

PAWEŁ KRĘŻEL

JEDNOLITY CERTYFIKAT OBOWIĄZKOWEGO UBEZPIECZENIA W KONWENCJACH MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ

Artykuł dotyczy nowego zagadnienia w prawie morskim, ale znanego w konwencjach cywilnoprawnych, w których istnieje obowiązek udokumentowania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego. Dowodem tego są certyfikaty, których wzory zawierają konwencje.

Międzynarodowa Organizacja Morska stoi na stanowisku, by wydawać jeden certyfikat dla wielu konwencji. Autor artykułu pisze o trudnościach z tym związanych, ale jest za wprowadzeniem jednolitego certyfikatu.

W dniach 14–18.05.2007 r. w Nairobi w Kenii odbyła się konferencja dyplomatyczna, w trakcie której przyjęto Międzynarodową konwencję o usuwaniu wraków (WRC¹). Wynikiem prac konferencji była również Rezolucja w sprawie certyfikatów obowiązkowego ubezpieczenia w morskich konwencjach o odpowiedzialności, w tym konwencji WRC².

W rezolucji tej wskazano, że konwencja WRC przewiduje obowiązek posiadania certyfikatów poświadczających ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności. Certyfikaty takie występują również w przypadku pozostałych konwencji IMO o odpowiedzialności i odszkodowaniu (*IMO liability and compensation conventions*³). Konwencje te przewidują obowiązek posiada-

¹ *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007. Zob. bliżej M.H. Kozłowski, *Konwencja Nairobi 2007*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2008, nr 21, s. 82 i nast. – autor ten sugeruje wprowadzenie jednolitego certyfikatu (s. 89).

² LEG/CONF. 16/20 z 23.05.2007 r.

³ W chwili obecnej RP jest stroną Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli 29.11.1969 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 32, poz. 184), zmienionej protokołem sporządzonym w Londynie 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1526) – konwencja CLC oraz Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie 23.03.2001 r. (Dz. U. z 2008 r., Nr 148, poz. 939) – konwencja bunkrowa. Wzór właściwych certyfikatów określają odpowiednio: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 22.07.2009 r. w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku oraz rozporzą-

nia ubezpieczenia lub zabezpieczenia poświadczonego certyfikatem wystawianym przez właściwą administrację państwa-strony (lub upoważnioną przez dane państwo instytucję lub organizację, np. towarzystwo klasyfikacyjne). Certyfikat taki wystawiany jest statkom po ustaleniu przez właściwą władzę państwa, że wymagania określone w danej konwencji zostały spełnione. Wymagania te różnią się w zależności od konwencji. Sam wzór certyfikatu jest jednak podobny i określony w załącznikach do poszczególnych aktów. W związku z tym wskazano, że dla obniżenia kosztów administracyjnych oraz w celu uproszczenia procedury wydawania właściwych certyfikatów zasadne jest ustalenie jednolitego certyfikatu obowiązkowego ubezpieczenia dla wszystkich konwencji obowiązujących obecnie oraz tych, które nie weszły jeszcze w życie. Rezolucja wzywała IMO, a w szczególności jej Komitet Prawny (Legal Committee – LEG), do wypracowania właściwego modelu certyfikatu. Wskazano również na możliwość oparcia się na procedurze wzajemnego uznania certyfikatów przez państwa-strony, jaką zastosowano dla konwencji CLC⁴. W przypadku konwencji CLC od 30.05.1996 r. funkcjonowały jednocześnie dwie wersje konwencji: z 1969 r. oraz w wersji zmienionej protokołem z roku 1992. Państwa będące stroną konwencji zmienionej protokołem akceptowały certyfikaty wydane przez państwa, które nie ratyfikowały protokołu z 1992 r. i były jedynie stroną konwencji w wersji z 1969 r. Problem pojawił się w dniu 16.05.1998 r., kiedy to państwa-strony CLC 92 przestały być stroną CLC 69.

Rozwiązanie zaproponowane przez Komitet polegało na tym, że statki zarejestrowane w państwie będącym stroną CLC 69 uzyskiwały certyfikat CLC 69 swego państwa bandery, natomiast certyfikat CLC 92 w dowolnym państwie będącym stroną CLC 92. W odniesieniu do statków zarejestrowanych w państwach będących stroną CLC 92 Komitet Prawny rekomendował, by w sytuacji, gdy jest to dopuszczalne w prawie danego kraju, państwa-strony CLC 69 akceptowały certyfikaty wystawione w państwach-stronach CLC 92, jako dowód ubezpieczenia wymaganego przez CLC 69. Ponadto państwa-strony CLC 69 powinny kontynuować praktykę wydawania certyfikatów dla statków niezarejestrowanych w tym państwie, jak i akceptować certyfikaty wystawione w innych państwach będących stronami CLC 69. Również kluby P&I zrzeszone w Międzynarodowej Grupie wydały oświadczenie stanowiące, że polisa wystawiona na podstawie art. VII CLC 92 obejmuje także art. VII CLC 69.

Kwestia jednolitego certyfikatu była następnie przedmiotem obrad 93. Sesji Komitetu Prawnego IMO⁵. Propozycja opracowania takiego jednolitego modelu spotkała się z pozytywnym przyjęciem delegatów, w tym przedstawicieli Mię-

dzenie Ministra Infrastruktury z 22.07.2009 r. w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (Dz.U. Nr 122, poz. 1012 i 1013) – stanowią one wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 277 oraz 271g k.m (tekst jednolity Dz.U. Nr 217, poz. 1689).

⁴ LEG/Circ.1 z 27.04.1998 r., szerzej w: LEG 77/10/1 z 20.03.1998 r.

⁵ LEG 93/13 z 2.11.2007 r.

dzynarodowej Izby Żeglugi (International Chamber of Shipping – ICS) oraz klubów P&I (International Group of P&I Associations). Wskazano, że rozwiązanie to ograniczy biurokrację, ułatwi wymianę informacji i pozwoli na duże oszczędności – tak po stronie administracji, jak przedsiębiorstw żeglugowych. W efekcie Komitet poprosił Sekretariat IMO o przygotowanie propozycji, która mogłaby stanowić podstawę dla prac podczas 94. sesji Komitetu. Propozycja taka została przedstawiona w dokumencie LEG 94/11/Corr.1 (LEG 94/5/3).

Wzór certyfikatu zaproponowany przez Sekretariat obejmował następujące akty prawne:

- konwencję CLC 69,
- konwencję CLC 92,
- konwencję HNS⁶ z 1996 r. (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych),
- konwencję bunkrową z 2001 r.,
- konwencję WRC z 2007 r.

Odstąpiono natomiast od umieszczenia w jednolitym modelu konwencji ateńskiej⁷, w wersji zmienionej protokołem z 2002 r.⁸ – tzw. PAL 2002. Jako powód wskazano jego odmienną naturę⁹. Do rozważenia przez Komitet Prawny pozostawiono ewentualne uzupełnienie wzoru o *IMO registered owner identification number* oraz *IMO company identification number*, które wprowadzone zostały w rezolucji MSC.160(78) w celu poprawy bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz oszustwom i przestępstwom związanym z międzynarodowym transportem morskim.

Podstawową kwestią do rozważenia przez Komitet Prawny była jednak procedura zastąpienia obowiązujących wzorów certyfikatów, stanowiących załącznik do konwencji, przez nowy, jednolity model. Wprowadzenie wiążącego modelu wymagałoby zmiany wszystkich konwencji, których on dotyczy. Rozwiązanie wskazane w rezolucji konferencji WRC, odsyłające do procedury zastosowanej przy konwencji CLC, może stanowić jedynie zalecaną alternatywę (*recommended alternative*). W efekcie jednak istnieje zagrożenie, że część państw będzie stosować jednolity certyfikat, pozostałe zaś mogą wymagać certyfikatów w formie określonej przez wiążące załączniki do poszczególnych konwencji. Sytuacja taka na pewno nie przyczyni się do obniżenia kosztów

⁶ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

⁷ Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzona w Atenach 13.12.1974 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108), zmieniona protokołem sporządzonym w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1994 r., Nr 99, poz. 479).

⁸ Z powodu braku wymaganej liczby ratyfikacji protokół nie wszedł w życie. RP nie jest jego stroną.

⁹ Ze względu na specyfikę PAL na 92. Sesji Komitetu Prawnego IMO przyjęto zastrzeżenia i wskazówki dla implementacji konwencji ateńskiej (LEG 92/13, annex 5).

i uproszczenia międzynarodowego obrotu morskiego. Ponadto z wprowadzeniem jednolitego modelu wiążą się jeszcze takie kwestie praktyczne, jak np. konsekwencje ewentualnej zmiany konwencji czy różne, w zależności od konwencji, okresy obowiązywania ubezpieczenia. Nie jest również jasne, czy wystawiać takie certyfikaty mogłyby jedynie państwa będące stroną wszystkich konwencji w nim przewidzianych oraz czy wystawiałyby one certyfikaty również dla statków zarejestrowanych w pozostałych państwach. Bardzo istotny spór powstał również w związku z wejściem w życie konwencji bunkrowej i dotyczył on kwestii wystawiania certyfikatów dla statków eksploatowanych na podstawie czarteru *bareboat*, zarejestrowanych czasowo pod inną, niż flaga rejestru stałego, banderą. Przyjęte rozwiązanie miałooby znaczenie również w odniesieniu do jednolitego modelu, który inkorporowałby taki certyfikat. Kwestia ta ma znaczenie nie tylko teoretyczne, ale również bardzo duże znaczenie praktyczne i polityczne – z tego powodu jest niewątpliwie warta szerszego omówienia.

Już w 1991 r. CMI¹⁰ wskazywało na możliwość wystąpienia tego problemu w odniesieniu do konwencji CLC¹¹. W przypadku CLC jednak, mającej zastosowanie do stosunkowo niewielkiej liczby statków przewożących oleje, rzadko czarterowanych na podstawie *bareboat*, zagadnienie wydawało się bardziej teoretyczne niż praktyczne. Art. 7(2) CLC stanowi, że „certyfikat wydaje lub poświadcza właściwa władza państwa rejestracji statku”. Co prawda art. 1(4) CLC definiuje, że „państwo rejestracji statku oznacza w odniesieniu do zarejestrowanych statków państwo rejestracji statku, a w odniesieniu do statków niezarejestrowanych państwo, którego banderę statek podnosi”, definicja ta jednak nie wyjaśnia kwestii certyfikacji statków podwójnej rejestracji wyczarterowanych na podstawie *bareboat*. Trzeba pamiętać, że w roku 1969, kiedy to trwały prace nad CLC 69, kwestia podwójnej rejestracji była niemal nieznaną. Pojawiła się ona w legislacji międzynarodowej dopiero w konwencji o warunkach rejestracji statków¹² z 1986 r., w jej art. 11(5) oraz 12. Art. 12(4) stanowił, że państwa bandery (rejestru czasowego) powinny zapewnić wykonywanie pełnej jurysdykcji i kontroli nad statkami podnoszącymi ich banderę. Rozwiązanie to w zasadzie nie budzi wątpliwości. Statek zarejestrowany czasowo w danym państwie nabywa jego przynależność i poddany jest jego prawodawstwu, również w zakresie konwencji międzynarodowych, którymi to państwo jest związane – np. konwencji SOLAS¹³, która również przewiduje wydawanie certyfikatów przez państwo bandery. W związku z tym CMI stanęło na stanowisku, że w przypadku zawieszenia przynależności w rejestrze stałym należy zwrócić

¹⁰ Comité Maritime International.

¹¹ LEG 66/6 oraz LEG 66/6/1.

¹² Szerzej: M. Rzeszewicz, *Międzynarodowa konwencja o warunkach rejestracji statków – 1986*, Technika i Gospodarka Morska 1986, nr 8/9, s. 394–397.

¹³ Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201 ze zmian.).

wydany przez państwo rejestru stałego certyfikat, po czym uzyskać nowy certyfikat w państwie, którego banderę statek w danej chwili podnosi. Nie jest bowiem pożądane, by statek pod banderą X, wchodząc do obcego portu, okazywał certyfikaty wydane przez państwo Y. Należy również pamiętać, że z czasową zmianą przynależności może się wiązać zmiana nazwy statku – certyfikat taki byłby zatem wydany dla statku o innej nazwie, niż widniejąca w dokumentach statku i na jego burcie. Zdaniem CMI nie zachodziła potrzeba zmiany art. 1 oraz 7 konwencji CLC, gdyż jest to jedynie kwestia właściwej interpretacji. W razie jednak, gdyby kwestia budziła nadal kontrowersje, zaproponowano jej wyjaśnienie w formie rezolucji Komitetu Prawnego. Stanowisko to zostało przedstawione przez prof. Berlingieriego podczas 66. Sesji Komitetu Prawnego, w marcu 1992 r. Podczas obrad wiele delegacji wskazywało jednak, że sprawa wbrew pozorom nie jest tak prosta¹⁴. Między innymi dyrektor IOPC FUND zauważył, że przyjęte rozwiązanie będzie mieć wpływ na kwestie przejęcia odpowiedzialności przez fundusz, powstały na mocy Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami¹⁵, która w art. 3(2) mówi o „statku zarejestrowanym lub podnoszącym banderę umawiającego się państwa”.

Do sprawy powrócono w 1994 r., podczas 71. Sesji Komitetu Prawnego, kiedy to przedstawiono wyniki ankiety dotyczącej praktyki rejestracji statków *barreboat*, opracowanej przez CMI i rozсланej do państw IMO. Większość odpowiedzi wskazywała, że państwem właściwym do wydawania certyfikatów powinno być państwo wykonujące jurysdykcję nad statkiem, a więc państwo bandery. Uznano jednak wtedy, że zagadnienie to dotyczy niewielkiej liczby statków, dlatego powrócono do niego dopiero w związku z pracami nad konwencją bunkrową, PAL 2002¹⁶ oraz WRC. Pomimo głosów sprzeciwu¹⁷ przyjęto odwołanie do państwa rejestru statku (*State of the ship's registry*), a nie do państwa bandery (*flag State*), co uzasadniono między innymi koniecznością zachowania jednolitości rozwiązań zawartych we wszystkich reżimach odpowiedzialności IMO. W raporcie z prac nad konwencją WRC¹⁸ wskazano jednak wyraźnie, że termin „państwo rejestru statku” należy interpretować jako państwo bandery w rozumieniu art. 91 oraz 92 konwencji UNCLOS¹⁹.

Kwestia wydawania certyfikatów nabrała realnego znaczenia w 2008 r., w związku z wejściem w życie, z dniem 21 listopada, konwencji bunkrowej i potrzebą wydania certyfikatów dla około 40 000 statków. Wtedy to, podczas

¹⁴ LEG 66/9, s. 25.

¹⁵ Sporządzonej w Brukseli 18.12.1971 r. (Dz.U. z 1986 r., Nr 14, poz. 79), zmienionej protokołem, sporządzonym w Londynie 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1529).

¹⁶ LEG 88/5 oraz LEG 88/13, s. 23.

¹⁷ LEG 84/14, s. 9; LEG 85/11 z 5.11.2002 r., s. 7; LEG 85/3/2; LEG 86/15, s. 8.

¹⁸ Aneks 2 dokumentu LEG 86/15, s. 2.

¹⁹ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r. (Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543).

94. Sesji Komitetu delegacja Wysp Marshalla poprosiła o stanowisko Komitetu w przedmiotowej sprawie²⁰. Szczegółowe stanowisko delegacji Wysp zostało przedstawione w dokumencie LEG 95/9/1 z lutego 2009 r. Wyspy Marshalla, zaliczane do krajów FoC²¹, opowiedziały się oczywiście za wyłącznym prawem wydawania certyfikatów przez państwo bandery statku. Jak uzasadniano: tak jest w przypadku wszystkich innych certyfikatów²² i nie ma powodu, by konwencja bunkrowa stanowiła wyjątek. Stanowisko to zostało poparte przez, mającą podobne interesy, delegację Liberii²³. Jako uzasadnienie przedstawiono również fakt, że w praktyce zdarza się, iż w razie kontroli państwo portu nie akceptuje certyfikatu wystawionego przez państwo rejestru stałego dla statku podnoszącego flagę rejestru tymczasowego, które to państwo wydaje przecież wszystkie pozostałe certyfikaty. Zupełnie odmienne stanowisko przedstawiły państwa rejestru stałego²⁴: Holandia oraz Niemcy²⁵. Według tych delegacji konwencja bunkrowa wyraźnie wskazuje na państwo rejestru stałego. Art. 7(2) mówi bowiem o „właściwej władzy państwa rejestracji statku”, natomiast art. 7(1) nakłada obowiązek posiadania ubezpieczenia przez zarejestrowanego właściciela statku zarejestrowanego w państwie-stronie konwencji bunkrowej²⁶. Dalej, w art. 7(7) konwencja stanowi, że „państwo rejestracji statku, zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu, określi warunki wydawania certyfikatów i ich ważności”. Państwo rejestracji statku, zdefiniowane w art. 1(10)²⁷, rozumiane jest natomiast jako państwo rejestru stałego, a jak argumentowała delegacja niemiecka – „jedynie w przypadku statku niezarejestrowanego, państwo, którego banderę taki statek podnosi”. Ponadto pojęcia „administracja”, występującego w aktach dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska²⁸ mówią-

²⁰ LEG\94\12, s. 30.

²¹ Flags of Convenience – wygodne/tanie bandery.

²² Na przykład International Tonnage, International Load Line, Cargo Ships Safety Construction, Safety Equipment, Safety Radio, International Oil Pollution Prevention, International Sewage Pollution Prevention, International Air Pollution Prevention, Safety Management, Document of Compliance, International Ship Security, Continuous Synopsis Record, Civil Liability Convention, Radio Station Licence, Minimum Safe Manning, Officer and Crew Certification and Identity Documents.

²³ LEG 95/9/6.

²⁴ W roku 2008 około 2700 niemieckich statków wycarterowanych było na podstawie *bareboat charter*.

²⁵ LEG 95/9/4.

²⁶ Art. 7(1): „Zarejestrowany właściciel statku o tonażu brutto przekraczającym 1000 ton, zarejestrowanego w państwie-stronie, będzie zobowiązany do posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego takiego, jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, pokrywającego odpowiedzialność zarejestrowanego właściciela za szkody spowodowane zanieczyszczeniem (...)”.

²⁷ Art. 1(10): „»Państwo rejestracji statku« w odniesieniu do statku zarejestrowanego oznacza Państwo, w którym został on zarejestrowany; natomiast w odniesieniu do statku niezarejestrowanego oznacza Państwo, które udzieliło mu zezwolenia na pływanie pod swoją banderą” (w wersji angielskiej: *the State whose flag the ship is entitled to fly*).

²⁸ SOLAS, rozdz. 1, paragraf 2(b); MARPOL, art. 2(5); STCW – art. II(b); czy też TONNAGE69 w art. 2(2).

cych o wydawaniu właściwych certyfikatów, nie należy mylić z pojęciem „właściwej władzy” z konwencji bunkrowej czy CLC.

W kwestii wykonania konwencji UNCLOS (w szczególności art. 94, określającego obowiązki państwa bandery²⁹) wskazano, że do obowiązku tego odnosi się art. 11 konwencji bunkrowej, stanowiący, iż „państwo-strona w żadnym wypadku nie zezwoli na żeglugę statku pływającego pod jego banderą, do którego ma zastosowanie niniejszy artykuł, jeżeli nie zostanie wystawiony certyfikat zgodnie z postanowieniami ustępów 2 lub 14”. Oznacza to, że państwo bandery musi zapewnić posiadanie przez statek właściwego certyfikatu, ale niekoniecznie samo musi taki certyfikat wystawić. Niezależnie od powyższej argumentacji, art. 7(9) stanowi, że „certyfikaty wystawione lub poświadczone z upoważnienia państwa-strony będą uznawane przez inne państwa-strony dla celów niniejszej konwencji i będą traktowane przez inne państwa-strony jako mające tę samą moc, co certyfikaty wystawione lub poświadczone przez nie (...)” – stąd nieuzasadnione są przypadki nieuznawania certyfikatów, o których wspominała delegacja Liberii.

Podczas dyskusji na forum 95. Sesji Komitetu Prawnego przeważało stanowisko delegacji opowiadających się za właściwością państwa bandery³⁰. Wskazywano, że taka praktyka funkcjonowała już w odniesieniu do CLC (zawierającej bliźniacze postanowienia), a propozycja umożliwienia wydawania i uznawania certyfikatów wystawionych tak przez państwo rejestru stałego, jak bandery jest nie do zaakceptowania ze względu na trudności w określeniu obowiązków tych państw względem postanowień konwencji. Za uznaniem państwa bandery przemawiają też kwestie czysto praktyczne – to państwo bandery narażone będzie na negatywne konsekwencje w razie wycieku oleju czy zakazu wejścia do portu dla statku podnoszącego jego banderę. Również standardowe formularze czarterów *bareboat* (np. BARECON 2001³¹) nakładają obowiązek uzyskania certyfikatu na czarterującego, a nie właściciela. Niektóre państwa wyraźnie też zadeklarowały, że akceptować będą jedynie certyfikaty wystawione przez państwo flagi. Z powodu braku zgody prace toczyły się nadal – w efekcie na 96. Sesji Komitetu, w październiku 2009 r., przedstawiono projekt rezolucji Zgromadzenia IMO w kwestii certyfikatów wydawanych dla statków wyczarterowanych na podstawie *bareboat*³². Będący wynikiem konsensusu projekt przewidywał, że państwem właściwym jest państwo bandery będące stroną konwencji, z drugiej strony wskazywał jednak na konieczność wzajemnej akceptacji certyfikatów wystawionych przez państwa-strony konwencji oraz zwracał państwa do „współpracy przy opracowaniu rozwiązania w duchu zro-

²⁹ Art. 94(1): Każde państwo skutecznie wykonuje swoją jurysdykcję i kontrolę w dziedzinie administracyjnej, technicznej i socjalnej nad statkami podnoszącymi jego banderę.

³⁰ LEG 95/10, s. 25–28.

³¹ www.bimco.org/Corporate/Documents/BIMCO_Documents/Sundry_Other_Forms/BARECON2001.aspx.

³² LEG 96/13 – aneks 4.

zumienia i współpracy”. Projekt ten, poddany kosmetycznym zmianom, został przyjęty podczas 26. Sesji Zgromadzenia IMO w grudniu 2009 r. jako Rezolucja A.1028(26)³³.

Wracając do prac nad jednolitym modelem, zarówno ICS, jak i Grupa P&I wyraziły poparcie dla samej jego idei³⁴. Przedstawiciele tychże organizacji wskazywali jednak na zasadność włączenia do niego konwencji ateńskiej. Ponadto wyrażono zaniepokojenie statusem elektronicznych rejestrów potwierdzających istnienie właściwego certyfikatu, o których mowa w art. 7(13) konwencji bunkrowej oraz art. 4bis(14) konwencji ateńskiej. Powszechne wykorzystanie takich rejestrów spowodowałoby znacznie dalej posunięte uproszczenia oraz oszczędności i w zasadzie eliminowałoby potrzebę prac nad jednolitym modelem. Liczne kwestie sporne oraz brak czasu podczas 94. Sesji Komitetu wynikający z konieczności prac nad protokołem do konwencji HNS spowodował, że podjęto decyzję o powołaniu nieformalnej grupy roboczej dla wnikliwego zbadania problemów wiążących się z jednolitym modelem.

Podstawową kwestią sporną na forum grupy roboczej było wprowadzenie jednolitego modelu w drodze rezolucji Zgromadzenia Ogólnego IMO. Wiele krajów wskazywało, że załączniki do konwencji stanowią ich integralną część i nie można ich zastąpić/uchylić na mocy takiej rezolucji. Zwolennicy rezolucji wskazywali natomiast, że takie rozwiązanie zastosowano z powodzeniem w odniesieniu do konwencji CLC³⁵. Ponadto podstawą do wydawania i treści jednolitych certyfikatów będą konwencje, a nie rezolucja, która przecież nie zmienia nic, poza formą dokumentu.

Wyniki prac grupy przedstawiono podczas 95. Sesji Komitetu Prawnego, w kwietniu 2009 r.³⁶. Grupa uznała, że najlepszym rozwiązaniem będzie przyjęcie stosownej rezolucji, która opierałaby się na aneksie I do dokumentu LEG 94/5/3. Wzór powinien odwoływać się do PAL 2002 oraz zastrzeżeń i wskazówek do PAL 2002 przyjętych na 92. Sesji Komitetu. Powinien on również zawierać *IMO registered owner identification number* oraz przy nazwach konwencji – okienka do zakreslania w celu wskazania, dla których z nich został wydany. Komitet zadecydował o kontynuowaniu prac grupy. Kolejny raport został przedstawiony w dokumencie LEG 96/4 z 31.07.2009 r., który zawierał projekt stosownej rezolucji Zgromadzenia IMO wraz z załącznikiem zawierającym wzór jednolitego certyfikatu. Sam wzór niewiele się zmienił w stosunku do propozycji z kwietnia 2009 r. i zyskał generalne poparcie³⁷ podczas 96. Sesji Komitetu, w październiku 2009 roku. Kwestią sporną była natomiast procedura wprowadzenia jednolitego modelu. Forma rezolucji została skrytykowana przez

³³ A 26/Res. 1028.

³⁴ LEG 94/5/4.

³⁵ Szerzej w dokumencie IPOC znak: FUND/EXC.46/10 z 7.12.1995 r.

³⁶ LEG 95/4 oraz LEG 95/10, s. 13–15.

³⁷ LEG 96/13, s. 9–11.

znaczną część zgromadzonych delegacji. Wskazywano, że może ona spowodować większe obciążenia, niż ułatwienia, jeśli niektóre państwa nie będą akceptować jednolitego modelu. W efekcie zmusi to statki do posiadania, obok jednolitego certyfikatu, również certyfikatów właściwych dla poszczególnych konwencji, a ich brak zagrozi zatrzymaniami statków w portach. Z powodu braku konsensusu oraz z konieczności skupienia się na projekcie protokołu do konwencji HNS postanowiono rozwiązać grupę roboczą i ewentualnie wrócić do tematu podczas 97. Sesji Komitetu, w listopadzie 2010 r. Trudno jednak powiedzieć, czy tak się stanie. Wydaje się, że bardziej pożądanym rozwiązaniem będzie rozpowszechnienie elektronicznych rejestrów potwierdzających istnienie właściwego certyfikatu, o których mowa w art. 7(13) konwencji bunkrowej oraz art. 4bis(14) konwencji ateńskiej i w tym kierunku będą szły prace Komitetu Prawnego IMO.

SINGLE MODEL COMPULSORY INSURANCE CERTIFICATE IN IMO CONVENTIONS (Summary)

The article discusses requirement for proof of insurance or other financial security, a subject that is known to international conventions, yet remains relatively novel in maritime law. Proof of insurance takes form in a certificate issued after a template set forth in a relevant convention.

The International Maritime Organization works on a single model compulsory insurance certificate that would cover numerous conventions. The author, despite difficulties associated with the project, advocates single model certificates.