

Cezary Łuczywek

Green Management Gdynia

cl@greenrefers.no

ORCID: 0000-0001-8574-1702

<https://doi.org/10.26881/gsp.2022.3.04>

Publicznoprawne obowiązki armatora w zakresie bezpieczeństwa i ochrony statku, wynikające z kodeksów ISM oraz ISPS

Wprowadzenie

Prawo morskie, rozumiane nie tylko jako zespół norm prywatnoprawnych dotyczących żeglugi morskiej, ale jako „całość norm prawnych regulujących stosunki społeczne związane z morską działalnością człowieka polegającą na użytkowaniu morza”¹, jest dziedziną prawa z natury swojej niejednorodną. Normy prawa morskiego należą do różnych gałęzi prawa, są normami o pochodzeniu zarówno krajowym, jak i międzynarodowym. Prawo morskie opiera się podstawowemu podziałowi na prawo publiczne i prywatne, który jest jednym z najstarszych instrumentów służących uporządkowania systemu prawa², ale wywołuje od dawna spory w doktrynie. Według jednych teoretyków prawa podział ten „należy do najbardziej chyba kontrowersyjnych w doktrynie prawa”³, według innych – „wydaje się oczywisty i ugruntowany, co oznacza, że nie budzi on większych kontrowersji”⁴.

¹ J. Łopuski, *Prawo morskie: zagadnienia ogólne* [w:] *Prawo morskie*, red. *idem*, t. 1, s. 23. Prawo morskie utożsamiane było do niedawna jedynie z prawem żeglugi morskiej. Według J. Łopuskiego to „zawężenie pojęcia prawa morskiego do zespołu norm regulujących stosunki cywilnoprawne związane z żeglugą wiązało się z wtłoczeniem prywatnoprawnej części prawa morskiego do kodyfikacji prawa handlowego, który to zabieg zastosowano w XIX w. w wielu państwach kontynentu europejskiego, a także niektórych krajach pozaeuropejskich, w wyniku ścisłego przestrzegania przyjętego z prawa rzymskiego dychotomicznego podziału na prawo publiczne i prywatne” (s. 25).

² J. Helios, *Publicyzacja prawa prywatnego – prywatyzacja prawa publicznego w kontekście rozważań nad prawem europejskim*, „Przegląd Prawa i Administracji” 2013, t. 92, s. 12.

³ M.H. Kosiński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010, s. 8.

⁴ B. Liżewski, *Prawo publiczne a prawo prywatne – wybrane uwagi teoretyczne na temat hybrydyzacji instytucji prawnych*, *Zeszyty Naukowe KUL* 2018, nr 4, s. 47.

W doktrynie można znaleźć liczne kryteria wyróżniające prawo publiczne i prawo prywatne⁵. Najstarszym, rzymskim kryterium jest Ulpianowski „pożytek”⁶. W drugiej połowie XIX w. pod wpływem poglądów naukowych Rudolfa von Iheringa zapanowała teoria „interesów”. Celem prawa stała się obrona interesów, a różnicy między prawem prywatnym a publicznym zaczęto szukać w różnicy interesów broniących przez prawo publiczne i prywatne. Według tej teorii prawo prywatne broni interesów poszczególnych osób, prawo publiczne – interesów państwa jako całości albo interesów ogólnych, społecznych. W uproszczeniu, teoria interesu uznaje, że ilekroć chodzi o interes publiczny⁷, to dominuje prawo publiczne, gdy zaś w grę wchodzi interes indywidualny, mamy do czynienia z prawem prywatnym⁸.

Prawo prywatne jest domeną prawa, której normy rządzą horyzontalnymi relacjami między jednostkami, kształtuje relacje społeczne między nimi, a jednostki występują w roli autonomicznych podmiotów. W stosunkach publicznoprawnych po jednej stronie występuje organ władzy publicznej, stąd w obrębie prawa publicznego znajdują się takie gałęzie prawa, jak prawo karne, prawo międzynarodowe publiczne, prawo administracyjne i prawo konstytucyjne oraz kompleksowe dziedziny prawa, takie jak prawo finansowe, prawo gospodarcze publiczne, prawo ochrony środowiska, prawo procesowe. Zakres prawa publicznego jest zatem szeroki. Prawo to jest zróżnicowane wewnętrznie i wyróżnia się tym, że zawiera normy służące bezpośredniej realizacji interesu publicznego⁹.

Przeciwstawianie korzyści czy interesów może być jednak niekiedy ułomne, a niekiedy wręcz niemożliwe. Z taką sytuacją ma się do czynienia, gdy analizuje się specyfikę takich przepisów, które kreują instytucje prawne łączące korzyść ogółu z korzyścią jednostki, czy też interes prywatny z interesem publicznym. Wykazują one cechy charakterystyczne zarówno dla prawa publicznego, jak i prywatnego¹⁰.

⁵ Wśród kryteriów przedmiotowych wskazuje się na typ stosunków prawnych podlegających regulacji, charakter dominujących przepisów (*iuris dispositivi* – prawo prywatne, *iuris cogentis* – prawo publiczne), rodzaj stosowanej sankcji, metodę ochrony interesu (system roszczeń i powództw) oraz odmienność celów i funkcji prawa. Kryteria podmiotowe wskazują na odmienność pozycji i statusu podmiotów uczestniczących w obu typach relacji: w przypadku prawa publicznego podmioty reprezentują interes ogólny lub interes określonej społeczności, a w przypadku prawa prywatnego – podmioty działają w sferze prywatnej, w celu realizacji indywidualnego interesu.

⁶ Kryterium rozróżnienia stanowi *utilitas* (z łac. korzyść, użytek). Na początku III w. Ulpian w *Digestach* dokonał następującego podziału: „Publicum ius est quod ad statum rei Romanae spectat, privatum quod ad singulorum utilitatem: sunt quaedam publicae utilia, quaedam privatim”, czyli: „Prawem publicznym jest to, które dotyczy ustroju państwa rzymskiego, prywatnym zaś to, które dotyczy korzyści jednostek, są bowiem niektóre normy ogólnie użyteczne, inne znowu prywatnie”.

⁷ Znamiona interesu publicznego wykazuje każdy interes ponadindywidualny, który łączy członków grupy społecznej i wiąże ich jasno określonym celem oraz normami, które służą jego realizacji – S. Ehrlich, *Norma. Grupa. Organizacja*, Warszawa 1998, s. 202 i n.

⁸ M.H. Kosiński, *Morskie prawo...*, s. 8.

⁹ J. Helios, *Publicyzacja prawa prywatnego...*, s. 22.

¹⁰ B. Liżewski, *Prawo publiczne a prawo prywatne...*, s. 53. Autor zastanawia się też wcześniej (s. 52) nad odpowiedzią na pytanie, jak kwalifikować te przepisy, które w oparciu o określone kryterium nie mogą być zaliczone ani do prawa publicznego, ani do prawa prywatnego. Ilustracją tej sytuacji może być kryterium podstawy określenia obowiązku prawnego. Dochodzi do wniosku, że jeżeli taką

Taka też sytuacja występuje niejednokrotnie w prawie morskim. Chociaż różnice między publicznym a prywatnym prawem morskim są zasadnicze¹¹, to zachodzące między publicznoprawnymi a prywatnoprawnymi normami prawa morskiego powiązania funkcjonalne, które wynikają z ich związku z morzem i żegluga, uzasadniają ich łączne traktowanie. W ramach regulacji prawnych z zakresu prawa morskiego przenikają się normy prawa cywilnego, administracyjnego, handlowego i karnego. Współistnieją rozwiązania z prawa prywatnego oraz prawa publicznego, zarówno wewnętrznego, jak i międzynarodowego¹².

We współczesnym prawie morskim, ujmowanym jako prawo działalności na morzu, proporcje zachodzące pomiędzy problematyką publicznoprawną a prywatnoprawną ulegają istotnej zmianie na korzyść tej pierwszej. Zarówno w międzynarodowej legislacji morskiej, jak i w krajowych ustawodawstwach morskich, w których prawo morskie kształtowane jest najczęściej pod wpływem legislacji międzynarodowej, obserwuje się rozbudowę przepisów o charakterze publicznoprawnym dotyczących takich zagadnień, jak ochrona środowiska morskiego, bezpieczeństwo żeglugi¹³, rejestracja i pomiar statków¹⁴. „Wiąże się to z rosnącym znaczeniem interesu publicznego jako czynnika wpływającego na rozwój prawa morskiego. Nie bez znaczenia jest tutaj upowszechnienie takich idei, jak humanitaryzm czy ochrona przyrody lub środowiska człowieka zapewniającego mu godną egzystencję, których realizacja wymaga uregulowań o charakterze publicznoprawnym”¹⁵.

Rozrost publicznego prawa morskiego (w szczególności regulacji administracyjno-technicznych), obejmujący również stopniową „publicyzację” prywatnego prawa morskiego, jest znaczny i wszechstronny¹⁶. W procesie tym nie sposób nie zauważać

podstawą są nakazy, to mamy do czynienia z prawem publicznym, gdyż w prawie prywatnym obowiązki powstają dobrowolnie.

¹¹ J. Łopuski, *Czynniki wpływające na przemiany i rozwój współczesnego prawa morskiego: kierunki przemian* [w:] *Prawo morskie*, red. *idem*, t. 1, s. 115.

¹² M.H. Kosiński, *Morskie prawo...*, s. 8.

¹³ Szerzej – bezpieczeństwa morskiego. Niektórzy z autorów twierdzą wręcz, że podstawową funkcją publicznego prawa morskiego jest bezpieczeństwo morskie (zob. D. Pyć, *Bezpieczeństwo jako funkcja morskiego prawa publicznego*, „Prawo Morskie” 2019, t. 36, s. 130).

¹⁴ Według M.H. Kosińskiego problematyka publicznoprawna obejmuje przede wszystkim prawo morza, a także morskie prawo administracyjne, szereg przepisów ustrojowych i proceduralnych oraz problematykę bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska (zob. *idem*, *Morskie prawo...*, s. 9).

¹⁵ J. Łopuski, *Czynniki wpływające na przemiany...*, s. 116.

¹⁶ *Ibidem*, s. 115. Na zjawisko polegające na zacieraniu granicy między *ius publicum* a *ius privatum* zwraca również uwagę J. Helios. Według autorki publicyzacja prawa prywatnego widoczna jest np. w kontekście rozbudowy interesów konsumenta, która sytuuje się zarówno w sferze publiczno-, jak i prywatnoprawnej. Wskazuje jednak, że trzeba mieć na uwadze, iż prawo konsumenckie jest wdrażane za pomocą procedur administracyjnoprawnych (J. Helios, *Publicyzacja prawa prywatnego...*, s. 25). Według B. Liżewskiego można mówić o trwającym procesie publicyzacji prawa prywatnego i prywatyzacji prawa publicznego, ale łączenie cech praw publicznego z cechami prawa prywatnego w ramach określonych instytucji prawnych ilustruje powstanie trzeciej drogi w prawie. Tak jak dotychczas mówiło się o umownej granicy między prawem publicznym a prawem prywatnym, tak teraz będzie się mówiło o umownej granicy wyznaczanej przez prawo prywatne, prawo publiczne i prawo publiczno-prywatne (B. Liżewski, *Prawo publiczne a prawo prywatne...*, s. 61).

rosnącej roli państwa coraz częściej ingerującego w relacje między uczestnikami obrotu morskiego, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.

Rozwój działalności morskiej człowieka przy wykorzystaniu najnowszych osiągnięć techniki i rosnąca złożoność układu stosunków związanych z tą działalnością, powoduje konieczność regulowania tej działalności w różnych płaszczyznach stosunków, aby przynosiła korzyści podmiotom prowadzącym tę działalność i nie stanowiła równocześnie zagrożenia dla interesów społeczności lokalnej, państwa lub międzynarodowej społeczności morskiej. Wymaga to uwzględnienia w przepisach prawa morskiego interesu publicznego przez poddanie działalności na morzu daleko idącej i niekiedy bardzo szczegółowej regulacji przepisami prawa publicznego zawierającymi nakazy lub zakazy odpowiedniego zachowania. Przepisy te adresowane są do różnych podmiotów, np. armatorów, kapitanów, a nawet statków morskich, i zawierają normy techniczne, które powinny być przestrzegane¹⁷.

Przykładem tych regulacji są postanowienia zawarte w opracowanej pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)¹⁸ konwencji SOLAS¹⁹ oraz w uzupełniających ją kodeksach ISM oraz ISPS. Celem artykułu jest przedstawienie najważniejszych publicznoprawnych obowiązków armatora statku wynikających z istniejących w konwencji oraz obu kodeksach IMO, standardów międzynarodowych odnoszących się do spraw bezpieczeństwa i ochrony oraz pokazanie wpływu regulacji kodeksowych na zawierane w praktyce obrotu morskiego cywilnoprawne umowy żeglugowe.

1. Standardy konwencji SOLAS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony statku

Normy prawa morskiego w jego części publicznoprawnej są w znacznej mierze ujmowane i kodyfikowane w umowach międzynarodowych. Najlepszym przykładem takiej kodyfikacji jest konwencja o prawie morza z 1982 r.²⁰, jednak najważniejszą konwencją dotyczącą bezpieczeństwa żeglugi i ochrony statków jest podpisana w 1974 r.

¹⁷ J. Łopuski, *Czynniki wpływające na przemiany...*, s. 114.

¹⁸ Więcej na temat IMO zob. D. Pyć, *Międzynarodowa Organizacja Morska [w:] Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. eadem, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2020.

¹⁹ *International Convention for the Safety of Life at Sea*. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i poz. 319; dalej: konwencja SOLAS) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i poz. 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i poz. 1174), wraz ze zmianami do Załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2016 r., poz. 869 i poz. 870).

²⁰ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).

Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, czyli wspomniana już konwencja SOLAS.

Spośród czternastu rozdziałów załącznika do konwencji SOLAS, dla omawianego tematu istotne są dwa: rozdział IX – Zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków oraz rozdział XI-2 – Specjalne środki dla wzmocnienia ochrony na morzu.

W rozdziale IX konwencji wprowadza się dwie istotne definicje: kodeksu ISM i armatora statku. Według prawidła 1. tego rozdziału, Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (tj. kodeks ISM) oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu²¹. Natomiast pod pojęciem armatora (*Company*) należy rozumieć właściciela statku²² lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem (*ship manager*) lub czarterujący statek bez załogi (*bareboat charterer*), która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się jednocześnie przejąć wszystkie obowiązki i odpowiedzialność nałożone przez kodeks ISM²³.

W konwencji SOLAS przewiduje się cztery podstawowe wymagania dotyczące zarządzania bezpieczeństwem. Pierwsze to takie, że armator i statek mają spełniać wymogi kodeksu ISM (wymagania kodeksu traktowane są jako wymagania obowiązkowe). Drugie – że statek może być eksploatowany tylko przez armatora posiadającego dokument zgodności (*Document of Compliance – DoC*). Dokument ten jest wydawany każdemu armatorowi, który spełnia wymogi kodeksu ISM, przez administrację morską

²¹ Kodeks ISM został przyjęty przez IMO rezolucją A.741(18) w 1993 r. Do prawa polskiego kodeks został wprowadzony Rozporządzeniem (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylającym Rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz. Urz. UE L 64, s. 1; dalej: kodeks ISM).

²² Armator może, ale nie musi być właścicielem statku morskiego. Gdy nim nie jest (nie włada faktycznie statkiem jak właściciel będący posiadaczem samoistnym) i używa statku na innej podstawie prawnej (np. najmu, czarteru *bareboat*, aktu administracyjnego), jest posiadaczem zależnym. Istotną cechą pojęcia armatora jest władztwo nad statkiem umożliwiające uprawianie żeglugi, a nie element własnościowy. To władztwo nad statkiem armator sprawuje za pośrednictwem zatrudnionego przez siebie kapitana.

²³ Pojęcie armatora zdefiniowane jest w polskim kodeksie morskim w art. 7. Zgodnie z definicją, „armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym”. Definicja w konwencji SOLAS, powtórzona w kodeksie ISM, jest szersza niż ta w polskim kodeksie morskim, gdyż obejmuje podmioty, które mogą uprawiać żeglugę w cudzym imieniu, np. *ship manager*. Tłumaczenie pojęcia *Company* z konwencji i kodeksu jako „armator”, w polskich i unijnych aktach prawnych (poprawki do konwencji SOLAS w Dz. U. z 2016 r., poz. 869 oraz rozporządzenie 336/2005), jest nieprecyzyjne. Trudno jednak się dziwić, gdyż pojęcie armatora występuje tylko w kilku ustawodawstwach na świecie (w tym m.in. polskim, rosyjskim, francuskim) i brak jest go w podstawowym dla żeglugi prawie *common law*. W prawie międzynarodowym występuje pojęcie „operatora statku” – *ship’s operator* (na przemian z *operator of the ship*). Pojęcie to występuje też w brytyjskiej ustawie *Merchant Shipping Act 1995*, ale nie zostało tam zdefiniowane. *Ship’s operator* jest funkcjonalnie najbardziej zbliżony do polskiego „armatora”. Pojęcie *Company* z konwencji SOLAS i kodeks ISM (także z kodeksu ISPS, o którym będzie mowa w dalszej części artykułu) ma podobne znaczenie, w jakim używane jest pojęcie *ship’s operator*.

państwa bandery statku, organizację uznaną przez tę administrację²⁴ lub wydawany na wniosek administracji przez inne państwo będące członkiem konwencji SOLAS. Trzecie wymaganie dotyczy posiadania przez armatora „systemu zarządzania bezpieczeństwem” i utrzymywania go w zgodności z obowiązującymi postanowieniami kodeksu ISM. Ostatnim, czwartym głównym wymogiem, który nakłada konwencja, jest obowiązek posiadania przez statek Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem (*Safety Management Certificate* – SMC), wydawanego dla każdego statku przez administrację morską lub organizację uznaną przez tę administrację po sprawdzeniu, czy armator i kierownictwo jego statku postępują zgodnie z zatwierdzonym przez administrację państwa bandery systemem zarządzania bezpieczeństwem.

W rozdziale XI-2 konwencji SOLAS²⁵ wprowadza się m.in. definicję kodeksu ISPS²⁶, czyli Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statków i obiektów portowych²⁷, oraz stawia się kilka konkretnych wymagań wobec armatora²⁸ statku, wobec samego statku oraz jego kapitana.

Zgodnie z prawidłem 4 rozdziału XI-2, armatorzy statków powinni spełniać odpowiednie wymagania określone w tym rozdziale oraz w części A kodeksu ISPS, biorąc pod uwagę wytyczne podane w części B tego kodeksu. Podobnie, statki powinny spełniać odpowiednie wymagania stawiane im w tym rozdziale konwencji oraz w części A kodeksu ISPS, również biorąc pod uwagę wytyczne podane w części B kodeksu, a zgodność z tymi wymaganiami powinna być weryfikowana i certyfikowana, tak jak przewidziano w części A kodeksu ISPS. Przed wejściem do portu lub w czasie pobytu w porcie na terytorium państwa strony konwencji SOLAS statek powinien spełniać wymagania odpowiednie dla poziomu ochrony²⁹ ustalonego przez to państwo, jeżeli taki poziom ochrony jest wyższy niż poziom ochrony określony przez administrację państwa bandery statku. Ponadto w konwencji wymaga się, aby statki reagowały bez zbędnej zwłoki na wszelkie zmiany wprowadzające wyższy poziom ochrony. W przypadku gdy statek nie spełnia wymagań rozdziału XI-2 konwencji lub części A kodeksu

²⁴ Konwencja SOLAS oraz kodeks ISM posługują się w swoich postanowieniach pojęciem „organizacji uznanej przez administrację”. W rozporządzeniu PE i Rady nr 336/2005, a także w innych aktach prawa unijnego stosuje się pojęcie „uznanej organizacji” (*Recognized Organization* – RO), które ma nieco inne znaczenie i jest zawężone tylko do wybranych organizacji (którymi są głównie instytucje klasyfikacyjne), które zostały uznane przez Komisję Europejską zgodnie z dyrektywą 94/57/EC. Trzeba też wyjaśnić, że pod konwencyjnym pojęciem „administracja”, używanym w wielu jej postanowieniach, należy rozumieć rząd państwa, którego banderę statek jest uprawniony podnosić (państwa, w którego rejestrze statek jest wpisany) (definicja z rozdz. I/2a SOLAS).

²⁵ Rozdział ten został wprowadzony do konwencji SOLAS w 2004 r. i był odpowiedzią na ataki terrorystyczne na Nowy Jork z września 2001 r.

²⁶ *International Code for the Security of Ships and of Port Facility*; dalej: kodeks ISPS.

²⁷ Kodeks ISPS został przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. uchwałą nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Konwencji SOLAS, a w prawie polskim ogłoszony w Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016.

²⁸ Armator w rozdziale XI-2 jest rozumiany w taki sam sposób, w jaki definiuje go Konwencja w rozdziale IX.

²⁹ Poziom ochrony oznacza kwalifikację stopnia ryzyka, że nastąpi próba lub zdarzenie naruszające ochronę (więcej na ten temat zob. w dalszej części, gdzie omawiane są obowiązki armatora wynikające z kodeksu ISPS).

ISPS lub nie może spełnić wymagań poziomu ochrony ustalonego przez administrację morską swojego kraju lub przez inne państwo będące stroną konwencji, i mającego zastosowanie do tego statku, wówczas statek powinien powiadomić o tym odpowiednie właściwe władze przed podjęciem jakichkolwiek działań statek – port³⁰ lub przed wejściem do portu, w zależności od tego, które z tych działań będzie miało miejsce jako pierwsze.

Szczególne obowiązki armatora w zakresie ochrony statku określają przepisy 5 i 6 rozdziału XI-2 SOLAS. Zgodnie z nimi, armator ma zapewnić, aby kapitan posiadał zawsze na statku dostępne informacje, dzięki którym funkcjonariusze odpowiednio upoważnieni przez państwo stroną Konwencji będą mogli ustalić: kto jest odpowiedzialny za wybór i okrętowanie członków załogi lub innych osób aktualnie zatrudnionych na statku w jakimkolwiek charakterze, związanych z eksploatacją tego statku, kto jest odpowiedzialny za podejmowanie decyzji dotyczących zatrudnienia na statku, a w przypadkach gdy statek jest zatrudniony na warunkach umowy czarterowej – kto jest stroną takiej umowy³¹. Armator ma także obowiązek wyposażenia swoich statków w system alertu o zagrożeniu ochrony statku (SSAS)³². W przypadku aktywacji systemu, sygnał alertu przekazywany jest ze statku na ląd do administracji państwa bandery statku lub do właściwego organu wyznaczonego przez tę administrację³³. Sygnał alertu zagrożenia ochrony nie jest odbierany przez inne statki³⁴. Administracja państwa bandery, która otrzymała zawiadomienie o aktywacji alertu zagrożenia ochrony statku, ma obowiązek natychmiastowego zawiadomienia państwa (lub państw), w którym lub w pobliżu którego (których) statek się znajduje.

³⁰ Przez działania statek–port (*ship/port interface*) należy rozumieć wzajemne oddziaływania zachodzące w sytuacji, gdy statek znajduje się pod bezpośrednim, bliskim wpływem działań obejmujących ruch osób i towarów lub świadczenie usług portowych na i ze statku.

³¹ Informacje powinny obejmować takie elementy, jak: podmioty odpowiedzialne za okrętowanie członków załogi, np. przedsiębiorcy zarządzający statkami (*ship managers*), agencje załogowe, kontrahenci, koncesjonariusze (np. prowadzący punkty sprzedaży detalicznej, kasyna itp.); podmioty odpowiedzialne za podejmowanie decyzji o zatrudnieniu statku, w tym czarterujący statek na czas lub bez załogi lub jakkolwiek inny podmiot działający w takim charakterze, a w przypadkach gdy statek jest zatrudniony na warunkach umowy czarterowej, szczegóły dotyczące kontaktu z tymi podmiotami, w tym czarterującym na czas lub na podróż. Armator jest zobowiązany do aktualizowania i utrzymywania aktualnych informacji w przypadku ich zmiany. Wytyczne do kodeksu ISPS dodają, że informacje te powinny być sporządzone w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim.

³² *Ship Security Alert System*.

³³ Organem tym jest zwykle armator statku, ale armator może upoważnić do odbierania alertów inny podmiot. Decyzję o tym, gdzie trafia sygnał alertu o zagrożeniu ochrony statku podejmuje państwo jego bandery. Przykładowo, administracja morska Liberii ustaliła, że sygnał alertu wysyłany jest do armatora i do administracji liberyjskiej. Administracja Bahamów nie odbiera alertów ze swoich (tzn. zarejestrowanych w bahamskim rejestrze) statków, a transmitowany on jest do armatora lub podmiotu przez niego upoważnionego.

³⁴ Przepisy konwencji SOLAS dookreślają, że system alertu musi być tak zaprogramowany, aby alert nie był słyszany na statku, nie był odbierany przez inne statki i był nadawany do momentu wyłączenia lub przywrócenia ustawień wyjściowych. Uruchomienie alertu (wciśnięcie guzika) powinno być możliwe z mostka nawigacyjnego i z co najmniej jednego innego miejsca (z reguły jest to kabina kapitana statku).

W rozdziale XI-2 konwencji SOLAS określone zostały także uprawnienia kapitana w zakresie bezpieczeństwa i ochrony statku. Prawidło 8 stanowi, że kapitan nie może być zmuszony przez armatora, czarterującego statek lub jakąkolwiek inną osobę do podjęcia lub być odwiedzony od wykonania jakiejkolwiek decyzji, która w profesjonalnym osądzie kapitana jest konieczna dla utrzymania bezpieczeństwa i ochrony statku. Obejmuje to także odmowę dostępu dla osób (z wyjątkiem osób zidentyfikowanych jako odpowiednio upoważnione przez państwo stroną konwencji) lub ich bagażu oraz odmowę załadowania ładunku, w tym kontenerów lub innych zamkniętych jednostek ładunkowych. Jeżeli według profesjonalnej oceny kapitana powstanie konflikt pomiędzy jakimikolwiek wymaganiami bezpieczeństwa i ochrony, mającymi zastosowanie do statku, kapitan powinien dać pierwszeństwo tym wymaganiom, które są niezbędne dla utrzymania bezpieczeństwa statku. W takich przypadkach kapitan może wprowadzić tymczasowe środki ochrony i powinien bezzwłocznie poinformować administrację morską swojego statku i, jeśli jest to stosowne, państwo stroną Konwencji SOLAS, w którego porcie statek przebywa lub do którego zamierza wejść. Wszelkie takie tymczasowe środki ochrony powinny w najwyższym możliwym stopniu być współmierne z istniejącym (obowiązującym) poziomem ochrony.

Konwencyjne standardy bezpieczeństwa odgrywają istotną rolę w zapewnieniu marynarzom pracującym na statkach, samym statkom oraz obiektom portowym, bezpieczeństwa na morzu i ochrony w porcie. „Aksjologia kultury bezpieczeństwa (ang. *safety culture*) promowana przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na przestrzeganie standardów zawartych w kodeksach: ISM i ISPS³⁵.

2. Obowiązki armatora z kodeksu ISM

Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (kodeks ISM)³⁶ jest jednym z ważniejszych kodeksów opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO)³⁷. Celem kodeksu ISM jest zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, zapobieganie nieszczęśliwym wypadkom lub utracie życia oraz unikanie niszczenia środowiska, w szczególności środowiska morskiego, a także mienia.

³⁵ D. Pyć, *Bezpieczeństwo jako funkcja morskiego prawa publicznego*, „Prawo Morskie” 2019, t. 36, s. 121. Według autorki, „kultura bezpieczeństwa morskiego to system wartości i dobrych praktyk w zakresie zarządzania statkiem i eksploatacji statku, a także zaangażowanie personelu, mające na celu zapewnienie, że ryzyko związane z żeglugą zostanie w jak największym możliwym stopniu ograniczone” – zob. *eadem*, *Maritime safety culture as a condition for sustainable shipping*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie” 2020, t. 61, s. 58.

³⁶ *ISM Code – International Safety Management Code*.

³⁷ IMO opracowała kilkadziesiąt kodeksów stanowiących uzupełnienie postanowień wielu morskich umów międzynarodowych. Więcej na temat kodeksów IMO, zob. *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2022, s. 81.

Jedną z funkcji kodeksu ISM jest wspieranie i zachęcanie przemysłu żeglugowego, a przede wszystkim armatorów, do rozwoju kultury bezpieczeństwa (*safety culture*) przez dążenie do zgodności ich postępowania z wymaganiami konwencji międzynarodowych³⁸. Do konwencji tych należą przede wszystkim SOLAS – dotycząca bezpieczeństwa życia na morzu oraz MARPOL³⁹ – dotycząca zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków morskich.

Podstawowym pojęciem, zdefiniowanym w kodeksie ISM, do którego akt ten odnosi się w wielu swoich postanowieniach, jest „system zarządzania bezpieczeństwem” (*safety management system* – SMS). Pojęcie to oznacza uporządkowany i udokumentowany system pozwalający personelowi armatora⁴⁰ na skuteczną realizację jego polityki bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Każdy armator statku ma obowiązek opracowania, wdrożenia i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem, obejmującego następujące wymagania funkcjonalne: politykę bezpieczeństwa i ochrony środowiska; instrukcje i procedury zapewniające bezpieczną eksploatację statków i ochronę środowiska zgodnie z odpowiednim ustawodawstwem międzynarodowym oraz ustawodawstwem państwa bandery; określone zakresy uprawnień i drogi komunikowania się pracowników zatrudnionych na lądzie i marynarzy na statkach oraz porozumiewania się tych osób pomiędzy sobą; procedury zgłaszania wypadków i niezgodności z przepisami kodeksu ISM⁴¹; procedury dotyczące działania oraz przygotowania do działania w sytuacjach awaryjnych oraz procedury audytów wewnętrznych i przeglądów przyjętego przez armatora systemu zarządzania.

Celem działań armatora prowadzonych w ramach zarządzania bezpieczeństwem powinno być m.in. zapewnienie bezpiecznej eksploatacji statku i bezpiecznych warunków pracy, ustanowienie środków zabezpieczających przed wszystkimi dającymi się określić zagrożeniami oraz nieustanne doskonalenie umiejętności pracowników zatrudnionych na lądzie i marynarzy na statkach w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, w tym także przygotowanie ich do postępowania w sytuacjach awaryjnych związanych zarówno z bezpieczeństwem statku, jak i ochroną środowiska.

Kodeks ISM nakłada na armatora statku obowiązek ustanowienia własnej polityki w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, określającej sposób osiągnięcia celów wymienionych powyżej. Armator powinien zapewnić wdrożenie i przestrzeganie

³⁸ D. Pyć, *100 lat od katastrofy „Titanica” – rozwój prawa bezpieczeństwa morskiego*, „Prawo Morskie” 2012, t. 28, s. 44.

³⁹ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*. Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona 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).

⁴⁰ Pod pojęciem „personel” należy rozumieć zarówno pracowników lądowych (w biurze) armatora, jak i marynarzy zatrudnionych na jego statkach.

⁴¹ Kodeks ISM jest częścią umowy międzynarodowej (SOLAS), ale jego postanowienia zostały, jak wskazano wcześniej, wprowadzone rozporządzeniem (WE) nr 336/2005 PE i Rady, stając się częścią polskiego porządku prawnego, stąd sformułowanie „przepisy”, a nie „postanowienia”.

polityki na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej, zarówno na statku, jak i na lądzie.

W przypadku gdy odpowiedzialność za eksploatację statku spoczywa na podmiocie innym niż jego właściciel, właściciel statku jest zobowiązany przekazać administracji morskiej państwa bandery, pod którą pływa statek, pełną nazwę i dane podmiotu odpowiedzialnego. Armator powinien określić i udokumentować zakres odpowiedzialności, uprawnień i wzajemnych powiązań wszystkich pracowników, którzy kierują, wykonują i kontrolują prace związane z lub mające wpływ na bezpieczeństwo i zapobieganie zanieczyszczeniu.

Kodeks ISM nakłada na armatora statku obowiązek wyznaczenia osoby lub osób na lądzie mających bezpośredni dostęp do kierownictwa najwyższego szczebla w przedsiębiorstwie armatora⁴². Odpowiedzialność i uprawnienia takiej „osoby wyznaczonej” (*designated person* – DP) lub osób wyznaczonych (jeżeli jest ich kilka), powinny obejmować monitoring wszystkich związanych z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniu aspektów eksploatacji statku oraz zapewnienie wykorzystania w razie potrzeby odpowiednich środków oraz wsparcia z lądu. Istotą funkcji DP jest utrzymanie łączności między armatorem i załogą statku. Armator jest odpowiedzialny za zapewnienie odpowiednich środków i organizacyjnego wsparcia z lądu, umożliwiających DP wykonywanie swojej funkcji.

Aby osiągnąć cele kodeksu, armator powinien jasno określić i udokumentować odpowiedzialność kapitana w zakresie realizacji swojej polityki w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, motywowania załogi do przestrzegania tej polityki, wydawania właściwych poleceń i instrukcji w sposób jasny i prosty, kontroli spełniania określonych wymagań oraz przeglądu systemu zarządzania bezpieczeństwem i zgłaszania niezgodności (nieprawidłowości) kierownictwu armatora na lądzie.

Armatorek powinien zapewnić, aby system SMS obowiązujący na statku zawierał wyraźne stwierdzenie podkreślające uprawnienia kapitana, że kapitan statku posiada nadrzędne uprawnienia i jest odpowiedzialny za podejmowanie decyzji dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, jak również ma prawo żądać od armatora udzielenia niezbędnej pomocy, jeśli zachodzi taka potrzeba.

W kodeksie ISM poświęcono sporo miejsca środkom służącym do zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwie armatora oraz kwalifikacjom i wiedzy personelu lądowego i marynarzy na statkach. Kodeks zobowiązuje armatora, aby ten zapewnił, by kapitan statku posiadał właściwe kwalifikacje do kierowania statkiem⁴³, był w pełni zaznajomiony z systemem SMS funkcjonującym u armatora oraz otrzymał niezbędne wsparcie umożliwiające mu bezpieczne wypełnianie obowiązków kapitana.

Armatorek powinien zapewnić obsadzenie każdego statku marynarzami posiadającymi odpowiednie kwalifikacje potwierdzone odpowiednimi dyplomami i świadectwami oraz spełniającymi wymogi medyczne, zgodnie z wymaganiami krajowymi

⁴² Zwykle chodzi o dyrekcję przedsiębiorstwa armatorskiego, lub nawet zarząd spółki żeglugowej.

⁴³ Na temat definicji kierownictwa statku zob. *Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego. Kodeks morski. Projekt*, „Prawo Morskie”, t. 35, s. 43.

i międzynarodowymi. Powinien ustanowić procedury w celu zapewnienia, że nowo zatrudnieni marynarze i marynarze przenoszeni na nowe stanowiska związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska zostaną odpowiednio zapoznani ze swoimi obowiązkami. Przed rozpoczęciem podróży statku, wszystkie instrukcje o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa, które muszą otrzymać marynarze, powinny zostać określone, udokumentowane i wydane.

Obowiązkiem armatora jest zapewnienie, aby wszyscy pracownicy objęci armatorskim systemem SMS⁴⁴ należycie rozumieli odpowiednie regulaminy, regulacje, kodeksy i wytyczne. Armator powinien ustanowić i utrzymywać procedury umożliwiające identyfikację i określenie szkoleń, które mogą być wymagane dla prawidłowego funkcjonowania SMS, oraz zapewnić, aby szkolenia takie organizowane były dla wszystkich pracowników, których one dotyczą.

W związku z powszechnym zjawiskiem wielonarodowych załóg na statkach morskich, w kodeksie ISM wymaga się od armatora statku, aby ten ustanowił procedury, zgodnie z którymi marynarze na statku otrzymują odpowiednie informacje dotyczące systemu SMS w języku roboczym lub w językach, które są dla nich zrozumiałe. Armator powinien zapewnić, aby marynarze na statku byli w stanie skutecznie porozumiewać się podczas wykonywania swoich obowiązków związanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem.

W celu prawidłowej realizacji kluczowych działań dotyczących bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczaniu armator powinien ustanowić procedury opracowywania planów i instrukcji, w tym także list kontrolnych (*checklists*), do realizacji kluczowych działań dotyczących bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczaniu. Poszczególne zadania powinny zostać zdefiniowane i powierzone osobom wykwalifikowanym, czyli przygotowanym do ich wykonywania.

Osobną uwagę w kodeksie ISM poświęca się gotowości załóg statków do podjęcia działań w sytuacjach zagrożenia. Zobowiązuje się armatora do ustanowienia procedur mających na celu zidentyfikowanie, opisanie i działanie w sytuacjach potencjalnych zagrożeń pojawiających się na statku. Armator powinien ustanowić także programy prowadzenia alarmów ćwiczebnych i szkoleń na statkach, mających na celu przygotowanie marynarzy do podejmowania działań w sytuacjach zagrożenia. W systemie SMS powinny zostać przewidziane środki zapewniające armatorowi, poprzez właściwą jego strukturę, zdolność reagowania w dowolnym momencie na niebezpieczeństwa, wypadki oraz sytuacje zagrożenia, w jakich mogą znaleźć się jego statki.

System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) powinien zawierać procedury zapewniające zgłaszanie do armatora niezgodności (*non-conformities*), wypadków (*accidents*) i sytuacji zagrożenia (*hazardous situations*) oraz ich badanie i analizę w celu poprawy bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom. Armator powinien również

⁴⁴ Można przykładowo wskazać, którzy pracownicy armatora nie muszą lub nie są zwykle objęci systemem zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Są to np. pracownicy działu finansowego lub działu kadr zajmujący się obsługą finansowo-administracyjną pracowników lądowych armatora, pracownicy działu IT.

ustanowić procedury wdrażania działań korygujących po zajściu któregoś z wyżej wymienionych zdarzeń.

Przepisy kodeksu ISM skupiają się też na kondycji technicznej statku i jego wyposażeniu. Nakładają na armatora obowiązek ustanowienia procedur zapewniających, aby statek był utrzymywany w zgodności z odpowiednimi przepisami prawa oraz dodatkowymi wymaganiami ustanowionymi przez samego armatora. Dążąc do spełnienia tych wymagań, armator powinien zapewnić, aby w odpowiednich odstępach czasu odbywały się właściwe inspekcje na statku, zgłaszane były wszelkie niezgodności, z podaniem przyczyn, jeśli są one znane, i podejmowane były odpowiednie działania korygujące, a także aby przechowywano rejestr tych czynności.

W swoim systemie SMS armator powinien ustanowić procedury mające na celu identyfikację wyposażenia i systemów technicznych, których nagłe awarie w działaniu mogą powodować sytuacje zagrożenia. Powinny zostać przewidziane określone środki mające na celu wzrost niezawodności tego wyposażenia lub systemów. Środki te powinny obejmować regularne próby gotowości użycia urządzeń i wyposażenia oraz systemów technicznych, które nie są w ciągłym użyciu. Inspekcje oraz środki, o których mowa, powinny być włączone do praktyki eksploatacyjnego utrzymania statku.

Kodeks ISM przewiduje także obowiązki armatora związane z prowadzeniem odpowiedniej dokumentacji dotyczącej zarządzania bezpieczeństwem. Generalnie, armator powinien ustanowić i utrzymywać procedury kontroli wszystkich dokumentów i danych, które dotyczą systemu SMS. Powinien zapewnić, aby ważne (aktualne) dokumenty były dostępne we wszystkich istotnych miejscach na statku, by sprawdzanie i zatwierdzanie zmian w dokumentach dokonywane było przez osoby uprawnione, a dokumenty nieaktualne – niezwłocznie usuwane.

Dokumentacja, w której opisano system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) armatora oraz dokumentacja służąca jego wdrożeniu, może być określona jako „księga zarządzania bezpieczeństwem” (*Safety Management Manual*). Dokumentacja ta powinna być prowadzona w formie uznanej przez armatora za najefektywniejszą. W kodeksie ISM wymaga się, aby na każdym statku znajdowała się pełna dokumentacja dotycząca tego statku.

Aby ocenić, czy działania w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu są zgodne z systemem SMS, armator powinien przeprowadzać wewnętrzne audyty bezpieczeństwa⁴⁵. Powinien też okresowo dokonywać oceny skuteczności systemu i w razie potrzeby przeprowadzać jego rewizję (przeгляд), zgodnie z ustanowionymi przez siebie procedurami. Same audyty oraz ewentualne działania korygujące powinny być przeprowadzane zgodnie z udokumentowanymi procedurami, a osoby przeprowadzające audyty powinny być niezależne od badanej przez nich sfery działalności armatora, chyba że jest to niewykonalne z uwagi na wielkość i charakter przedsiębiorstwa armatorskiego.

⁴⁵ Przepisy kodeksu są dosyć restrykcyjne w tym zakresie i zobowiązują armatora do przeprowadzania audytów nie rzadziej niż raz w roku. W szczególnych okolicznościach w kodeksie zezwala się na przedłużenie okresu dwunastu miesięcy, ale nie dłużej niż o trzy miesiące.

Wyniki audytów i przeglądów systemu SMS powinny być przedstawiane wszystkim zarówno pracownikom na lądzie, jak i oficerom na statku, odpowiedzialnym za dany audytowany lub rewidowany (poddany przeglądowi) obszar. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami (*deficiencies*) osoby odpowiedzialne w kierownictwie armatora za audytowane lub poddane przeglądom sfery działalności powinny w odpowiednim (krótkim) czasie podejmować odpowiednie działania korygujące.

W kodeksie ISM poświęca się osobne miejsce certyfikacji i okresowej weryfikacji dokumentów związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem, czyli Dokumentu zgodności (DoC) i Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem (SMC). Jednym z najistotniejszych postanowień kodeksu jest stwierdzenie, że „statek powinien być eksploatowany przez armatora, któremu wydano w odniesieniu do tego statku Dokument zgodności⁴⁶ lub Tymczasowy dokument zgodności⁴⁷. Oznacza to jednocześnie, że statek nie może być dopuszczony do eksploatacji, jeżeli jego armator nie uzyskał DoC (lub dokumentu tymczasowego). Dokument zgodności jest ważny wyłącznie dla tych typów statków, które zostały w nim wyraźnie wskazane⁴⁸. Wskazanie powinno opierać się na typach statków, na podstawie których dokonano wstępnej weryfikacji. Inne typy statków mogą zostać dodane później, po sprawdzeniu zdolności armatora spełnienia wymogów kodeksu ISM, mających zastosowanie do tych właśnie statków⁴⁹.

Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (SMC) jest wydawany⁵⁰ po przeprowadzeniu weryfikacji, która potwierdzi, że armator oraz kierownictwo statku działają w sposób zgodny z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Certyfikat SMC uznawany jest za dowód, że statek spełnia wymogi kodeksu ISM. Ważność Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem stanowi przedmiot przynajmniej jednej weryfikacji pośredniej⁵¹.

Armator, który nie spełni wymogów dotyczących uzyskania Dokumentu zgodności (DoC), jednocześnie nie będzie w stanie uzyskać dla swojego statku Certyfikatu

⁴⁶ Wydanie Dokumentu zgodności (DoC) uznawane jest za dowód, że armator spełnia wymogi kodeksu ISM. Dokument zgodności wydawany jest na okres określony przez administrację, który nie może przekroczyć pięciu lat. Ważność DoC podlega corocznej weryfikacji przez administrację państwa bandery lub uznaną przez nią organizację. Kopia Dokumentu zgodności przechowywana jest na statku w celu umożliwienia kapitanowi okazania go na żądanie władz w celu jego weryfikacji.

⁴⁷ Ten dokument wydawany jest w celu ułatwienia wstępnego wdrożenia kodeksu ISM wtedy, gdy chodzi o nowe przedsiębiorstwo armatorskie lub do istniejącego Dokumentu zgodności dodano nowe typy statków.

⁴⁸ Wzór Dokumentu zgodności opracowany przez IMO (zawarty w dodatku do kodeksu ISM) przewiduje następujące typy statków: *passenger ship*, *passenger high-speed craft*, *bulk carrier*, *oil tanker*, *chemical tanker*, *gas carrier*, *mobile offshore drilling unit* oraz *other cargo ship*.

⁴⁹ W tym kontekście, typy statków są identyczne z określonymi w prawie IX/1 Konwencji SOLAS. Prawidło 1 w rozdziale IX odróżnia zbiornikowce olejowe, chemikaliowce, gazowce, masowce, ruchome platformy wiertnicze (MODU) i jednostki szybkie (*high speed craft*) od innych typów statków.

⁵⁰ Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać wydany dla danego statku na okres nie dłuższy niż pięć lat przez administrację morską państwa bandery, organizację uznaną przez tę administrację lub, na żądanie administracji, przez inne państwo będące stroną Konwencji SOLAS.

⁵¹ W przypadku gdy przeprowadzona ma zostać tylko jedna weryfikacja pośrednia, zaś okres ważności certyfikatu wynosi pięć lat, weryfikacja powinna się odbyć pomiędzy drugą a trzecią datą rocznicową certyfikatu SMC.

zarządzania bezpieczeństwem (SMC). A to oznacza, że statek nie będzie mógł być eksploatowany we flocie armatora. Z kolei zaś – jeżeli nawet armator uzyska oba te dokumenty, ale podczas inspekcji statku w porcie przez właściwy organ (FSC⁵² lub PSC⁵³) lub podczas audytu przeprowadzonego przez państwo bandery⁵⁴ zostanie wykazane używanie statku w sposób niezgodny z wymaganiami kodeksu ISM, statek może zostać zatrzymany, a armator pozbawiony możliwości zarobkowania.

3. Obowiązki armatora z kodeksu ISPS

Głównym celem przyjęcia przez IMO, w następstwie ataków terrorystycznych w Nowym Jorku w 2001 r., Międzynarodowego kodeksu ochrony statków i obiektów portowych (kodeksu ISPS)⁵⁵ było ustanowienie międzynarodowych ram obejmujących współpracę pomiędzy państwami, agencjami rządowymi, lokalnymi administracjami oraz przemysłem żeglugowym i portowym dla wykrywania zagrożeń ochrony i podejmowania środków zapobiegawczych przeciwko zdarzeniom naruszającym ochronę⁵⁶ statków⁵⁷ lub obiektów portowych⁵⁸ używanych w handlu międzynarodowym.

⁵² FSC – *flag state control* (inspekcja państwa bandery). W Polsce organem inspekcyjnym jest dyrektor urzędu morskiego. Inspektorzy FSC dokonują inspekcji statków pod polską banderą (zarówno w portach polskich, jak i przebywających w portach obcych).

⁵³ PSC – *port state control* (inspekcja państwa portu). W portach polskich organ inspekcyjny (dyrektor urzędu morskiego) dokonuje przy pomocy inspektorów PSC inspekcji statków obcych. Statki pod polską banderą mogą być poddane inspekcji PSC przez obcy organ inspekcyjny. W Europie inspekcje przeprowadzane są w ramach porozumienia państw europejskich, Rosji i Kanady, tzw. Memorandum Paryskiego, według wspólnych reguł.

⁵⁴ Audyty ISM dokonywane są przez administrację państwa bandery na podstawie przepisu 6 rozdziału IX konwencji SOLAS, który nakłada na administrację obowiązek okresowego kontroli funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem na statku. Audyty na statkach wykonuje się praktycznie dwa razy w ciągu pięciu lat obowiązywania Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem (SMC). Wynikiem pierwszego audytu jest wydanie certyfikatu SMC, drugi audyt (weryfikacja) ma za zadanie potwierdzenie, że obowiązujący na statku system SMS spełnia wymogi kodeksu ISM.

⁵⁵ *ISPS Code – International Ship and Port Facility Security Code*.

⁵⁶ Przez zdarzenie naruszające ochronę należy rozumieć każde podejrzanе działanie lub okoliczność, która zagraża bezpieczeństwu statku, w tym ruchomej jednostki wiertniczej (MODU) i jednostki szybkiej (HSC), lub obiektu portowego, lub jakichkolwiek relacji statek – port lub jakichkolwiek działań pomiędzy statkami.

⁵⁷ Kodeks ISPS ma zastosowanie do statków odbywających podróże międzynarodowe, takich jak statki pasażerskie, w tym pasażerskie jednostki szybkie, statki towarowe (w tym jednostki szybkie) o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek tonażowych, oraz ruchome platformy wiertnicze.

⁵⁸ Pod pojęciem obiektu portowego (*port facility*) konwencja SOLAS w rozdziale XI-2 rozumie miejsce wyznaczone przez państwo lub organ odpowiedzialny za zapewnienie realizacji postanowień konwencji w zakresie ochrony, w którym odbywają się działania w relacjach statek – port. Pojęcie obiektu portowego obejmuje zarówno kotwiczowisko, podejście od strony morza, jak i miejsce cumowania statku w porcie. Jest pojęciem węższym od pojęcia portu morskiego, przez który polska ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2019 r., poz. 692) rozumie akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, na obszarze których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych, objętych postanowieniami kodeksu ISPS, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 lub ustawy.

Celem kodeksu jest takie określenie ról i obowiązków tych podmiotów na poziomie krajowym i międzynarodowym, aby zapewnić ochronę na morzu, wczesne i efektywne zbieranie oraz wymianę informacji związanych z ochroną, opracować metodologię oceny stanu ochrony, by można było zastosować plany i procedury reagowania na zmieniające się poziomy ochrony, a także zapewnienie odpowiednich i proporcjonalnych środków ochrony zarówno na morzu, jak i w porcie morskim (*maritime security measures*).

Kodeks ISPS wszedł w życie na podstawie rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS w dniu 1 lipca 2004 r. i stanowi od tego czasu podstawę kompleksowego, obowiązkowego systemu ochrony dla żeglugi międzynarodowej. Kodeks podzielony jest na dwie części: A i B. Obowiązkowa część A określa szczegółowe wymagania związane z ochroną na morzu i w porcie, których to wymagań muszą przestrzegać państwa strony Konwencji, władze portowe i armatorzy, aby zachować zgodność z kodeksem. Część B kodeksu zawiera liczne wytyczne o charakterze zaleceń, dotyczące sposobu spełnienia wymagań i obowiązków określonych w części A.

Aby osiągnąć cel ochrony żeglugi i portów, w kodeksie ISPS stawia się kilka wymagań funkcjonalnych, które obejmują m.in.: gromadzenie i ocenę informacji odnoszących się do zagrożeń ochrony oraz wymianę takich informacji z państwami będącymi stronami konwencji SOLAS; wymaganie utrzymywania protokołów łączności dla statków i obiektów portowych; zapobieganie nieuprawnionemu dostępowi do statków, obiektów portowych i ich obszarów o ograniczonym dostępie; zapobieganie nieuprawnionemu wniesieniu (transportowi) broni, urządzeń zapalających lub materiałów wybuchowych na statki lub teren obiektów portowych; zapewnienie środków do ogłoszenia alarmu w reakcji na zagrożenia ochrony lub zdarzenia naruszające ochronę; wymaganie stworzenia planów ochrony statków i obiektów portowych, opartych na ocenie stanu ochrony, oraz wymaganie przeprowadzania szkoleń, alarmów próbnych i ćwiczeń dla zapewnienia znajomości planów i procedur ochrony.

Pojęcie ochrony statku nie zostało zdefiniowane w kodeksie ISPS, ale aktem tym wprowadzono szczegółowe wymagania dotyczące tej ochrony, tym samym określając zakres przedmiotowy ochrony statku. Zgodnie z sekcją 7.1⁵⁹ kodeksu ISPS, „od statku wymagane jest działanie zgodne z poziomami ochrony, ustalonymi przez Umawiające się Rządy”. Poziomy ochrony są przyjętymi w kodeksie poziomami ryzyka wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę statku i zostały uporządkowane w skali od 1 do 3, gdzie poziom 1 oznacza ryzyko najmniejsze, a poziom 3 – ryzyko największe.

Poziom ochrony 1 (*security level 1*), określany jako poziom „normalny”; to poziom, na którym statki i obiekty portowe działają w zwykły, niezakłócony sposób. Na poziomie ochrony 1, na wszystkich statkach, w celu identyfikacji zdarzeń naruszających ochronę i podjęcia środków zapobiegawczych, mają być realizowane za pomocą odpowiednich środków, z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B kodeksu,

⁵⁹ W oficjalnym tłumaczeniu kodeksu ISPS, zawartym w Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016, ustawodawca używa w stosunku do jednostek redakcyjnych kodeksu określenia „sekcja”, za oryginalnym określeniem *section* (co w rzeczywistości z angielskiego oznacza „paragraf”) z *ISPS Code*.

następujące działania: kontrola dostępu do statku⁶⁰; kontrola zaokrętowania osób i ich bagażu; monitorowanie obszarów o ograniczonym dostępie w celu zapewnienia, by dostęp do nich miały jedynie osoby upoważnione; monitorowanie pokładów oraz obszarów otaczających statek; nadzór nad manipulacjami ładunkiem i zapasami statkowymi oraz zapewnienie łatwej dostępności środków łączności w zakresie ochrony.

Poziom ochrony 2 (*security level 2*), określaną jako „podwyższony”, to poziom mający zastosowanie tak długo, jak długo istnieje podwyższone ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę. Na poziomie ochrony 2, dla każdego działania wyszczególnionego wyżej (dla poziomu 1) zrealizowane muszą być dodatkowe środki ochrony, wyszczególnione w planie ochrony statku, również z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B kodeksu⁶¹.

Poziom ochrony 3 (*security level 3*), określaną jako „wyjątkowy”, to poziom, który ma zastosowanie przez okres, w którym występuje prawdopodobne lub bezpośrednie ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę. Na poziomie ochrony 3, dla każdego działania wyszczególnionego dla poziomu ochrony 1 muszą być podjęte dalsze konkretne środki ochrony, wyszczególnione w planie ochrony statku, także z uwzględnieniem wytycznych podanych w części B kodeksu⁶².

Określenie stopnia poziomu ochrony statków zarejestrowanych w danym państwie należy do państwa bandery. W przypadku, gdy statek ma wejść do portu, w którym państwo portu ustanowiło wyższy poziom ochrony⁶³, statek ma obowiązek podnieść

⁶⁰ Kontrola dostępu do statku (zarówno w morzu, jak i w porcie) jest chyba najistotniejszym zadaniem stojącym przed armatorem i załogą dla zapewnienia statkowi prawidłowej ochrony przed zagrożeniem. Do głównych środków ochrony w kontekście dostępu do statku kodeks ISPS zalicza: sprawdzanie tożsamości osób zamierzających wejść na statek i potwierdzenie powodów wejścia, zapewnienie (w uzgodnieniu z obiektem portowym) wyznaczenia zabezpieczonych miejsc, w których można przeprowadzać inspekcję i przeszukiwanie osób, bagażu, pojazdów i ładunku, separacja osób sprawdzonych od osób niesprawdzonych, identyfikacja punktów dostępu, które powinny być zabezpieczone i pilnowane, by zapobiegać nieuprawnionemu dostępowi, ochrona, przez zamknięcie dostępu do miejsc bez nadzoru sąsiadujących z obszarami, do których dostęp mają pasażerowie i osoby wizytujące oraz zapewnienie informowania całej załogi statku na temat możliwych zagrożeń, procedur powiadamiania o podejrzanym osobach, obiektach lub działaniach oraz o potrzebie zachowania czujności. Te wszystkie środki powinny być zawarte w statkowym planie ochrony (SSP).

⁶¹ Wśród tych dodatkowych środków ochrony kodeks ISP wymienia m.in.: przydzielenie dodatkowego personelu dla patrolowania obszarów pokładów, ograniczenie liczby punktów dostępu do statku, zabezpieczenie dostępu do statku od strony wody, ustanowienie obszarów ograniczonego dostępu do statku od strony nabrzeża we współpracy z obiektem portowym, zwiększenie częstotliwości i szczegółowości przeszukań osób i pojazdów, eskortowanie osób odwiedzających statek, przeprowadzanie pełnych lub częściowych przeszukań statku.

⁶² Na poziomie 3 statek powinien wypełniać polecenia wydane przez osoby odpowiedzialne za ochronę statku w porcie, a szczegółowe środki ochrony statku, uwzględnione w planie SSP, powinny obejmować: ograniczenie dostępu do jednego kontrolowanego punktu dostępu, udzielanie dostępu jedynie osobom odpowiedzialnym za ochronę statku, zawieszenie zmian załogi, zawieszenie operacji przeładunkowych, ewakuacja statku, przemieszczenie statku oraz przygotowanie do całkowitego lub częściowego przeszukania statku.

⁶³ W przypadku portów i obiektów portowych decyzję o wprowadzeniu odpowiedniego poziomu ochrony podejmują podmioty obowiązane do działań w zakresie ochrony żegluga, którymi dla polskich portów i obiektów portowych na podstawie art. 4 ustawy o ochronie żegluga i portów morskich,

swoj poziom ochrony i powiadomić o tym armatora, który z kolei ma obowiązek poinformowania o tym administrację państwa bandery swojego statku.

Kodeks ISPS wprowadza kilka istotnych dla omawianego tematu obowiązków publicznoprawnych armatora definicji, w tym takie jak: „oficer ochrony armatora”, „plan ochrony statku” i „oficer ochrony statku”. Oficer ochrony armatora (*Company Security Officer – CSO*) oznacza osobę wyznaczoną przez armatora do zapewnienia, aby została przeprowadzona ocena stanu ochrony statku, aby został opracowany, przedstawiony do zatwierdzenia, a następnie wdrożony i utrzymywany plan ochrony statku, a także do łączności z oficerami ochrony obiektu portowego oraz oficerem ochrony statku. Plan ochrony statku (*Ship Security Plan – SSP*) oznacza plan opracowany dla zapewnienia stosowania na statku środków zaprojektowanych dla ochrony osób znajdujących się na statku, ładunku, jednostek ładunkowych, zapasów statkowych lub samego statku, przed ryzykiem zdarzeń naruszających ochronę. Oficer ochrony statku (*Ship Security Officer – SSO*) oznacza osobę na statku, odpowiedzialną przed kapitanem, wyznaczoną przez armatora jako odpowiedzialną za ochronę statku, w tym za wdrożenie i utrzymanie planu ochrony statku oraz za łączność z oficerem ochrony armatora (CSO) oraz oficerami ochrony obiektu portowego.

Pierwszym obowiązkiem armatora w zakresie ochrony statku jest wyznaczenie oficera ochrony armatora (CSO). Osoba wyznaczona na oficera ochrony armatora może działać jako CSO dla jednego lub więcej statków, w zależności od liczby i typów statków eksploatowanych przez armatora, pod warunkiem że zostanie jasno określone, za które statki osoba ta jest odpowiedzialna. Armator może, w zależności od liczby lub typów eksploatowanych przez niego statków, wyznaczyć kilka osób na oficerów ochrony armatora pod warunkiem, że zostanie jasno określone, za które statki każda z tych osób jest odpowiedzialna.

Do obowiązków i zadań oficera ochrony armatora (CSO) należą m.in.: zapewnienie przeprowadzania oceny stanu ochrony statku (*ship security assessment – SSA*); zapewnienie opracowania, przedstawienia do zatwierdzenia, a następnie wdrożenie i utrzymanie planu ochrony statku (SSP); zapewnienie, aby plan ochrony statku był stosownie do potrzeb modyfikowany w celu naprawienia braków i spełnienia wymagań w zakresie ochrony konkretnego statku; organizowanie wewnętrznych audytów i przeglądów działań w zakresie ochrony; organizowanie wstępnych i kolejnych przeglądów statku przez administrację morską państwa bandery lub uznaną organizację ochrony (RSO); zapewnienie, aby braki i niezgodności, zidentyfikowane w czasie audytów wewnętrznych, przeglądów okresowych, inspekcji ochrony oraz weryfikacji zgodności były bezzwłocznie analizowane i usuwane; wzmacnianie świadomości i czujności w zakresie ochrony oraz zapewnienie odpowiednich szkoleń dla osób odpowiedzialnych za ochronę statku; zapewnienie efektywnej komunikacji i współpracy pomiędzy oficerem ochrony statku (SSO) a odpowiednimi oficerami ochrony obiektu portowego (*Port Facility Security Officers – PFSOs*); zapewnienie spójności pomiędzy

są: minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (decyzja o wprowadzenia poziomu 3) oraz właściwy dyrektor urzędu morskiego (decyzja o wprowadzeniu poziomu 2).

wymaganiami w zakresie ochrony a wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa; zapewnienie, aby w przypadku korzystania z planów ochrony statków siostrzanych lub floty statków plan dla każdego statku odzwierciedlał dokładnie informacje specyficzne o danym statku oraz zapewnienie, aby wszelkie alternatywne lub równoważne rozwiązania zatwierdzone dla konkretnego statku lub grupy statków były wdrożone i utrzymywane. Niezwykle ważnym w codziennej eksploatacji statku obowiązkiem CSO jest informowanie statku o poziomie zagrożenia (*security level*), jaki statek może napotkać w porcie w swojej podróży.

Plan ochrony statku (SSP) powstaje po przeprowadzeniu oceny stanu ochrony statku (SSA), która powinna określać szczególne cechy statku oraz potencjalne zagrożenia i słabe punkty. Przygotowanie planu SSP wymaga szczegółowej analizy tych elementów. Za dokonanie oceny ochrony statku oraz zapewnienie, aby plan ochrony statku został przygotowany i przedstawiony do zatwierdzenia⁶⁴, odpowiedzialny jest oficer ochrony armatora (CSO). Treść każdego indywidualnego planu SSP powinna być zróżnicowana w zależności od konkretnego statku, którego dotyczy. W każdym planie ochrony statku powinny być szczegółowo wskazane: struktura organizacyjna ochrony statku; powiązania statku z armatorem, obiektami portowymi, innymi statkami i odpowiednimi władzami odpowiadającymi za ochronę; systemy komunikacyjne na statku i pomiędzy statkiem a obiektami portowymi; podstawowe środki ochrony dla poziomu ochrony 1 oraz dodatkowe środki dla poziomów 2 i 3. Plan⁶⁵ powinien zawierać opis sposobu działania w przypadku otrzymania wniosku ze strony obiektu portowego o wypełnienie Deklaracji ochrony (*Declaration of Security – DoS*) oraz okoliczności, w jakich sam statek powinien wnioskować o przedstawienie DoS, przewidywać regularne przeglądy i audyty, a także procedury powiadamiania odpowiednich punktów kontaktowych istniejących w państwach będących stronami konwencji SOLAS, do których portów statek zawija.

Jednym z istotniejszych obowiązków, który kodeks ISPS przewiduje dla armatora statku, jest obowiązek zamieszczenia w planie ochrony statku (SSP) wyraźnej deklaracji podkreślającej uprawnienia kapitana. Armator ma obowiązek wskazać, że kapitan posiada nadrzędną władzę i ponosi odpowiedzialność za podejmowanie decyzji w odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony statku, oraz może żądać pomocy od armatora

⁶⁴ Wszystkie plany ochrony statku powinny być zatwierdzone przez administrację morską państwa bandery statku lub w jej imieniu. Jeżeli administracja korzysta z usług uznanej organizacji ochrony (*Recognized Security Organization – RSO*) dla przeglądów i zatwierdzania planów SSP, to ta RSO nie może być związana z jakąkolwiek inną RSO, która przygotowywała lub pomagała przygotowywać taki plan.

⁶⁵ Warto nadmienić, że plan SSP nie jest typowym planem statkowym, takim jak np. plan zbiorników (który wskazuje rozkład zbiorników balastowych lub paliwowych), plan ładowni, plan rozmieszczenia urządzeń ratunkowych itp. Plan SSP jest obszernym, często kilkudziesięciostroonicowym dokumentem, składającym się z wielu rozdziałów opisujących lub obrazujących wszystkie zagadnienia wymagane przez kodeks ISPS. Do planu SSP dołączany jest zwykle aneks zawierający wzory dokumentów ochrony, takich np. jak Deklaracja ochrony (DoS), lista ostatnich portów zawinięć, a także listy punktów kontaktowych, listy dostawców itd.

lub jakiegokolwiek państwa będącego stroną konwencji SOLAS, jeśli będzie to konieczne.

Armator statku ma obowiązek zapewnić, aby na każdym jego statku został wyznaczony oficer ochrony statku (SSO)⁶⁶. Do obowiązków i zadań SSO należą m.in.: dokonywanie regularnych inspekcji ochrony statku; utrzymywanie i nadzór nad realizacją planu ochrony statku; koordynacja aspektów ochrony operacji przeładunkowych i zapotrzebowania statku pomiędzy załogą a oficerem ochrony obiektu portowego (PFSO); proponowanie modyfikacji planu SSP; informowanie CSO o brakach i niezgodnościach wykrytych w czasie audytów i przeglądów; zapewnienie, aby wyposażenie służące do ochrony było odpowiednio używane, testowane, kalibrowane i konserwowane. Najważniejszym jednak obowiązkiem SSO jest informowanie armatora o wszelkich zdarzeniach naruszających ochronę.

Zarówno oficer ochrony armatora (CSO), jak i odpowiedni personel lądowy armatora, a także oficer ochrony statku (SSO), powinni posiadać odpowiednią wiedzę i przejść szkolenie uwzględniające wytyczne podane w części B kodeksu ISPS. Efektywna koordynacja i realizacja planów ochrony statku powinna być zapewniana przez uczestnictwo w szkoleniach, alarmach i ćwiczeniach w zakresie ochrony, w odpowiednich odstępach czasu, przy wzięciu pod uwagę wytycznych z części B kodeksu.

Armator ma „kodeksowy” obowiązek zapewnienia, aby oficer ochrony armatora (CSO), kapitan oraz oficer ochrony statku (SSO) otrzymali niezbędne wsparcie dla wypełniania ich zadań i obowiązków zgodnie z rozdziałem XI-2 konwencji SOLAS i częścią A kodeksu ISPS.

Na zakończenie warto wskazać na niezbędny dla prawidłowej eksploatacji statku obowiązek armatora w aspekcie ochrony statku, polegający na uzyskaniu dla statku Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku (ISSC)⁶⁷. Certyfikat jest wydawany po weryfikacji wstępnej przed oddaniem statku do eksploatacji lub zanim zostanie wydany pierwszy taki certyfikat. Weryfikacja obejmuje pełną kontrolę systemu ochrony statku oraz wszelkiego związanego z tym wyposażenia dotyczącego ochrony objętego postanowieniami konwencji SOLAS, częścią A kodeksu ISPS oraz zatwierdzonym planem ochrony statku (SSP).

Każdy statek, do którego mają zastosowanie postanowienia rozdziału XI-2 konwencji SOLAS, podlega kontroli w czasie pobytu w porcie państwa będącego stroną konwencji. Kontrola jest zwykle ograniczana do sprawdzenia, czy statek posiada ważny certyfikat ISSC, a w przypadku gdy statek nie ma takiego certyfikatu, lub gdy organ

⁶⁶ Kodeks ISPS nie nakłada tego obowiązku wprost na armatora w swojej części A (obowiązkowej), przewiduje jedynie, że „dla każdego statku zostanie wyznaczony oficer ochrony statku”. Obowiązek ten jest ujęty dopiero w Wytycznych z części B. W praktyce to statek uzgadnia z CSO, kto będzie oficerem ochrony statku, lub w polityce armatora dotyczącej ochrony wskazuje się, który z oficerów na statku pełni tę funkcję. Często zdarza się, że to kapitan statku jest jednocześnie SSO.

⁶⁷ *International Ship Security Certificate*. Certyfikat wydawany jest przez administrację morską państwa bandery (lub przez upoważnioną przez nią RSO), na podstawie przepisów sekcji 19 (Weryfikacja i certyfikacja statków) części A kodeksu ISPS. Okres ważności certyfikatu ustala administracja, ale nie może on przekraczać pięciu lat.

inspekcyjny poweźmie podejrzenie, że statek nie spełnia wymagań przewidzianych przez kodeks ISPS, mogą wobec statku zostać zastosowane dodatkowe środki kontroli. Takimi środkami kontroli są: inspekcja statku, opóźnienie wyjścia statku, zatrzymanie statku, ograniczenie działania, w tym również ruchu w porcie lub wydalenie statku z portu. Zastosowanie większości tych środków wpłynie negatywnie na działania statku w porcie i utrudni armatorowi statku jego eksploatację.

4. Wpływ standardów międzynarodowych z zakresu bezpieczeństwa i ochrony statku na umowy cywilnoprawne zawierane w obrocie morskim

Prowadzeniu działalności związanej z żeglugą morską towarzyszy zawieranie umów dotyczących m.in. przewozu ładunku, pasażerów, korzystania z cudzego statku albo zarządzania statkiem. W praktyce międzynarodowego obrotu morskiego strony umów żeglugowych mogą tworzyć własne umowy (*private contracts*), w których określą warunki, na jakich będą przewozić ładunki, korzystać ze statku lub świadczyć usługi w żegludze, ale w przeważającej jednak części umowy żeglugowe zawierane są przy użyciu jednego z licznych wzorcowych formularzy umów (*standard forms*), opracowanych i uaktualnianych co pewien czas przez organizacje morskie, stowarzyszenia i związki armatorów, czarterujących i właścicieli ładunków⁶⁸. Niezależnie jednak od rodzaju i formy zawartych umów, zobowiązania z nich wynikające, tak jak wszystkie stosunki zobowiązaniowe w obrocie gospodarczym, regulowane są przepisami prawa cywilnego i są – a w zasadzie powinny być – oparte wyłącznie na zasadzie autonomii woli stron, zwłaszcza na swobodzie umów.

Proces postępującej od lat publicyzacji prywatnego prawa morskiego, polegającej na wkraczaniu w sferę stosunków regulowanych prywatnym prawem morskim nowych unormowań zabezpieczających interes publiczny, ogranicza niewątpliwie swobodę podmiotów prawa prywatnego (w tym armatorów statków morskich) w zakresie organizowania i układania stosunków związanych z prowadzoną działalnością na morzu. Efekty tego zjawiska widać w treści przygotowywanych przez Bałtycką i Międzynarodową Radę Morską (BIMCO)⁶⁹ umów i samodzielnych klauzul umownych służących do wykorzystania w prywatnych lub standardowych umowach żeglugowych. Wśród klauzul tego rodzaju można wymienić: *ISM Clause 1998*, *ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties 2005* oraz *ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005*.

⁶⁸ Głównym zadaniem formularzy wzorcowych jest przede wszystkim usprawnienie procesu zawierania umów przewozu, a zaletą ich używania, gdy są one powszechnie aprobowane lub zalecane, jest to, że zachowują one równowagę pomiędzy nierzadko sprzecznymi interesami stron: właścicielami statków i ładunków, armatorami i podmiotami świadczącymi usługi w żegludze morskiej. Więcej na temat formularzy standardowych, zob. C. Łuczywek, *Wzorcowe formularze dokumentów żeglugowych. Wkład BIMCO w ich tworzenie i rozwój*, „Prawo Morskie” 2020, t. 38, s. 21–43.

⁶⁹ *The Baltic and International Maritime Council*. Więcej na temat BIMCO zob. C. Łuczywek, *Wzorcowe formularze dokumentów...*, s. 23–28.

W celu pokazania, jak dalece strony umów prywatnoprawnych zobowiązane są do respektowania obowiązków publicznoprawnych narzuconych przez prawo międzynarodowe (międzynarodowe prawo publiczne), warto przedstawić treść dwóch pierwszych wymienionych klauzul oraz niektóre wybrane postanowienia z umowy o zarządzanie statkiem *Shipman 2009*.

Standardowa klauzula ISM BIMCO dla umów czarteru na podróż i na czas, z 1998 r., która była odpowiedzią na wejście w życie „rewolucyjnego” wówczas dla spraw bezpieczeństwa morskiego kodeksu ISM, brzmi jak niżej.

„Od dnia wejścia w życie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeks ISM) w odniesieniu do statku⁷⁰, a następnie w okresie obowiązywania niniejszej umowy czarterowej, właściciel statku zapewni, że zarówno statek jak i »armator« (*Company*) (zgodnie z definicją z Kodeksu ISM) będą spełniać wymagania Kodeksu ISM. Właściciel dostarczy na żądanie czarterującego kopię odpowiedniego Dokumentu zgodności (DoC) i Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem (SMC). O ile niniejsza umowa czarterowa nie stanowi inaczej, straty, szkody, wydatki lub opóźnienia spowodowane nieprzestrzeganiem Kodeksu ISM przez właściciela statku lub armatora obciążają właściciela statku”.

Klauzula BIMCO ISPS/MTSA dla umów czarteru na czas, z 2005 r., jest bardziej obszerna niż klauzula BIMCO ISM. Składa się z czterech (oznaczonych literami a–d) części i brzmi jak niżej.

„(a)(i) Właściciel statku jest obowiązany do przestrzegania wymagań Międzynarodowego kodeksu ochrony statków i obiektów portowych oraz odpowiednich poprawek do rozdziału XI konwencji SOLAS (Kodeks ISPS) w odniesieniu do statku i »armatora« (*Company*) (zgodnie z definicją z Kodeksu ISPS). W przypadku podróży statku do lub ze Stanów Zjednoczonych lub przejścia przez wody Stanów Zjednoczonych, właściciel statku będzie również przestrzegać wymogów amerykańskiej Ustawy o bezpieczeństwie transportu morskiego z 2002 r. (MTSA) w odniesieniu do statku i »właściciela« (*Owner*) (zgodnie z definicją z MTSA)⁷¹.

(ii) Armator dostarczy na żądanie czarterującego kopię odpowiedniego Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku (lub Tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku) oraz pełne dane kontaktowe oficera ochrony armatora (CSO).

(iii) Straty, szkody, wydatki lub opóźnienia (z wyłączeniem strat, szkód, wydatków lub opóźnień pośrednich) spowodowane nieprzestrzeganiem przez właściciela

⁷⁰ To zastrzeżenie wynika z faktu, że kodeks ISM wchodził w życie w stosunku do różnych typów statków w różnym czasie. W stosunku do statków pasażerskich, w tym pasażerskich jednostek szybkich, statków specjalistycznych, takich jak zbiornikowce, chemikaliowce, gazowce, masowce i towarowe jednostki szybkie o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek tonażowych, kodeks zaczął obowiązywać od lipca 1998 r., a w stosunku do innych statków towarowych, w tym także pływających platform wiertniczych o pojemności co najmniej 500 GT, dopiero od lipca 2002 r.

⁷¹ Ustawa w par. 70101 w definicjach stanowi: „For the purpose of this chapter: (4) The term 'owner or operator' means – 'A) in the case of a vessel, any person owning, operating, or chartering by demise, such vessel'”.

statku lub armatora/właściciela wymogów Kodeksu ISPS/ ustawy MTSA lub niniejszej klauzuli obciążają właściciela statku, chyba że niniejsza umowa czarterowa stanowi inaczej.

- (b) (i) Czarterujący dostarczy właścicielowi i kapitanowi statku swoje pełne dane kontaktowe oraz, na ich żądanie, wszelkie inne informacje, których właściciel statku potrzebuje w celu spełnienia wymogów Kodeksu ISPS/ ustawy MTSA. Jeżeli, zgodnie z warunkami niniejszej umowy czarterowej, dozwolony jest podczarter statku, czarterujący zapewni, aby dane kontaktowe wszystkich podczarterujących zostały również przekazane właścicielowi i kapitanowi statku. Ponadto czarterujący zapewni, że wszystkie umowy podczarteru, które zostaną zawarte w okresie obowiązywania niniejszej umowy czarterowej, będą zawierały następujące postanowienie:

»Czarterujący dostarczy właścicielowi statku swoje pełne dane kontaktowe, a w przypadku, gdy zgodnie z warunkami umowy czarterowej dozwolony jest podczarter czarterujący zapewni, że dane kontaktowe wszystkich podczarterujących zostaną również dostarczone właścicielowi.«

(ii) Straty, szkody, wydatki lub opóźnienia (wyluczając straty, szkody, wydatki lub opóźnienia pośrednie) spowodowane nieprzestrzeganiem niniejszej klauzuli przez czarterującego będą obciążały czarterującego, chyba że niniejsza umowa czarterowa stanowi inaczej.

- (c) Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszej umowy czarterowej, wszelkie opóźnienia, koszty lub wydatki wynikające lub związane z przepisami lub środkami ochrony wymaganymi przez obiekt portowy lub inne odpowiednie władze, zgodnie z Kodeksem ISPS/ ustawą MTSA, w tym między innymi na pracowników ochrony, usługi dowozu łodzią, eskortę statku, opłaty za ochronę lub podatki i koszty inspekcji, będą obciążały czarterującego, chyba że takie koszty lub wydatki wynikają wyłącznie z zaniedbania właściciela statku, kapitana lub załogi. Wszelkie środki wymagane od właściciela statku w celu spełnienia wymogów planu ochrony statku będą ponoszone przez właściciela.

- (d) Jeżeli którakolwiek ze stron dokona jakiegokolwiek płatności na rachunek drugiej strony zgodnie z niniejszą klauzulą, druga strona zobowiązana jest zwolnić stronę płacącą z odpowiedzialności”.

Aby dopełnić obrazu, w jaki sposób normy publicznoprawne przenikają do umów prawa prywatnego, warto wskazać na postanowienia dwóch klauzul (nr 4 i nr 8) ze standardowej umowy BIMCO o nazwie *Standard ship management agreement. Shipman 2009*.

Klauzula 4 – Zarządzanie techniczne (*Technical Management*) z części drugiej umowy Shipman 2009, stanowi m.in.: „Zarządzający świadczyć będzie usługi zarządzania technicznego obejmujące, między innymi: (a) zapewnienie, aby statek spełniał wymogi prawa Państwa bandery; (b) zapewnienie zgodności z kodeksem ISM; (c) zapewnienie zgodności z kodeksem ISPS”. W klauzuli 8 umowy dotyczącej obowiązków

zarządzającego statkiem (*ship manager*)⁷² strony umowy postanawiają, że „w przypadku, gdy zarządzający świadczy usługi zarządzania technicznego zgodnie z klauzulą 4 (*Technical management*), zarządzający zapewni, aby wymogi Państwa bandery były przestrzegane oraz wyraża zgodę na wyznaczenie go jako armatora (*Company*)⁷³, przyjmując odpowiedzialność za eksploatację statku oraz przejmując obowiązki i odpowiedzialności nałożone przez kodeks ISM oraz kodeks ISPS”. Warto też dodać, że w umowie *Shipman 2009* wprowadzone zostały na jej początku pełne definicje obu kodeksów: ISM oraz ISPS.

Jak wynika z treści dwóch samodzielnych klauzul BIMCO wprowadzanych do umów czarteru na podróż oraz czarteru na czas, armator nie ma innej możliwości, jak zastosować się do wszystkich wymogów stawianych przez oba kodeksy IMO zarówno jemu, jak i jego statkowi. Umowy czarterowe wyraźnie stanowią, że straty, szkody, wydatki i opóźnienia spowodowane nieprzestrzeganiem postanowień zawartych w kodeksach obciążają – z wyjątkiem nielicznych, wskazanych w umowach okolicznościach – armatora statku. W przypadku postanowień umowy o zarządzanie statkiem – jeżeli zarządzający podejmuje się zarządzania technicznego statkiem, to jednocześnie jest on zobowiązany do stosowania się do wymogów zawartych zarówno w kodeksie ISM, jak i w kodeksie ISPS.

Podsumowanie

Działalność morska człowieka, będąc z natury rzeczą działalnością międzynarodową, wymaga organizowania i regulowania w skali międzynarodowej. Międzynarodowy morski porządek prawny, tworzony w międzynarodowym systemie współpracy w działalności na morzu, głównie przez międzynarodowe organizacje morskie, poddaje działalność na morzu międzynarodowym normom publicznoprawnym o znacznym stopniu szczegółowości, a w sferze stosunków prywatnoprawnych – ograniczaniu normami prawa międzynarodowego swobody kontraktowej ze względu na interes publiczny⁷⁴.

Przykładem tego typu norm są normy zawarte w obu kodeksach IMO, uzupełniających postanowienia konwencji SOLAS – kodeksie ISM oraz kodeksie ISPS. Dotyczą one zagadnień bezpieczeństwa morskiego, ochrony statków i obiektów portowych oraz ochrony środowiska morskiego. Dział publicznego prawa morskiego, który dotyczy tych właśnie zagadnień rozrasta się obecnie najszybciej. Działalność morska człowieka podlega daleko idącej i bardzo szczegółowej regulacji przepisami administracyjnymi i normami technicznymi mającymi na celu ochronę życia ludzkiego na morzu (tak

⁷² Więcej na temat zarządzania statkiem i zarządzającego statkiem zob. C. Łuczywek, *Ship Manager – Nowy podmiot prawa morskiego. Umowa SHIPMAN 2009 w polskim tłumaczeniu*, „Prawo Morskie” 2018, t. 34, s. 140.

⁷³ W oryginalnym tekście umowy występuje sformułowanie: „to be appointed as the Company”.

⁷⁴ J. Łopuski, *Czynniki wpływające na przemiany...*, s. 111.

w aspekcie bezpieczeństwa żeglugi, jak i ochrony statku w porcie) oraz środowiska morskiego, w tym żywych zasobów morza.

W ostatnich kilku dekadach tempo ewolucji prawa (nie tylko prawa morskiego) jest bardzo szybkie, wprost proporcjonalne do przemian w sferze ekonomii, polityki i nowych technologii. Zmieniające się prawo nie jest wyrazem zaprzeczenia lub negacji porządku zastanego, mającego swoje aksjologiczne korzenie w prawie rzymskim. W wyniku ewolucji zaciera się sztywna granica między prawem publicznym a prawem prywatnym, a „nowości” ewoluującego prawa materializują się w stale poszerzającej się sferze publiczno-prawnej⁷⁵.

Postęp techniczny, nowe technologie budowy statków i nowoczesne środki nawigacji i komunikacji są istotnymi czynnikami przemian zachodzących w prawie morskim, ale nowoczesna żegluga stwarza nowe zagrożenia, nieznane we wcześniejszym okresie jej rozwoju, głównie zagrożenie dla środowiska morskiego, w szczególności związane z przewozem ładunków olejowych wielkimi zbiornikowcami i substancji niebezpiecznych chemikaliowcami i gazowcami. Stąd próby kompleksowego podejścia społeczności międzynarodowej do zagadnienia zarządzania bezpieczną eksploatacją statków morskich i zapobieganiem zanieczyszczeniu. Stąd publicznoprawne normy z kodeksów ISM i ISPS, które ingerują bezpośrednio w prywatnoprawną sferę działalności podmiotów zaangażowanych w żeglugę morską, głównie armatorów statków morskich.

Zjawisko publicyzacji prawa prywatnego jest odnotowywane niemal od stu lat jako proces odchodzenia od założeń klasycznego prawa cywilnego, którego podstawowe idee zostały ujęte w wielkich kodyfikacjach dziewiętnastowiecznych. Odejście od tych założeń przejawia się w coraz silniejszej ingerencji czynnika publicznego w sferę wcześniej zastrzeżoną wyłącznie dla autonomicznych zachowań jednostek, w systematycznym ograniczaniu pola zastosowania metody prywatnoprawnej na rzecz regulacji publicznoprawnych⁷⁶. Nie sposób obecnie zdecydowanie oddzielić obu sfer reglamentacji prawnej, gdyż coraz więcej jest punktów stycznych, a stosunki prawne wykazują niejednorodny charakter. „Trzeba odrzucić przekonanie, że coś (stosunek) zawsze musi być bądź prywatno-, bądź publicznoprawne, nie może zaś być publiczno- i prywatnoprawne łącznie”⁷⁷.

Nakładanie obowiązków publicznoprawnych na podmioty prywatne nie jest w prawie morskim zjawiskiem nowym. Dowodem tego są choćby normy polskiego kodeksu morskiego, powstałe ponad dwadzieścia lat temu, który zawiera osobny dział dotyczący publicznoprawnych funkcji kapitana statku. Jednak część z obowiązków, o których wspomniano wcześniej przy omawianiu kodeksów IMO, a szczególnie te zawarte w kodeksie ISPS, mają zupełnie nowy charakter⁷⁸ i nowe społeczne znaczenie. Ono też

⁷⁵ B. Liżewski, *Prawo publiczne a prawo prywatne...*, s. 48.

⁷⁶ J. Helios, *Publicyzacja prawa prywatnego...*, s. 25. Według autorki, zwraca się uwagę na zjawisko polegające na zacieraniu granicy między *ius publicum* a *ius privatum*.

⁷⁷ M.H. Kosiński, *Morskie prawo...*, s. 8.

⁷⁸ Zagadnienia ochrony żeglugi były po raz pierwszy regulowane w prawie morskim w 1988 r. w Konwencji SUA w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*)

powoduje, że pomimo cywilnoprawnego charakteru umów zawieranych przez armatorów, czarterujących i zarządzających statkami, swoboda kształtowania postanowień kontraktowych doznaje w zderzeniu z zagadnieniami ujętymi w tych kodeksach istotnych ograniczeń. Interes publiczny przedkładany jest nad interes prywatny. Armatorzy statków zobligowani są do wykonywania zadań, których sami zapewne nie chcieliby się podejmować, gdyż idą za nimi zarówno koszty, jak i utrudnienia w eksploatacji statku. Społeczne korzyści ze stosowania się do wymogów obu kodeksów są jednak bezsporne. Efektem jest mniej wypadków, bezpieczne porty i czyste morze.

Literatura

- Ehrlich S., *Norma. Grupa. Organizacja*, Warszawa 1998.
- Helios J., *Publicyzacja prawa prywatnego – prywatyzacja prawa publicznego w kontekście rozważań nad prawem europejskim*, „Przegląd Prawa i Administracji” 2013, t. 92.
- Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2022.
- Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego. Kodeks morski. Projekt*, „Prawo Morskie” 2018, t. 35.
- Koziński M.H., *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010.
- Liżewski B., *Prawo publiczne a prawo prywatne – wybrane uwagi teoretyczne na temat hybrydyzacji instytucji prawnych*, Zeszyty Naukowe KUL 2018, nr 4.
- Łopuski J., *Czynniki wpływające na przemiany i rozwój współczesnego prawa morskiego: kierunki przemian* [w:] *Prawo morskie*, red. *idem*, t. 1.
- Łopuski J., *Prawo morskie: zagadnienia ogólne* [w:] *Prawo morskie*, red. *idem*, t. 1.
- Łuczywek C., *Ship Manager – Nowy podmiot prawa morskiego. Umowa SHIPMAN 2009 w polskim tłumaczeniu*, „Prawo Morskie” 2018, t. 34.
- Łuczywek C., *Wzorcowe formularze dokumentów żeglugowych. Wkład BIMCO w ich tworzenie i rozwój*, „Prawo Morskie” 2020, t. 38.
- Pyć D., *100 lat od katastrofy „Titanica” – rozwój prawa bezpieczeństwa morskiego*, „Prawo Morskie”, t. 28, 2012.
- Pyć D., *Bezpieczeństwo jako funkcja morskiego prawa publicznego*, „Prawo Morskie” 2019, t. 36.
- Pyć D., *Maritime safety culture as a condition for sustainable shipping*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie” 2020, t. 61.
- Pyć D., *Międzynarodowa Organizacja Morska* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. *eadem*, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2020.

(Dz. U. z 1994 r. Nr 129, poz. 635), ale nie w takiej skali, jak to wynika z rozdziału XI-2 konwencji SOLAS i jej kodeksu ISPS.

Streszczenie

Cezary Łuczywek

Publicznoprawne obowiązki armatora w zakresie bezpieczeństwa i ochrony statku, wynikające z kodeksów ISM oraz ISPS

Działalność morska człowieka powinna przynosić korzyści podmiotom prowadzącym tę działalność i nie zagrażać interesom społeczności lokalnej, państwa lub międzynarodowej społeczności morskiej. Zachowanie tej równowagi wymaga uwzględnienia interesu publicznego w prawie morskim przez poddanie tej działalności daleko idącej i niekiedy bardzo szczegółowej regulacji prawa publicznego, zawierającej nakazy lub zakazy odpowiedniego zachowania. Regulacje te adresowane są do różnych podmiotów, np. armatorów, kapitanów, a nawet statków morskich, i zawierają normy techniczne, które muszą być przestrzegane. Przykładem tego typu regulacji są postanowienia konwencji SOLAS oraz towarzyszących jej kodeksów ISM oraz ISPS. Niektóre obowiązki wynikające z postanowień tych kodeksów, a w szczególności z kodeksu ISPS, mają nowy charakter i nowe społecznie znaczenie. Dlatego mimo cywilnoprawnego charakteru umów zawieranych przez armatorów, czarterujących i zarządzających statkami, swoboda kształtowania postanowień umownych podlega istotnym ograniczeniom w konfrontacji z zagadnieniami zawartymi w tych kodeksach. Interes publiczny stawiany jest przed interesem prywatnym. Armatorzy są zobowiązani do wykonywania zadań, których sami by nie podejmowali, ponieważ wiążą się one zarówno z kosztami, jak i z trudnościami w eksploatacji statku. Korzyści społeczne wynikające z przestrzegania wymagań obu kodeksów są jednak bezsporne. Efektem jest mniej wypadków, bezpieczne porty i czyste morze.

Słowa kluczowe: publicyzacja prawa prywatnego; system zarządzania bezpieczeństwem; dokument zgodności; zapobieganie zanieczyszczeniom; ochrona statku; ochrona obiektu portowego; poziom ochrony; zdarzenie naruszające ochronę; kodeks ISM; kodeks ISPS.

Summary

Cezary Łuczywek

Public Law Obligations of the Company with Regard to the Safety and Security of the Ship Resulting from the ISM and ISPS Codes

Human maritime activities should benefit those who carry out these activities and not jeopardize the interests of the local community, the State, or the international maritime community. Maintaining this balance requires that the public interest be taken into account in maritime law by subjecting these activities to far-reaching and sometimes very detailed public law regulations containing injunctions or prohibitions of appropriate behavior. These regulations are addressed to different actors, e.g. shipowners, masters, and even seagoing vessels, and contain technical standards which must be respected. Examples of such regulations are the provisions of the SOLAS Convention and the accompanying ISM and ISPS Codes. Some of the obligations arising from the provisions of these Codes, and in particular the ISPS Code, are of a new nature and have new social significance. Therefore, despite the civil law nature of contracts concluded

by shipowners, charterers, and ship managers, the freedom of contractual arrangements is subject to significant restrictions when confronted with the issues contained in these Codes. The public interest is put before the private interest. Shipowners are obliged to perform tasks that they would not undertake themselves, as they involve both costs and difficulties in operating the vessel. However, the social benefits of complying with the requirements of both Codes are indisputable. It results in fewer accidents, safe ports, and clean seas.

Keywords: publicization of private law; safety management system; document of compliance; pollution prevention; ship security; port facility security; security level; security incident; ISM Code; ISPS Code.