

Iwona Zużewicz-Wiewiórska

Uniwersytet Gdański

iwona.zuzewicz-wiewiorowska@ug.edu.pl

ORCID: 0000-0002-4318-8491

<https://doi.org/10.26881/gsp.2022.3.03>

Odpowiedzialność cywilna instytucji klasyfikacyjnej

Wprowadzenie

Odpowiedzialność prawna instytucji klasyfikacyjnej jest tematem chętnie podejmowanym w piśmiennictwie zagranicznym poświęconym zagadnieniom z zakresu prawa morskiego¹. Zapadające przed sądami różnych jurysdykcji wyroki w sprawach wypadków żeglugowych, szczególnie bulwersujących opinię publiczną ze względu na liczbę ofiar czy zakres degradacji środowiska naturalnego, takich jak *Estonia* (1994), *Erika* (1999), *Prestige* (2002), *Al-Salam Boccaccio 98* (2006), *Deepwater Horizon* (2010)², dodatkowo podsycają dyskusję dotyczącą przesłanek, zakresu i motywów obciążenia odpowiedzialnością instytucji klasyfikacyjnej, która dopuściła się niedbalstwa przy wykonywaniu obowiązków w zakresie klasyfikacji i certyfikacji statku. Perspektywa uzyskania odszkodowania od innego niż właściciel czy armator podmiotu, który nie korzysta z benefitów konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie ani innych aktów prawa międzynarodowego statuujących prawo do ograniczenia, zachęca do pozywania instytucji klasyfikacyjnych w sprawach wypadków żeglugowych skutkujących utratą statku. W ostatnich latach temat odpowiedzialności

¹ Zob. J. Basedow, W. Wurmnest, *Third party liability of classification societies*, Berlin 2005; N. Lagoni, *The Liability of Classification Societies*, Berlin 2007; R. Harling, *The Liability of Classification Societies to Cargo Owners*, LMCLQ 1993, nr 1, s. 1; R. Cane, *The Liability of Classification Societies*, LMCLQ 1994, nr 8, s. 363; H. Honka, *The Classification System and Its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, „Tulane Maritime Law Journal” 1994, vol. 19, s. 2; M.A. Miller, *Liability of Classification Societies from the perspective of United States Law*, „Tulane Maritime Law Journal” 1997, vol. 22, s. 88; R.G. Clyne, J.A. Saville Jr., *Classification Societies and Limitation of Liability*, „Tulane Law Review” 2006/2007, vol. 81, s. 1399; A.M. Antapassis, *Liability of classification societies*, „Electronic Journal of Comparative Law” 2007, 11(3); J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, „Journal of Maritime Law and Commerce” 2014, nr 45, s. 181; *idem*, *Liability of Classification Societies – Developments in Case Law and Legislation [w:] New challenges in maritime law: de lege lata et de lege ferenda*, ed. M. Musi, Bonomo Editore, Bologna 2015, s. 223; J. De Bruyne, J.C. Vanleenhove, *An EU perspective on the liability of classification societies. Selected current issues and private international law concerns*, „Journal of International Maritime Law” 2014, vol. 20, nr 2, s. 103.

² Streszczenie przywołanych spraw przedstawia J. De Bruyne [w:] *idem*, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 209.

instytucji klasyfikacyjnych powrócił również na forum CMI³. Odpowiedzialność cywilna instytucji klasyfikacyjnych nie została poddana międzynarodowej konwencyjnej unifikacji. Kwestia ustalenia odpowiedzialności regulowana jest prawem krajowym, stąd występują znaczne różnice w podejściu do tego zagadnienia w systemach prawnych poszczególnych państw. Sądy państw osadzonych w systemie prawa kontynentalnego uznają odpowiedzialność kontraktową i deliktową instytucji klasyfikacyjnej na podstawie ogólnych przepisów prawa zobowiązań. Większa powściągliwość w przesądzeniu odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnych charakterystyczna jest dla systemów *common law*, stawiających bardziej rygorystyczne warunki odpowiedzialności odszkodowawczej instytucji klasyfikacyjnych⁴.

Odnotowany w ostatnich dziesięcioleciach XX w. „kryzys klasy” przejawiający się w braku obiektywizmu, bezstronności i niezależności klasyfikatorów, rosnącej liczbie towarzystw klasyfikacyjnych i związanej z tym silnej presji konkurencyjnej, stawianiu mniej rygorystycznych wymagań w celu zdobycia i utrzymania klientów, ucieczce starszych, w gorszym stanie technicznym i mniejszych jednostek do towarzystw stosujących obniżone standardy i praktyce „*class hopping*”, niepewności co do zakresu odpowiedzialności prawnej związanej z brakiem krajowych lub międzynarodowych regulacji – doprowadził do podjęcia inicjatyw zarówno przez same towarzystwa klasyfikacyjne⁵, jak i gremia międzynarodowe, w celu przeciwdziałania zjawiskom groźnym dla bezpieczeństwa morskiego i środowiska naturalnego⁶. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) podjęła kilka ważnych inicjatyw na rzecz ujednoczenia reguł określających funkcjonowanie instytucji klasyfikacyjnych oraz nadania ram prawnych relacjom kontraktowym z państwem bandery, co do zakresu i sposobu delegowania zadań administracji morskiej. Zapewnienie skutecznych i wdrażanych w jednolity sposób wspólnych norm dotyczących towarzystw klasyfikacyjnych (uznanych organizacji⁷) stało się także celem Unii Europejskiej, która w tym zakresie przyjęła konkretne

³ Inicjatywy podjęte na forum CMI w kwestii odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnych omawia J. Hare [w:] *idem*, *Liability of Classification Societies – Current status and past CMI initiatives*, CMI Yearbook 2014, s. 323 i n.; zob. także J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 185 i n.

⁴ Podobnie w prawie kanadyjskim, w którym do odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnej zastosowanie znajdzie federalne prawo morskie, wymagające uwzględnienia zastosowania *common law*, zob. A. Braën, *La responsabilité de la société de classification en droit maritime canadien*, „Revue de droit de McGill” 2007, vol. 52, nr 3, s. 495.

⁵ Szczególne znaczenie mają działania podejmowane przez *International Association of Classification Societies* postrzegające swoją rolę jako zaufanego partnera organów regulacyjnych w zakresie opracowywania przepisów i promowania klasyfikacji jako podstawowego mechanizmu praktycznej samoregulacji przemysłu morskiego, <https://iacs.org.uk> [dostęp: 1.04.2022].

⁶ Zob. analizę przeprowadzoną przez: J.M. Silos, F. Piniella, J. Monedero, J. Walliser, *The role of the Classification Societies in the era of globalization: a case study*, „Maritime Policy and Management” 2013, vol. 40, nr 4, s. 384 i n. O zjawisku „kryzysu klasy” pisze szczegółowo J.L. Pulido Begines [w:] *idem*, *The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues*, „Journal of Maritime Law and Commerce” 2005, vol. 36, nr 4, s. 490 i n.

⁷ Pojęcie uznanej organizacji określa prawidło XI-1/1 SOLAS. Na temat rozwoju koncepcji „uznanej organizacji” zob. J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 509 i n.

rozwiązania prawne oparte na postanowieniach międzynarodowych konwencji, kodeksów i rezolucji⁸.

Jednym z instrumentów dyscyplinujących działalność towarzystw klasyfikacyjnych i motywujących do rzetelnego i starannego działania w sytuacji istnienia konfliktu interesów⁹ powinno być zwiększenie ryzyka ponoszenia deliktowej odpowiedzialności cywilnej, przy określeniu jednak finansowych granic takiej odpowiedzialności¹⁰. Odstraszające oddziaływanie prawa deliktów powinno skłaniać towarzystwa klasyfikacyjne do wydawania dokładniejszych i bardziej wiarygodnych certyfikatów¹¹. Oprócz różnic w podejściu do zagadnienia odpowiedzialności cywilnej na poziomie prawa materialnego w poszczególnych krajach, przeszkodę w zakresie przesądzenia odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnej stanowi również korzystanie przez nie z immunitetu jurysdykcyjnego w zakresie działań delegowanych na mocy aktu władzy publicznej¹². Zadaniem autora jest dokonanie przeglądu problematyki odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnych obecnej w dyskusji międzynarodowej i niewidocznej w piśmiennictwie polskim oraz określenie reguł odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnej z perspektywy prawa polskiego. Rozważania na temat odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnej wymagają w pierwszej kolejności wydzielenia dwóch zasadniczych funkcji realizowanych przez instytucje klasyfikacyjne – prywatnej i publicznej.

Podwójna rola instytucji klasyfikacyjnych w systemie bezpieczeństwa morskiego

Pierwsze towarzystwa klasyfikacyjne świadczyły usługi informacyjne dotyczące stanu statku a także usługi rejestrowe i rzeczoznawcze na potrzeby ubezpieczeń i handlu morskiego¹³. Ekspansja norm publicznego prawa morskiego oraz nakładanie nowych

⁸ Zob. D. Lost-Siemińska, *Wykonywanie zadań administracji morskiej przez instytucje klasyfikacyjne w Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie” 2004, t. 20, s. 32 i n.; J. Nawrot, *Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego*, Warszawa 2019, s. 83 i n.

⁹ Bliżej na temat działania towarzystw klasyfikacyjnych w sytuacji konfliktu interesów, zob. D. Lost-Siemińska, *Bezpieczeństwo morskie a działalność instytucji klasyfikacyjnych*, „Prawo Morskie” 2007, t. 33, s. 198 i n.

¹⁰ Praktyczne rozwiązania w tym zakresie proponuje J. De Bruyne [w:] *idem*, *Tort Law and the Regulation of Classification Societies: Between Public and Private Roles in the Maritime Industry*, „European Review of Private Law” 2019, nr 2, s. 450.

¹¹ *Ibidem*, s. 436 i n.

¹² V. Ulfbeck, A. Møllmann, *Public Function Liability of Classification Societies* [w:] *Certification – Trust, Accountability, Liability*, „Studies in European Economic Law and Regulation”, vol. 16, ed. P. Rott, Springer 2019, s. 228.

¹³ Bliżej na temat historii powstania i rozwoju instytucji klasyfikacyjnych: N. Lagoni, *The Liability...*, s. 8 i n.; a także T. Akçura Karaman, *Comparative Study on the Liability of Classification Societies to Third Party Purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US Law*, „Journal of Maritime Law and Commerce” 2011, vol. 42, nr 1, s. 126 i n.

obowiązków na państwa bandery i państwa nadbrzeżne nadały instytucjom klasyfikacyjnym nowe zadania i narzuciły pewne rozwiązania regulacyjne. Do zadań instytucji klasyfikacyjnych w obszarze prawa morskiego należy w szczególności określanie wymagań technicznych w zakresie projektowania, budowy i eksploatacji statków (a także innych obiektów pływających) oraz ich części, jak też opracowywanie i wydawanie przepisów technicznych w tym zakresie; dokonywanie kontroli zgodności stanu statku z przepisami instytucji klasyfikacyjnej oraz normami prawa międzynarodowego, unijnego, krajowego, a także aktami organizacji międzynarodowych (w szczególności IMO); wykonywanie nadzoru klasyfikacyjnego oraz nadzoru konwencyjnego nad statkami; wystawianie dokumentów przewidzianych umowami międzynarodowymi w zakresie bezpieczeństwa żegluga i ochrony środowiska; dokonywanie certyfikacji np. systemów zarządzania bezpieczeństwem na statku zgodnie z wymaganiami kodeksu ISM i kodeksu ISPS, czy certyfikacji na zgodność z MLC 2006, prowadzenie działalności rzeczoznawczej oraz naukowo-badawczej¹⁴. Na płaszczyźnie prawa prywatnego instytucja klasyfikacyjna podejmuje działalność w zakresie klasyfikacji statków, na płaszczyźnie prawa publicznego – działalność w zakresie certyfikacji statków (określanej certyfikacją konwencyjną lub w rozumieniu przepisów prawa unijnego – certyfikacją statutową) polegającą na przeprowadzaniu inspekcji statków i wydawaniu oficjalnych świadectw zgodności w imieniu i z upoważnienia państwa. Klasyfikacja statku dokonywana jest ze względu na interesy ekonomiczne podmiotów zaangażowanych w działalność żeglugową. W przypadku certyfikacji konwencyjnej przedmiotem ochrony jest życie ludzkie i środowisko naturalne¹⁵.

Do istoty działalności instytucji klasyfikacyjnej w sferze czynności klasyfikacyjnych należy ocena jakości technicznej statku, wyrażająca się w przyznanej statkowi klasie i wyznaczająca poziom zaufania, którym można obdarzyć statek¹⁶. Klasyfikacja ma na celu stwierdzenie, że statek albo jego urządzenia, lub wyposażenie są zgodne z przepisami wydanymi przez tę instytucję w zakresie bezpieczeństwa technicznego i ochrony środowiska¹⁷. W ramach nadzoru klasyfikacyjnego instytucja klasyfikacyjna weryfikuje i zatwierdza dokumentację techniczną pod kątem jej zgodności z przepisami przez nią wydawanymi, sprawuje nadzór nad stanem technicznym statku oraz jego urządzeń i wyposażenia w trakcie budowy, przebudowy, odbudowy, remontu oraz eksploatacji statku, dokonuje przeglądów statków, nadaje statkowi klasę i wydaje związane z tym dokumenty¹⁸. W wyniku klasyfikacji statek otrzymuje świadectwo klasy (certyfikat klasy¹⁹). Świadectwo klasy wystawiane jest również dla poszczególnych

¹⁴ Zob. J. Łopuski [w:] *Prawo morskie*, t. 2, cz. 1, red. *idem*, Bydgoszcz 1998, s. 80; I. Zużewicz-Wiewiórska, *Klasyfikacja statków* [w:] *Leksykon prawa morskiego*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, Warszawa 2020, s. 168.

¹⁵ V. Ulfbeck, A. Möllmann, *Public Function Liability...*, s. 215.

¹⁶ G. Piette, *Droit maritime*, Editions A. PEDONE, Paryż 2017, s. 89.

¹⁷ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 98 i n.; zob. też D. Lost-Siemieńska, *Bezpieczeństwo morskie...*, s. 188 i n.

¹⁸ I. Zużewicz-Wiewiórska, *Klasyfikacja statków* [w:] *Leksykon prawa...*, s. 168.

¹⁹ Certyfikat klasy w rozumieniu art. 2 lit. k dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących

urządzeń i elementów wyposażenia statku (np. świadectwo urządzeń maszynowych, świadectwo klasy urządzenia chłodniczego)²⁰. Instytucja klasyfikacyjna działa najczęściej na zlecenie armatora, stoczni lub ubezpieczyciela w celu poddania statku w budowie lub statku w eksploatacji klasyfikacji na podstawie własnych norm technicznych. Świadectwo klasy zawiera zapewnienie zaufanej strony trzeciej co do stanu technicznego statku, pozwalające podmiotom zaangażowanym w działalność żeglugową przyjąć uzasadnione założenie, że statek jest zdalny do realizacji zamierzonego celu²¹. Ubezpieczycielowi pozwala ocenić ryzyko ubezpieczeniowe i określić stawkę ubezpieczeniową, a armatorowi uzyskać ochronę ubezpieczeniową na rozsądnych warunkach finansowych²². Czarterujący, właściciele ładunku, nabywcy statku mogą działać w usprawiedliwionym przeświadczeniu, że statek odpowiada wymaganiom przyznanej mu klasy, bez konieczności samodzielnego sprawdzenia stanu technicznego statku. Wprawdzie poddanie statku klasyfikacji z prawnego punktu widzenia jest dobrowolne, jednak w praktyce brak klasy wyklucza komercyjną eksploatację statku.

W płaszczyźnie prawa publicznego instytucje klasyfikacyjne działają z upoważnienia państw, które przekazują instytucjom klasyfikacyjnym kompetencję do dokonywania przeglądów i inspekcji statku, weryfikowania stanu i dokumentacji statku z wymaganiami norm międzynarodowych i krajowych oraz wystawiania certyfikatów zgodności²³. Delegowanie instytucjom klasyfikacyjnym obowiązków państwa bandery w zakresie bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom dopuszczają najważniejsze konwencje międzynarodowe (w szczególności SOLAS²⁴, MARPOL²⁵, LL²⁶). Wiedza, wysokie umiejętności techniczne i doświadczenie oraz udogodnienia

inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131, s. 47; dalej: dyrektywa 2009/15/WE) oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdolność statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług, zgodnie z regulami i procedurami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację.

²⁰ I. Zużewicz-Wiewiórowska [w:] *Leksykon prawa...*, s. 168.

²¹ H. Honka, *The Classification System...*, s. 3 i n.; N. Lagoni, *The Liability of Classification...*, s. 43–50; J. De Bruyne, *Contractual Liability of Classification Societies in Belgium: Dune Case*, „International Transport Law Review” 2016, vol. 1, issue 1, s. 4.

²² Zob. Z. Kamiński, *Klasyfikacja statku a ubezpieczenie morskie*, „Studia Ubezpieczeniowe”, red. T. Sangowski, Poznań 1998, s. 245 i n.

²³ Statutowy certyfikat w rozumieniu art. 2 lit. i dyrektywy 2009/15/WE oznacza certyfikat wydany przez lub w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi.

²⁴ Rozdział I część B prawidło 1/6 międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), sporządzonej w Londynie 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 869) wraz z protokołem z 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320), z protokołem z 1988 r. z 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173) oraz ze zmianami do załącznika (Dz. U. z 2005 r., poz. 1016 oraz Dz. U. z 2016 r., poz. 2029).

²⁵ Art. 5 ust. 1 Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r., wraz z załącznikami I–V, oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. – załącznik VI (Dz. U. z 2016 r., poz. 761).

²⁶ Art. 13 Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych (International Convention on Load Lines), sporządzona w Londynie 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z protokołem z 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372).

organizacyjne związane z funkcjonowaniem międzynarodowej sieci biur zapewniających dostępność usług skłaniają organy administracji morskiej do przekazywania instytucjom klasyfikacyjnym realizacji zadań publicznych²⁷. Uprawnienia, które mogą być powierzone instytucji klasyfikacyjnej można podzielić na dwie podstawowe grupy: uprawnienie do przeprowadzania inspekcji lub przeglądów oraz uprawnienie do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, w wyniku tych inspekcji. Niektóre państwa decydują się na przekazanie jedynie uprawnień w zakresie inspekcji statków, zachowując uprawnienia do wystawiania dokumentów²⁸. Państwa członkowskie UE stawiają instytucjom klasyfikacyjnym jednolite wymagania i upoważniają²⁹ do dokonywania inspekcji i przeglądów związanych z wydawaniem ustawowych certyfikatów wyłącznie instytucje klasyfikacyjne posiadające status uznanej organizacji (*recognized organization*) na podstawie rozporządzenia nr 391/2009³⁰. Powierzenie instytucji klasyfikacyjnej wykonywania zadań państwa bandery nie jest równoznaczne z przeniesieniem na instytucję klasyfikacyjną odpowiedzialności za wykonywanie zobowiązań międzynarodowych państwa w zakresie bezpieczeństwa morskiego. W świetle prawa międzynarodowego państwo bandery jest wyłącznym gwarantem kompletnego i skutecznego przeprowadzenia inspekcji i przeglądów statków i ponosi pełną odpowiedzialność za związane z nimi świadectwa³¹. Instytucja klasyfikacyjna zostaje upoważniona do wykonywania określonych zadań należących do kompetencji organów administracji na podstawie umowy o charakterze publiczno-prywatnym, której treść determinowana jest aktami prawa międzynarodowego i unijnego³². W Polsce powierzenie zadań następuje na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej, określającego sposób i zakres upoważniania oraz warunki sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej³³.

²⁷ E. Gold, A. Chircop, H. Kindred, *Maritime Law*, Toronto 2003, s. 231.

²⁸ J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 490.

²⁹ Art. 4 ust. 1 i art. 3 ust. 2 dyrektywy 2009/15/WE.

³⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz. Urz. UE L 131, s. 11).

³¹ J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 518.

³² Zob. M.H. Kosiński, *Charakter prawny umowy upoważniającej instytucję klasyfikacyjną do wykonania zadań administracji morskiej*, PM 2007, t. 23, s. 161 i n.; D. Lost-Siemńska, *Bezpieczeństwo morskie...*, s. 187 i n.

³³ Dz. U. poz. 1334. Polską instytucją klasyfikacyjną jest utworzony w 1936 r. Polski Rejestr Statków SA (PRS SA). Polski Rejestr Statków jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa i ma charakter instytucji użyteczności publicznej, działającej na zasadzie non-profit. Celem PRS SA jest działanie na rzecz bezpieczeństwa statków, bezpieczeństwa innych obiektów, znajdujących się na nich osób i ładunków, oraz ochrony środowiska morskiego. Polski Rejestr Statków jest organizacją uznaną przez Komisję Europejską na podstawie decyzji Komisji z dnia 30 września 2009 r. w sprawie nieograniczonego rozszerzenia uznania przez Wspólnotę Polskiego Rejestru Statków (Dz. Urz. UE L Nr 258, s. 34). Na temat ewolucji statusu prawnego PRS, zob. bliżej: K. Kruczalak, *Polski Rejestr Statków – stan aktualny i postulowany* [w:] *Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej*, red. idem, Sopot 1997, s. 303.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydając decyzję o upoważnieniu uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej, na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim zawiera z tą uznaną organizacją umowę określającą co najmniej kwestie wymienione w dodatku II do rezolucji IMO A.739(18) 3. O treści zawartej umowy informuje Komisję Europejską oraz IMO³⁴. Podobne rozwiązania przyjmowane są w innych krajach³⁵. Organ administracji morskiej sprawuje nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.

Klasyfikacja i certyfikacja konwencyjna (statutowa) mają jednak w dużej mierze charakter komplementarny. W praktyce instytucje klasyfikacyjne mogą realizować funkcje o charakterze prywatnym oraz funkcje o charakterze publicznym na rzecz tego samego statku³⁶. W ujęciu teleologicznym klasyfikacja i certyfikacja statutowa prowadzą do tego samego celu – zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statku³⁷. Wprawdzie działalność klasyfikacyjna dyktowana jest przede wszystkim prywatnym interesem podmiotów zaangażowanych w działalność żeglugową, ale pośrednio działa także w interesie publicznym, ponieważ pomaga zapobiegać wypadkom w żegludze³⁸. Niektórzy komentatorzy podkreślają, że rozdział II-1 część A-1 правило 3-1 konwencji SOLAS powinien być odczytywany jako postanowienie włączające do certyfikacji statutowej wymagania techniczne, których przyjęcie dla danej klasy uznałaby za stosowne instytucja klasyfikacyjna³⁹. Inni wskazują, że przepisy klasyfikacyjne określone przez instytucję klasyfikacyjną nie mogą być traktowane jako część konwencji SOLAS, a świadectwo klasy uznane za dokument wystawiany w imieniu i z upoważnienia państwa bandery⁴⁰. Analiza zadań realizowanych przez uznane organizacje w świetle Kodeksu RO⁴¹ także może sugerować, że wydanie świadectwa klasy traktowane jest jako działanie w imieniu państwa bandery⁴². Stanowisko Komisji Europejskiej jest jednak jednoznaczne. Pomimo że w Kodeksie RO wydawanie certyfikatów odnoszących się do wymogów statutowych oraz wymogów związanych z klasą objęte zostało jedną wspólną kategorią działań, do których przeprowadzania w imieniu państwa bandery została uprawniona uznana organizacja („certyfikacja i usługi statutowe” – sekcja 1.3

³⁴ Paragraf 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz. U. poz. 1334).

³⁵ V. Ulfbeck, A. Møllmann, *Public Function Liability...*, s. 217.

³⁶ *Ibidem*, s. 215.

³⁷ O. Cachard, *Fenêtre sur cour: refus de l'immunité de juridiction pour des activités de classification dissociées de la certification statutaire*, DMF 2019, nr 817, s. 825.

³⁸ J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 487.

³⁹ O. Cachard, *Fenêtre sur cour...*, s. 825–826.

⁴⁰ L. Grellet, *Pollution: Pas d'immunité pour la société ayant certifié le Prestige*, DMF 2017, nr 792, s. 531.

⁴¹ Międzynarodowy kodeks uznanych organizacji (Kodeks RO), przyjęty rezolucją IMO MSC.349 (92) z dnia 21 czerwca 2013 r.; obwieszczenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 grudnia 2018 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości Międzynarodowego kodeksu uznanych organizacji (Kodeksu RO), Dz. Urz. MGiMiZS z 2018 r., poz. 51.

⁴² Tak J. De Bruyne, *Liability of Classification: Cases...*, p. 237; V. Ulfbeck, A. Møllmann, *Public Function Liability...*, s. 226.

część 2), to zgodnie z dyrektywą 2009/15/WE działalność w zakresie certyfikacji statutowej przeprowadzana w imieniu państwa bandery oraz działalność klasyfikacyjna są odrębne i mają różny charakter. Certyfikaty statutowe mają charakter publiczny, natomiast certyfikaty klasy mają charakter prywatny, ponieważ są wydawane przez towarzystwa klasyfikacyjne zgodnie z ich własnymi regułami, procedurami i warunkami. Certyfikaty klasy, nawet jeśli zostały wydane w wyniku przeprowadzenia weryfikacji przez państwo bandery w celu potwierdzenia zgodności z rozdziałem II-1 część A-1 prawidło 3-1 konwencji SOLAS, są dokumentami o ściśle prywatnym charakterze i nie są ani aktami państwa bandery, ani aktami wykonywanymi w imieniu jakiegokolwiek państwa bandery⁴³.

Odpowiedzialność państwa za działania instytucji klasyfikacyjnej w zakresie zadań publicznych

Powierzenie przez państwo instytucji klasyfikacyjnej wykonywania kontroli bezpieczeństwa statków powoduje, że państwo ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za ewentualne nienależyte wykonywanie delegowanych obowiązków publicznych. Działając w charakterze funkcjonariuszy publicznych, instytucje klasyfikacyjne mogą korzystać ze środków obrony, które pozostają do dyspozycji państwa⁴⁴. Niezależnie od różnic występujących w prawie krajowym poszczególnych państw przyjmuje się, że instytucja klasyfikacyjna działająca z upoważnienia i w interesie państwa oraz na podstawie udzielonych jej instrukcji jedynie wyjątkowo może ponosić bezpośrednią i wyłączną odpowiedzialność deliktową za uchybienia w realizacji zadań publicznych w zakresie inspekcji i certyfikacji statków, jako że odpowiedzialność za jej działania ponosi państwo.⁴⁵ Vibe Ulfbeck i Anders Møllmann wyróżnili trzy zasadnicze modele odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnej pełniącej funkcje publiczne. Do pierwszej grupy zaliczyli te jurysdykcje, które stosują zasadę immunitetu materialnego w stosunku do instytucji klasyfikacyjnej na tej podstawie, że reprezentuje ona władzę publiczną, która byłaby zwolniona z odpowiedzialności, gdyby sama wykonywała delegowane zadania. Taki model reprezentuje w szczególności prawo amerykańskie. Drugi model zakłada wyłączenie odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnej realizującej funkcje publiczne na zasadzie „*respondeat superior*”, zgodnie z którą podmiot działający w charakterze funkcjonariusza publicznego jest zwolniony z odpowiedzialności, gdy działa w imieniu państwa, ponieważ państwo staje się odpowiedzialne w jego miejsce. Ten typ odpowiedzialności funkcjonuje w prawie niemieckim. Według trze-

⁴³ Motyw 21 dyrektywy wykonawczej Komisji 2014/111/UE z dnia 17 grudnia 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2009/15/WE w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określonych kodeksów i powiązanych zmian do niektórych konwencji i protokołów (Dz. Urz. UE L 366, s. 83).

⁴⁴ Odpowiedzialność państwa za działania instytucji klasyfikacyjnych w ramach powierzonych im przez państwo zadań omawia J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 518 i n.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 520.

ciego modelu podmiot publiczny podlega tym samym zasadom odpowiedzialności, co podmiot prywatny. Instytucja klasyfikacyjna pełniąc funkcje publiczne nie jest chroniona immunitetem materialnym. Ten model jest charakterystyczny dla prawa brytyjskiego, w którym instytucja klasyfikacyjna może być pociągnięta do odpowiedzialności, w szczególności w sprawach dotyczących szkód na osobie⁴⁶. Autorzy sugerują, że czwarty model mogłyby reprezentować skandynawskie systemy prawne, w których przedstawiciele nauki opowiadali się już za przesądzeniem odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnych z tytułu pełnienia funkcji publicznych według standardu bardziej rygorystycznej odpowiedzialności profesjonalisty niezależnie od tego, czy władza publiczna ponosiłaby odpowiedzialność i w jakim zakresie, gdyby sama wykonywała to zadanie⁴⁷. Nie bez racji jednak zgłaszane są trudności z wyraźnym rozróżnieniem funkcji publicznej i funkcji prywatnej, widocznym także w orzecznictwie wykazującym tendencję do zacierania tej różnicy⁴⁸. Nie ma jasności, w jakim zakresie do instytucji klasyfikacyjnej wykonującej zadania w zakresie certyfikacji statutowej zastosowanie znajdzie art. 417 k.c., określający odpowiedzialność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego lub innej osoby prawnej za szkodę wyrządzoną przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej. Komentatorzy wskazują, że w przypadku osób prawnych, które z mocy prawa wykonują zadania z zakresu władzy publicznej ocena prawna dokonywana jest w odniesieniu do okoliczności konkretnego przypadku. Decydujące są zarówno przepisy ustrojowe określające zadania danej osoby prawnej, jak i zakwalifikowanie danego zadania do sfery władzy publicznej, rozumianej jako możliwość władczego kształtowania sytuacji jednostki. Za kryterium pomocnicze może służyć ocena, czy czynność lub działanie może być wykonywane także przez inne podmioty niemające charakteru publicznego. Wskazuje się przy tym, że nie jest istotny formalny status danej osoby prawnej, ale kryterium funkcjonalne⁴⁹. Zgodnie z rozwiązaniem przyjętym w art. 417 § 2 k.c., powierzenie wykonania zadań ze sfery imperium nie zwalnia władzy publicznej z odpowiedzialności. Podmiot zlecający oraz podmiot wykonujący władzę publiczną na podstawie zlecenia ponoszą odpowiedzialność solidarną, o ile wykonawcy będącemu bezpośrednim sprawcą szkody można przypisać zachowanie niezgodne z prawem.

⁴⁶ V. Ulfbeck, A. Møllmann, *Public Function Liability...*, s. 223–224.

⁴⁷ *Ibidem*, s. 224.

⁴⁸ J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 221; V. Ulfbeck, A. Møllmann, *Public Function Liability...*, s. 224.

⁴⁹ J. Gudowski, G. Bieniek, art. 417 [w:] T. Bielska-Sobkowicz, H. Ciepla, M. Sychowicz, R. Trzaskowski, T. Wiśniewski, C. Żuławska, J. Gudowski, G. Bieniek, *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 3, *Zobowiązania. Część ogólna*, Warszawa 2018.

Odpowiedzialność cywilna instytucji klasyfikacyjnej w prawie i praktyce sądowej wybranych państw

Zagadnieniem wzbudzającym najwięcej zainteresowania jest poszukiwanie odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnej w stosunku do osób trzecich, niezwiązanych z nią węzłem kontraktowym. Krąg podmiotów poszkodowanych działaniem instytucji klasyfikacyjnych może obejmować różne grupy: nabywców statków, czarterujących statki, właścicieli ładunków z tytułu szkód ładunkowych spowodowanych niezdatnością statku do żeglugi czy podmiotów dotkniętych szkodami w środowisku powstałymi w wyniku zatonięcia statku.

W prawie francuskim odpowiedzialność deliktowa oparta jest na zasadzie winy (art. 1240 francuskiego kodeksu cywilnego). W zakresie certyfikacji konwencyjnej instytucje klasyfikacyjne zostały wyposażone w prerogatywy władzy publicznej niezbędne do wypełniania ich misji służby publicznej⁵⁰. Komentatorzy podkreślają jednak, że działanie przez instytucje klasyfikacyjne w interesie publicznym nie nadaje im uprzywilejowanego statusu w odniesieniu do ponoszonej odpowiedzialności⁵¹. W sferze prywatnych usług klasyfikacyjnych, w judykaturze sprzed wyroku sądu kasacyjnego w powiększonym składzie w sprawie Myr'Ho z 6 października 2006 r., odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnych motywowana była działaniem towarzystw klasyfikacyjnych w interesie ogólnym⁵². Sposób argumentacji może ilustrować wyrok sądu apelacyjnego w Wersalu w sprawie statku Wellborn⁵³, którego klasyfikator (*Bureau Veritas*) został pozwany przez ubezpieczyciela ładunku z tytułu odszkodowania za utracony ładunek przewożony na statku, który zatonął. Instytucji klasyfikacyjnej zarzucono naruszenie obowiązku staranności i ostrożności, wskazując, że z jej winy niebezpieczny statek mógł przez lata pływać po morzach na całym świecie, stwarzając zagrożenie dla załogi, ładunku, a w wymiarze ogólnym, dla bezpieczeństwa na morzu. W konsekwencji, sąd przypisał instytucji klasyfikacyjnej współodpowiedzialność za stan i utrzymanie statku⁵⁴. Nowsze orzecznictwo, zgodnie z doktryną Myr'Ho, przyjmuje założenie, że wina kontraktowa (rozumiana jako niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania) stanowi jednocześnie winę deliktową w stosunku do osób trzecich⁵⁵.

⁵⁰ Art. 42 décret nr 84–810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.

⁵¹ P. Bonassies, Ch. Scapel, *Droit maritime*, LGDJ, Issy-les-Moulineaux 2016, s. 200.

⁵² Komentatorzy krytycznie odnoszą się jednak do tej praktyki, zob. L. Grellet, *Sociétés de classification: Rôle et respect des règles*, DMF 2020, nr 824, s. 397.

⁵³ CA Versailles z dnia 9 grudnia 2004 r., DMF 2005, nr 658, s. 313. Wyrok utrzymany w mocy przez *Cour de cassation, Chambre 1e civile*, 27 mars 2007, 05-10480, Bull. Civ. IV, nr 115, DMF 2007, nr 684, s. 750, obs. P. Bonassies.

⁵⁴ Zob. omówienie L. Grellet, *Sociétés de classification...*, s. 397.

⁵⁵ *Cour de cassation, Chambre 1e civile*, 27 mars 2007, 05-10480, Bull. Civ. IV, nr 115; zob. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, Paris 2020, s. 222–223, a także *Cour de cassation (Ch.com.)* z dnia 12 listopada 2020 r., Sté Lloyd's Register of Shipping c/ Sté Axa Assurances Maroc et a. statek Junior M, nr 18-23479. Bliżej na ten temat G. Piette, *Responsabilité des sociétés de classification: encore faut-il identifier le manquement contractuel*, DMF 2021, nr 832, s. 131 i n.

Judykatura uznała uprawnienie osoby trzeciej poszukującej odpowiedzialności z tytułu czynu niedozwolonego do powołania się na naruszenie umowy, której nie jest stroną, jeżeli naruszenie to wyrządziło jej szkodę⁵⁶. Oznacza to, że osoba trzecia poszkodowana nienależytym wykonaniem obowiązku kontraktowego może powołać się na to uchybienie w celu wytoczenia powództwa z tytułu czynu niedozwolonego przeciwko dłużnikowi, który dopuścił się uchybień, bez konieczności wykazywania szczególnej winy deliktowej⁵⁷. Specyfika tej ugruntowanej w judykaturze reguły polega na tym, że zdarzeniem wyrządzającym szkodę, prowadzącym do powstania odpowiedzialności deliktowej, jest niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, a nie naruszenie ogólnej normy zachowania charakterystyczne dla odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych⁵⁸. Zadaniem poszkodowanego uchybieniami w realizacji umowy jest zidentyfikowanie postanowienia umownego, wpływającego na jego sytuację prawną – wykazanie istnienia konkretnej reguły, jej treści i naruszenia, które doprowadziło do szkody⁵⁹. W konsekwencji, odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej z tytułu szkód ładunkowych (np. w stosunku do ubezpieczyciela przewożonego ładunku) wynikająca z uchybień w nadzorze klasyfikacyjnym statku, warunkowana jest wykazaniem naruszenia przez klasyfikatora konkretnych przepisów klasyfikacyjnych, wydanych przez to towarzystwo klasyfikacyjne⁶⁰. Kwestia respektowania własnych przepisów klasyfikacyjnych wydanych przez instytucję klasyfikacyjną została podniesiona przez sąd także w sprawie zatonięcia promu Estonia w 1994⁶¹. *Tribunal de grande instance de Nanterre* przypomniał, że towarzystwa klasyfikacyjne mają obowiązek respektowania własnych przepisów przy klasyfikowaniu statków lub wystawianiu świadectwa klasy, przy czym reguły te mają charakter kontraktowy w ich stosunkach z klientami, niezależnie od tego, czy jest nim stocznia przeprowadzająca klasyfikację budowanego statku, czy też

⁵⁶ Cour de cassation, Chambre 1e civile, 27 mars 2007, 05-10480, Bull. Civ. IV, nr 115.

⁵⁷ S. Sana-Chaillé de Néré, *Nature et droit applicable à l'action en responsabilité contre la société de classification*, DMF 2016, nr 779, s. 365.

⁵⁸ Takie podejście zdecydowanie różni się od stanowiska polskiej judykatury przyjmującej, że niewykonanie zobowiązania samo przez się nie może być uznane za działanie bezprawne w rozumieniu art. 415 k.c., jeżeli jednocześnie nie następuje naruszenie obowiązku powszechnego ciążącego na każdym (wyrok SN z 10.10.1997 r. w sprawie III CKN 202/97, OSNC 1998, nr 3, poz. 42; wyrok SN z 14.02.2013 r. w sprawie II CNP 50/12, LEX nr 1314379). Przesłanką odpowiedzialności na podstawie art. 415 k.c. jest przede wszystkim bezprawność działania lub zaniechania sprawcy, rozumiane jako naruszenie przepisów prawa lub zasad współżycia społecznego. Chodzi przy tym o naruszenie norm powszechnie obowiązujących jako reguł postępowania wyznaczonych przez nakazy i zakazy wynikające z norm prawa pozytywnego, wydanych przez konstytucyjne organy państwa uprawnione do tworzenia norm powszechnie obowiązujących, którymi nie są postanowienia umów łączących strony stosunku cywilnoprawnego (wyrok SN z 13.02.2004 r., IV CK 40/03, LEX nr 151636). Zob. J. Gudowski, G. Bieniek, art. 415 [w:] T. Bielska-Sobkiewicz, H. Ciepła, M. Sychowicz, R. Trzaskowski, T. Wiśniewski, C. Żuławska, J. Gudowski, G. Bieniek, *Kodeks cywilny...*

⁵⁹ G. Piette, *Responsabilité des sociétés...*, s. 135.

⁶⁰ Cour de cassation (Ch.com.) z 12 listopada 2020, Sté Lloyd's Register of Shipping c/ Sté Axa Assurances Maroc et a. statek Junior M, nr 18-23479, publié au bulletin, ECLI:FR:CCASS:2020:CO00653., G. Piette, *Responsabilité des sociétés...*, s. 131 i n.

⁶¹ Tribunal de grande instance de Nanterre (Pôle Civ., 6ème Ch.), 19 lipca 2019, statek Estonia, nr 13/12998, DMF 2020, nr 824, s. 438 i n.

armator, na którego zlecenie przeprowadzają przeglądy w okresie eksploatacji statku w celu odnowienia świadectwa klasy. Obowiązki towarzystwa klasyfikacyjnego w zakresie klasyfikacji statku określają ich własne przepisy obowiązujące w dniu zawarcia umowy o budowę statku, a następnie podczas inspekcji okresowych⁶².

Institucje klasyfikacyjne odpowiadają za zawinione działanie niezależnie od stopnia winy, w szczególności bez potrzeby wykazywania rażącego niedbalstwa (*la faute lourde*)⁶³. Prawo francuskie dopuszcza odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej w stosunku do nabywcy statku, który działał w zaufaniu do certyfikatu, o ile wykaże winę na podstawie art. 1240 francuskiego kodeksu cywilnego. W przypadku roszczeń podmiotów zainteresowanych ładunkiem odpowiedzialność jest dopuszczalna pod warunkiem, że poszkodowany wykaże istnienie związku przyczynowego pomiędzy poniesioną szkodą ładunkową a winą instytucji klasyfikacyjnej wyrażającą się w wydaniu certyfikatu dopuszczającego do żeglugi statek, który nie powinien wychodzić w morze⁶⁴. Obciążenie armatora odpowiedzialnością za szkody ładunkowe nie wyłącza przyjęcia zaniedbania po stronie instytucji klasyfikacyjnej, pozostającego w związku przyczynowym ze szkodą, i w konsekwencji, przypisania instytucji klasyfikacyjnej współodpowiedzialności za szkodę w ładunku⁶⁵. W kontekście morskiego prawa przewozowego kwestia odpowiedzialności za zdatność żeglugową statku stawiana jest jasno. Instytucja klasyfikacyjna nie ponosi odpowiedzialności za zapewnienie zdatności żeglugowej klasyfikowanego statku⁶⁶. Odpowiedzialność tę ponosi armator i przewoźnik morski a instytucja klasyfikacyjna nie przejmuje na siebie roli gwaranta, ani nie działa jako ubezpieczyciel dodatkowy⁶⁷.

W prawie belgijskim do odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnych zastosowanie znajdują ogólne reguły prawa zobowiązań. Zobowiązanie instytucji klasyfikacyjnej ma charakter starannego działania (*obligation de moyen*), bez konieczności osiągnięcia konkretnego, przewidywalnego rezultatu (*obligation de résultat*). Naruszenie zobowiązania starannego działania oznacza, że strona nie dołożyła wymaganych starań i umiejętności i poniesie odpowiedzialność, o ile druga strona wykaże, że dopuściła się ona niedbalstwa i nie postępowała tak, jak można by tego oczekiwać od rozsądnego i ostrożnego podmiotu znajdującego się w tych samych okolicznościach (kryterium

⁶² Przepisy instytucji klasyfikacyjnej *Bureau Veritas*, dotyczące budowy i klasyfikacji statków kadłubowo-silnikowych (1980 r.) nie zawierały wytycznych w zakresie obliczenia wytrzymałości furty dziobowej, ponieważ tego rodzaju kontrola wykraczała poza działanie *Bureau Veritas* w ramach klasyfikacji statku. W ocenie sądu, nie można postawić zarzutu klasyfikatorowi, że nie ustanowił przepisów w tym zakresie, tak jak uczynił to *Lloyd's Register of Shipping*, który w tamtym czasie posiadał najbardziej zaawansowane przepisy dotyczące wskazanej kwestii, *Tribunal de grande instance de Nanterre* (Pôle Civ., 6ème Ch.), 19 lipca 2019, statek *Estonia*, nr 13/12998, DMF 2020, nr 824, s. 439 i n.

⁶³ P. Bonassies, Ch. Scapel, *Droit maritime...*, s. 200.

⁶⁴ Ph. Delebecque, *Droit maritime...*, s. 222–223.

⁶⁵ Cour d'Appel de Rennes (2ème Ch.) z 15 grudnia 2017 r. w sprawie statku *Junior M*, nr 15/09341, DMF 2020, nr 824, s. 450 i n.

⁶⁶ L. Grellet, *Sociétés de classification...*, s. 393; G. Piette, *Droit maritime...*, s. 91.

⁶⁷ Ph. Boisson, *Responsabilité des sociétés de classification: faut-il remettre en cause les principes du droit maritime?*, DMF 1995, nr 546, s. 109; G. Piette, *Responsabilité des sociétés...*, s. 137.

bonus pater familias)⁶⁸. Zgodnie z prawem belgijskim obowiązek starannego działania przez instytucję klasyfikacyjną nie ogranicza się jedynie do drugiej strony umowy, ale rozciąga się na każdą osobę, na której sytuację prawną mogą mieć wpływ świadczone przez nią usługi. Oznacza to, że instytucja klasyfikacyjna może ponosić odpowiedzialność wobec osób trzecich, jeśli nie wykonuje prawidłowo przeglądów lub wydaje certyfikaty, które naruszają jej własne normy i przepisy⁶⁹. Zgodnie z wytyczoną przez *Cour de cassation* linią orzeczniczą, podmiot wykonujący zobowiązanie zamiast lub obok dłużnika może ponosić wyłącznie odpowiedzialność deliktową wobec drugiej strony umowy, dla której wykonuje obowiązki i jedynie w sytuacji, gdy główny dłużnik sam może być pociągnięty do odpowiedzialności deliktowej wobec swojego kontrahenta. Ponieważ w prawie belgijskim zbieg odpowiedzialności kontraktowej i odpowiedzialności deliktowej między stronami poddany jest daleko idącym ograniczeniom (zasada *non-cumul des responsabilités*⁷⁰), podmiot wykonujący zobowiązanie zamiast lub obok dłużnika najczęściej nie poniesie odpowiedzialności w stosunku do kontrahenta ich zleceniodawcy, korzystając ze swoistego „immunitetu”. Judykatura belgijska uznała jednak, że instytucje klasyfikacyjne podejmujące się klasyfikacji statku nie działają jako podmioty wykonujące zobowiązanie umowne w miejsce armatora. Towarzystwo klasyfikacyjne nie jest przedstawicielem działającym w imieniu armatora, lecz jest uważane za „zwykłą” stronę trzecią. W konsekwencji komentatorzy wskazują, że zgodnie z prawem belgijskim nie ma przeszkód wynikających z przepisów prawa materialnego czy procesowego w dochodzeniu przez kontrahentów armatora odpowiedzialności deliktowej w stosunku do instytucji klasyfikacyjnej⁷¹.

W prawie angielskim przyjmuje się, że do istoty zobowiązania kontraktowego instytucji klasyfikacyjnej należy, po pierwsze, dokonanie inspekcji i klasyfikacji statku (statku w budowie) zgodnie z przyjętymi przez instytucję normami i standardami technicznymi, a następnie poinformowanie zleceniodawcy o stwierdzonych uszkodzeniach czy niezgodnościach. Instytucja klasyfikacyjna nie przejmuje jednak na siebie roli gwaranta zdatności żeglugowej statku⁷². Armator nie może zwolnić się z ciężącego na nim z mocy prawa obowiązku, który ma charakter osobisty, zapewnienia zdatności żeglugowej statku poprzez delegowanie tego obowiązku na inny podmiot, taki jak instytucja klasyfikacyjna⁷³. Instytucja klasyfikacyjna pełni w tym zakresie jedynie rolę subsydiarną⁷⁴. Wystąpienie z roszczeniem z tytułu odpowiedzialności deliktowej w systemie *common law* wymaga wykazania przez powoda ciężącego na pozwanym

⁶⁸ J. De Bruyne, *Contractual Liability of Classification Societies in Belgium...*, s. 7.

⁶⁹ *Idem*, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 194.

⁷⁰ J. De Bruyne, *Contractual Liability of Classification Societies in Belgium...*, s. 9 i n.

⁷¹ Bliżej na temat odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnych w prawie belgijskim zob. J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 195.

⁷² Na temat pojęcia zdatności statku do żeglugi (*seaworthiness*) zob. D. Pyć, *Zdatność statku do żeglugi jako podstawowy warunek bezpieczeństwa statku morskiego i jego załogi*, GSP 2018, t. 39, s. 469 i n.

⁷³ *Marc Rich & Co. A.G v. Bishop Rock Marine Co. Ltd.* (The Nicholas H), [1992] 2 Lloyd's L.R. 481 (Q.B.D. (Corn. Ct.)) [*The Nicholas*]; *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd.* [1961] A.C. 807, [1961] 1 All E.R. 495 (H.L.). Zob. A. Braën, *La responsabilité de la société...*, s. 501–502.

⁷⁴ A. Braën, *La responsabilité de la société...*, s. 506.

obowiązku dochowania należytej staranności lub ostrożności w stosunku do powoda, a także naruszenia przez pozwanego standardu starannego działania mającego zastosowanie w danym przypadku, wystąpienia dostatecznie bliskiego związku przyczynowego pomiędzy zaniedbaniem a szkodą poniesioną przez powoda oraz ustalenia szkody i jej rzeczywistego charakteru. Komentatorzy podkreślają, że udowodnienie istnienia obowiązku lub zobowiązania do zachowania należytej staranności stanowi warunek *sine qua non* przesądzenia o ewentualnej odpowiedzialności⁷⁵. W orzecznictwie sądów angielskich dominuje przekonanie, że instytucje klasyfikacyjne nie mają obowiązku dochowania należytej staranności w stosunku do osób trzecich, takich jak właściciel ładunku przewożonego na klasyfikowanym statku czy nabywca statku w sytuacji, gdy działają w sferze zadań prywatnoprawnych⁷⁶. Przesądzenie odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnej w prawie angielskim warunkują trzy zasadnicze przesłanki: rozsądna przewidywalność, bliskość oraz przekonanie, że obciążenie instytucji klasyfikacyjnej odpowiedzialnością byłoby „sprawiedliwe, słuszne i rozsądne”⁷⁷. W szeroko komentowanym orzeczeniu w sprawie statku *Nicholas H.*⁷⁸ Izba Lordów nie dopatrzyła się dostatecznie bliskiego stosunku pomiędzy właścicielem ładunku utraconego w wyniku zatonięcia klasyfikowanego statku a instytucją klasyfikacyjną, który wskazywałby na istnienie obowiązku pieczy (staranności) (*duty of care*) w stosunku do właściciela ładunku. Przesądzenie istnienia takiego obowiązku, a następnie wykazanie jego naruszenia jest warunkiem ewentualnego przypisania odpowiedzialności klasyfikatora za szkodę spowodowaną złym stanem statku, będącym przedmiotem nieprawidłowej oceny instytucji klasyfikacyjnej⁷⁹. Podobne przekonanie odnosi się do działań instytucji klasyfikacyjnych w ramach funkcji publicznych wykonywanych w imieniu państwa⁸⁰. Rolą instytucji klasyfikacyjnych jest działanie na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa życia i mienia na morzu, a nie ochrona interesów ekonomicznych jednostek. Celem regulacji dotyczących instytucji klasyfikacyjnych (uznanych organizacji) nie jest zapobieganie stratom finansowym podmiotów zaangażowanych w działalność żeglugową⁸¹. Wskazuje się nie bez racji, że przyjęcie istnienia po stronie instytucji klasyfikacyjnej obowiązku pieczy (staranności) w stosunku do właścicieli ładunku przewożonego na klasyfikowanym statku umożliwiłoby tym ostatnim uzyskanie, w oparciu o delikt, odszkodowania w pełnej wysokości za szkody ładunkowe, podczas gdy mające zastosowanie w morskim prawie przewozowym reguły hasko-visbijskie wprowadzają kwotowe ograniczenie odpowiedzialności w tym zakresie.

⁷⁵ *Ibidem*, s. 504.

⁷⁶ *Riverstone Meat Company, Pty., Ltd. v. Lancashire Shipping Company, Ltd. (The „Muncaster Castle“)* [1961] 1 Lloyd’s Rep. 57; *Marc Rich & Co. A.G v. Bishop Rock Marine Co. Ltd. (The Nicholas H)*, [1992] 2 Lloyd’s L.R. 481 (Q.B.D.) (Com. Ct.) [*The Nicholas*]; *Mariola Marine Corporation v. Lloyd’s Register of Shipping (The Morning Watch)*, [1991] 1 Lloyd’s L.R. 547 (Q.B.D. (Com. Ct.)).

⁷⁷ J. Hare, *Liability of Classification...*, s. 326.

⁷⁸ *Marc Rich & Co v. Bishop Rock Marine Co. Ltd.* [1996] 1 AC 211.

⁷⁹ Zob. J. Łopuski, [w:] *Prawo morskie...*, s. 85.

⁸⁰ J. De Bruyne, *Tort Law and the Regulation...*, s. 439.

⁸¹ *Marc Rich & Co v. Bishop Rock Marine Co. Ltd.* [1996] 1 AC 211; zob. też J. De Bruyne, *Tort Law and the Regulation...*, s. 439.

W konsekwencji, uznanie odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnej podważałoby reżim hasko-visbijski⁸². Jednym z poważniejszych wyzwań w dochodzeniu przez osoby trzecie roszczeń odszkodowawczych od instytucji klasyfikacyjnych pod rządem prawa angielskiego jest wykazanie dostatecznego prawdopodobieństwa oraz związku przyczynowego pomiędzy poniesioną stratą ekonomiczną a działaniem instytucji klasyfikacyjnej⁸³.

Sądy amerykańskie z rezerwą odnoszą się do roszczeń osób trzecich wobec instytucji klasyfikacyjnych. Opierają się na założeniu, że ciężący na armatorze statku obowiązek zapewnienia zdatności żeglugowej statku ma charakter „niezbywalny”, tzn. niepodlegający przeniesieniu na inny podmiot, w szczególności na towarzystwo klasyfikacyjne na podstawie umowy z armatorem w zakresie inspekcji i klasyfikacji statku⁸⁴. Odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej z tytułu niedbalstwa wymaga wykazania przez powoda, że na instytucji klasyfikacyjnej ciążył w stosunku do niego szczególny obowiązek starannego działania (*duty of care*), oraz że doszło do naruszenia tego obowiązku, a zachowanie instytucji klasyfikacyjnej wywołało szkodę, której istnienie i zakres muszą zostać dowiedzione przez poszkodowanego⁸⁵. Trudności dowodowe w zakresie wykazania niedbalstwa po stronie instytucji klasyfikacyjnej lub podania fałszywych informacji na skutek niedbalstwa (*negligent misrepresentation*) utrudniają poszukiwanie odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnej⁸⁶. Komentatorzy wskazują, że odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej z tytułu podania fałszywych informacji na skutek niedbalstwa może mieć miejsce, o ile spełnione są określone na podstawie *Restatement (Second) of Torts (Section 311 oraz 552)* warunki, tj. oświadczenie zostało złożone przez instytucję w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej lub w ramach transakcji, w której ma ona interes majątkowy; instytucja klasyfikacyjna podała nieprawdziwe informacje innym osobom prowadzącym działalność gospodarczą; nie zachowała należytej staranności przy pozyskiwaniu lub przekazywaniu informacji; informacje miały być przekazane przez instytucję klasyfikacyjną osobie trzeciej lub wiedziała ona, że druga strona zamierza przekazać te informacje; osoba trzecia poniosła szkodę majątkową, polegając w sposób usprawiedliwiony na wprowadzającym w błąd oświadczeniu⁸⁷. W przypadku odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnej w stosunku do drugiej strony umowy roszczenie odszkodowawcze może być oparte na naruszeniu obowiązków umownych (określonych w sposób wyraźny lub dorozumiany) lub na delikcie. Zgodnie z doktryną *East River*⁸⁸, wyłączone jest jednak oparcie roszczenia między stronami związanymi umową na podstawie odpowiedzialności deliktowej,

⁸² A. Braën, *La responsabilité de la société...*, s. 506.

⁸³ J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 218–219.

⁸⁴ *Great American Insurance v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *in re Oil Spill by the Amoco Cadiz*, 954 F.2d 1279 (7C Cir. 1992); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2nd Cir. 1993).

⁸⁵ J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 205 i n.

⁸⁶ *Ibidem*, s. 219.

⁸⁷ *Ibidem*, s. 206.

⁸⁸ *East River S.S. Corp. v. Transamerica DeLaval, Inc.* 476 U.S. 858, 106 S. Ct. 2295, 90 L.Ed.2d 865 (1986).

w sytuacji gdy żadna ze stron nie posiada nadmiernej siły przetargowej w stosunku do drugiej, a roszczenie dotyczy czystej szkody ekonomicznej. Prawo amerykańskie dopuszcza powołanie się na klauzule kontraktowe wyłączające odpowiedzialność. Odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej jest wyłączona również w sytuacji, gdy armator nie wywiązuje się ze swoich ustawowych lub kontraktowych zobowiązań, w szczególności dotyczących zapewnienia zdatności żeglugowej statku⁸⁹.

W literaturze przedmiotu zwraca się szczególną uwagę na trudności w dochodzeniu roszczeń z tytułu znanej systemom *common law* czystej szkody ekonomicznej powstałej w wyniku czynu niedozwolonego⁹⁰. Komentatorzy z uwagą odnotowali niekorzystne rozstrzygnięcie powództwa Hiszpanii (jako państwa nadbrzeżnego) przeciwko *American Bureau of Shipping* w sprawie dotyczącej zatonięcia statku *Prestige* z tytułu szkód środowiskowych na tej podstawie, że nie można przyjąć, aby instytucja klasyfikacyjna miała obowiązek dochowania należytej staranności wobec państwa bandery w zakresie zapobiegania „lekkomyślnemu” wydawaniu świadectwa klasy⁹¹. Roszczenie z tytułu poniesionych kosztów środków zapobiegawczych wniesione do Sądu Okręgowego w Nowym Yorku zostało oddalone⁹². Sąd uznał, że brakuje podstaw w oparciu o federalne prawo morskie do przyjęcia, że na ABS ciążył wobec państw nadbrzeżnych obowiązek zapobiegania lekkomyślnemu działaniu w zakresie wystawiania certyfikatów⁹³. Zaakceptowanie argumentacji Hiszpanii zmierzającej do przyjęcia, że taki obowiązek istnieje wobec wszystkich państw nadbrzeżnych, które potencjalnie mogłyby zostać poszkodowane w wyniku awarii klasyfikowanych statków, prowadziłoby do nieuzasadnionego rozszerzenia zakresu odpowiedzialności deliktowej. Oznaczałoby również przerzucenie na instytucje klasyfikacyjne ciężącej na armatorach odpowiedzialności za zapewnienie zdatności żeglugowej statku i za ruch statku, któremu wystawiły dokumenty zgodności. Sąd zwrócił także uwagę na nieproporcjonalność pomiędzy stosunkowo niewielką opłatą uiszczaną na rzecz towarzystwa klasyfikacyjnego a potencjalnie nieograniczonym zakresem odpowiedzialności wobec osób trzecich. Drastyczna dysproporcja pomiędzy wynagrodzeniem za usługi klasyfikacyjne a wysokością odszkodowania, którego domagał się armator, została odnotowana przez sąd amerykański również w sprawie *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, w której sąd wskazał, że towarzystwo klasyfikacyjne z pewnością odmówiłoby zawarcia umowy, gdyby zostało uprzedzone o ewentualności obciążenia tak wysokimi kosztami⁹⁴. Wyrok *United States District Court* w sprawie *Prestige* został utrzymany w mocy przez sąd apelacyjny, który potwierdził, że Hiszpania nie wykazała, aby ABS

⁸⁹ J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 208.

⁹⁰ Zob. V. Ulfbeck, A. Möllmann, *Public Function Liability...*, s. 215.

⁹¹ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 729 F. Supp. 2d 635 (S.D.N.Y. 2010).

⁹² Bliżej na ten temat: Z. Pełowska-Dąbrowska, *Odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku*, Toruń 2017, s. 198 i n.

⁹³ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, 729 F. Supp. 2d 635 (S.D.N.Y. 2010).

⁹⁴ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2e Cir. 1993).

dopuszcilo się lekkomyślnego naruszenia jakichkolwiek obowiązków ciężących na nim wobec Hiszpanii⁹⁵.

Działanie w zaufaniu do dokumentów wystawianych przez instytucję klasyfikacyjną poświadczających zdolność lub przystosowanie statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług rodzi pytanie o skutki naruszenia zaufania, gdy dostarczane (błędne) informacje wpływają na zawarcie umowy przez osobę trzecią (np. nabywcę statku). Odpowiedzialność wobec osób trzecich z tytułu udzielenia nieprawidłowych informacji różnie kształtuje się w poszczególnych krajach. Warto odnotować, że w wielu systemach prawnych, których reguły prawa zobowiązań nie pozwalają na zakwalifikowanie do kategorii odpowiedzialności deliktowej lub kontraktowej roszczeń z tytułu niedbalstwa przy udzielaniu informacji zgłaszanych w stosunku do wyspecjalizowanych podmiotów, poszukuje się trzeciej drogi – niezależnego źródła odpowiedzialności, znajdującego się pomiędzy odpowiedzialnością kontraktową a deliktową⁹⁶. Komentatorzy precyzują jednak, że warunku istnienia „stosunku zaufania” nie spełnia dokonywanie rutynowych inspekcji i przeglądów statków na podstawie upoważnienia udzielonego przez państwo, w celu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu i w interesie publicznym. Inaczej jest jednak, gdy instytucja klasyfikacyjna działa w interesie prywatnym, na potrzeby konkretnej transakcji handlowej. Prawo amerykańskie, podobnie jak niemieckie i szwajcarskie, uznaje odpowiedzialność dostawcy informacji wobec osób trzecich jako źródło odpowiedzialności odrębne od standardowych reżimów odpowiedzialności deliktowej i kontraktowej. W prawie niemieckim, szwajcarskim i tureckim odpowiedzialność za przekazanie nieprawdziwych informacji opiera się na „doktrynie obiektywnej bezprawności”, wymagającej dla ustalenia odpowiedzialności wykazania zaniedbania, szkody, związku przyczynowego pomiędzy zaniedbaniem i szkodą oraz bezprawności działania i nie jest zaliczana do odpowiedzialności deliktowej⁹⁷.

W wymiarze bardziej ogólnym, w odniesieniu do potencjalnych roszczeń nabywcy statku, Tuba Akçura Karaman wskazuje na cztery warunki, które niezależnie od klasycznych przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej (tj. zaniedbania, związku przyczynowego i szkody) muszą zostać spełnione, aby można było przyjąć odpowiedzialność opartą na koncepcji „naruszenia zaufania”: 1) ocena stanu technicznego statku następuje na potrzeby konkretnej transakcji; 2) decyzja nabywcy statku oparta jest na tej ocenie; 3) instytucja klasyfikacyjna ma świadomość, że raport z oceny zostanie wykorzystany przez inne osoby; 4) instytucja klasyfikacyjna odniosła bezpośrednio lub pośrednio korzyść ekonomiczną, dokonując oceny stanu statku. Autor wskazuje, że odszkodowanie, które może być potencjalnie odzyskane, powinno obejmować koszty naprawy (które zostały poniesione w związku z tym, że statek był w gorszym stanie

⁹⁵ *Reino de España v. American Bureau of Shipping*, United States Court of Appeals, Second Circuit, No. 10–3518–cv.

⁹⁶ Przesłanki odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnej z tytułu udzielenia nieprawidłowych informacji w systemach prawnych niemieckim, szwajcarskim, tureckim i amerykańskim analizuje T. Akçura Karaman, *Comparative Study...*, s. 145 i n.

⁹⁷ *Ibidem*, s. 130 i n.

technicznym niż przedstawiony), wysokość odszkodowania wypłaconego osobom trzecim (w związku z tym, że statek był wyłączony z eksploatacji w okresie naprawy) oraz zyski, których nabywca został pozbawiony w trakcie naprawy. Zgłoszona przez autora propozycja ma w zamierzeniu stanowić opartą na prawie porównawczym sugestię rozwiązań prawnych dla sądów oraz krajowych legislatorów⁹⁸.

W niektórych przypadkach konwencyjne rozwiązania dotyczące odpowiedzialności cywilnej wyłączają z zakresu zastosowania potencjalne roszczenia kierowane do instytucji klasyfikacyjnej. W sprawie *Erika* francuski sąd kasacyjny dopuścił zastosowanie art. III ust. 4 (b) CLC 92⁹⁹ w stosunku do instytucji klasyfikacyjnej (RINA), obejmując ochroną kanalizowania odpowiedzialności również klasyfikatora¹⁰⁰. W ocenie sądu towarzystwo klasyfikacyjne, które wydało świadectwo klasy w wykonaniu umowy z właścicielem, pełniło rolę osoby, która nie będąc członkiem załogi, świadczy usługi na rzecz statku¹⁰¹. Oznacza to, że w przypadku potencjalnej odpowiedzialności za skutki zanieczyszczenia olejem ze statku przewożącego olej luzem jako ładunek żadne roszczenie nie będzie mogło być kierowane do klasyfikatora zgodnie z międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. Wprawdzie kwestia pozostaje przedmiotem interpretacji sądów krajowych, jednak rozstrzygnięcie w sprawie *Erika*, a także wcześniejszy wyrok *New York Federal Court* w sprawie *Prestige*, wskazują na dopuszczalność skorzystania przez instytucje klasyfikacyjne z ustanowionego w konwencji systemu kanalizowania odpowiedzialności¹⁰².

Odpowiedzialność cywilna instytucji klasyfikacyjnej w prawie polskim

Nieautonomiczny charakter morskiego prawa cywilnego powoduje, że w stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się – w braku odpowiednich przepisów kodeksu morskiego – przepisy prawa cywilnego¹⁰³. Odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej poddana jest ogólnym regułom odpowiedzialności odszkodowawczej określonym w kodeksie cywilnym. Zgodnie z klasyczną systematyką prawa zobowiązań, można wskazać na dwa reżimy odpowiedzialności cywilnoprawnej instytucji klasyfikacyjnej: 1) odpowiedzialność z tytułu wadliwego wykonania umowy

⁹⁸ *Ibidem*, s. 157–158.

⁹⁹ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*), sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r., zmieniona protokołem z 27.11.1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526).

¹⁰⁰ *Cour de cassation, Chambre criminelle*, 25 septembre 2012, 10-82.938, Publié au bulletin.

¹⁰¹ Zob. więcej Z. Peplowska-Dąbrowska, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone katastrofą statku „Erika” (orzecznictwo francuskie)*, „Prawo Morskie” 2013, t. 29, s. 33 i n.

¹⁰² Zob. H. Jessen, *The Liability of Classification Societies – Some Practical Issues*, CMI Yearbook 2014, s. 280.

¹⁰³ Art. 1 § 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 2175 ze zm.).

w wyniku winy umyślnej lub nieumyślnej; 2) odpowiedzialność z tytułu czynu niedozwolonego (odpowiedzialność za czyny własne lub za czyny cudze). W dawnym systemie gospodarki nakazowo-rozdzielczej odpowiedzialność polskiej instytucji klasyfikacyjnej (PRS) uznawana była za odpowiedzialność urzędniczą¹⁰⁴. Odpowiedzialność cywilna instytucji klasyfikacyjnej za błędy lub zaniedbania jej samej lub jej pracowników albo przedstawicieli może znaleźć zatem swoje źródło w stosunku umownym łączącym ją z właścicielem, armatorem, stoczną lub innym podmiotem lub w delikcie, dającym podstawę osobom trzecim do poszukiwania tej odpowiedzialności. Nie budzi większych zastrzeżeń odpowiedzialność kontraktowa instytucji klasyfikacyjnej. Zawierana przez instytucję klasyfikacyjną umowa z „użytkownikiem obiektu” (armatorami statków, stoczniami itd.) kwalifikowana jest jako umowa o świadczenie usług, do której stosuje się odpowiednio przepisy o zleceniu (art. 750 k.c. w związku z art. 734 k.c.)¹⁰⁵. Takie ukształtowanie umowy powoduje, że obowiązek instytucji klasyfikacyjnej ogranicza się do dokonania określonych czynności dla dającego zlecenie. Zobowiązanie nie obejmuje dostarczenia ściśle określonego rezultatu tych zabiegów. W konsekwencji, instytucja klasyfikacyjna nie przyjmuje na siebie ryzyka pomyślnego wyniku spełnianej czynności¹⁰⁶. W zobowiązaniach starannego działania podjęcie przez dłużnika wymaganych czynności przy zachowaniu wiążącego go stopnia staranności oznacza, że dłużnik wykonał zobowiązanie, pomimo że nie osiągnięto rezultatu określonego w celu umowy¹⁰⁷. Do istoty zobowiązania instytucji klasyfikacyjnej należy sumienne i z należytą starannością wykonywanie wszystkich wymaganych w danych okolicznościach czynności oraz zastosowanie prawidłowych metod z punktu widzenia wiedzy klasyfikatora (umowa starannego działania)¹⁰⁸. Na podstawie art. 471 k.c. w zw. z art. 472 k.c. instytucja klasyfikacyjna zobowiązana jest do naprawienia szkody spowodowanej niezachowaniem należytej staranności. Odpowiedzialność cywilna w relacjach z klientami poddana jest warunkom zawartym w łączącej strony umowie. W ramach zasady swobody umów instytucja klasyfikacyjna może wprowadzić do umowy postanowienia wyłączające lub ograniczające jej odpowiedzialność za błędy lub zaniedbania. Kwotowe ograniczenie wysokości odszkodowania wyraża się najczęściej w proporcji do wynagrodzenia za usługi. Granice swobody kontraktowej w odniesieniu do klauzul wyłączających określa art. 473 § 2 k.c., dający podstawę do podważenia ważności stipulacji umownych w przypadku winy umyślnej. Wina umyślna może być udziałem zarówno instytucji klasyfikacyjnej (wina własna), gdy rozmyślne działanie może być przypisane organowi osoby prawnej, jak i osób, którymi się przy

¹⁰⁴ Osoby dokonujące klasyfikacji statku traktowane były jako funkcjonariusze państwowi, przy czym za szkodę wyrządzoną przez funkcjonariusza osoby prawnej odpowiedzialność przypisywana była tej osobie prawnej. J. Kotlarski, *Odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1974, nr 10, s. 599.

¹⁰⁵ J. Łopuski [w:] *Prawo morskie...*, s. 82; J. Kotlarski, *Odpowiedzialność instytucji...*, s. 601.

¹⁰⁶ J. Kotlarski, *Odpowiedzialność instytucji...*, s. 601.

¹⁰⁷ Wyrok Sądu Najwyższego z 4.10.2006 r., II CSK 117/06, LEX nr 332959.

¹⁰⁸ J. Kotlarski, *Odpowiedzialność instytucji...*, s. 601. Podobne rozwiązanie przyjmowane jest w prawie francuskim (zob. A. Montas, *Droit maritime*, Vuibert, Paris 2021, s. 59) czy belgijskim (J. de Bruyne, *Contractual Liability of Classification Societies in Belgium...*, s. 5 i n.).

wykonaniu zobowiązania posługuje. Od dawna zwraca się jednak uwagę w piśmiennictwie na trudności dowodowe związane z wykazaniem po stronie instytucji klasyfikacyjnej złego zamiaru pozwalającego na zniweczenie zastrzeżenia wyłączenia odpowiedzialności¹⁰⁹.

Znacznie więcej kontrowersji budzi odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej z tytułu czynu niedozwolonego w stosunku do osób trzecich. Zgłaszanie roszczeń przez właścicieli ładunku utraconego lub uszkodzonego w wyniku niezdatności żegluga klasyfikowanego statku lub przez nabywców statków działających w zaufaniu do dokumentów klasyfikacyjnych dotyczących stanu statku należą do spraw, z którymi mierzyły się sądy zarówno w systemie prawa *common law*, jak i w systemie prawa kontynentalnego. Instytucje klasyfikacyjne wyposażone są w osobowość prawną i ponoszą odpowiedzialność z tytułu czynów niedozwolonych zarówno za czyn własny (art. 416 k.c.), jak i za działania i zaniechania innych osób. Odpowiedzialność za cudze czyny przy wykonywaniu powierzonych czynności jest zróżnicowana w zależności od relacji, które łączą powierzającego z wykonawcą. W przypadku odpowiedzialności za czyny podwładnych (np. inspektorów towarzystwa klasyfikacyjnego) zastosowanie znajdzie art. 430 k.c., który określa przesłanki odpowiedzialności zwierzchnika za szkodę wyrządzoną osobie trzeciej przy wykonywaniu czynności powierzonej podwładnemu. W takiej sytuacji instytucja klasyfikacyjna ponosi odpowiedzialność za sam skutek, bez możliwości ekskulpowania się brakiem winy w wyborze czy w nadzorze. Warunkiem przypisania odpowiedzialności zwierzchnikowi jest ustalenie winy podwładnego. W przypadku posługiwania się przy wykonywaniu czynności drugiemu inną osobą, która nie występuje w pozycji prawnej podwładnego, podstawę odpowiedzialności określa art. 429 k.c. Przepis ten nakłada na osobę, która powierzyła wykonanie czynności odpowiedzialność odszkodowawczą za szkodę wyrządzoną przez sprawcę przy wykonywaniu powierzonej mu czynności. Uregulowanie opiera się na naruszeniu obowiązku ostrożności przy dokonywaniu wyboru niezależnego wykonawcy (wina w wyborze). Należy wskazać, że w systemie prawa polskiego przyjmuje się, że zaniedbanie klasyfikatora (a także osób, za które odpowiada na podstawie art. 430 k.c.), „w zakresie stwierdzenia zgodności stanu statku z regułami klasyfikacyjnymi tegoż klasyfikatora i wydania związanej z tym oceny (która okazuje się błędna) nie ma cech czynu niedozwolonego, gdyż brak w nim elementu bezprawności”¹¹⁰.

Problematyka odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnej z perspektywy działań harmonizacyjnych Unii Europejskiej

Na poziomie Unii Europejskiej w bardzo ograniczonym zakresie udało się przyjąć wspólne rozwiązania dotyczące odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnej.

¹⁰⁹ J. Kotlarski, *Odpowiedzialność instytucji...*, s. 599.

¹¹⁰ J. Łopuski [w:] *Prawo morskie...*, s. 84.

Dyrektywa 2009/15/WE¹¹¹, kontynuująca w odniesieniu do uregulowania odpowiedzialności cywilnej założenia uprzednio obowiązującej dyrektywy 94/57/WE¹¹² określa odpowiedzialność regresową uznanej organizacji¹¹³ w stosunku do państwa, które na mocy orzeczenia sądowego lub arbitrażowego zostało zobowiązane do pokrycia szkody wyrządzonej przez uznaną organizację w zakresie wykonywania powierzonych jej przez organy administracji zadań¹¹⁴. Rozwiązanie przyjęte w dyrektywie zakłada, że za zawinione zachowanie przy wykonywaniu powierzonych przez administrację zadań publicznych, które prowadzi do powstania szkody wynikającej z jakiegokolwiek wypadku morskiego, odpowiedzialność ostatecznie ponosi instytucja klasyfikacyjna¹¹⁵. Pod rządem uprzednio obowiązującej dyrektywy 94/57/WE uregulowanie to zostało bardzo krytycznie ocenione w doktrynie. Nieprzychylnie oceny wytykały autorom dyrektywy przyjęcie przepisów zbyt kompleksowych, nieprecyzyjnych, obarczonych błędną terminologią¹¹⁶. Zmiany przyniosły niewielką korektę, pozostawiając miejsce do rozbieżnych interpretacji przez sądy krajowe oraz ograniczając efekt harmonizacyjny dyrektywy.

Dyrektywa różnicuje sytuację prawną uznanej organizacji w zależności od stopnia zawinienia i rodzaju naruszonego dobra. Jeżeli szkoda została spowodowana przez umyślne działanie lub zaniechanie albo rażące zaniedbanie uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, wówczas prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji ma charakter nieograniczony i obejmuje wyrównanie szkody na osobie lub szkody w mieniu w zakresie, w jakim zostały spowodowane przez uznaną organizację. W dyrektywie wskazuje się, że mechanizm nieograniczonej odpowiedzialności w takim przypadku dotyczy zarówno straty lub uszkodzenia mienia, jak i uszkodzenia ciała lub śmierci. W przypadku gdy szkoda została spowodowana jakimkolwiek zaniedbaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w jej imieniu, odpowiedzialność uznanej organizacji może (ale nie musi) zostać ograniczona. Ograniczenie wysokości odszkodowania z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci nie może zostać ustalone poniżej pułapu 4 mln euro. W przypadku ograniczenia wysokości odszkodowania z tytułu straty lub uszkodzenia mienia kwota ograniczenia nie może być niższa niż 2 mln euro¹¹⁷.

¹¹¹ Implementację postanowień dyrektywy zapewnia ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jedn.: Dz. U. z 2022 r., poz. 515).

¹¹² Dyrektywa 94/57/WE została przekształcona w dwa różne instrumenty prawne: rozporządzenie nr 391/2009 oraz dyrektywę 2009/15/WE. Zob. motyw 2 Preambuły rozporządzenia nr 391/2009 oraz dyrektywy 2009/15/WE.

¹¹³ W dyrektywie 2009/15/WE posłużono się pojęciem uznanej organizacji oznaczającym organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009. Jedynie w Preambule (motyw 3) wyjaśniającej cel przyjęcia uregulowania można odnaleźć odniesienie do towarzystw klasyfikacyjnych.

¹¹⁴ Szczegółową analizę przedstawia J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 517 i n.

¹¹⁵ H. Jessen [w:] *EU Maritime Transport Law*, eds H. Jessen, M.J. Werner, C.H. Beck, Baden-Baden 2016, s. 834.

¹¹⁶ J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 541.

¹¹⁷ Art. 5 ust. 2 lit. b pkt i–iii dyrektywy 2009/15/WE. Zob. omówienie H. Jessen [w:] *EU Maritime Transport...*, s. 835 i n.

Uprawnienie do dochodzenia odszkodowania od uznanej organizacji warunkowane jest ziszczeniem się określonych przesłanek wskazanych w dyrektywie: odpowiedzialność jest następstwem wypadku morskiego, obowiązek zapłaty odszkodowania w sposób ostateczny i nieodwołalny został nałożony na administrację orzeczeniem sądu powszechnego lub sądu arbitrażowego, szkoda, zgodnie z rozstrzygnięciem sądu lub arbitrażu, została spowodowana przez uznaną organizację. Dyrektywa nie wprowadza jednak żadnego mechanizmu odszkodowawczego, cedując na państwo obowiązek „umówienia się” w tej kwestii z uznaną organizacją, zgodnie z założeniami dyrektywy. Zakres roszczeń regresowych będzie więc zależał od treści zawartej przez strony umowy¹¹⁸. Ponieważ dyrektywa nie określa, według jakiej miary należy oceniać postępowanie uznanych organizacji, do ustalenia właściwego standardu staranności zastosowanie znajdzie prawo krajowe państw członkowskich. W doktrynie pojawiła się propozycja, aby za miarodajne dla wzorca starannego działania przyjąć Zasady Postępowania Towarzystw Klasyfikacyjnych (*Principles of Conduct for Classification Societies*) opracowane przez CMI w 1997 r.¹¹⁹ oraz *Model Contractual Clauses for Inclusion in Agreements Between Societies and Governments and Classification Societies and Shipowner* (1999)¹²⁰ w połączeniu z regułami i standardami opracowanymi przez instytucję klasyfikacyjną oraz zasadami wynikającymi z ogólnych przepisów prawa odszkodowawczego¹²¹. Zważywszy na ekspercki profil działalności instytucji klasyfikacyjnych, miara staranności powinna uwzględniać zawodowy charakter podejmowanych czynności. Nie jest jasne, czy z zakresu zastosowania dyrektywy zostały wyłączone szkody wynikające z usuwania zanieczyszczeń środowiska. Literalne brzmienie wskazuje, że naprawieniu podlegają jedynie szkody w mieniu. Rozstrzygające jest jednak rozumienie pojęcia szkody w prawie krajowym państw członkowskich¹²². Dyrektywa 2009/15/WE nie reguluje odpowiedzialności towarzystw klasyfikacyjnych wobec swoich kontrahentów ani osób trzecich, pozostawiając to zagadnienie właściwości przepisów wewnętrznych poszczególnych państw.

Immunitet jurysdykcyjny instytucji klasyfikacyjnej

Jednym ze środków obrony, który bywa podnoszony przez instytucje klasyfikacyjne w postępowaniu sądowym w celu odparcia powództwa odszkodowawczego jest powołanie się na immunitet jurysdykcyjny w związku z wykonywaniem przez instytucję klasyfikacyjną delegowanych przez organy władzy publicznej zadań ze sfery

¹¹⁸ F. Lorenzon [w:] *Maritime Law*, ed. Y. Baatz, Informa Law from Routledge 2020, s. 399.

¹¹⁹ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Principles-of-Conduct-CMI-Assembly-London-May-8-1998.pdf> [dostęp: 1.04.2022].

¹²⁰ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Model-Clauses-for-Class-Society-Agreements-1999.pdf> [dostęp: 1.04.2022].

¹²¹ J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 529; zob. też J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 227.

¹²² J.L. Pulido Begines, *The EU Law...*, s. 530.

imperium. Zgodnie z zasadami zwyczajowego prawa międzynarodowego państwo i jego organy korzystają z immunitetu suwerennego, który wyłącza dopuszczalność ich pozywania przed sądami obcych państw oraz chroni własność państwa przed zajęciem¹²³. W wielu systemach prawnych zasada immunitetu absolutnego została zastąpiona immunitetem względnym (*restrictive immunity*)¹²⁴. Państwo jest wyłączone spod jurysdykcji sądów zagranicznych jedynie w odniesieniu do swoich praw suwerennych i realizacji aktów o charakterze władczym (działanie *iure imperii*). Jeżeli działa w sferze gospodarczej jako prywatny gracz na rynku, w zakresie stosunków regulowanych prawem cywilnym (działanie *iure gestionis*), nie korzysta z immunitetu¹²⁵. W sprawie *Sundancer v. ABS* amerykański sąd apelacyjny przyjął rozróżnienie pomiędzy prywatną działalnością klasyfikacyjną, do której immunitet jurysdykcyjny nie ma zastosowania a publiczną działalnością certyfikacyjną dającą podstawę do skorzystania z immunitetu¹²⁶. Przykładu zastosowania tej zasady dostarcza także sprawa statku *Erika*, na rzecz którego RINA świadczyła usługi klasyfikacyjne i certyfikacyjne, działając w zakresie tych ostatnich z upoważnienia Malty. *Tribunal de grande instance* w Paryżu odmówił uznania immunitetu suwerennego, podkreślając, że inspekcje i klasyfikacja statku zostały przeprowadzone w interesie armatora, w ramach wykonywania przez towarzystwo klasyfikacyjne funkcji prywatnoprawnej¹²⁷. Tego kierunku wykładni nie podtrzymał sąd apelacyjny w Paryżu, przyjmując, że instytucja klasyfikacyjna realizująca zadania uznanej organizacji (RO) działa w zakresie wykonywania władzy publicznej (*actes de puissances publiques*) i może powołać się na immunitet jurysdykcyjny¹²⁸. W sprawie zatonięcia statku *Prestige* Francja pozwała spółki z grupy *American Bureau of Shipping* przed sąd w Bordeaux, żądając zapłaty odszkodowania z tytułu szkód poniesionych na terytorium państwa, na obszarze morza terytorialnego oraz w wyłącznej strefie ekonomicznej, spowodowanych zawinionym działaniem w zakresie klasyfikacji statków¹²⁹. Orzekający w pierwszej instancji *Tribunal de grande instance de Bordeaux*¹³⁰ uznał uprawnienie ABS do powołania się na immunitet jurysdykcyjny, skutkujący brakiem jurysdykcji sądów francuskich. Przyjął monistyczne podejście do działalności instytucji klasyfikacyjnych, wskazując, że klasyfikacja statków i czynności delegowane przez państwo bandery w zakresie inspekcji i certyfikacji konwencyjnej statków lub

¹²³ Zob. A. Wiśniewski [w:] *Leksykon prawa międzynarodowego publicznego. 100 podstawowych pojęć*, red. A. Przyborowska-Klimczak, D. Pyć, Warszawa 2012, s. 78.

¹²⁴ *Ibidem*, s. 79.

¹²⁵ J. De Bruyne, *Tort Law and the Regulation...*, s. 443.

¹²⁶ *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (2d Cir. 1993).

¹²⁷ Zob. więcej: J. De Bruyne, *Tort Law and the Regulation...*, s. 445–446.

¹²⁸ *Tribunal de Grande Instance de Paris*, 11e Chambre, 4e, 16 janvier 2008, nr section January 16, nr 9934895010; *Cour d'Appel de Paris*, pôle 4, 11e ch., 30 mars 2010, RG nr 08/02278; *Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle*, 25 septembre 2012, 10-82.938, Publié au bulletin.

¹²⁹ *Tribunal de Grande Instance de Bordeaux*, ch. 6e, 19 mars 2014, RG 14/02185; *Cour d'Appel de Bordeaux*, ch. civ. 1e, 6 mars 2017, *État français c/ Société American Bureau of Shipping, Société ABSG Consulting Inc., Société ABS Group of Companies*, RG 10/02421; *Cour de cassation, civile, Chambre civile 1*, 17 avril 2019, statek *Prestige*, 17-18.286, Publié au bulletin.

¹³⁰ *Tribunal de Grande Instance de Bordeaux*, ch. 6e, 19 mars 2014, RG 14/02185.

ich składowych stanowią w istocie ten sam rodzaj działalności, a przynajmniej działalność w wysokim stopniu powiązaną, wchodzącą w zakres kontroli stanu statków pod kątem bezpieczeństwa żeglugi, a same inspekcje są przeprowadzane w tym samym czasie i przez tych samych inspektorów¹³¹. Orzekł, że towarzystwo klasyfikacyjne działało w zakresie prerogatyw władzy publicznej, wydając certyfikaty zgodnie z konwencją SOLAS, których wystawienie było warunkowane uprzednim wykonaniem przeglądów klasyfikacyjnych, a sama klasyfikacja stanowiła element certyfikacji statutowej. Przyjęte przez sądy wyższej instancji dualistyczne ujęcie działalności instytucji klasyfikacyjnych wyraźnie rozgraniczyło suwerenną (państwową) działalność certyfikacyjną i komercyjną działalność klasyfikacyjną. Odmówiono uznania immunitetu jurysdykcyjnego przysługującego Bahamom jako państwu bandery, z upoważnienia i w imieniu którego działały spółki z grupy ABS, wystawiając certyfikaty konwencyjne (statutowe) i przesądzono o dopuszczalności powództwa. Francuski sąd kasacyjny wskazał, że działalność klasyfikacyjna i działalność certyfikacyjna podlegają różnym reżimom prawnym, i że jest możliwe ich rozgraniczenie. W doktrynie podkreśla się, że z treści wyroku sądu kasacyjnego nie wynika, aby te dwa typy działalności, ze swej istoty, były rozłączne. Orzeczenie potwierdziło jedynie taką możliwość, a rozgraniczenie dwóch obszarów działalności zależy od okoliczności konkretnego przypadku¹³². Jedynie w zakresie certyfikacji statutowej podmiot prawa prywatnego korzysta z immunitetu jurysdykcyjnego przysługującego państwu bandery na podstawie upoważnienia do wydawania, w jego imieniu, certyfikatów konwencyjnych¹³³. W sprawie *Prestige* odpowiedzialność podmiotów z grupy ABS była łączona nie z działalnością certyfikacyjną prowadzoną w imieniu Bahamów, lecz z działalnością klasyfikacyjną, z powodu zaniedbań popełnionych przy wykonywaniu obowiązków w zakresie przeglądów technicznych i inspekcji okresowych, do których ABS były zobowiązane na mocy umowy zawartej z właścicielem statku. Z treści wyroku wynika jednoznacznie, że odmowa uznania immunitetu jurysdykcyjnego ogranicza się do przypadków, w których przedmiotem sprawy jest wyłącznie działalność klasyfikacyjna, bez jakiegokolwiek związku z certyfikacją konwencyjną¹³⁴.

W przypadku skutecznie podniesionego zarzutu immunitetu suwerennego instytucja klasyfikacyjna może być pozwana w państwie wydającym certyfikat (państwie bandery), ponieważ w tym państwie nie korzysta z immunitetu proceduralnego¹³⁵. Komentatorzy odnotowują, że jeśli sądom państwa bandery na podstawie krajowych przepisów jurysdykcyjnych nie przysługuje jurysdykcja w stosunku instytucji klasyfikacyjnej, skorzystanie z immunitetu jurysdykcyjnego przed sądami obcych państw wykluczy możliwość pozwania instytucji klasyfikacyjnej¹³⁶. Jak się wydaje, spór o immunitet

¹³¹ Zob. O. Cachard, *Fenêtre sur cour...*, s. 819; L. Grellet, *Pollution: Pas d'immunité...*, s. 527–528.

¹³² O. Cachard, *Fenêtre sur cour...*, s. 820.

¹³³ *Cour de cassation, civile, Chambre civile 1*, 17 avril 2019, statek *Prestige*, 17-18.286, Publié au bulletin.

¹³⁴ O. Cachard, *Fenêtre sur cour...*, s. 827.

¹³⁵ L. Grellet, *Pollution: Pas d'immunité...*, s. 532.

¹³⁶ V. Ulfbeck, A. Møllmann, *Public Function Liabilities...*, s. 220.

jurysdykcyjny instytucji klasyfikacyjnej w państwach członkowskich Unii Europejskiej uciną orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 maja 2020 r. w sprawie C-641/18, *LG i in. przeciwko Rina SpA i Ente Registro Italiano Navale*¹³⁷, wydane w trybie prejudycjalnym w ramach sporu o roszczenia odszkodowawcze w wyniku zatonięcia statku *Al Salam Boccaccio 98* w 2006 r. na Morzu Czerwonym. Orzekając w przedmiocie wykładni art. 1 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych¹³⁸, Trybunał uznał, że powództwo o odszkodowanie wniesione przeciwko osobom prawnym prawa prywatnego, prowadzącym działalność w zakresie klasyfikacji i certyfikacji statków na rachunek i z upoważnienia państwa trzeciego jest objęte zakresem pojęcia „spraw cywilnych i handlowych” w rozumieniu tego przepisu, a w konsekwencji zakresem stosowania rozporządzenia, jeżeli działalność ta nie jest wykonywana w oparciu o prerogatywy władzy publicznej w rozumieniu prawa UE, czego zweryfikowanie należy do sądu odsyłającego. Wyjaśnił także, że zasada międzynarodowego prawa zwyczajowego dotycząca immunitetu jurysdykcyjnego nie stoi na przeszkodzie wykonywaniu przez sąd krajowy rozpatrujący sprawę jurysdykcji w oparciu o unijne rozporządzenie w sporze, którego przedmiotem jest powództwo odszkodowawcze wytoczone przeciwko podmiotom prawa prywatnego, dotyczące działalności w zakresie klasyfikacji i certyfikacji statków prowadzonej przez te podmioty na mocy upoważnienia udzielonego im przez państwo trzecie i na rachunek tego państwa, jeżeli sąd krajowy stwierdzi, że podmioty te nie korzystały z prerogatyw władzy publicznej w rozumieniu prawa międzynarodowego.

Trybunał wskazał, że podejmowanie czynności w interesie państwa nie powoduje, że są one *ipso facto* uznawane za podejmowane w ramach wykonywania władzy publicznej, ponieważ kryterium przesądzającym o kwalifikacji danej czynności jest korzystanie z uprawnień wykraczających poza normy obowiązujące w stosunkach między jednostkami. Przyjął, że czynności z zakresu klasyfikacji i certyfikacji, takie jak te przeprowadzone na statku *Al Salam Boccaccio 98* przez spółki RINA na podstawie upoważnienia i na rachunek Republiki Panamy, nie można uznać za podejmowane w ramach wykonywania prerogatyw władzy publicznej w rozumieniu prawa UE. Wyjaśnił też, że w świetle aktualnego stanu prawa międzynarodowego nie można uznawać immunitetu jurysdykcyjnego za absolutny; uznaje się go powszechnie w sytuacji, gdy spór dotyczy aktów suwerennych dokonywanych *iure imperii*. Można natomiast wykluczyć immunitet jurysdykcyjny w sytuacjach, gdy powództwo dotyczy czynności dokonywanych *iure gestionis*, które nie są objęte zakresem wykonywania władzy publicznej¹³⁹. W ocenie Trybunału, wykonywanie przez instytucje klasyfikacyjne zadań o charakterze technicznym z upoważnienia państwa bandery nie uprawnia do przyznania im prerogatyw władzy publicznej. Z pewnym zaskoczeniem można odnotować brak rozróżnienia w wyroku pomiędzy klasyfikacją i certyfikacją statku, funkcją prywatną i funkcją

¹³⁷ ECLI:EU:C:2020:349.

¹³⁸ Dz. Urz. UE L 12 z 2001 r., s. 1. Rozporządzenie obowiązywało do 9.01.2015 r.

¹³⁹ Wyrok TS z dnia 19 lipca 2012 r. w sprawie C-154/11, *Mahamdia*, EU:C:2012:491.

publiczną instytucji klasyfikacyjnych, które to rozróżnienie najwyraźniej nie miało dla Trybunału znaczenia¹⁴⁰. Orzeczenie zachowuje swój walor także pod rządem obecnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych¹⁴¹, które wyłącza z zakresu zastosowania sprawy dotyczące odpowiedzialności państwa za działania lub zaniechania w wykonywaniu władzy publicznej (*acta iure imperii*)¹⁴².

Komentując przywołany w sprawie motyw 16 Preambuły dyrektywy 2009/15/WE¹⁴³ stanowiący, że gdy uznana organizacja, jej inspektorzy lub jej personel techniczny, wydaje odpowiednie certyfikaty w imieniu administracji, państwa członkowskie powinny rozważyć umożliwienie im – w odniesieniu do działań delegowanych – korzystania z proporcjonalnych gwarancji prawnych i ochrony sądowej, w tym korzystania ze stosownych praw do obrony, z wyłączeniem immunitetu, który stanowi prerogatywę, na którą mogą powoływać się jedynie państwa członkowskie, jako na prawo nieodłącznie związane z suwerennością, i która w związku z tym nie może być delegowana – Trybunał Sprawiedliwości wskazał na jego znaczenie instrukcyjne. W wyjaśnieniu podkreślił wyrażoną w ten sposób wolę prawodawcy UE, by wykładni zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego dotyczącej immunitetu jurysdykcyjnego nadać – w odniesieniu do działalności polegającej na klasyfikacji i certyfikacji statków – zakres ograniczony. Dyrektywa pozostawia jednak tę kwestię w sferze sugestii dla państw członkowskich i ich organów orzeczniczych i nie podejmuje tematu w wiążących postanowieniach dyrektywy¹⁴⁴.

Uwagi końcowe

Instytucje klasyfikacyjne pełnią funkcję niezależnych instytucji certyfikujących, dostarczając branży żeglugowej sprawdzonych, dokładnych, wiarygodnych informacji co do stanu statku, których walor ma wymiar międzynarodowy. Na podstawie upoważnienia udzielonego przez państwo bandery instytucje klasyfikacyjne wykonują też funkcje publiczne, przeprowadzając kontrole zgodności statku z wymaganiami konwencyjnymi oraz wystawiając certyfikaty. Realizacja funkcji prywatnej oraz funkcji publicznej stawia towarzystwo klasyfikacyjne w obliczu sytuacji konfliktu interesów. Uzależnione ekonomicznie od armatora zlecającego dokonanie klasyfikacji, może być skłonne do obniżenia standardów bezpieczeństwa, ze szkodą dla bezpieczeństwa żeglugi i wiarygodności towarzystw klasyfikacyjnych¹⁴⁵. Łagodzenia skutków niekorzystnych

¹⁴⁰ Zob. L. Grellet, *Action en responsabilité contre une société de classification: compétence et immunité juridictionnelle*, DMF 2020, nr 830, s. 979 i n.

¹⁴¹ Dz. Urz. UE L 351, s. 1; dalej: rozporządzenie 1215/2012.

¹⁴² Art. 1 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 1215/2012.

¹⁴³ Zob. bliżej H. Jessen [w:] *EU Maritime Transport Law...*, s. 825–826.

¹⁴⁴ Zob. bliżej V. Ulfbeck, A. Möllmann, *Public Function Liability...*, s. 218.

¹⁴⁵ J. De Bruyne, *Tort Law and the Regulation...*, s. 447 i n.

zjawisk związanych z istnieniem konfliktu interesów komentatorzy upatrują w strukturze rynku, na którym działają towarzystwa klasyfikacyjne, silnej pozycji rynkowej największych towarzystw klasyfikacyjnych, podejmowaniu działalności wykraczającej poza klasyfikację i certyfikację w branży żeglugowej¹⁴⁶. Instrumentem zniechęcającym armatorów do poszukiwania towarzystw klasyfikacyjnych o obniżonych standardach bezpieczeństwa jest także skuteczna kontrola PSC.

Przy definiowaniu podstaw odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnej działają dwie przeciwstawne tendencje – z jednej strony postuluje się wykorzystanie funkcji prewencyjno-wychowawczej odpowiedzialności deliktowej w celu dyscyplinowania instytucji klasyfikacyjnych do zachowania wzmożonej czujności i staranności przy wykonywaniu zadań. Z drugiej – wskazuje się na brak społeczno-gospodarczego uzasadnienia dla przesunięcia, chociażby częściowego, poważnego ryzyka ponoszonego przez przedsiębiorstwo żeglugowe na instytucje klasyfikacyjne¹⁴⁷.

Pomimo różnic w podejściu do zagadnienia odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnych w poszczególnych państwach, szczególnie widocznych pomiędzy systemami *common law* a systemami prawa Europy kontynentalnej pewne argumenty uwzględniane przez sądy w praktyce orzeczniczej mają wymiar uniwersalny. Dominuje przekonanie, że instytucje klasyfikacyjne nie przejmują na siebie odpowiedzialności armatora lub przewoźnika za zapewnienie zdatności żeglugowej statku, a świadectwo klasy nie jest uznawane za absolutny i niepodważalny dowód zdatności żeglugowej statku¹⁴⁸. Ryzyko ponoszenia nieograniczonej odpowiedzialności nie znajduje odzwierciedlenia w opłatach za usługi klasyfikacyjne. Na znaczenie argumentu o charakterze ekonomicznym, zestawiającego wysokość opłat za czynności klasyfikacyjne „z olbrzymim rozmiarem szkód, które może spowodować wada statku nie dostrzeżona lub niewłaściwie oceniona przez inspektora klasyfikacyjnego” zwracano już uwagę w polskiej doktrynie¹⁴⁹.

Nieograniczona odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej jest trudna do pogodzenia ze względów słusznościowych z przysługującym armatorom prawem do ograniczenia odpowiedzialności¹⁵⁰. Instytucje klasyfikacyjne nie korzystają z przywileju ograniczenia odpowiedzialności na podstawie LLMC 1996, ani żadnej innej konwencji międzynarodowej gwarantującej takie prawo dużej grupie podmiotów działa-

¹⁴⁶ *Ibidem*, s. 449.

¹⁴⁷ J. Łopuski [w:] *Prawo morskie...*, s. 85.

¹⁴⁸ Zob. J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 219; a także P. Bonassies, Ch. Scapel, *Droit maritime...*, s. 197; G. Piette, *Responsabilité des sociétés...*, s. 137; podobnie J. Łopuski [w:] *Prawo morskie...*, s. 85. Zgodnie ze stanowiskiem SN, aby wypełnić obowiązek dostarczenia statku zdatego do żeglugi, przewoźnik musi wykazać faktyczną, należytą staranność, a nie tylko powołać się na dokumenty w postaci atestów klasyfikacyjnych. Jednak posiadanie atestów wystawionych przez właściwe organy i stwierdzających klasyfikację statku uprawniającą go do pełnomorskiej żeglugi oraz zaopatrzenie w prawidłowe i odpowiadające obowiązującym przepisom urządzenia techniczne stwarza domniemanie faktyczne, że statek był w stanie zdatnym do żeglugi (wyrok SN z 30.01.1968 r., I CR 541/67, OSP 1969, nr 2, poz. 35).

¹⁴⁹ J. Łopuski [w:] *Prawo morskie...*, s. 85.

¹⁵⁰ Zob. J.L. Pulido Begines, *The EU Law on Classification Societies: Scope...*, s. 531.

jących w sektorze żeglugi morskiej¹⁵¹. Nieograniczona odpowiedzialność stawiłaby instytucję klasyfikacyjną *de facto* w pozycji ubezpieczyciela każdego statku, któremu wyda świadectwo klasyfikacyjne, prowadząc w sposób nieunikniony do ograniczenia zakresu usług oferowanych przez towarzystwa oraz niekorzystnie wpływałaby na poziom bezpieczeństwa morskiego¹⁵². Niewyraźna granica pomiędzy realizowaniem funkcji prywatnej i funkcji publicznej powoduje, że immunitet jurysdykcyjny rozciągany jest na działania instytucji klasyfikacyjnych w sferze prywatnoprawnej, poważnie utrudniając poszkodowanym dochodzenie ich roszczeń odszkodowawczych¹⁵³. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnych powinna opierać się na trzech zasadniczych założeniach. Po pierwsze, na dopuszczeniu ponoszenia odpowiedzialności przez instytucje klasyfikacyjne obok odpowiedzialności ich zleceniodawców, w szczególności armatorów i państwa bandery, po drugie, na uznaniu prawa instytucji klasyfikacyjnych do powołania się na ograniczenie odpowiedzialności, po trzecie, na ujednoczeniu w skali międzynarodowej odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnych¹⁵⁴. Postulaty są słuszne – potrzeba jeszcze woli politycznej decydentów oraz zaangażowania odpowiednich gremiów międzynarodowych do ich wcielenia w życie.

Literatura

- Akçura Karaman T., *Comparative Study on the Liability of Classification Societies to Third Party Purchasers with reference to Turkish, Swiss, German and US Law*, „Journal of Maritime Law and Commerce” 2011, vol. 42, nr 1.
- Antapassis A.M., *Liability of classification societies*, „Electronic Journal of Comparative Law” 2007, 11(3).
- Basedow J., Wurmnest W., *Third party liability of classification societies*, Springer, Berlin 2005.
- Boisson Ph., *Responsabilité des sociétés de classification: faut-il remettre en cause les principes du droit maritime?*, DMF 1995, nr 546.
- Bonassies P., Scapel Ch., *Droit maritime*, LGDJ, Issy-les-Moulineaux 2016.
- Braën A., *La responsabilité de la société de classification en droit maritime canadien*, „Revue de droit de McGill” 2007, vol. 52, nr 3.
- Cachard O., *Fenêtre sur cour: refus de l’immunité de juridiction pour des activités de classification dissociées de la certification statutaire*, DMF 2019, nr 817.
- Cane R., *The Liability of Classification Societies*, „Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly” 1994, nr 8.
- Clyne R.G., Saville Jr. J.A., *Classification Societies and Limitation of Liability*, „Tulane Law Review” 2006/2007, vol. 81.
- De Bruyne J., *Contractual Liability of Classification Societies in Belgium: Dune Case*, „International Transport Law Review” 2016, vol. 1, issue 1.

¹⁵¹ Wyjątek w tym zakresie może wynikać z art. III ust. 4 (b) CLC 92.

¹⁵² J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 222.

¹⁵³ V. Ulfbeck, A. Møllmann, *Public Function Liability...*, s. 228.

¹⁵⁴ J. De Bruyne, *Liability of Classification Societies: Cases...*, s. 181 i n.

- De Bruyne J., *Liability of Classification Societies – Developments in Case Law and Legislation* [w:] *New challenges in maritime law: de lege lata et de lege ferenda*, ed. M. Musi, Bonomo Editore, Bologna 2015.
- De Bruyne J., *Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives*, „Journal of Maritime Law and Commerce” 2014, nr 45.
- De Bruyne J., *Tort Law and the Regulation of Classification Societies: Between Public and Private Roles in the Maritime Industry*, „European Review of Private Law” 2019, nr 2.
- De Bruyne J., Vanleenhove J.C., *An EU perspective on the liability of classification societies. Selected current issues and private international law concerns*, „Journal of International Maritime Law” 2014, vol. 20, nr 2.
- Delebecque Ph., *Droit maritime*, Dalloz, Paris 2020.
- Gold E., Chircop A., Kindred H., *Maritime Law*, Toronto 2003.
- Grellet L., *Action en responsabilité contre une société de classification: compétence et immunité juridictionnelle*, DMF 2020, nr 830.
- Grellet L., *Pollution: Pas d’immunité pour la société ayant certifié le Prestige*, DMF 2017, nr 792.
- Grellet L., *Sociétés de classification: Rôle et respect des règles*, DMF 2020, nr 824.
- Gudowski J., Bieniek G. [w:] T. Bielska-Sobkiewicz, H. Ciepła, M. Sychowicz, R. Trzaskowski, T. Wiśniewski, C. Żuławska, J. Gudowski, G. Bieniek, *Kodeks cywilny. Komentarz, t. 3, Zobowiązania. Część ogólna*, Warszawa 2018.
- Hare J., *Liability of Classification Societies – Current status and past CMI initiatives*, CMI Yearbook 2014.
- Harling R., *The Liability of Classification Societies to Cargo Owners*, LMCLQ 1993, nr 1.
- Honka H., *The Classification System and Its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, „Tulane Maritime Law Journal” 1994, vol. 19.
- Jessen H. [w:] *EU Maritime Transport Law*, eds *idem*, M.J. Werner, C.H. Beck, Baden–Baden 2016.
- Jessen H., *The Liability of Classification Societies – Some Practical Issues*, CMI Yearbook 2014.
- Kamiński Z., *Klasyfikacja statku a ubezpieczenie morskie* [w:] *Studia Ubezpieczeniowe*, red. T. Sągowski, Poznań 1998.
- Kotlarski J., *Odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1974, nr 10.
- Koziński M.H., *Charakter prawny umowy upoważniającej instytucję klasyfikacyjną do wykonania zadań administracji morskiej*, „Prawo Morskie” 2007, t. 23.
- Kruczalak K., *Polski Rejestr Statków – stan aktualny i postulowany* [w:] *Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej*, red. K. Kruczalak, Sopot 1997.
- Lagoni N., *The Liability of Classification Societies*, Springer, Berlin 2007.
- Łopuski J. [w:] *Prawo morskie*, t. 2, cz. 1, red. *idem*, Bydgoszcz 1998.
- Lorenzon F. [w:] *Maritime Law*, red. Y. Baatz, „Informa Law from Routledge” 2020.
- Lost-Siemińska D., *Bezpieczeństwo morskie a działalność instytucji klasyfikacyjnych*, „Prawo Morskie” 2007, t. 33.
- Lost-Siemińska D., *Wykonywanie zadań administracji morskiej przez instytucje klasyfikacyjne w Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie” 2004, t. 20.
- Miller M.A., *Liability of Classification Societies from the perspective of United States Law*, „Tulane Maritime Law Journal” 1997, vol. 22.
- Młynarczyk J., *Prawo morskie*, Gdańsk 2002.
- Montas A., *Droit maritime*, Vuibert, Paris 2021.

- Nawrot J., *Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2019.
- Pepłowska-Dąbrowska Z., *Odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku*, Toruń 2017.
- Pepłowska-Dąbrowska Z., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone katastrofą statku „Erika” (orzecznictwo francuskie)*, „Prawo Morskie” 2013, t. 29.
- Piette G., *Droit maritime*, Editions A. PEDONE, Paryż 2017.
- Piette G., *Responsabilité des sociétés de classification: encore faut-il identifier le manquement contractuel*, DMF 2021, nr 832.
- Pulido Begines J.L., *The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues*, „Journal of Maritime Law and Commerce” 2005, vol. 36, nr 4.
- Pyć D., *Zdatność statku do żeglugi jako podstawowy warunek bezpieczeństwa statku morskiego i jego załogi*, GSP 2018, t. 39.
- Sana-Chaillé de Néré S., *Nature et droit applicable à l'action en responsabilité contre la société de classification*, DMF 2016, nr 779.
- Silos J.M., Piniella F., Monedero J., Walliser J., *The role of the Classification Societies in the era of globalization: a case study*, „Maritime Policy and Management” 2013, vol. 40, nr 4.
- Ulfbeck V., Møllmann A., *Public Function Liability of Classification Societies* [w:] *Certification – Trust, Accountability, Liability*, „Studies in European Economic Law and Regulation”, vol. 16, ed. P. Rott, Springer 2019.
- Wiśniewski A. [w:] *Leksykon prawa międzynarodowego publicznego. 100 podstawowych pojęć*, red. A. Przyborowska-Klimczak, D. Pyć, Warszawa 2012.
- Zużewicz-Wiewiórska I., *Klasyfikacja statków* [w:] *Leksykon prawa morskiego*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, Warszawa 2020.

Streszczenie

Iwona Zużewicz-Wiewiórska

Odpowiedzialność cywilna instytucji klasyfikacyjnej

W artykule przedstawiono problematykę odpowiedzialności cywilnej instytucji klasyfikacyjnych. W płaszczyźnie prawa prywatnego instytucja klasyfikacyjna podejmuje działalność w zakresie klasyfikacji statków mającą na celu stwierdzenie, że statek albo jego urządzenia lub wyposażenie są zgodne z przepisami wydanymi przez tę instytucję, dotyczącymi bezpieczeństwa technicznego i ochrony środowiska. W płaszczyźnie prawa publicznego podejmuje działalność w zakresie certyfikacji statków, polegającą na przeprowadzaniu inspekcji statków i wydawaniu oficjalnych świadectw zgodności w imieniu i z upoważnienia państwa bandery. Ponieważ odpowiedzialność cywilna instytucji klasyfikacyjnych nie została ujednoczona na poziomie międzynarodowym, sądy stosują krajowe przepisy z zakresu prawa zobowiązań. Autorka poddała analizie przesłanki i zakres odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej instytucji klasyfikacyjnych w prawie i praktyce sądowej wybranych państw. Na tym tle przedstawiła uregulowania w prawie polskim. Omówiła także wpływ działań harmonizacyjnych UE z zakresu prawa morskiego na odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnych.

Słowa kluczowe: instytucje klasyfikacyjne; uznana organizacja; klasyfikacja statku; certyfikacja statku; odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej; immunitet jurysdykcyjny.

Summary

Iwona Zużewicz-Wiewiórska

Civil Liability of a Classification Society

The article presents the issue of the civil liability of ship classification societies. From the point of view of private law, a ship classification society is engaged in the process of ship classification in order to ensure that a ship or its equipment complies with the rules issued by the society on technical safety and environmental protection. From the perspective of public law, the society undertakes the activity of ship certification by inspecting ships and issuing official certificates of conformity on behalf of and under the authority of the flag state. The courts apply national contract law provisions since the civil liability of classification societies has not been internationally harmonized. The Author analyses the prerequisites and scope of contractual and tort liability of classification societies according to statutory law and the case law of selected countries. Against this background, she presents regulations in Polish law. She also discusses the influence of EU harmonisation activities in maritime law on the liability of classification societies.

Keywords: classification societies; recognized organization; ship classification; certification of ships; liability of classification societies; immunity from jurisdiction.