Jest też swoistą właściwością stosunków żeglugowych, że wprowadzeniem obowiązku uzyskania ochrony ubezpieczeniowej dla roszczeń morskich są zainteresowane przede wszystkim rządy, a nie ubezpieczyciele. Fakt ten ma istotne znaczenie, ponieważ stanowisko organizacji zrzeszających ubezpieczycieli morskich, uczestniczących w pracach międzynarodowych organizacji morskich, zajmujących się tworzeniem prawa morskiego jest miarodajne, a niekiedy decydujące o przyjęciu określonych rozwiązań, w tym zwłaszcza o uregulowaniu zagadnień dotyczących odpowiedzialności i odszkodowania¹¹.

Niewątpliwie ich stanowisko, przeciwne obligatoryjnym rozwiązaniom dotyczącym ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej właściciela statku, zadecydowało o tym, że na forum IMO opowiedziano się ostatecznie za uchwaleniem aktu o charakterze *soft law*, tj. kodeksu lub wytycznych ustanawiających minimum rekomendowanych standardów dla odpowiedzialności właścicieli statków z tytułu roszczeń morskich¹². Ich przedmiot zawężono jednak do roszczeń innych niż pasażerskie. Kwestię finansowego zabezpieczenia dla roszczeń pasażerskich postanowiono rozpatrywać oddzielnie, mając na uwadze szczególny charakter tych roszczeń oraz ich unormo-

⁹ Podkreśla to E. R o s a e g, *Compulsory Maritime Insurance*, „Simply Scandinavian Institut Yearbook on Maritime Law” 2000, s. 181.

¹⁰ EC-threat to act alone on third party cover; Under cover. „Lloyd’ s List”, February 14, 1997.

¹¹ J. Ł o p u s k i *op.cit.*, s.291. Wprowadzenie obowiązkowych ubezpieczeń w aktach normatywnych stworzonych na forum międzynarodowym wymaga najpierw ustalenia gotowości i zdolności rynku ubezpieczeniowego do przyjęcia danych ryzyk, w razie ich braku bowiem rozwiązania konwencyjne nie wejdą w życie. Zob. E. R o s a e g, *op.cit.*, s. 183.

¹² Niektóre delegacje podkreślały jednak, że wejście w życie dokumentu o charakterze niewiążącym (*non mandatory*) nie eliminuje samo przez się potrzeby wprowadzenia w przyszłości imperatywnych przepisów międzynarodowych.

wanie w konwencji ateńskiej, której kolejna zmiana jest obecnie przygotowywana¹³.

Projekt wytycznych ustanawiających minimum rekomendowanych standardów dla odpowiedzialności właścicieli statków z tytułu roszczeń morskich i odnośnej rezolucji IMO przedłożono do akceptacji Rady IMO¹⁴. Wskazano, że celem tych wytycznych jest stworzenie podstaw dla pożądanej praktyki zachęcenia (nakłonienia) wszystkich właścicieli statków morskich do podjęcia kroków dla zapewnienia wierzycielom uzyskania adekwatnej kompensacji w następstwie wypadku, w którym uczestniczyć będzie statek przez nich eksploatowany. Ostatecznie Zgromadzenie IMO, na podstawie rekomendacji Rady¹⁵, uchwaliło w dniu 25 listopada 1999 r. Rezolucję A.898(21): „Guidelines on Shipowners’ Responsibilities in Respect of Maritime Claims”¹⁶.

W jej preambule wskazano, że uchwalenie wytycznych stanowi realizację art.15 (j) konwencji o IMO stanowiącego, że zadaniem Zgromadzenia jest zalecanie członkom przyjęcia przepisów i wytycznych dotyczących bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania i kontroli zanieczyszczenia morza ze statków i innych spraw dotyczących oddziaływania żeglugi na środowisko morskie, przekazanych Organizacji przez dokumenty międzynarodowe lub poprawki do tych przepisów i wytycznych, które zostały przedstawione Zgromadzeniu, albo przekazanych na podstawie tych dokumentów lub poprawek.

Uznając potrzebę rekomendowania minimalnych międzynarodowych standardów dla ubezpieczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich z tytułu roszczeń morskich Zgromadzenie IMO w szczególności wzięło pod uwagę, że:

- właściciele statków generalnie korzystają z prawa do ograniczenia ich odpowiedzialności z tytułu wielu roszczeń morskich,
- prawo to winno być zrównoważone przez nałożenie na właścicieli statków morskich obowiązku podjęcia kroków dla zapewnienia, że zasadne roszczenia zostaną zaspokojone, w szczególności przez uzyskanie efektywnego pokrycia ubezpieczeniowego,
- w braku efektywnego pokrycia ubezpieczeniowego lub innego efektywnego finansowego zabezpieczenia, uprawnieni wierzyciele mogą nie uzyskać szybkiej i adekwatnej kompensacji szkody,
- wytyczne stanowić będą znaczący wkład do realizacji ważnego celu Organizacji, jakim jest wyeliminowanie z żeglugi statków substandardowych, stanowiących szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska, eksploatowanych bez zabezpieczenia adekwatnego ubezpieczenia odpowiedzialności ich właścicieli.

Wytyczne skierowane są do rządów państw członkowskich i zawierają wskazanie, by podjęły one działania na rzecz nakłonienia właścicieli statków morskich do uzyskania ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia, zgodnego z zasadami określonymi przez wytyczne.

¹³ Na forum IMO w toku 77 sesji Komitetu Prawnego postanowiono rozważyć możliwość wprowadzenia *passenger accident insurance scheme* (PAI) jako alternatywy dla obowiązkowego zabezpieczenia finansowego pokrycia odpowiedzialności przewoźnika z tytułu roszczeń pasażerskich.

¹⁴ A 21/10/Add. 1; LEG 80/11.

¹⁵ A 21/10/Add. 2.

¹⁶ A 21/Res. 898.

Apeluje się w nich także do właścicieli statków morskich, by uzyskali (*arrange*) dla swoich statków pokrycie ubezpieczeniowe zgodne z wymogami wytycznych, a także podejmowali niezbędne działania, gdy odnośne roszczenie powstaje w związku z eksploatacją jednego z ich statków. Komitet Prawny IMO został zobowiązany do nadzoru i uaktualniania wytycznych w razie zaistnienia takiej konieczności.

W treści wytycznych skoncentrowano się na wskazaniu podstawowych standardów zabezpieczenia finansowego, jakim winni legitymować się właściciele statków, uznając to właśnie zagadnienie za niezbędne minimum uzgodnień międzynarodowych dla zabezpieczenia praw poszkodowanych w związku z eksploatacją statku. To minimum obejmuje:

- a) określenie zakresu pokrycia finansowego, które mogłoby spełniać cele zakreślone w wytycznych,
- b) określenie sposobu jego udokumentowania,
- c) określenie kategorii statków, które winny legitymować się dokumentem zabezpieczenia.

Stosownie do pkt. 4 wytycznych właściciele statków morskich winni zapewnić, że odpowiedzialność za p r z e d m i o t o w e r o s z c z e n i a do wysokości limitów ustanowionych w art. 6 i 7 konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. jest objęta u b e z p i e c z e n i e m. Jeżeli jednak właściciel statku jest uprawniony do powołania się na limit niższy niż określony w konwencji, ubezpieczenie winno odpowiadać temu niższemu limitowi. Aby sprostać powyższemu, ubezpieczenie będzie uznane za odpowiadające wymogom wytycznych wtedy, gdy:

1. obejmie odpowiedzialność właściciela statku przewidzianą przez prawo,
2. właściciel statku będzie spełniał wszystkie warunki pokrycia przewidziane przez umowę ubezpieczenia.

P r z e d m i o t o w e r o s z c z e n i a (*relevant claims*) oznaczają zgodnie z wytycznymi (pkt 1.5) roszczenia określone w art. 2 par.1 konwencji LLMC z 1976 r. (łącznie ze wszelkimi innymi zmianami, które weszły w życie w stosunkach międzynarodowych)¹⁷, z wyłączeniem jednak roszczeń ładunkowych (*cargo claims*), tj. roszczeń z tytułu utraty lub uszkodzenia albo opóźnienia w dostawie ładunku przewożonego morzem (pkt1.1). Będą to więc w aktualnym stanie prawnym:

- a) roszczenia z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała albo utraty lub uszkodzenia mienia (łącznie z uszkodzeniem urządzeń portowych, basenów, dróg wodnych i oznakowań nawigacyjnych), które zdarzyły się na statku lub w bezpośrednim związku z eksploatacją statku albo akcjami ratowniczymi, oraz z tytułu innych szkód wynikłych w ich konsekwencji;
- b) roszczenia z tytułu szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie morzem pasażerów lub ich bagażu;
- c) roszczenia z tytułu innych szkód spowodowanych naruszeniem praw innych

¹⁷ Uchwalony w 1996 r. protokół zmieniający LLMC ,1976, przyjęty 2 maja 1996 r. nie wszedł dotychczas w życie, na 10 wymaganych ratyfikacji lub innych form przystąpienia do konwencji nadzień 31 lipca 2000 r. dokonano tylko 2 – *Review of status of conventions and other treaty instruments adopted as a result of the work of the Legal Committee*, LEG 82/7.

niż prawa wynikające z umów, powstałych w bezpośrednim związku z eksploatacją statku lub akcjami ratowniczymi;

d) roszczenia z tytułu podniesienia, usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym statku, który zatonął, stał się wrakiem, wszedł na mieliznę lub został porzucony, wraz ze wszystkim, co znajduje się lub znajdowało się na takim statku;

e) roszczenia z tytułu usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym ładunku statku;

f) roszczenia innej osoby niż osoba odpowiedzialna z tytułu środków podjętych dla uniknięcia lub ograniczenia szkody, za którą osoba odpowiedzialna może ograniczyć swoją odpowiedzialność zgodnie z konwencją, oraz dalszych szkód wyrządzonych przez te środki.

Wyłączenie spod zakresu wytycznych roszczeń ładunkowych znajduje swoje uzasadnienie w tym, że relacje stron mają tu charakter czysto handlowy i opierają się na umowie, której treść związana z ewentualnym ubezpieczeniem szkód w ładunku jest powiązana z warunkami bazy dostawy, uzgodnionymi w ramach umowy sprzedaży towarów oddanych do przewozu.

Szczególność doniosłość ma, z punktu widzenia celów wytycznych, zawarte w słowniczku określenie znaczenia terminu *b e z p i e c e n i e* (*insurance*). Za odpowiadające wytycznym uznaje się tu takie ubezpieczenie, które zabezpiecza pokrycie finansowe w takim zakresie, jak na przykład *indemnity insurance* takiego rodzaju, jaki obecnie powszechnie dostarczają członkowie International Group of P & I Clubs oraz inną efektywną formę ubezpieczenia (łącznie z *self-insurance*) lub finansowego zabezpieczenia, oferującego podobne warunki pokrycia¹⁸.

Kluby P & I to armatorskie kluby ubezpieczeń wzajemnych. Są one dominujące na rynku ubezpieczenia odpowiedzialności w stosunkach morskich. Skrót Protection and Indemnity oznacza ochronę i odszkodowanie. *Protection* to ochrona przed ryzykami nie ujętymi w polisie morskiej; *indemnity* to ryzyko skutków finansowych ponoszonej przez armatorów odpowiedzialności cywilnej.

Organizacyjna odrębność ubezpieczeń dotyczących ryzyk związanych z odpowiedzialnością cywilną armatora i niektórych innych ryzyk armatorskich jest charakterystyczną cechą angielskiego rynku ubezpieczeń.

Ochrona ubezpieczeniowa w tych klubach nie jest otrzymywana na podstawie umowy ubezpieczenia i składki ubezpieczeniowej; świadczenie wzajemne za ochronę ubezpieczeniową polega tu na zobowiązaniu do świadczeń na rzecz pozostałych członków klubu. Oprócz ubezpieczeń opartych na zasadzie wzajemności prowadzonych dla członków kluby prowadzą również ubezpieczenia za stałą składkę i reasekurują ryzyka ubezpieczycieli prowadzących podobne ubezpieczenia armatorów.

Dominującą rolę na rynku międzynarodowym odgrywają kluby brytyjskie, w tym objęte porozumieniem o nazwie London Group. W ramach porozumienia dokonywane są wzajemne operacje reasekuracyjne. W tym celu jest konieczne, by warunki ubezpieczenia w poszczególnych klubach nie różniły się od siebie w sposób istotny.

¹⁸ Według art. VII konwencji CLC, zabezpieczeniem równoważnym z ubezpieczeniem jest gwarancja banku lub zaświadczenie wystawione przez międzynarodowy fundusz odszkodowawczy.

Kluby armatorskie tworzone są obecnie również w innych państwach (skandynawskich, Japonii, Francji). Współpracują one w ramach porozumienia poolowego International Group of P&I Clubs. Kluby te reasekurują się między sobą, a w odniesieniu do ryzyk przekraczających pewne granice – również na otwartym rynku ubezpieczeniowym¹⁹. Polskie ubezpieczenia morskie są reasekurowane na rynku angielskim.

Wskazanie w wytycznych na kluby P and I oraz ich praktykę ubezpieczeń wiąże się z ich wiodącym znaczeniem w stosunkach żeglugowych i jest próbą rozwiązania problemu weryfikowania ubezpieczycieli, których polisy są przedstawiane przez właścicieli statków, z punktu widzenia ich wiarygodności i solidności gwarantującej zakres i realność oferowanego przez nich zabezpieczenia. Ogólnie bowiem istnieje obawa, że przy wprowadzeniu powszechnego ubezpieczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich administracje poszczególnych państw miałyby problemy z dokonaniem takiej weryfikacji.

Wytyczne uznają za wystarczające przedstawienie certyfikatu samoubezpieczenia (*self insurance*). Jest to specyficzna forma gromadzenia funduszu ubezpieczeniowego. Polega na tworzeniu tego funduszu przez samego ubezpieczonego w ramach własnej organizacji gospodarczej. Nie występuje tu co prawda umowa ubezpieczenia, ale niewątpliwie występuje fundusz ubezpieczeniowy, powstający w trybie gromadzenia na wyodrębnionym rachunku środków na wyrównywanie skutków nadzwyczajnych strat. W ubezpieczeniu morskim samoubezpieczenie dotyczy może wielkich przedsiębiorstw armatorskich eksploatujących dziesiątki lub setki statków. Możliwość samoubezpieczenia stanowi swego rodzaju substytut w stosunku do ochrony ubezpieczeniowej oferowanej na rynku, do którego to rozwiązania część potencjalnych nabywców świadczeń ubezpieczeniowych może się uciec w przypadku zbyt wysokiej ceny na tym rynku²⁰.

Posiadanie przez właściciela/armatora statku ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia winno być udokumentowane znajdującym się na pokładzie statku certyfikatem wydanym przez ubezpieczyciela lub innego gwaranta. Gdy więcej niż jeden ubezpieczyciel/gwarant ma dostarczyć pokrycie przedmiotowych roszczeń, pojedynczy certyfikat potwierdzający tożsamość głównego ubezpieczyciela/gwaranta odpowiedzialności jest wystarczający (pkt 5.1).

Certyfikat powinien zawierać następujące dane (pkt 5.2):

1. nazwę statku,
2. numer IMO statku,
3. nazwę ubezpieczyciela/gwaranta,
4. miejsce głównej siedziby handlowej ubezpieczyciela/gwaranta,
5. nazwę ubezpieczonego lub współubezpieczonych/beneficjentów gwarancji, jeśli są znani,
6. atest (potwierdzenie), że ubezpieczenie/gwarancja odpowiada rekomendowa-

¹⁹ J. Ł o p u s k i, *op.cit.*, s. 301.

²⁰ Z. B r o d e c k i, J. F i g a r s k i, Z. K a m i ń s k i, A. S o ł t y s, *Ubezpieczenia morskie*, Gdańsk 1979, s. 26 i 27.

nym standardom określonym w tych wytycznych w zakresie ryzyk pokrywanych przez tego ubezpieczyciela/gwaranta²¹.

W przeciwieństwie do konwencji CLC i HNS, stosownie do których certyfikat stwierdzający, że ubezpieczenie lub innego rodzaju zabezpieczenie finansowe jest w mocy zgodnie z postanowieniami konwencji, wydaje lub poświadcza właściwa władza państwa rejestracji statku po ustaleniu, że wymagania określone w konwencji zostały spełnione (art. VII konwencji CLC²², art. 12 konwencji HNS). W wytycznych przewiduje się, że taki certyfikat wystawi sam ubezpieczyciel/gwarant. Rozwiązanie to z punktu widzenia zagwarantowania adekwatnej kompensacji jest z pewnością dyskusyjne. Mimo to w praktyce certyfikacja dokonywana według reguł konwencji CLC jest krytykowana z uwagi na towarzyszącą jej biurokrację, jak też kłopoty z aktualizacją certyfikatów²³ i dostarczaniem ich terminowo na pokład statku²⁴. Szczególnie

²¹ Dla porównania certyfikat wymagany na podstawie konwencji CLC powinien zawierać:

- a) nazwę statku i port rejestracji,
- b) nazwisko właściciela i miejsce jego głównej siedziby handlowej,
- c) typ zabezpieczenia,
- d) nazwisko i miejsce głównej siedziby handlowej ubezpieczyciela lub innej osoby dającej zabezpieczenie oraz gdy jest to właściwe, miejsce siedziby handlowej ustanowienia ubezpieczenia lub zabezpieczenia,
- e) okres ważności certyfikatu, który nie może być dłuższy niż okres ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.

²² Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 1992 r. (Dz.U. 92.52.247) w sprawie warunków i trybu wydawania lub poświadczenia certyfikatów ubezpieczenia albo innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, wzoru certyfikatu oraz wysokości pobieranych opłat, wydanym na podstawie art. 338 Kodeksu morskiego (Dz. U. 1986, nr 22, poz. 112; 1989, nr 35, poz. 192, 1991, nr 16, poz. 73) certyfikat ubezpieczenia albo innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami wydaje się dla statków o polskiej przynależności, a w zakresie przewidzianym w art. 337 Kodeksu morskiego – również dla statków obcych. Certyfikat dla statków o polskiej przynależności wystawia lub poświadcza dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku. Właścicielowi statku, który ubiega się o wydanie certyfikatu na podstawie art. 337 Kodeksu morskiego, certyfikat wystawia dyrektor urzędu morskiego, do którego wpłynął wniosek.

²³ Jej konieczność wynika z art. VII. ust. 5 konwencji CLC stanowiącego, że ubezpieczenie lub innego rodzaju finansowe zabezpieczenie nie odpowiada wymaganiom niniejszego artykułu, jeżeli może ustać z przyczyn innych niż upływ okresu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia, podany w certyfikacie zgodnie z ustępem 2 tego artykułu, przed upływem 3 miesięcy od daty zawiadomienia o tym władz wymienionych w ustępie 4 tego artykułu, chyba że certyfikat został zwrócony tym władzom lub nowy certyfikat został wydany w wymienionym okresie. Powyższe postanowienia będą miały również zastosowanie do wszelkich zmian ubezpieczenia lub zabezpieczenia, powodujących, że przestają one spełniać wymagania przewidziane w niniejszym artykule.

²⁴ Niewątpliwie istotnym ułatwieniem jest postanowienie art. VII. ust. 7 konwencji CLC, zgodnym z którym certyfikaty wystawione lub poświadczone z upoważnienia umawiającego się państwa będą uznawane przez inne umawiające się państwa do celów niniejszej konwencji i będą traktowane przez inne umawiające się państwa jako mające tę samą moc, co certyfikaty wystawione lub przez nie poświadczone. Umawiające się państwo może w każdym czasie zażądać konsultacji z państwem rejestracji statku, jeżeli uważa, że ubezpieczyciel lub poręczyciel wymieniony w certyfikacie nie jest w stanie dotrzymać zobowiązań finansowych nałożonych przez konwencję.

problemy wiążą się z weryfikacją przez władze danego państwa solidności i wypłacalności zagranicznych ubezpieczycieli/gwarantów²⁵.

Szeroki zakres certyfikacji przewidziany przez wytyczne jeszcze bardziej by te problemy, w razie powierzenia certyfikacji organom administracyjnym, skomplikował. Poprzestano więc na rozwiązaniu o charakterze minimalnym, chociaż państwo, które dostosuje się do wytycznych, i tak będzie musiało znaleźć praktyczne rozwiązanie dla oceny, czy obce statki wpływające na jego terytorium posiadają właściwe zabezpieczenie odpowiedzialności za szkody związane z ich eksploatacją.

W literaturze stawia się tezę²⁶, że w przypadku gdy statek będzie przedstawiał polisę/certyfikat podmiotu o nieznanym standingu finansowym, nie należy go uznawać za zabezpieczający pokrycie szkody w wymaganym zakresie. Komisja Wspólnot Europejskich analizuje też możliwość stworzenia listy zatwierdzonych towarzystw ubezpieczeniowych, których certyfikat mógłby być w powyższych celach uznany.

Władze państw członkowskich IMO winny, zgodnie z wytycznymi, podjąć kroki przynaglające (*urge*) do zastosowania się do wytycznych przez właścicieli statków o tonażu powyżej 3000 t brutto, obliczanego zgodnie z zasadami pomiaru statków, zawartymi w aneksie I do międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r.²⁷ Także właściciele statków o niższym tonażu należy zachęcać (*encouraged*) do uzyskania zabezpieczeń finansowych odpowiedzialności zgodnych z wytycznymi.

Pod pojęciem właściciela statku (*shipowner*) rozumie się tu zarówno właściciela statku morskiego, jak też inną organizację lub osobę, która ponosi odpowiedzialność z tytułu eksploatacji takiego statku (pkt 1.6)²⁸.

Wytycznych nie stosuje się do okrętów wojennych lub innych statków stanowiących własność państwa lub przez państwo eksploatowanych albo używanych w danym czasie wyłącznie w państwowej służbie niehandlowej, chyba że to państwo inaczej postanowi (pkt 2.2)²⁹.

Oceniając znaczenie wytycznych dla upowszechnienia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej właścicieli statków za szkody wyrządzone w związku z ich eksploatacją, stwierdzić należy, że jest to rozwiązanie o dość ograniczonej skuteczności.

²⁵ Na forum IMO wysuwa się m.in. propozycje, by zadanie takiej certyfikacji delegować na uznane kluby P&I, odciążając w ten sposób od tego zadania administrację rządową – Leg 81/WP, 2, par. 33.

²⁶ Tak na tle konwencji HNS E. R o s a e g, *op.cit.*, s. 197.

²⁷ Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, sporządzona w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz.U.83.56.247).

²⁸ Według konwencji LLMC (art. 1) określenie „właściciel statku” oznacza właściciela, czarterującego, zarządzającego i armatora statku morskiego.

²⁹ Według konwencji CLC (art. VII ust. 12) statek będący własnością umawiającego się państwa nie posiadający ubezpieczenia lub innego rodzaju zabezpieczenia finansowego nie jest objęty zakazem przebywania na obszarach morskich państw członkowskich, jednakże statek ten powinien posiadać certyfikat wystawiony przez właściwe władze państwa rejestracji statku stwierdzający, że statek ten jest własnością tego państwa i że odpowiedzialność statku ma pokrycie w granicach przewidzianych w artykule V ust. 1 konwencji. Certyfikat taki powinien być oparty możliwie jak najściślej na wzorze ustalonym w ustępie 2 niniejszego artykułu.

Wszystko bowiem zależy od tego, czy i w jakiej formie (zakresie) państwa członkowskie zrealizują postanowienie wytycznych o nakłanianiu armatorów do uzyskiwania zabezpieczenia pokrycia finansowego ich odpowiedzialności. Z całą pewnością nie będą to środki oddziaływania tak daleko idące, jak te przewidziane w konwencji CLC (oraz HNS), tj. zakaz uprawiania żeglugi wobec statków własnej bandery bądź niedopuszczanie do wejścia lub wyjścia z portu na terytorium danego państwa, przebywania lub opuszczania końcowego portu poza wybrzeżem danego państwa, leżącego na jego morzu, przez statek o obcej przynależności (art. VII ust. 11 konwencji CLC). Może to być natomiast zapowiadana wzmoczona kontrola statków, które nie okażą się określonym w wytycznych certyfikatem, w czym niewątpliwie pomóc może dotychczasowy system współpracy administracji morskich poszczególnych państw w ramach regionalnych porozumień Port State Control³⁰.

GUIDELINES OF THE INTERNATIONAL MARITIME
ORGANIZATION (IMO) CONCERNING LIABILITY INSURANCE
IN RESPECT OF MARITIME CLAIMS
(S u m m a r y)

A debate has been going on for some time within the International Maritime Organization (IMO) concerning necessary legal considerations that would improve the system of international legislation referring to liability for damage connected with the use of shipping vessels.

A proposal relating to a general convention on liability for damage caused by vessels was not approved.

On 25 November 1999, the Congress of the IMO passed resolution A.898/21/: Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims.

These guidelines have been passed on to member governments and they contain recommendations that those governments should begin to try to persuade maritime ship owners to obtain insurance or another type of financial security in accordance with the principles set out in the guidelines. The guidelines also urge ship owners to obtain insurance cover for their vessels in accordance with the demands of the guidelines, and also to deal with claims relating to any one of their ships.

The Legal Committee of the IMO was directed to supervise and review the guidelines, should the need arise.

³⁰ Polska jest stroną Memorandum Paryskiego z 1982 r., którego celem jest ujednoczenie zakresu i zasad przeprowadzania portowej kontroli bezpieczeństwa. W Memorandum tym uczestniczą przedstawiciele administracji morskich państw europejskich. Porozumienie stanowi realizację działań IMO na rzecz regionalnej współpracy w dziedzinie kontroli statków.