

ZUZANNA PEPŁOWSKA-DĄBROWSKA\*

STATKI BEZZAŁOGOWE NA HORYZONCIE PRAWA MORSKIEGO.  
PRZYKŁAD KONWENCJI O ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ  
ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI**Abstrakt**

Prawo morskie stoi wobec nowych wyzwań spowodowanych pojawieniem się statków autonomicznych, zwanych również bezzałogowymi. Wraz z rozwojem nowoczesnych technologii pojawiają się nowe ryzyka, podczas gdy dawne ulegają marginalizacji. Poniższy artykuł proponuje możliwe scenariusze rozwoju regulacji prawnej dotyczącej statków autonomicznych. Jego druga część poświęcona jest analizie postanowień konwencji IMO o odpowiedzialności cywilnej i ich zastosowania do statków bezzałogowych na przykładzie CLC.

**Słowa kluczowe:** statki autonomiczne, statki bezzałogowe, konwencje o odpowiedzialności cywilnej, CLC, sztuczna inteligencja, produkt niebezpieczny.

**WPROWADZENIE**

W ostatnim czasie opinia publiczna informowana jest stale o nowych osiągnięciach w zakresie budowy statków autonomicznych (*autonomous ships*), zwanych także statkami bezzałogowymi (*unmanned ships*) lub bardziej obrazowo: „statkami duchami” (*ghost ships*). Media donoszą o „autonomicznej rewolucji”<sup>1</sup>,

---

\* Adiunkt w Katedrze Prawa Handlowego i Morskiego WPiA UMK, artykuł sporządzony został w ramach badań finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki (projekt “Problemy nowoczesnych kodeksów morskich”, UMO-2016/22/E/HS5/00050).

<sup>1</sup> The Maritime Executive, *The Autonomous Revolution*, <https://www.mcclatchydc.com/news/nation-world/national/article209480874.html> (dostęp: 18.10.2019).

„niesamowitych autonomicznych statkach przyszłości<sup>2</sup>” czy „nadejściu bezzałogowych statków-duchów<sup>3</sup>”. Projekty związane z budową i testami statków bezzałogowych są na różnym etapie, ale powoli stają się bardziej teraźniejszością niż odległą przyszłością. W grudniu 2018 r. fiński armator promowy we współpracy z Rolls-Roycem zaprezentował autonomiczny prom *Falco*, który odbył samodzielną podróż z Parainen do Nauvo w archipelagu Turku, a w drodze powrotnej kierowany był zdalnie<sup>4</sup>. W Norwegii finalizowane są prace nad statkiem *Yara Birkeland*, który wykorzystywany będzie w żegludze kabotażowej, a pełną autonomiczność osiągnąć ma w 2022 r.<sup>5</sup> Jeszcze w 2017 r. w Kopenhadze zademonstrowano operowany zdalnie holownik<sup>6</sup>. W maju 2019 r. *Sea-Kit*, 12-metrowy statek-robot odbył całkowicie autonomiczną międzynarodową podróż morską z Wielkiej Brytanii do Belgii przewożąc ładunek: pudło ostryg, w drodze powrotnej piwo. Również w innych częściach świata postępują prace nad statkami bezzałogowymi. W Japonii utworzone zostało konsorcjum, którego zadaniem jest wyprodukowanie statków bezzałogowych dla armatorów japońskich do 2025 r.<sup>7</sup> Słusznie zauważa Michael Tsimplis i Robert Veal, że przyszłość tych projektów zależy od ich opłacalności<sup>8</sup>. Potencjalne ekonomiczne korzyści związane z żeglugą statkami bezzałogowymi zostały opisane już w literaturze<sup>9</sup>. Są one na tyle obiecujące, iż coraz więcej podmiotów angażuje się w rozwój

<sup>2</sup> B. Marr, *The Incredible Autonomous Ships Of The Future: Run By Artificial Intelligence Rather Than A Crew*, <https://www.forbes.com/sites/bernardmarr/2019/06/05/the-incredible-autonomous-ships-of-the-future-run-by-artificial-intelligence-rather-than-a-crew/#2be866486fbf> (dostęp: 18.09.2019).

<sup>3</sup> Ch. Matthews, *Unmanned 'ghost' ships are coming*, <https://www.independent.co.uk/news/science/ghost-ships-coming-yara-birkeland-norway-maritime-law-changing-fewer-accidents-cheaper-shipping-a7930481.html> (dostęp: 19.10.2019).

<sup>4</sup> Finferries, *Finferries' Falco world's first fully autonomous ferry*, <https://www.finferries.fi/en/news/press-releases/finferries-falco-worlds-first-fully-autonomous-ferry.html> (dostęp: 18.10.2019).

<sup>5</sup> Yara, *Yara Birkeland press kit*, <https://www.yara.com/news-and-media/press-kits/yara-birkeland-press-kit/>, ostatni dostęp (dostęp: 19.10.2019).

<sup>6</sup> *Rolls-Royce demonstrates world's first remotely operated commercial vessel*, <https://www.rolls-royce.com/media/press-releases/2017/20-06-2017-rr-demonstrates-worlds-first-remotely-operated-commercial-vessel.aspx> (dostęp: 19.10.2019).

<sup>7</sup> *Autonomous Ships Timeline – Comparing Rolls-Royce, Kongsberg, Yara and More*, <https://emerj.com/ai-adoption-timelines/autonomous-ships-timeline/> (dostęp: 19.10.2019).

<sup>8</sup> R. Veal, M. Tsimplis, *The integration of unmanned ships into the lex maritima*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2017, s. 303.

<sup>9</sup> P. W. Pritchett, *Ghost Ships: Why the Law Should Embrace Unmanned Vessel Technology*, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 40, 2015, s. 210; F. Cain, M. Turner, *Autonomous ships: are we ready?*, *Maritime Risk International*, 14.05.2018; M. Chwedczuk, *Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in U.S. Admiralty and Maritime Law*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 47, No. 2, 2016, s. 124.

technologii statków autonomicznych a branża morska zaczyna otwierać się statki autonomiczne. W 2018 r. ubezpieczyciel morski GARD ogłosił plany ubezpieczenia statku autonomicznego *Yara Birkeland*.

Statki bezzałogowe, a dokładnie ich żegluga międzynarodowa, stanowią szczególne wyzwanie dla prawa morskiego. Istniejący reżim prawny, niezależnie od tego, czy był pisany na początku XX w., czy w ostatnich latach, tworzony był zawsze dla statków obsadzonych załogą z kapitanem na pokładzie. Prawo morskie będzie musiało stawić czoła całkiem nowym wyzwaniom związanym ze szczególnym charakterem tych statków. Jednocześnie postęp technologiczny w ogóle, a statki bezzałogowe w szczególności, przyczyniają się do zatarcia oryginalnego charakteru wielu instytucji prawa morskiego. Już w odniesieniu do XX w. Profesor Jan Łopuski pisał o pogłębiającym się osłabieniu oryginalnego charakteru prawa morskiego<sup>10</sup>. Postęp technologiczny sprawił, że działalność człowieka na morzu nie spotyka się z odmiennymi zagrożeniami niż działalność lądowa<sup>11</sup>. Statki autonomiczne mają jeszcze lepiej niwelować zagrożenia charakterystyczne dla żeglugi morskiej. Jednym z przykładów może być piractwo. Z uwagi na kształt statków bezzałogowych, wejście na ich pokład przez piratów nie będzie możliwe, poza tym znika problem ludzkich zakładników. W miejsce tradycyjnego piractwa pojawią się natomiast zagrożenia cybernetyczne, te jednak nie są związane wyłącznie z działalnością człowieka na morzu. Statki autonomiczne czynią bezzasadnymi dotychczasowe uregulowania typowe dla prawa morskiego. Przykładowo, szczególna rola kapitana statku, z jego funkcjami o charakterze publicznym przestanie mieć sens. Zatarcie dotychczasowych oryginalnych cech, a pojawienie się nowych zagrożeń będzie wymagało zmiany optyki w dotychczasowej regulacji prawnej.

## 1. PRAWO MORSKIE A STATKI BEZZAŁOGOWE

Dyskusja na temat statusu statków bezzałogowych w świetle prawa międzynarodowego trwa<sup>12</sup>. O ile prawa krajowe raczej nie wykluczają możliwości uznania ich za statki zgodnie z definicjami krajowymi oraz ich reje-

<sup>10</sup> J. Łopuski, *O żegludze i prawie morskim, Wspomnienia i refleksje*, Bydgoszcz 2011, s. 156.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 157.

<sup>12</sup> R. Veal, M. Tsimplis, *The integration of unmanned ships into the lex maritima*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2017, s. 303–335; R. Veal, M. Tsimplis, A. Serdy, A. Ntovas, S. Quinn, *Liability for operations in Unmanned Maritime Vehicles with Differing Levels of Autonomy*, [https://www.academia.edu/38566149/Project\\_title\\_Liability\\_for\\_operations\\_in\\_Unmanned\\_Maritime\\_Vehicles\\_with\\_Differing\\_Levels\\_of\\_Autonomy\\_Deliverable\\_Final\\_Report](https://www.academia.edu/38566149/Project_title_Liability_for_operations_in_Unmanned_Maritime_Vehicles_with_Differing_Levels_of_Autonomy_Deliverable_Final_Report) (dostęp: 18.10.2019); R. Veal, M. Tsimplis, A. Serdy, *The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles*, Ocean Development & International Law, 50 (2019), s. 23–48; C. Allen, *Determining the Legal*

stracji<sup>13</sup>, to pojawia się pytanie, czy spełniają one wymogi międzynarodowego reżimu prawnego. W szczególności problematyczne są wymagania stanowiące przez normy międzynarodowych konwencji prawa publicznego, które często nawiązują do fizycznej obecności człowieka na pokładzie statku. Kilka scenariuszy rozwoju jest możliwych. Po pierwsze, można uznać, że specyfika statków autonomicznych jest tak odrębna od istniejącego reżimu prawnego, że nowy instrument regulujący żeglugę statków autonomicznych jest niezbędny. W takim wypadku, stworzenie swoistego „kodeksu statków autonomicznych” byłoby konieczne. Za takim rozwiązaniem opowiada się między innymi Sir Bernard Eder, który w swoim wystąpieniu inauguracyjnym na konferencji CMI w Londynie w 2018 r. powoływał się na przykład Kodeksu Polarnego<sup>14</sup>. Innym rozwiązaniem jest identyfikacja barier dla statków autonomicznych w istniejącym reżimie prawnym i ich eliminacja. Grupa robocza ds. statków bezzałogowych CMI rozpoczęła już prace polegające na analizie norm konwencyjnych, wskazując na przepisy, które wymagają modyfikacji lub wyjaśnienia<sup>15</sup>. Wreszcie możliwe jest, że w pewnych przypadkach wystarczy funkcjonalna wykładnia istniejących przepisów prawa, bez potrzeby ich modyfikacji. Pierwsze z rozwiązań ma swoje zalety. Stworzenie jasnego reżimu prawnego wolnego od wątpliwości interpretacyjnych wynikających ze stosowania starych aktów prawnych do nowej sytuacji byłoby najlepszym rozwiązaniem. Obecne konwencje tworzone były dla statków konwencjonalnych, podobnie orzecznictwo interpretujące pojęcia konwencyjne ma w centrum zainteresowania tradycyjne statki. W efekcie funkcjonalna wykładnia norm konwencyjnych, tak aby mogły być stosowane do statków autonomicznych może być bardzo trudna. Jednak takie rozwiązania skutecznie stosowane były wcześniej. Przykładem służyć może Konwencja o Umowach Międzynarodowej Sprzedaży Towarów, 1980 (CISG), która nie przewidywała komunikacji elektronicznej, bowiem tworzona była w latach 70. ubiegłego wieku, a jest interpretowana obecnie w sposób skutecznie obejmujący e-komunikację. Jednocześnie stworzenie nowego aktu prawnego dedykowanego statkom bezzałogowym nie wydaje się realne w bliskiej przyszłości. Tworzenie konwencji międzynarodowej jest czasochłonne a projekty związane ze statkami bezzałogowymi zaawansowane. Ponadto, ostatnie lata to okres niepowodzeń w zakresie unifikacji prawa morskiego w drodze konwencji międzynarodowej. Nawet jeśli potrzeba uregulo-

---

*Status of Unmanned Maritime Vehicles: Formalism vs functionalism*, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 49, 2018, s. 477–514.

<sup>13</sup> MSC 99/INE:8 13 February 2018, Annex 1, s. 1.

<sup>14</sup> B. Eder, *Unmanned vessels: challenges ahead*, Inaugural Francesco Berlingieri Lecture, Comité Maritime International London 9 November 2018, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Sir-Bernard-Eder-Berlingieri-Lecture-London-Assembly-2018-geconvertteerd.pdf> (dostęp: 18.10.2019).

<sup>15</sup> MSC 99/INE:8 13 February 2018, Annex 2.

wania kwestii żeglugi statków bezzałogowych zmobilizuje państwa do ratyfikacji traktatu, to proces ten trwać może ponad dekadę. Drugie z proponowanych rozwiązań wydaje się być prostsze i mniej czasochłonne, szczególnie, że przynajmniej niektóre z koniecznych modyfikacji mogą być dokonane w drodze procedury milczącej zgody<sup>16</sup>.

Podczas tworzenia ram prawnych dla statków bezzałogowych należy mieć na uwadze znaczące różnice między różnymi rozwiązaniami technologicznymi, które determinują stopień autonomiczności statków. Odmienne koncepcje klasyfikujące statki bezzałogowe zaprezentowane zostały w literaturze<sup>17</sup>. Ogólna definicja obejmująca różne stopnie samodzielności statków i ich klasyfikacja z podziałem na cztery kategorie przyjęta została także przez IMO<sup>18</sup>. W literaturze obecne są głosy krytykujące zarówno kategoryzację statków bezzałogowych przyjętą na potrzeby dalszych prac w IMO, jak i samo pojęcie „autonomiczności”<sup>19</sup>. Z punktu widzenia wyzwań regulacyjnych największe problemy związane będą ze statkami, które w podziale przyjętym przez IMO określone są jako statki całkowicie autonomiczne (*fully autonomous ship*), których systemy operacyjne będą w stanie podejmować samodzielne decyzje dotyczące ruchu statku i procesów na nich zachodzących.

Obecnie prace nad zagadnieniem statków autonomicznych toczą się w Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego (*Maritime Safety Committee*) IMO i dotyczą instrumentów publicznoprawnych. Prace w LEG nad instrumentami prywatnymi dopiero się rozpoczynają. Przyjęte pod egidą IMO konwencje prawa prywatnego będą analizowane pod kątem ich zastosowania do statków autonomicznych. Ich analiza powinna dotyczyć nie tylko definicji statku przyjętej na gruncie danej konwencji, ale także tego, czy konwencja zapewnia efektywny i sprawiedliwy reżim prawny w odniesieniu do nowej sytuacji wynikającej z zastosowania statków bezzałogowych. Konwencje międzynarodowe nie posługują się jedną definicją statku. Wprost przeciwnie, treść definicji zależna jest od partykularnego celu, jakiemu służy dana konwencja<sup>20</sup>. Dlatego jakakolwiek analiza powinna rozpocząć się od weryfikacji definicji statku przyjętej w konkretnej konwencji międzynarodowej.

<sup>16</sup> Zob. Art. VIII Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) 1974.

<sup>17</sup> T. Karlis, *Maritime law issues related to the operation of unmanned autonomous cargo ships*, WMU Journal of Maritime Affairs, 17 (2018), s. 120–121; R. Veal, M. Tsimplis, A. Serdy, *The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles*, Ocean Development & International Law, Vol. 50, 2019, s. 2 oraz literatura przytoczona w przyp. 1.

<sup>18</sup> MSC 100/20/Add.1, 12 grudnia 2018, Annex 2, s. 1.

<sup>19</sup> H. Ringbom, *Regulating Autonomous Ships – Concepts, Challenges and Precedents*, Ocean Development & International Law, Vol. 50, 2019, s. 141–169; R. Veal, *Maritime Autonomous Surface Ships: autonomy, manning and the IMO*, Lloyds’ Shipping and Trade Law, Vol. 18, No. 5, 2018.

<sup>20</sup> G. Gauci, *Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?*, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 47, 2016, s. 479–499; J. Nawrot, Z. Peplowska-

Na forum IMO kilka delegacji zaproponowało przeprowadzenie analizy Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. (CLC) jako modelowego instrumentu IMO o odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich pod kątem jej adekwatności do statków bezzałogowych<sup>21</sup>. Część druga niniejszego artykułu stanowi próbę przeprowadzenia takich rozważań przez autorkę. Perspektywa przewozu oleju drogą morską przez statki autonomiczne jest odległa z uwagi na niebezpieczeństwo szkody o rozmiarze katastrofalnym. Wydaje się, że w pierwszej kolejności statki autonomiczne przewozić będą ładunki skonteneryzowane. Wraz z weryfikacją zastosowania statków autonomicznych w praktyce ich użycie w przewozie olejów jest możliwe. Biorąc pod uwagę fakt, że większość wypadków morskich, w tym angażujących tankowce, powoduje czynnik ludzki, statki autonomiczne mają potencjał stać się pożądaną alternatywą.

## 2. KONWENCJE MORSKIE O ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ A STATKI BEZZAŁOGOWE – PRZYKŁAD CLC

Na gruncie CLC za statek uznaje się każdy statek morski i każde urządzenie jakiegokolwiek rodzaju pływające po morzu, skonstruowane lub przystosowane do przewożenia oleju luzem jako ładunku, z zastrzeżeniem że statek dopuszczony do przewożenia olejów i innych ładunków będzie uznany za statek jedynie w przypadku, gdy aktualnie przewozi olej luzem jako ładunek i podczas każdej podróży następującej po takim przewozie, chyba że udowodni się, iż na statku nie ma pozostałości po przewozie olejów luzem<sup>22</sup>. Definicja ta jest elementem dwupoziomowego – a po przyjęciu Protokołu londyńskiego z 2003 r. trójpoziomowego – systemu kompensacji szkód olejowych, w którym podmiotami wyrównującymi szkodę są nie tylko właściciele statków (i ich ubezpieczyciele), ale również – na drugim i trzecim poziomie – odbiorcy ładunku olejowego. Odpowiedzialność odbiorców ładunku olejowego uzasadniona jest faktem ich korzyści płynących z takiego przewozu. Dlatego definicja statku obejmuje tylko tankowce oraz statki przystosowane do przewozu oleju (statki kombinowane, *oil-bulk-ore*, OBO) pod warunkiem aktualnego przewozu oleju lub podczas każdej podróży następującej po takim przewozie. Powyższa definicja jest skomplikowana i rodzi wiele niejasności

---

-Dąbrowska, *The notion of 'ship' in the Polish law. Some reflections on the basis of research conducted for the purposes of the CMI Questionnaire*, *Prawo Morskie*, t. XXXII, 2016, s. 87–101.

<sup>21</sup> LEG 106/8/2, 22.01.2019, s. 4.

<sup>22</sup> Art. 1(1) CLC.



w praktyce<sup>23</sup>, jednak jej ewentualne zastosowanie do statków autonomicznych nie wzbudza wątpliwości. Definicja nie wymaga obecności załogi ani kapitana na pokładzie statku.

Odpowiedzialność na gruncie CLC jest obiektywna i skupiona na właścicielu statku. Oderwanie odpowiedzialności od przesłanki winy jest właściwym rozwiązaniem w przypadku statków autonomicznych. Dowód winy nie tylko byłby zbyt trudny dla poszkodowanych, ale – w szczególności w przypadku statków kierowanych przez sztuczną inteligencję – nie byłby słuszny, skoro wszystkie decyzje odnośnie eksploatacji statku podejmowane byłyby bez udziału człowieka.

Centralną postacią, do której skierowana jest odpowiedzialność za wyciek oleju ze statku autonomicznego jest zatem właściciel, którego odpowiedzialność jest finansowo zabezpieczona przez obowiązkowe ubezpieczenie. Jednocześnie CLC wyklucza odpowiedzialność szeregu innych podmiotów zaangażowanych w eksploatację statków przewożących olej (tzw. kanalizowanie odpowiedzialności, *channelling of liability*). Zabieg ten ma na celu skupienie odpowiedzialności na podmiocie, który będzie w stanie udźwignąć ciężar odpowiedzialności za szkodę o potencjalnie katastrofalnym zasięgu, z wyłączeniem osób, które nie gwarantują kompensacji poszkodowanych. Z punktu widzenia statków bezzałogowych, istotne jest wyłączenie możliwości pozywania podwładnych właściciela statku lub członków załogi (art. III(4)(a) CLC) oraz pilota lub innej osoby, która nie będąc członkiem załogi, świadczy usługi na rzecz statku (art. III(4)(b) CLC). Analiza zastosowania tych przepisów do statków autonomicznych wymaga odrębnego rozważenia przypadku statków kierowanych zdalnie (z lądu lub innej jednostki pływającej) przez operatora statku (*remotely controlled*) oraz statków kierowanych przez sztuczną inteligencję.

W literaturze rozważana jest możliwość utożsamiania zdalnego operatora statku autonomicznego z kapitanem statku<sup>24</sup>. Podobnie jak kapitan, zdalny operator byłby zatrudniany przez właściciela statku, z wyjątkiem czarteru *bareboat*. W tym ostatnim przypadku to czarterujący zatrudniałby zdalnego operatora. Zarówno podwładni właściciela statku jak i czarterującego chronieni są mechanizmem kanalizowania odpowiedzialności (art. III(4)(a) i (f) CLC). Wraz z wykształceniem się odrębnej profesji zdalnych operatorów możliwe jest, że będą oni świadczyli swoje usługi armatorom jako niezależni przedsiębiorcy, nie będąc ich

<sup>23</sup> Zob. Z. Pełowska-Dąbrowska, *Odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku*, Toruń 2017, s. 121–130.

<sup>24</sup> R. Veal, M. Tsimplis, *The integration of unmanned ships into the lex maritima*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2017, s. 317–318; E. Van Hooydonk, *The law of unmanned merchant shipping – an exploration*, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 20, 2014, s. 412–414.

podwładnymi<sup>25</sup>. Ich działalność w usytuowanym na łądzie centrum operacyjnym będzie mogła polegać na obsłudze wielu statków jednocześnie. W takim wypadku nie byłoby oni objęci hipotezą art. III(4)(a) ani (f) CLC. Nie wydaje się zarazem, aby ich ochronie przed roszczeniami poszkodowanych służyć mógł art. III(4)(b), w zakresie w jakim wyłącza roszczenia względem pilota. Czynności podejmowane przez pilota mają formę udzielania kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku ze względu na warunki nawigacyjne wód<sup>26</sup>. Nie ma powodów aby sądzić, że charakter działalności pilota statku kierowanego zdalnie ulegnie zmianie. Będzie ona polegała na udzielaniu wsparcia w zdalnym centrum kierowania statkiem. Tym samym rola zdalnego operatora statku ma inny charakter niż rola pilota, dlatego nie należy ich utożsamiać. Zdalni operatorzy niebędący podwładnymi właściciela statku bądź czarterującego *bareboat* będą natomiast objęci hipotezą uniwersalnej formuły drugiej części art. III(4)(b), który wyłącza roszczenia przeciwko jakimkolwiek osobom, które nie będąc członkami załogi, świadczą usługi na rzecz statku.

Powyższa krótka analiza wskazuje, że zdalni operatorzy, niezależnie od formuły ich działalności, będą chronieni przed roszczeniami poszkodowanych. Takie rozwiązanie jest zgodne z założeniami twórców CLC, którzy dążyli do skupienia odpowiedzialności na jednej centralnej postaci właściciela statku wspartego obowiązkowym ubezpieczeniem. Właściciel i jego ubezpieczyciel będą mogli wystąpić natomiast z roszczeniami regresowymi wobec zdalnego operatora statku. Należy również odnotować, że kanalizowanie odpowiedzialności nie będzie chroniło operatora statku, który działać będzie z winą własną niewybaczalną. Ta postać winy opisana jest szeroko w literaturze<sup>27</sup>. Wskazuje się, że jest to stopień winy niezwykle rzadko udowodniany przez poszkodowanych<sup>28</sup>.

W przypadku statków całkowicie autonomicznych zastosowanie kanalizowania odpowiedzialności budzi większe problemy. Wada systemu operacyjnego

<sup>25</sup> E. Van Hooydonk, *The law of unmanned merchant shipping – an exploration*, Journal of International Maritime Law, Vol. 20, 2014, s. 418–419.

<sup>26</sup> Art. 220 Kodeksu morskiego.

<sup>27</sup> J. Łopuski, *Koncepcje i postacie winy w międzynarodowych cywilnych konwencjach prawa przewozowego*, w: Problemy kodyfikacji prawa cywilnego, red. S. Sołtysiński, Poznań 1990, s. 609 i n.; D. Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer 2011; Z. Pełowska-Dąbrowska, *Wybrane zagadnienia kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim: wina własna niewybaczalna i jej interpretacja w orzecznictwie sądów różnych jurysdykcji*, w: Prawo transportowe: morze, ląd, powietrze, red. D. Wetoszka, Warszawa 2017, s. 57–69.

<sup>28</sup> Jednakże w sprawie wycieku z tankowca *Erika* francuski Sąd Kasacyjny uznał winę niewybaczalną towarzystwa klasyfikacyjnego, agenta właściciela statku, zarządcy oraz czarterującego *bareboat* stwierdzając, że stan tankowca wykorzystywanego do przewozu oleju był tak zły, iż podmioty te musiały wiedzieć o wysokim prawdopodobieństwie szkody olejowej, Arret n° 3439, 25.09.2012 (10-82.938), *Cour de Cassation*.



statku kierowanego przez sztuczną inteligencję może być powodem szkody olejowej. Zgodnie z CLC właściciel statku pozostaje w takim wypadku podmiotem odpowiedzialnym. Można jednak rozważyć odpowiedzialność producenta statku lub podmiotów dostarczających systemy operacyjne dla statków autonomicznych poza systemem konwencyjnym. Należy zatem zbadać, czy art. III(4)(b) w zakresie w jakim stanowi o wyłączeniu roszczeń wobec innych osób, które nie będąc członkami załogi, świadczą usługi na rzecz statku, może stanowić podstawę wyłączenia ich odpowiedzialności względem poszkodowanych. Istnieją dwa sposoby interpretacji powyższej normy<sup>29</sup>. Po pierwsze, zgodnie z wąskim rozumieniem art. III(4)(b) każda inna osoba, nie będąca członkiem załogi, która świadczy usługi na rzecz statku musi być bezpośrednio zaangażowana w ruch statku, tak samo jak pilot. W takim wypadku mechanizm kanalizowania odpowiedzialności nie obejmowałby producentów ani dostawców systemów operacyjnych statków autonomicznych. Szersza wykładnia art. III(4)(b) nie wymaga bezpośredniego udziału w nawigacji statku. Jej zastosowanie chroniłoby omawiane podmioty przed roszczeniami o naprawienie szkody olejowej. Dotychczas raczej szeroka interpretacja jest podzielana w orzecznictwie<sup>30</sup>. Należy jednak spodziewać się, że poszkodowani, w szczególności w przypadku szkód o charakterze katastrofalnym, będą poszukiwali wielu podmiotów, którzy zapewnią im pełną kompensację, podobnie jak dzieje się to w przypadku statków konwencjonalnych. W sprawie *Commune de Mesquieu v. Total France* Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł o możliwości występowania z powództwami na podstawie prawa europejskiego gdy międzynarodowy system kompensacji szkód olejowych nie pozwala na pełną kompensację. W przypadku statków bezzałogowych i odpowiedzialności ich producenta takim instrumentem jest Dyrektywa o odpowiedzialności za produkty niebezpieczne z 1985 r.<sup>31</sup> Jednakże jej przydatność w obecnym kształcie jest znikoma. Przede wszystkim dyrektywa ogranicza zakres kompensowanej szkody zasadniczo do szkód na osobie (która jest rzadka w przypadku zanieczyszczeń olejami), podczas gdy w zakresie szkód na mieniu dyrektywa obejmuje tylko rzeczy zwykle przeznaczone do osobistego użytku. Ponadto, choć dyrektywa wprowadza odpowiedzialność obiektywną, to wymaga dowodu wadliwości towaru, co w przypadku statków autonomicznych może być bardzo trudnym dowodem dla poszkodowanych. Obecnie trwają prace nad przygotowaniem rewizji

<sup>29</sup> C. de la Rue, Ch. B. Anderson, *Shipping and the Environment*, wyd. 2, Informa 2009, s. 111.

<sup>30</sup> Tak orzekł francuski Sąd Kasacyjny w sprawie po wycieku z tankowca *Erika*, Arrêt n° 3439, 25.09.2012 (10-82.938), *Cour de Cassation*.

<sup>31</sup> Dyrektywa Rady z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe (85/374/EWG), Dz. Urz. WE L 210, 07.08.1985, s. 29–33.

powyższej dyrektywy. Istnieje więc możliwość poszerzenia zakresu zastosowania dyrektywy, jednak na efekty prac nie są jeszcze jednak znane.

CLC wymaga certyfikatu finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności na pokładzie statku<sup>32</sup>. Trudno wyobrazić sobie, jak warunek ten spełniony ma być w przypadku statków bezzałogowych. Późniejsze konwencje morskie o odpowiedzialności cywilnej przewidują już możliwość posiadania elektronicznych certyfikatów. CLC z 1992 r. nie przewidywała jeszcze takiego rozwiązania. Jednakże od 2016 r. IMO wzywa państwa strony CLC do wdrożenia elektronicznych certyfikatów, co rozwiązuje problem certyfikacji statków bezzałogowych.

Odrębnym problemem jest ubezpieczenie ryzyka związanego z przewozem oleju statkiem autonomicznym. Obowiązkowe finansowe zabezpieczenie odpowiedzialności jest jednym z kluczowych elementów systemu odpowiedzialności za szkody olejowe. Urealnia on kompensację poszkodowanych, w szczególności w przypadku jednostatkowych spółek tworzonych w celu minimalizowania odpowiedzialności. W przypadku szkód o charakterze katastrofalnym – a takim potencjalnie są szkody olejowe – ubezpieczenie nie jest wystarczającym instrumentem zapewniającym kompensację, dlatego na system odpowiedzialności za szkody olejowe składają się także dwa fundusze finansowane przez odbiorców ładunków olejowych. Cały międzynarodowy system kompensacji szkód olejowych oparty jest o podział ryzyka między właściciela i jego ubezpieczyciela a odbiorców oleju. W rzeczywistości granicę tę wyznacza przyjęta przez twórców konwencji granica zdolności rynku ubezpieczeniowego do zabezpieczenia ryzyka szkody olejowej<sup>33</sup>. Wykorzystanie statków autonomicznych będzie dużym wyzwaniem dla rynku ubezpieczeń morskich. Większość wypadków na morzu spowodowanych jest czynnikiem ludzkim (statystyki wskazują na wielkości rzędu od 75% do nawet 96% wszystkich wypadków)<sup>34</sup>. Statki autonomiczne mogą więc oznaczać zmniejszenie odpowiedzialności ubezpieczycieli. Z drugiej strony muszą oni wziąć pod uwagę nowe ryzyka związane ze statkami bezzałogowymi, w szczególności cyberprzestępczość.

---

<sup>32</sup> Art. VII (4) CLC.

<sup>33</sup> Więcej na temat funkcji ubezpieczenia w podziale odpowiedzialności między stroną statku i ładunku zob. J. Łopuski, *Maritime law in the second half of the 20th century*, Toruń 2008, s. 181–194.

<sup>34</sup> Allianz Global Corporate & Speciality, *Safety and shipping. 1912–2012. From Titanic to osta Concordia. An insurer's perspective from Allianz Global Corporate & Speciality*, 2012, p. 7, <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2012.pdf> (dostęp: 18.10.2019).

## PODSUMOWANIE

Wydaje się, że konwencje morskie IMO regulujące odpowiedzialność cywilną zasadniczo odpowiadają wyzwaniom stawianym przez statki bezzałogowe. Opierają się o odpowiedzialność obiektywną, która jest słusznym rozwiązaniem w przypadku statków eksploatowanych bez bezpośredniego udziału człowieka, za pomocą skomplikowanych nowoczesnych technologii. W przypadku wielkich szkód olejowych poszkodowani będą poszukiwali potencjalnych odpowiedzialnych również poza system konwencyjnym. Obecnie, dyrektywa o odpowiedzialności za produkt niebezpieczny nie stanowi pomocnego instrumentu.

Jednocześnie warto odnotować, że w literaturze prawa prywatnego pojawia się pytanie o zasadność pociągania do odpowiedzialności producenta samochodu autonomicznego czy twórcy systemu operacyjnego takiego pojazdu. W przypadku zaawansowanej sztucznej inteligencji to ona podejmować będzie niezależne decyzje o ruchu autonomicznego samochodu. Będzie niejako rozwijać poza kontrolą jej pierwotnych twórców, posiadając zdolność samodzielnego uczenia się. David Vladeck zaznacza, że pojazdy ze sztuczną inteligencją nie będą już zwykłymi narzędziami w rękach ludzkich a samodzielnymi maszynami, które na podstawie zgromadzonych danych będą potrafiły dokonywać wyborów o skutkach niezamierzonych przez pierwotnych twórców<sup>35</sup>. Niektórzy autorzy posługują się porównaniem do dzieci, które rozwijają się pod kontrolą rodziców, jednak wraz z rozwojem stają się samodzielne<sup>36</sup>. David Vladeck proponuje nadanie osobowości prawnej pojazdom kierowanym sztuczną inteligencją i pociąganie ich do odpowiedzialności. O ile rozwiązanie to w przypadku samochodów może być uznane za nowatorskie, to prawo morskie zna koncepcję personifikacji statku. Wraz z rozwojem sztucznej inteligencji te koncepcje będą wymagały dalszej debaty.

---

<sup>35</sup> D. C. Vladeck, *Machines without Principals: Liability Rules and Artificial Intelligence*, Washington Law Review, Vol. 89, 2014, s. 121.

<sup>36</sup> Ugo Pagallo cytujący Davida McFarlanda, U. Pagallo, *The Laws of Robots*, Springer 2013, s. 121.

---

AUTONOMOUS SHIPS ON THE HORIZON OF MARITIME LAW.  
EXAMPLE OF THE CONVENTION ON CIVIL LIABILITY  
FOR OIL POLLUTION DAMAGE

**Keywords:** autonomous vessels, unmanned vessels, liability conventions, CLC, artificial intelligence, product liability.

### Abstract

Maritime law is being faced with developments in design and production of autonomous vessels. With the rise of new technologies different risks emerge while traditional cease to exist. This paper suggests possible scenarios in relation to development of law relating to unmanned vessels. Second part of the paper is dedicated to analysis of the IMO civil liability convention and its application to autonomous ships on the example of the CLC.