

ZAŁOŻENIA NOWEGO KODEKSU MORSKIEGO

CZĘŚĆ I. POTRZEBA I CEL WPROWADZENIA DO KODEKSU MORSKIEGO PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ ORAZ POWIĄZANIE Z DŁUGOFALOWYMI STRATEGIAMI

Kodeks morski z 2001 r. (Ustawa z 18.04.2001 r., Dz.U. Nr 138, poz. 1545) był kilkakrotnie nowelizowany. Tekst jednolity ustawy ogłoszony w 2009 r. (Dz.U. Nr 217, poz. 1689) zmodyfikowano kolejnymi pięcioma ustawami (Dz.U. z 2010 r., Nr 127, poz. 857, Dz.U. z 2011 r., Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r., poz. 1068 i 1069). Kodeks morski to podstawowy akt prawny regulujący stosunki związane z żeglugą morską co do zasady o charakterze cywilnoprawnym. Zagadnienia publicznoprawne objęte są regulacją odrębnych ustaw. W stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się w braku przepisów kodeksu morskiego przepisy prawa cywilnego.

Uchwalenie kodeksu morskiego z 2001 r. stanowiło zwieńczenie wieloletnich prac nad reformą ustawodawstwa morskiego, podyktowanych z jednej strony względami przekształceń ustrojowych, z drugiej natomiast – potrzebą dostosowania przepisów kodeksu morskiego do obowiązujących Polskę umów międzynarodowych. Prawo morskie pozostaje nadal dziedziną poddawaną dynamicznym zmianom w płaszczyźnie legislacji międzynarodowej, a także w ramach ustawodawstwa Unii Europejskiej. Pociąga to za sobą konieczność odpowiedniego dostosowywania do tych zmian przepisów prawa wewnętrznego. Wyrazem tego są liczne modyfikacje tekstu podstawowego kodeksu morskiego z 2001 r., dotyczące w szczególności tytułu II (*Statek morski*), tytułu IV (*Prawa rzeczowe*), tytułu VII (*Wypadki morskie*), tytułu IX (*Przepisy kolizyjne*).

Ostatnia nowelizacja z 31.08.2012 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 1069) wprowadza zmiany tytułu V (*Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie*), tytułu VI (*Umowy*), dział II (*Przewóz pasażerów*), tytułu VII (*Wypadki morskie*), dział III (*Zanieczyszczenie ze statków*), tytułu IX (*Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki*).

Pomimo tak licznych nowelizacji w ciągu 11 lat obowiązywania kodeksu morskiego, ale także w następstwie ich dokonania, materia kodeksowa wymaga

uporządkowania i dalszej aktualizacji. Podkreślić bowiem należy, że kodeks morski z 2001 r. w dość znaczącym zakresie powtórzył rozwiązania kodeksu morskiego z 1961 r., które wymagają aktualizacji.

Od chwili wejścia w życie kodeksu morskiego wprowadzono wiele istotnych zmian w przepisach prawa cywilnego. Mając na uwadze legislację międzynarodową, należy wskazać zwłaszcza na uchwalenie w 2009 r. pod auspicjami UNCITRAL (Komisja Międzynarodowego Prawa Handlowego ONZ) nowej konwencji regulującej przewóz ładunku morzem na całej trasie lub jej części (tzw. reguły rotterdamskie – RR). Perspektywa uzyskania mocy obowiązującej przez tę konwencję staje się coraz bardziej realna, a to oznacza – w razie jej wejścia w życie – konieczność daleko idącej modyfikacji przepisów dotyczących najważniejszej dla obrotu cywilnoprawnego umowy regulowanej kodeksem morskim: tytuł VI, dział I *Przewóz ładunku* (art.103–171 k.m.). Planowane jest także przystąpienie przez Polskę do nowej konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r., która weszła w życie 5.09.2004 r. Wymagać to będzie istotnej zmiany treści przepisów kodeksu morskiego w tytule IV – *Prawa rzeczowe*, dziale III – *Przywileje na statku* (art. 90–96) i zachowania zgodności z kodeksem postępowania cywilnego. Należy także zweryfikować regulację tytułu IV – *Prawa rzeczowe* wobec zmian w ustawie o księgach wieczystych i hipotece (Dz.U. z 2009 r., Nr 131, poz. 1075), które weszły w życie 20.02.2011 r. i które redefiniując konstrukcję hipoteki, wpływają w istotny sposób na regulacje dotyczące hipoteki morskiej.

Uchwalenie ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz.U. z 2012 r., poz. 1068) stanowiącej transpozycję Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z 23.04.2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Ur. UE L 131 z 28.05.2009 r., s. 114, z późn. zmian.), ograniczającej znacząco dotychczasowe kompetencje izb morskich, pozostawia otwartą kwestię ich przyszłości, a w perspektywie zmiany zasad prowadzenia rejestru statków morskich, regulowanych w tytule II – *Statek morski*, dziale II – *Rejestr okrętowy* (art. 23–39).

Ponadto w szczególności:

- a) należy rozbudować regulację dotyczącą pozycji prawnej armatora, jego praw i obowiązków, wobec przyznania mu kluczowej pozycji w polskim prawie morskim, wyraźnie odróżniającej go od zarządcy statku, któremu w sferze wielu unormowań międzynarodowych przyznaje się samodzielny status;
- b) wymaga weryfikacji kategoria statków uważanych za stanowiące polską własność – należy mieć jednak na uwadze jej pragmatyczne znaczenie, odpowiednio modyfikując kryteria wyznaczające polską własność statku i podstawy przyznania statkowi polskiej przynależności;

- c) należy zweryfikować wprowadzone w ramach nowelizacji kodeksu morskiego z 2003 r. (Dz.U. Nr 29, poz. 2277) i zmienione w 2010 r. (Dz.U. Nr 127, poz. 57) zasady prowadzenia polskiego rejestru jachtów dla statków używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m (art. 23 § 3 k.m.), ponieważ szczególnie rażąco konsekwencją istniejącego rozwiązania jest wydawanie przez związek sportowy dokumentu stwierdzającego polską przynależność statku, którym jest certyfikat jachtowy (zob. § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23.04.2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów – Dz.U. z 2005 r., Nr 6, poz. 43). Nie oznacza to automatycznego wycofania się z przeznaczenia wpływów z rejestracji takich statków na cele rozwoju żeglarstwa;
- d) kontynuując przedsięwzięcia sprzyjające konkurencyjności polskiej bandery i powrotowi statków pod banderę narodową, należy wprowadzić rozwiązanie wzorowane na innych systemach prawnych, polegające na stworzeniu szczególnych uwarunkowań do uprawiania żeglugi międzynarodowej przez statek o stałej polskiej przynależności – tzw. rejestr międzynarodowy;
- e) hipoteka morska powinna stać się odrębnym ograniczonym prawem rzeczowym na statku, a nie jak dotychczas rodzajem zastawu, do którego stosuje się odpowiednio przepisy o hipotece, co powoduje liczne trudności praktyczne, w tym także w związku z przewidzianą w kodeksie morskim jej odmianą, jaką jest hipoteka bezegzekucyjna, wzorowana na morgeczu;
- f) należy rozszerzyć katalog umów związanych z korzystaniem ze statku, w tym zwłaszcza szczególne postacie czarterów – statków bez załogi (*bare boat*) i powierzchni ładunkowej statku (*slot charter*). Należy rozważyć uwzględnienie w umowach nazwanych umowy cumowniczej, a ponadto modyfikacji wymagają uregulowane już umowy: holowania, pilotażu, świadczenia usług pośrednictwa morskiego (agencyjnych i maklerskich);
- g) należy doprowadzić do efektywności zabezpieczenia i zaspokojenia roszczeń w drodze aresztu statku i egzekucji ze statku. Obecna regulacja dotycząca aresztu statku oparta jest na Międzynarodowej konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, sporządzonej w Brukseli w 1952 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 39, poz. 229 i 230) – tzw. konwencji aresztowej oraz na przepisach zawartych w kodeksie postępowania cywilnego, w części dotyczącej postępowania zabezpieczającego (art. 730–757 k.p.c.), a także na istniejącym odesłaniu do postępowania egzekucyjnego (art. 1014–1022), w ramach którego nawiązuje się do egzekucji z nieruchomości, co w praktyce stwarza wiele trudności. Odnosne procedury powinny zostać uproszczone ze względu na specyfikę statku jako przedmiotu zabezpieczenia, stanowiącego w przeważającej liczbie wypadków własność osoby zagranicznej, znajdującego się jedynie czasowo i z reguły krótkotrwale na terytorium Polski. Pożądane i celowe staje się odrębne uregulowanie instytucji aresztu morskiego i uproszczenie obciążonego licznymi formaliz-

zmami sposobu postępowania ze statkami opuszczonymi w polskich portach i porzuconymi przez właściciela, a przez to utrudniającymi pracę w porcie i zagrażającymi żegludze.

Zakres projektowanych zmian w połączeniu z już dokonanymi nowelizacjami obowiązującego Kodeksu morskiego doprowadziłby do zasadniczej modyfikacji tej ustawy od chwili jej wejścia w życie w 2001 r.

Nowy kodeks morski będzie stanowił realizację celów strategicznych zawartych w *Polityce morskiej do roku 2020*. Adresatami projektowanej ustawy będą:

- armatorzy eksploatujący statki pod polską banderą,
- uczestnicy wewnątrz krajowych i międzynarodowych stosunków prywatnoprawnych z zakresu obrotu morskiego,
- organy administracji morskiej,
- izby morskie,
- sądy powszechne – wydziały cywilne.

CZĘŚĆ II. PROPOZYCJE ROZSTRZYGNIEŃ MERYTORYCZNYCH NIEZBĘDNYCH DO OPRACOWANIA PROJEKTU USTAWY

1. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE KODEKSU MORSKIEGO

1. Kodeks morski powinien pozostać kodeksem żegludowym.
2. Zagadnienia publicznoprawne pozostają co do zasady uregulowane w odrębnych ustawach.
3. Kodeks morski ze względu na rangę ustawy pozostaje podstawowym aktem prawa morskiego, zmiany w nim dokonywane powinny uwzględniać ten jego charakter.
4. Proponuje się przyjęcie w projekcie ustawy nowej stratyfikacji materii normatywnej.

2. STRATYFIKACJA KODEKSU MORSKIEGO

Tytuł I.	Część ogólna
Tytuł II.	Statek morski
Tytuł III.	Prawa rzeczowe na statku
Tytuł IV.	Armator
Tytuł V.	Kapitan
Tytuł VI.	Umowy
Tytuł VII.	Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów z tytułu roszczeń morskich
Tytuł VIII.	Odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza

- Tytuł IX. Ratownictwo morskie, awaria wspólna, zderzenia statków, mienie zatopione, porzucone lub znalezione
- Tytuł X. Ubezpieczenia morskie
- Tytuł XI. Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem morza
- Tytuł XII. Areszt (i egzekucja ze statku)

3. OMÓWIENIE TREŚCI PRZEPISÓW POSZCZEGÓLNYCH TYTUŁÓW

TYTUŁ I. CZĘŚĆ OGÓLNA

Będzie on zawierał rozszerzoną regulację w porównaniu z dotychczasowym tytułem I (*Przepisy ogólne*). Wymaga tego uwzględnienie nadrzędności kodeksu morskiego jako podstawowego aktu prawnego dotyczącego prawa morskiego. Powinno to być akt wiążący obszerne ustawodawstwo morskie w jeden system, zarówno w zakresie obrotu gospodarczego, jak i w sferze żeglugi rekreacyjnej. Powinno to ułatwić legislację morską i interpretację norm prawa morskiego. Regulacja kodeksu morskiego zawarta w dalszych tytułach zachowa swój – co do zasady – prywatnoprawny charakter. W tytule pierwszym planuje się natomiast wskazanie pozostałych dziedzin z zakresu prawa morskiego i dotyczących ich podstawowych aktów normatywnych, w tym: stosunki pracy na morzu, obszary morskie i administracja morska, ochrona środowiska morskiego, bezpieczeństwo morskie, rybołówstwo morskie, porty i przystanie morskie. Uwydatni to fakt wieloźródowości prawa morskiego, będącego dziedziną kompleksową.

Internacjonalizm prawa morskiego i ściśle powiązanie prawa wewnętrznego z legislacją międzynarodową przemawiają za potrzebą wskazania w części ogólnej kodeksu morskiego konwencji, których unormowania w znaczącej części przypadków zostają niemal w całości transponowane do unormowań prawa krajowego, w zakresie regulacji aktów prawnych dotyczących obrotu morskiego. Uprości to także odesłania do tych konwencji przy regulacji poszczególnych zagadnień merytorycznych.

Wyraźnego wskazania wymaga systemowo uzgodniona w płaszczyźnie prawa wewnętrznego zasada aktualizacji postanowień konwencyjnych w trybie tzw. milczącej akceptacji (*tacit acceptance*), do której sięga ustawodawca międzynarodowy w wielu szczególnych dziedzinach prawa morskiego.

Wobec rozbudowującego się zakresu unormowań prawa europejskiego w odniesieniu do stosunków prawnomorskich, zawartych w rozporządzeniach Unii Europejskiej, także i one powinny zostać wskazane w części ogólnej kodeksu morskiego. Planuje się również wprowadzenie dyrektywy interpretacyjnej nakazującej uwzględnianie – przy stosowaniu przepisów opartych na unormowaniach ponadnarodowych i międzynarodowych – potrzeby dążenia do zachowania jedno-

litości prawa morskiego w skali międzynarodowej. W części ogólnej planuje się także zamieszczenie szczególnych morskich przepisów kolizyjnych.

TYTUŁ II. STATEK MORSKI

Planuje się nowy podział tego tytułu na siedem działów.

Dział I. Pojęcie statku morskiego i zakres stosowania kodeksu morskiego do poszczególnych rodzajów statków morskich

Dział I będzie zawierał wskazanie, że kodeks morski znajduje przede wszystkim zastosowanie do morskich statków handlowych, natomiast pozostałe rodzaje statków podlegają przepisom tego kodeksu we wskazanym, ograniczonym zakresie. Konieczne będzie zrewidowanie w tym dziale definicji niektórych rodzajów statków morskich, w tym: statku w budowie, morskiego statku handlowego, morskiego statku rekreacyjnego, statku pełniącego specjalną służbę państwową.

Dział II. Polska przynależność statku

Dział II określi podstawy przyznawania statkom polskiej przynależności i uprawnienia do uprawiania żeglugi pod polską banderą, a także przesłanki jej zawieszenia oraz utraty. Zachowana zostaje przynależność stała i czasowa oraz ich podstawy, tj. własność statku bądź jego eksploatacja. Zostanie również zamieszczone określenie kryteriów polskiej własności statku. Ich dotychczasowe ulokowanie w tytule dotyczącym praw rzeczowych nie jest uzasadnione.

Nowe unormowania w zakresie polskiej przynależności statków projektowane w tym dziale to:

- a) weryfikacja kategorii statków uważanych za stanowiące polską własność i włączenie ich do kategorii statków stanowiących polską własność, z odpowiednią modyfikacją wymogów kapitałowych;
- b) zmiana warunków uzyskania, utraty i zawieszenia polskiej przynależności oraz uprawiania żeglugi przez statki eksploatowane przez armatorów unijnych i ich wpisu do rejestru, w tym wprowadzenie ogólnej podstawy stałej polskiej przynależności statku poprzez armatora mającego siedzibę w UE, EOG i Konfederacji Szwajcarskiej za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, wraz z zapewnieniem podstaw wykonywania jurysdykcji;
- c) uwzględnienie spółek osobowych wśród wnioskodawców o uzyskanie czasowej polskiej przynależności statku.

Dział III. Rejestr okrętowy

Dział III będzie zawierał przepisy określające zasady prowadzenia rejestru statków przez właściwe organy rejestrowe. Oznaczenie organu rejestrowego dla rejestru okrętowego zależy od ostatecznych rozstrzygnięć w sprawie izb morskich – w związku z ustawą o PKBWM. W razie ich zachowania izby morskie

pozostałyby organem rejestrowym. Możliwe jest jednak również przekazanie spraw rejestrowych organom administracji morskiej. Zakłada się wyeliminowanie polskiego rejestru jachtów (obecnie art. 23 § 3 k.m.) przy zachowaniu jednak możliwości przekazywania na rzecz rozwoju żeglarstwa opłat za czynności rejestrowe dotyczące statków sportowych.

Przewiduje się powrót do dwóch rejestrów: rejestru okrętowego i rejestru administracyjnego. Obowiązek wpisu do rejestru okrętowego zostanie przewidziany dla statków stanowiących polską własność, a ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej przekazane zostaną uprawnienia do określenia rodzajów statków, które temu obowiązkowi nie będą podlegały. Inne statki będą wpisywane do tego rejestru na wniosek odpowiednio właściciela, wszystkich współwłaścicieli lub armatora.

Rejestr okrętowy będzie się składał z ksiąg rejestrowych, prowadzonych odrębnie dla statków stanowiących polską własność i eksploatowanych przez armatora mającego siedzibę w kraju członkowskim UE, EOG i Konfederacji Szwajcarskiej (rejestr stały), dla statków, które uzyskały czasową polską przynależność (rejestr tymczasowy), i dla statków w budowie (rejestr statków w budowie). Zakłada się wyodrębnienie w księdze rejestru stałego księgi A (dla statków stanowiących polską własność) i księgi B (dla statków „unijnych”). Ponadto przewiduje się prowadzenie oddzielnej części rejestru dla statków niebędących morskimi statkami handlowymi. W tym dziale również zostaną określone zasady wydawania dokumentów stwierdzających polską przynależność statkom wpisanym do rejestru okrętowego.

Dział IV. Rejestr administracyjny

Zostaną w nim określone zasady rejestracji przez dyrektora urzędu morskiego statków, które nie podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego i nie zostały do niego wpisane na wniosek osoby uprawnionej, oraz zasady wystawiania dokumentów stwierdzających polską przynależność takich statków. Do rozważenia pozostaje wprowadzenie obowiązku rejestracji w tym rejestrze statków w budowie, mających odbyć podróż próbną przed rozpoczęciem eksploatacji.

Dział V. Rejestr żeglugi międzynarodowej

Są to przepisy projektu ustawy, których celem jest stworzenie szczególnych uwarunkowań prawnych dla eksploatacji pod polską banderą morskich statków handlowych o pojemności brutto powyżej 500, uprawiających żeglugę międzynarodową, i zrównanie warunków ich funkcjonowania z armatorami innych państw, a także zainteresowanie armatorów uprawianiem żeglugi statkami o polskiej przynależności, co powinno skutkować zwiększeniem potencjalnych wpływów do budżetu państwa. Określone zostaną zasady rejestracji statków, w tym wysokość ponoszonych opłat rejestrowych oraz opodatkowania prowadzonej działalności gospodarczej. Przewiduje się, że statki te będą stanowiły

trzon Narodowej Rezerwy Tonażowej, której utworzenie ma służyć zapewnieniu tonażu do przewozów morskich w sytuacjach nadzwyczajnych, związanych z zagrożeniem bezpieczeństwa narodowego, z klęskami żywiołowymi, z zagrożeniami ekologicznymi i innymi. Zagadnienie dotychczas nieuregulowane w prawie polskim.

Dział VI. Pomiar statku

Zostaną w nim określone zasady mierzenia pojemności brutto i netto oraz wymiarów głównych (rejestrowych).

Dział VII. Dokumenty statku

Dział ten będzie zawierał przepisy stanowiące o rodzajach dokumentów statku, których posiadanie i przechowywanie na statku jest wymagane.

TYTUŁ III. PRAWA RZECZOWE

Zostanie on podzielony na trzy opisane poniżej działy.

Dział I. Własność statku

W dziale tym zostaną przewidziane wymogi formalne dotyczące umowy o przeniesienie własności statku stanowiącego polską własność, podlegającego obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, oraz statku w budowie wpisanego do tego rejestru.

Dział II. Hipoteka morska

Jest to podstawowa część regulacji tego tytułu. Dotychczas hipotekę morską kwalifikowano jako rodzaj zastawu. Należy jednak uznać ją za odrębne ograniczone prawo rzeczowe, bliskie w swym charakterze hipotece, gdyż ze względu na specyfikę kwalifikowanie jej jako rodzaju zastawu jest całkowicie sztuczne i nie znajduje uzasadnienia, powodując wiele trudności w praktyce zabezpieczenia roszczeń. Przepis brzmiałby: „Na statku wpisanym do rejestru okrętowego można ustanowić hipotekę morską przez wpis do tego rejestru. Do hipoteki morskiej stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu”. Hipoteka morska jest immanentnie związana z rejestrem okrętowym. Zgodnie z tym co wskazano wyżej, szczegółowa regulacja zależeć będzie od tego, komu zostanie powierzony prowadzenie tego rejestru.

Dział III. Przywileje na statku

Wraz z postulowaną ratyfikacją konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r. konieczna stanie się zmiana obowiązujących obecnie przepisów kodeksu morskiego w celu ich zharmonizowania z rozwiązaniami konwencyjnymi. Zmiany w kodeksie morskim w części dotyczącej hipoteki morskiej

i przywilejów na statku wymagają koordynacji z przepisami kodeksu postępowania cywilnego ustanawiającymi kolejność zaspokojenia wierzycieli hipotecznych i uprzywilejowanych.

TYTUŁ IV. ARMATOR STATKU

Dotychczasowe ograniczenie regulacji k.m. do definicji armatora w przepisach ogólnych wobec jego szczególnej pozycji w obrocie morskim wymaga wyodrębnienia stosownego tytułu i uregulowania pojęcia armatora (w tym też określenia, kogo uważa się za armatora statku uprawiającego żeglugę pod banderą państwa, którego system prawny takiego podmiotu nie wyodrębnia), jego obowiązków i wskazania, że w porozumieniu z kapitanem statku armator jest obowiązany dbać o zapewnienie zdatności żeglugowej, zapewnienie bezpieczeństwa, ochrony statku i ochrony środowiska. Szczęólnego unormowania wymaga też relacja armatora z innymi podmiotami uprawiającymi żeglugę statkiem morskim, w tym zwłaszcza wyodrębnienie zarządzającego statkiem. Tytuł IV składał się będzie z trzech działów:

Dział I. Pojęcie armatora

Dział II. Obowiązki armatora

Dział III. Armator a inne osoby uprawiające żeglugę statkiem morskim

TYTUŁ V. KAPITAN STATKU

Tytuł ten będzie się składał z czterech działów:

Dział I. Przepisy ogólne

Dział II. Obowiązki kapitana statku

Dział III. Uprawnienia kapitana statku

Dział IV. Publiczne funkcje kapitana statku

Z zachowaniem dotychczasowych zasadniczych unormowań przyjętych w obowiązującym Kodeksie morskim, dotyczących praw i obowiązków kapitana oraz jego funkcji publicznoprawnych, podkreślenia wymaga nadrzędna pozycja wynikająca z kierowniczej roli kapitana na statku, szczególnie w obliczu osłabiających ją publicznoprawnych przepisów *soft law*. Definicja kierownictwa statku wskaże więc, że kierownictwo statku obejmuje osobiste prowadzenie statku oraz nadzór nad jego prowadzeniem, kierowanie pracą na statku, a także wykonywanie obowiązków w systemach zarządzania bezpieczeństwem i zapobiegania zanieczyszczeniu morza, ochrony statku oraz wykonywanie związanych z eksploatacją statku czynności administracyjnych i handlowych. Wszelkie obowiązujące na statku systemy zarządzania, ochrony, zapobiegania zanieczyszczeniu i inne nie mogą naruszać zasady, że kierownictwo statku sprawuje kapitan. Kodeks morski będzie w tym tytule nawiązywał do kodeksu ISM oraz ISPS.

TYTUŁ VI. UMOWY

Tytuł ten ma szczególne znaczenie w zakresie cywilnoprawnych stosunków żeglugowych. Będzie się składał z siedmiu działów.

Dział I. Przewóz ładunku

Najważniejszą umową regulowaną przez kodeks morski jest umowa przewozu ładunku morzem. Obecna regulacja uwzględnia reżim międzynarodowy oparty na konwencji brukselskiej o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258) – tzw. regułach haskich – zmienionej protokołami brukselskimi z 1968 r. (Dz.U. z 1980 r., Nr 14, poz. 48) oraz z 1979 r. (Dz.U. z 1986 r., Nr 9, poz. 26). Pod auspicjami UNCITRAL została uchwalona nowa konwencja o umowie przewozu ładunku morzem na całej trasie lub jej części z 2009 r. (tzw. reguły rotterdamskie – RR). Ewentualne wejście w życie tej konwencji wymagać będzie odpowiednich zmian w kodeksie morskim, w tym w szczególności:

- a) poddania reżimowi semiimperatywnemu wszystkich umów, których przedmiotem jest dokonanie przewozu ładunku morzem na całej trasie (ewentualnie także w połączeniu z lądowymi odcinkami przewozu), bez względu na to, czy i jaki rodzaj dokumentu przewozowego został wystawiony, pozostawiając poza jego zakresem umowy czarterowe, których przedmiotem jest udostępnienie przestrzeni ładownej statku, zarówno w żegludze nieregularnej, jak i w żegludze liniowej;
- b) objęcia reżimem ustawowym całego okresu, w którym ładunek pozostaje w pieczy przewoźnika, z ewentualnym zastrzeżeniem autonomii stron dla etapów „przed rozpoczęciem ładowania” i „po zakończeniu wyładowywania”;
- c) odstąpienia od unormowań określających szczególną pozycję prawną załadowcy. Będzie on na równi z innymi podmiotami objęty regulacją dotyczącą podmiotów wykonujących obowiązki ciężące na frachtującym i w jego imieniu (*maritime performing party* wg RR). Zakres jego czynności będzie zależeć od warunków dostawy i ewentualnej umowy sprzedaży towarów oddawanych do przewozu;
- d) uwzględnienia elektronicznej formy dokumentacji przewozów, w tym określenia przesłanek do uznania za funkcjonalne odpowiedniki konosamentów zapisów elektronicznych stosowanych w obrocie;
- e) oparcia odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w ładunku na zasadzie winy, z rozbudowanym, wzorowanym na RR, systemem ekscpecji i domniemań, z ewentualnością wyłączenia ekscpecji błędu nautycznego;
- f) uregulowania kontraktów ilościowych (*volume contracts*), które w RR wyłączono z zakresu obligatoryjnego reżimu unormowań konwencyjnych.

Dział II. Przewóz pasażerów

Regulacja umowy przewozu pasażera uwzględniająca zmiany wynikające z Rozporządzenia nr 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009), wprowadzone nowelizacją Kodeksu morskiego z 31.08.2012 r., zostanie przejęta do nowego kodeksu morskiego.

Ewentualna ratyfikacja protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej 13.12.1974 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108), zmienionej protokołem sporządzonym w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1994 r., Nr 99, poz. 479), pociągnie za sobą konieczność poddania zasadom przyjętym w tym protokole także przewozów, które nie są objęte reżimem rozporządzenia 392/2009.

Regulacja umowy przewozu pasażera zostanie też objęta przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Urz. UE L 334/2010, s. 1).

Dział III. Umowy o korzystanie z cudzego statku

W dziale tym zostanie uregulowana umowa czarteru na czas, co do której nie przewiduje się istotnych zmian w stosunku do obecnie obowiązującego unormowania. W sferze umów czarterowych, wobec rosnącego ich znaczenia w praktyce, konieczna jest natomiast regulacja umowy czarteru statku bez załogi (*bare boat*) oraz czarteru typu *slot* (czarter przestrzeni ładunkowej statku). Odnośne unormowania będą miały jedynie charakter ramowy.

Dział IV. Pośrednictwo morskie

Nowe unormowanie umów pośrednictwa morskiego, dotychczas uregulowanych odrębnie jako usługi agencyjne i usługi maklerskie, zakłada sformułowanie jednej formy pośrednictwa, bowiem odróżnianie agenta od maklera i przyznanie im możliwości działania wyłącznie w imieniu armatora nie tylko w polskiej praktyce wyraźnie się zaciera. Umowa morskiego pośrednictwa powinna zostać ujęta odrębnie w stosunku do prawa cywilnego, ponieważ nie przystają do niej w szczególności przepisy kodeksu cywilnego o umowie agencji, w tym związane z regulacjami powiązаныmi z profesjonalnym charakterem tej umowy. Proponuje się definicję umowy pośrednictwa morskiego w brzmieniu: „Przez umowę pośrednictwa morskiego przyjmujący zlecenie (agent morski) podejmuje się pośredniczenia, za wynagrodzeniem, przy zawieraniu umów oraz dokonywania zwykłych czynności związanych z obrotem morskim, w szczególności z uprawianiem żeglugi”. Uwzględniając realia obrotu morskiego, należy zapewnić znaczną liberalizację pośrednictwa morskiego i szeroką autonomię stron. Przewiduje się także możliwość ograniczenia w umowie za-

kresu działań pośrednika morskiego do czynności jednorazowych oraz do określenia w umowie terytorium jego działania.

Dział V. Holowanie

Trzon zaproponowanej regulacji pozostanie oparty na dotychczasowym unormowaniu w kodeksie morskim i będzie uwzględniał praktykę stosowania w tym zakresie wzorców umownych. Usługi holownicze należy rozszerzyć na inne niż statek obiekty. Projektowana regulacja obejmie zarówno obowiązkowe świadczenie usług holowniczych, jak i ewentualność dobrowolnego skorzystania z tych usług. Należy wprowadzić obowiązek posiadania zezwolenia na świadczenie usług holowniczych przez statki innych bander niż polska, unijna, EOG czy Konfederacji Szwajcarskiej.

Dział VI. Pilotaż

W projektowanej regulacji zakłada się uwzględnienie dwóch wariantów umowy pilotażu: umowa z pilotem i umowa z przedsiębiorcą zatrudniającym pilota, co znajdzie swoje odzwierciedlenie w określonej w kodeksie treści umowy pilotażu i zasadach odpowiedzialności. Ponadto, określając treść tej umowy, należy podkreślić, że istotą umowy pilotażu jest udzielanie informacji i rady kapitanowi statku.

Dział VII. Cumowanie

Wyodrębnienie tego działu stanowić będzie *novum* w kodeksie morskim. Przemawia za tym podyktowany względami postępu technologicznego rosnący stopień komplikacji tych usług, wymagających unormowania, przynajmniej w podstawowym zakresie.

TYTUŁ VII. OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE I UBEZPIECZENIE ARMATORÓW Z TYTUŁU ROSZCZEŃ MORSKICH

Projektowane przepisy stanowić będą powtórzenie treści obecnego tytułu V Kodeksu morskiego w brzmieniu nadanym ustawą nowelizacyjną z 31.08.2012 r. Tytuł ten stanowi inkorporację Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1986 r., Nr 35, poz. 175), zmienionej protokołem sporządzonym w Londynie 2.05.1996 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 146). Ponadto zawiera on przepisy stanowiące implementację Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z 23.04.2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009 r., s. 128). Przepisy tego tytułu pozwalają na określenie granic ryzyka związanego z eksploatacją statku, co jest istotne tak dla armatorów, jak dla ubezpieczycieli. Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej armatorów ma na celu zapewnienie poszkodowanym pokrycia roszczeń odszkodowawczych.

TYTUŁ VIII. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM MORZA

Aktualizacja regulacji tego zagadnienia nastąpiła ustawą z 31.08.2012 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 1069). Przepisy te zostaną więc bez zmian transponowane do nowego kodeksu morskiego. Tytuł VIII będzie się składał z działów:

- Dział I. Zanieczyszczenia różne
- Dział II. Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje
- Dział III. Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami
- Dział IV. Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

TYTUŁ IX. RATOWNICTWO MORSKIE, AWARIA WSPÓLNA, ZDERZENIA STATKÓW, MIENIE ZATOPIONE LUB ZNALEZIONE

Wymienione w tym tytule zagadnienia stanowiąc będą odpowiednio przedmiot regulacji działu I–IV.

W efekcie ratownictwo morskie zmieni swoje miejsce w systematyce kodeksu morskiego. Dotychczas uregulowano je w odrębnym dziale VIII w ramach tytułu VI (*Umowy*). Ta kwalifikacja może być jednak myląca ze względu na to, że świadczenie usług ratowniczych nie musi się opierać na umowie. Regulacja ratownictwa morskiego, jego istoty i zasad wynagradzania, dotyczy ratowania mienia, w tym też środowiska morskiego. Ratowanie życia jest obowiązkiem i osoby uratowane nie są zobowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia za ich ocalenie. Nie przewiduje się istotnych zmian w regulacji tego zagadnienia.

Zachowana też zostanie regulacja obecnego Kodeksu morskiego w kwestii pozostałych objętych tym tytułem zagadnień.

TYTUŁ X. UBEZPIECZENIA MORSKIE

Jak dotychczas w skład tego tytułu będą wchodziły dwa działy:

- Dział I. Umowa ubezpieczenia morskiego
- Dział II. Wykonanie umowy ubezpieczenia

W porównaniu z obowiązującą regulacją tytuł nie wymaga zasadniczych zmian, poza korektami wybranych przepisów (art. 292 § 3, 305 § 3, 315 § 2, 317 § 1). Obserwuje się stopniowe zbliżenie stosunków z zakresu ubezpieczeń morskich i lądowych. Zachowane zostaną jednak przepisy odzwierciedlające specyfikę morskich uwarunkowań stosunków ubezpieczeniowych. Unormowania mają charakter względnie obowiązujący.

TYTUŁ XI. POSTĘPOWANIE W SPRAWACH ZWIĄZANYCH Z OGRANICZENIEM ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE I DOCHODZENIEM ROSZCZEŃ Z TYTUŁU SZKÓD SPOWODOWANYCH ZANIECZYSZCZENIEM MORZA

Tytuł ten będzie się składał z dwóch działów:

Dział I. Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie

Dział II. Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki

W regulacji tego zagadnienia zostaną uwzględnione doświadczenia i uwagi w kwestii zasadności kształtu obecnej regulacji. Zakłada się uproszczenie dotychczasowych unormowań w celu usprawnienia prowadzonego postępowania.

TYTUŁ XII. ARESZT I EGZEKUCJA ZE STATKU

Nowe przepisy będą jasno określać relacje między konwencją aresztową i prawem wewnętrznym, precyzować zasady postępowania zabezpieczającego w odniesieniu do aresztu statku morskiego, uwzględniając specyfikę tego przedmiotu zabezpieczenia w korelacji z przepisami o egzekucji ze statku morskiego, która co do zasady powinna zostać oparta na przepisach o egzekucji z ruchomości. Konwencja określa zasadnicze ramy instytucjonalne i proceduralne aresztu statków morskich, w których obrębie należy stosować przepisy prawa wewnętrznego. Trzeba uprościć system zawiadomień o wszczęciu postępowania, zarówno wobec organów administracji, jak i dłużnika za pośrednictwem kapitana, dopuścić doręczanie dokumentów dłużnikowi (oraz właścicielowi statku) niemającemu miejsca zamieszkania lub siedziby w Polsce w języku angielskim, przyznać prawo do złożenia sumy zabezpieczenia do depozytu sądowego nie tylko obowiązanemu, ale każdej osobie posiadającej interes prawny w zwolnieniu statku spod zabezpieczenia, przyznać legitymację bierną w postępowaniu zabezpieczającym nie tylko obowiązanemu, ale także właścicielowi statku, jeśli nie jest tożsamy z obowiązanym. Projektuje się też wprowadzenie rozwiązania, zgodnie z którym statek pozbawiony załogi będzie mógł być niezwłocznie sprzedany na wniosek wierzyciela, a suma uzyskana ze sprzedaży zostanie złożona do depozytu komornika lub sądu.

4. USTAWA – PRZEPISY WPROWADZAJĄCE USTAWĘ KODEKS MORSKI

Równoległe z kodeksem morskim zostanie przygotowana ustawa – Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski, w której zostaną zaproponowane stosowne zmiany w obowiązujących ustawach oraz przepisy przejściowe i końcowe, związane z wejściem w życie projektu ustawy kodeks morski.

Opracowała:
Maria Dragun-Gertner