

DOROTA LOST-SIEMIŃSKA

## WYKONYWANIE ZADAŃ ADMINISTRACJI MORSKIEJ PRZEZ INSTYTUCJE KLASYFIKACYJNE W UNII EUROPEJSKIEJ

*Artykuł dotyczy kontrowersyjnej od lat kwestii powierzenia zadań administracji morskiej instytucjom klasyfikacyjnym. Ostatnio kwestię tę uregulowało zarówno prawo międzynarodowe (IMO) jak i prawo europejskie. Autorka analizuje na ile te regulacje są wprowadzane do prawa polskiego. Konsekwencje wejścia do Unii Europejskiej mogą okazać się fatalne, zwłaszcza dla Polskiego Rejestru Statków. W takiej sytuacji trzeba będzie pilnie zmienić szereg aktów wykonawczych, w których dotychczas jest mowa o „polskiej instytucji klasyfikacyjnej”. Polski Rejestr Statków nie jest instytucją uznaną przez Komisję Europejską, jednak Polska wystąpiła już z wnioskiem o takie uznanie. Ewentualne uznanie udzielone Polskiemu Rejestrowi Statków będzie miało skutek wyłączenie wobec Polski.*

### 1. WPROWADZENIE

Rodowód instytucji klasyfikacyjnych sięga XVII wieku. Początkowo były to instytucje prowadzące działalność rzeczoznawczą na zlecenie prywatnych przedsiębiorców<sup>1</sup>. Obecnie instytucje klasyfikacyjne prowadzą dwa rodzaje działalności. Po pierwsze jest to działalność klasyfikacyjna, którą można określić mianem „komercyjnej”. Polega ona na sprawowaniu przez instytucję klasyfikacyjną stałego nadzoru nad stanem technicznym statku w trakcie budowy i później – podczas jego eksploatacji. Po przeprowadzeniu badania technicznego instytucja wydaje świadectwo, w którym potwierdza zgodność

---

<sup>1</sup> Najstarszą instytucją klasyfikacyjną jest Lloyd's Register of Shipping założony w 1760 roku; od 1834 roku działa w formie stowarzyszenia. Instytucja ta prowadzi nie tylko działalność klasyfikacyjną, ale również informacyjną, polegającą na publikowaniu aktualnych danych dotyczących żeglugi światowej. J. Ł o p u s k i (red.): *Prawo morskie*, t. II, cz. 3, Bydgoszcz 1998, s. 76.

statku lub jego wyposażenia z przepisami technicznymi tej instytucji<sup>2</sup>. Statki objęte nadzorem klasyfikacyjnym danej instytucji wpisywane są do jej rejestru.

Drugim rodzajem działalności prowadzonej przez instytucje klasyfikacyjne jest działalność o charakterze publicznoprawnym. Polega ona na wypełnianiu przez instytucję zadań administracji morskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska, wynikających w szczególności z konwencji SOLAS 74<sup>3</sup>, MARPOL 73/78<sup>4</sup>, Load Lines 66<sup>5</sup> i STCW 78<sup>6</sup>, bowiem w kompetencjach administracji morskiej poszczególnych państw leży zapewnienie spełniania przez statki podnoszące banderę tych państw, wypełniania postanowień wymienionych konwencji. Nad tego rodzaju działalnością instytucji klasyfikacyjnej kontrolę sprawuje odpowiedni organ administracji morskiej.

## 2. UPOWAŻNIANIE INSTYTUCJI KLASYFIKACYJNYCH DO DZIAŁANIA W IMIENIU ADMINISTRACJI W PRZEPISACH MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) dąży do ujednoczenia zasad powierzania instytucjom klasyfikacyjnym zadań administracji morskiej i w tym celu 4 listopada 1993 r. uchwaliła rezolucję A. 739(18). Rezolucja ta określa wytyczne w sprawie upoważniania organizacji działających w imieniu administracji i zawiera minimalne kryteria dla uznanych organizacji oraz określa niezbędne postanowienia, jakie powinny znaleźć się w umowie zawartej pomiędzy organizacją a administracją morską. Natomiast w dniu 9 października 1995 r. Komitet ds. Ochrony Środowiska IMO (MEPC) w Cyrkularzu nr 307 oraz Komitet ds. Bezpieczeństwa Morskiego IMO (MSC) w Cyrkularzu 710 opracowały wzorcową umowę o upoważnieniu uznanej organizacji do działania w imieniu administracji.

---

<sup>2</sup> *Ibidem*, s. 80.

<sup>3</sup> Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem 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 321 oraz z 1986 r., Nr 35, poz. 177).

<sup>4</sup> Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101).

<sup>5</sup> Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, sporządzona w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz.U. z 1969 r., Nr 33, poz. 282).

<sup>6</sup> Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht, sporządzona w Londynie 7 lipca 1978 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201, Dz.U. z 1999 r., Nr 30, poz. 286).

Umowa zawarta pomiędzy uznaną instytucją klasyfikacyjną a administracją morską powinna przede wszystkim określać zakres udzielonego upoważnienia.<sup>7</sup> Do obowiązków instytucji klasyfikacyjnej należy między innymi współpraca z inspektorami kontroli państwa portu (PSC), informowanie administracji morskiej o podejmowanych działaniach, jak też przekazywanie organom administracji pełnej dokumentacji z prowadzonej działalności. W zakresie udzielonego upoważnienia, organ administracji sprawuje nadzór nad instytucją klasyfikacyjną i ma prawo do przeprowadzania audytów. W umowie wzorcowej zawarto również postanowienie, zgodnie z którym opłaty za przeprowadzane w imieniu administracji inspekcje są pobierane przez instytucję klasyfikacyjną bezpośrednio od zleceniodawcy.

Czynności organu inspekcyjnego powinny być przeprowadzane przez inspektorów wyłącznych, to znaczy takich, którzy pracują tylko dla instytucji klasyfikacyjnej mającej umowę z administracją. Ważnym postanowieniem umownym jest odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej i administracji. Jeżeli, w zakresie objętym umową, w orzeczeniu sądowym stwierdzona zostanie odpowiedzialność za szkodę spowodowaną zaniechaniem lub niedbalstwem instytucji klasyfikacyjnej, jej urzędników lub innych osób działających z jej upoważnienia, wówczas administracja jest uprawniona do dochodzenia od instytucji klasyfikacyjnej odszkodowania nie przekraczającego limitu odpowiedzialności, określonego w przepisach instytucji klasyfikacyjnej. Oznacza to, że za działanie instytucji klasyfikacyjnej w zakresie objętym upoważnieniem, odpowiedzialność ponosi administracja morską, która może ewentualnie dochodzić od instytucji odszkodowania, ale tylko w ograniczonej wysokości, określonej przepisami instytucji klasyfikacyjnej.

Do wzorcowego formularza umownego opracowano dwa załączniki określające zakres udzielonego upoważnienia oraz informowanie administracji. Dołączono do niego również dodatek, zawierający fakultatywne postanowienia umowne.

### 3. POWIERZENIE ZADAŃ ADMINISTRACJI MORSKIEJ INSTYTUCJI KLASYFIKACYJNEJ W PRAWIE UNII EUROPEJSKIEJ

W państwach członkowskich Unii Europejskiej organami inspekcyjnymi, które sprawują nadzór nad statkami są odpowiednie organy administracji morskiej. Administracja morską może natomiast upoważnić towarzystwo klasyfikacyjne do działania w jej imieniu, to jest do sprawowania nadzoru

---

<sup>7</sup> Załącznik nr 1 do wzorcowej umowy określa trzy rodzaje upoważnienia: upoważnienie pełne, częściowe oraz ograniczone.

i wydawania odpowiednich dokumentów bezpieczeństwa. Jednakże wiele towarzystw klasyfikacyjnych na świecie nie zapewnia właściwej realizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu. Często ich działania nie są wiarygodne, ponieważ nie dysponują one ani odpowiednimi strukturami, ani doświadczeniem, gwarantującym zdolność do wykonywania zadań administracji morskiej w należyty sposób. W trosce o zapewnienie bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego, w ramach Unii Europejskiej podejmowane są działania zmierzające do wyeliminowania z wód terytorialnych Wspólnoty wszystkich statków nie spełniających odpowiednich wymogów bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Cel ten ma być osiągnięty między innymi dzięki czuwaniu nad zachowaniem wysokich standardów dla towarzystw klasyfikacyjnych, których zadaniem jest badanie statków pod względem spełniania kryteriów technicznych. Standardy te ujęte zostały w Dyrektywie Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 roku i zmieniającej ją Dyrektywie Rady 2001/105/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich<sup>8</sup>.

Wspomniana wyżej Dyrektywa dotyczy statków objętych działaniem konwencji SOLAS, konwencji LL i konwencji MARPOL. Wprowadza ona procedurę uznawania i upoważniania towarzystw klasyfikacyjnych. Zgodnie z Dyrektywą uznanie oznacza stwierdzenie w drodze decyzji Komisji Europejskiej, że dane towarzystwo klasyfikacyjne spełnia kryteria wymienione w załączniku do Dyrektywy, które zapewnią należyte wykonywanie przez to towarzystwo jego zadań zarówno w imieniu administracji morskiej jak i zadań z zakresu nadzoru technicznego nad statkami<sup>9</sup>. Zatem jedynym organem uprawnionym do uznawania towarzystw klasyfikacyjnych jest Komisja Europejska<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Dz. Urz. WE L 019 z 22.01.2002 r., s. 9–16.

<sup>9</sup> Kryteria uznawania instytucji klasyfikacyjnych podzielone są na ogólne kryteria minimalne i szczególne kryteria minimalne. Instytucja klasyfikacyjna, która ma być uznana przez Komisję Europejską musi wykazać się w szczególności rozległym doświadczeniem w ocenie projektów i budowy statków handlowych, sprawowaniem nadzoru technicznego nad flotą złożoną z minimum 1 000 statków oceanicznych (o tonażu rejestrowym brutto powyżej 100 ton) o łącznym tonażu rejestrowym brutto nie mniejszym niż 5 milionów ton, co najmniej setką wysoko wykwalifikowanych inspektorów, posiadaniem własnych przepisów w zakresie projektowania, budowy oraz okresowych przeglądów statków handlowych, które są publikowane i ulepszone przez programy badawcze oraz własnym rejestrem statków publikowanym corocznie. Ponadto instytucja klasyfikacyjna nie może być kontrolowana przez właścicieli statków, właścicieli stoczni lub inne podmioty zaangażowane zawodowo w produkcję, wyposażenie, naprawę lub eksploatację statków.

<sup>10</sup> Pod rządami Dyrektywy 94/57, nie zmienionej przez Dyrektywę 2001/105, uznawanie leżało w kompetencji państw członkowskich. Lista instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z Dyrektywą 94/57 została opublikowana w Decyzji Komisji z 30 września 1996 r. 96/587/WE (Dz. Urz. WE L 257, 10.10.1996 r., s. 43). Na liście tej znalazły się: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Registro Italiano Navale (RINA), Russian Maritime Register of Shipping (RS).

Upoważnienie natomiast oznacza powierzenie przez administrację morską wszystkich lub części jej zadań z zakresu inspekcji i przeglądów statków oraz wydawania im odpowiednich dokumentów. Upoważnienia dokonuje się w formie umowy zawartej pomiędzy organem administracji morskiej a towarzystwem klasyfikacyjnym. Upoważnienia można udzielić wyłącznie towarzystwu klasyfikacyjnemu uznanemu przez Komisję Europejską.

W wypadku, gdy państwo członkowskie pragnie przyznać upoważnienie towarzystwu klasyfikacyjnemu, które jeszcze nie zostało uznane, wówczas występuje ze stosownym wnioskiem do Komisji Europejskiej, dołączając do niego dokumenty potwierdzające spełnienie przez towarzystwo klasyfikacyjne kryteriów wymienionych w załączniku do Dyrektywy.

Istnieje też możliwość wystąpienia o ograniczone uznanie, gdy towarzystwo klasyfikacyjne nie spełnia surowych wymogów dotyczących tonażu klasyfikowanych statków oraz liczby inspektorów. Ograniczonego uznania udziela się na okres 3 lat; jest ono skuteczne wyłącznie wobec państwa, które o takie uznanie wystąpiło i po 3 latach może być odnowione pod warunkiem, że towarzystwo nadal spełnia pozostałe kryteria<sup>11</sup>.

Jak wspomniano wyżej, upoważnienie towarzystwa klasyfikacyjnego do działania w imieniu administracji morskiej danego państwa powinno być udzielone w formie umowy. Postanowienia tej umowy muszą być zgodne z wytycznymi określonymi w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) A.739(18) oraz z treścią Cyrkularzy 710 MSC i 307 MEPC. W treści umowy powinny znaleźć się postanowienia dotyczące odpowiedzialności państwa i towarzystwa klasyfikacyjnego oraz prawa regresu przysługującego administracji morskiej w stosunku do towarzystwa klasyfikacyjnego w wypadku stwierdzenia w orzeczeniu sądowym odpowiedzialności administracji za szkodę. Jak już wcześniej wspomniano, zgodnie z wytycznymi IMO, jeżeli w zakresie objętym umową, orzeczeniem sądu stwierdzona zostanie odpowiedzialność państwa (administracji) za stratę lub szkodę spowodowaną przez niedbalstwo lub zaniechanie instytucji klasyfikacyjnej, jej organów, pracowników lub innych osób działających w imieniu tej instytucji, administracja jest uprawniona do odszkodowania ze strony instytucji, jednak ograniczonego do kwoty określonej w standardowych postanowieniach instytucji klasyfikacyjnej.

Wspólnota Europejska potraktowała kwestię odpowiedzialności bardziej szczegółowo. Dyrektywa 2001/105/WE określa, jakie postanowienia dotyczące odpowiedzialności muszą znaleźć się w umowie o upoważnieniu. Mianowicie, gdy szkoda w postaci śmierci, uszkodzenia ciała lub mienia wystąpiła na skutek umyślnego działania lub rażącego niedbalstwa instytucji klasyfikacyjnej, wówczas administracja morska, która za tę szkodę odpowiada, ma prawo do

---

<sup>11</sup> W Decyzji Komisji 96/587/WE zamieszczono również listę instytucji klasyfikacyjnych o ograniczonym uznaniu. Są to: Hellenic Register of Shipping (HR), której uznanie jest ograniczone wyłącznie do Grecji, a także Registro Internacional Naval, S.A. (RINAVE), której uznanie jest ograniczone wyłącznie do Portugalii.

odszkodowania od instytucji klasyfikacyjnej w pełnej wysokości<sup>12</sup>. Natomiast, gdy szkoda w postaci uszkodzenia ciała lub śmierci nastąpiła na skutek zaniechania, lekkomyślności lub niedbalstwa, to odszkodowanie, jakiego administracja (ponosząca odpowiedzialność) może żądać od instytucji klasyfikacyjnej jest ograniczone do kwoty co najmniej 4 milionów EURO. Ograniczenie wysokości odszkodowania, jakiego administracja może żądać od instytucji klasyfikacyjnej do co najmniej 2 milionów EURO ma miejsce wtedy, gdy szkoda w postaci utraty lub uszkodzenia mienia nastąpiła na skutek zaniechania, lekkomyślności lub niedbalstwa instytucji klasyfikacyjnej działającej w imieniu administracji.

Umowa powinna zawierać również postanowienia dotyczące kontroli (audytów) towarzystwa klasyfikacyjnego, wykonującego zadania administracji morskiej, a także przepisy zezwalające administracji morskiej na przeprowadzanie wrywkowych i szczegółowych inspekcji statków. Niezbędne jest również wprowadzenie do umowy zapisów zobowiązujących towarzystwo klasyfikacyjne do informowania administracji morskiej o sklasyfikowanej flocie, zmianach, zawieszeniach i wycofaniach klas. W wypadku, gdy państwo członkowskie zamierza udzielić upoważnienia towarzystwu mającemu siedzibę za granicą, wówczas może nałożyć na to towarzystwo obowiązek ustanowienia oddziału w tym państwie.

Dyrektywa zawiera również postanowienia dotyczące wycofania uznania, jeśli towarzystwo przestało spełniać kryteria wymienione w załączniku. O wycofaniu uznania decyduje Komisja, natomiast towarzystwo ma możliwość zgłoszenia swoich uwag. W podejmowaniu swoich decyzji Komisja wspierana jest przez ciało doradcze – Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS)<sup>13</sup>.

Z kolei, gdy państwo członkowskie uzna, że upoważnione towarzystwo nie może dłużej działać w imieniu administracji morskiej tego państwa, wówczas może zawiesić upoważnienie powiadamiając o tym Komisję i inne państwa członkowskie. Komisja bada, czy zawieszenie jest uzasadnione, biorąc pod uwagę zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego i środowiska naturalnego.

---

<sup>12</sup> W praktyce z pewnością wyłoni się problem zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności, której granice nie są określone. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia nie jest wyrażony ani w treści rezolucji IMO, ani w postanowieniach Dyrektywy, jednakże większość państw, które zawierają z instytucjami klasyfikacyjnymi umowy w sprawie upoważnienia do działania w imieniu administracji, żąda przedstawienia dowodu zawarcia przez instytucję klasyfikacyjną umowy ubezpieczenia odpowiedzialności.

<sup>13</sup> Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS) powołano do życia Rozporządzeniem Rady z dnia 5 listopada 2002 r. (Dz. Urz. WE z 2002 r., L 324, s. 1–5). Do kompetencji Komitetu COSS należy centralizowanie zadań komitetów utworzonych wcześniej, zgodnie z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki i ochrony warunków życia i pracy na statkach. Komitet przede wszystkim wspomaga Komisję Europejską oraz doradza jej we wszystkich sprawach dotyczących bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska naturalnego, powstałych w związku z żeglugą morską.

Po sprawdzeniu, Komisja zatwierdza zawieszenie lub występuje do państwa członkowskiego o wycofanie zawieszenia, gdy uzna, że nie jest ono zasadne. Istnieje też możliwość zawieszenia przez Komisję w sytuacji, gdy towarzystwo klasyfikacyjne, pomimo upomnienia ze strony Komisji, nie podjęło działań mających na celu poprawę wyników działalności. W czasie zawieszenia uznanej instytucji, nie może ona wydawać lub odnawiać świadectw dla statków pływających pod banderą państw członkowskich, natomiast świadectwa wydane wcześniej nie tracą swojej ważności.

Dyrektywa nakłada również na państwo członkowskie obowiązek przeprowadzania kontroli upoważnionego towarzystwa klasyfikacyjnego co najmniej raz na dwa lata i przekazywania Komisji i innym państwom członkowskim sprawozdania z tej kontroli.

W wypadku stwierdzenia wydania ważnego świadectwa przez towarzystwo klasyfikacyjne działające w imieniu państwa bandery statkowi, który nie spełnia odpowiednich wymogów międzynarodowych konwencji, a stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego lub środowiska, państwo członkowskie ma obowiązek powiadomienia o takim zdarzeniu Komisję, inne państwa członkowskie oraz państwo bandery.

Uznane instytucje klasyfikacyjne mają obowiązek wzajemnej współpracy, w celu ujednoczenia norm technicznych i standardów bezpieczeństwa dla klasyfikowanych przez nie statków. Jeżeli w normach tych wprowadzono istotne zmiany, towarzystwa klasyfikacyjne powiadamiają o tym Komisję. Ponadto uznane towarzystwa zobowiązane są do współpracy z administracją kontroli państwa portu (PSC). Przekazują również Komisji i państwom członkowskim informacje o sklasyfikowanej flocie, przeniesieniach, zawieszaniach, zmianach i wycofaniach klasy. Informacje te ujmowane są ponadto w systemie *Sirenac*. Jeżeli statkowi została obniżona klasa z powodów bezpieczeństwa, nie można mu wydać świadectwa, dopóki nie zostanie podjęta decyzja o konieczności przeprowadzenia pełnej inspekcji.

Przepisy Dyrektywy powinny być wprowadzone przez państwa członkowskie niezwłocznie, a po ich wprowadzeniu teksty przepisów krajowych powinny być przekazane także niezwłocznie Komisji.

#### 4. STAN PRAWNY W POLSCE

Obecny stan prawny w Polsce należy dostosować do wyżej przedstawionej Dyrektywy. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na przepisy art. 7 ust. 3 oraz 15 ust. 1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Dz.U. z 2000 r., Nr 109, poz. 1156; Dz.U. z 2002 r., Nr 240, poz. 2060; Dz.U. z 2003 r., Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2277 oraz Dz.U. z 2004 r., Nr 6, poz. 41.

Pierwszy z przywołanych przepisów stanowi, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze rozporządzenia, niektóre zadania organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej, kierując się specyfiką i charakterem zadań realizowanych przez tę instytucję oraz uwzględniając rozwiązania międzynarodowe w tym zakresie. Przepis ten jest niezgodny z Dyrektywą, albowiem minister powinien wymienione zadania powierzyć w formie umowy a nie rozporządzenia. Na podstawie drugiego z powołanych przepisów wydane zostało rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określania trybu uznawania instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkami oraz rodzajów i zakresów przeglądów statków morskich<sup>15</sup>.

Trzeba zauważyć, że zgodnie z Dyrektywą, w zakresie konwencji SOLAS, MARPOL i LL, kompetencja do uznania instytucji klasyfikacyjnej przysługuje wyłącznie Komisji Europejskiej. Nie można więc tego zadania powierzyć, jak to uczyniono w rozporządzeniu, Ministrowi Infrastruktury. Ponadto uznania nie można dokonać w formie umowy. Jeżeli akt uznania obejmuje zakres konwencji wymienionych w Dyrektywie (SOLAS, MARPOL, LL), wówczas dokonywany jest w drodze decyzji Komisji Europejskiej. Natomiast w formie umowy powinno być udzielone upoważnienie instytucji klasyfikacyjnej do działania w imieniu administracji morskiej. Należy również zaznaczyć, że w rozporządzeniu tym nie zachowano spójności z innymi aktami prawnymi, a przede wszystkim z ustawą o bezpieczeństwie morskim, gdzie inaczej określa się pojęcie inspekcji i przeglądów statków. Również w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki zawarty jest przepis niezgodny z postanowieniami Dyrektywy, który należy uchylić<sup>16</sup>.

## 5. POLSKA INSTYTUCJA KLASYFIKACYJNA

W Polsce istnieje jedna instytucja klasyfikacyjna, której dotyczy Dyrektywa 94/57/WE. Jest nią Polski Rejestr Statków S.A.<sup>17</sup>. PRS nie jest obecnie instytucją uznaną przez Komisję Europejską, jednak Polska wystąpiła już z wnioskiem o takie uznanie. Należy jednak zaznaczyć, że ewentualne uznanie udzielone PRS przez KE będzie miało skutek wyłącznie wobec Polski, albowiem PRS nie spełnia surowych kryteriów wymienionych w załączniku do Dyrektywy.

---

<sup>15</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2002 r. (Dz.U. Nr 208, poz. 1768).

<sup>16</sup> Mowa o art. 7 ust. 4, który stanowi, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze rozporządzenia, określone zadania organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej.

<sup>17</sup> Polski Rejestr Statków S.A. działa na podstawie ustawy z dnia 29 października 2000 r. o Polskim Rejestrze Statków (Dz.U. z 2000 r., Nr 103, poz. 1098).

W wypadku, gdyby PRS nie został uznany przez Komisję Europejską, będzie mógł wykonywać w imieniu administracji morskiej wyłącznie nadzór nad statkami niekonwencyjnymi. Natomiast upoważnienia do działania w imieniu administracji trzeba będzie udzielić innej, uznanej przez KE instytucji klasyfikacyjnej. Pociągnie to za sobą dalsze konsekwencje, w szczególności konieczność uchylecia licznych upoważnień udzielonych PRS w rozporządzeniach<sup>18</sup>.

W wypadku uznania PRS przez KE, będzie mógł on wykonywać w imieniu administracji morskiej nadzór nad wszystkimi statkami. W celu powierzenia PRS niektórych zadań administracji morskiej, niezbędne będzie zawarcie stosownej umowy, w której znajdą się wszystkie postanowienia wymagane na podstawie Dyrektywy 94/57. Należy podkreślić, że uporządkowanie stanu prawnego w Polsce i jasne określenie reguł uznawania i upoważnienia będzie brane pod uwagę przez Komisję Europejską w procesie uznawania PRS. Ponadto niezbędne jest dostosowanie prawa polskiego do wymogów Unii Europejskiej.

## 6. UWAGI KOŃCOWE

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej otworzy się rynek dla instytucji klasyfikacyjnych. Każda instytucja klasyfikacyjna, która została uznana przez Komisję Europejską, będzie uprawniona do wystąpienia do polskiej administracji morskiej z wnioskiem o udzielenie upoważnienia. Dyrektywa stanowi, że państwa członkowskie w zasadzie nie powinny odmawiać upoważnień uznanym instytucjom klasyfikacyjnym. W sytuacji, gdy PRS nie uzyska uznania Komisji Europejskiej, lub gdy procedura ta będzie się znacząco przedłużała, polska administracja morską będzie musiała udzielić upoważnienia instytucji klasyfikacyjnej znajdującej się na liście zamieszczonej w Decyzji 96/587/WE.

---

<sup>18</sup> Np. w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20.12.1996 w sprawie przepisów technicznych w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, trybu przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzorów międzynarodowych świadectw, wysokości opłat z tym związanych oraz powierzenia niektórych zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej (Dz.U. z 1997 r., Nr 2, poz. 16); w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23.04.2002 r. w sprawie określenia podmiotów upoważnionych do wydawania i zatwierdzania dokumentów uprawniających statek do przewozu ziarna luzem (Dz. U. z 2002 r., Nr 63, poz. 574); w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 14.11.2002 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz.U. z 2002 r., Nr 223, poz. 1874); w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28.11.2002 r. w sprawie powierzenia niektórych zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej (Dz.U. z 2002 r., Nr 210, poz. 1788).

MARITIME ADMINISTRATIVE TASKS EXECUTED  
BY CLASSIFICATION INSTITUTIONS  
IN THE EUROPEAN UNION  
(Summary)

*The article regards the long controversial issue of classification institutions undertaking maritime administrative tasks. This issue has recently been regulated by both international (IMO) and European law. The author analyzes to what extent these changes are being implemented into Polish law. The consequences of European Union accession can be lethal for the Polish Ship Register. A great number of executive acts concerning "Polish classification institutions" will have to be changed quickly. Although the Polish Ship Register is not recognized by the European Commission, Poland has already applied for such recognition. However, potential recognition of this body will be effective in Poland only.*