

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

CELOWOŚĆ NOWELIZACJI NOWEGO KODEKSU MORSKIEGO

Przedmiotem opracowania jest nowy polski Kodeks morski z 18 września 2001 r. Analiza przepisów tego obszernego aktu normatywnego, regulującego morskie prawo cywilne, skłania autora do szeregu uwag krytycznych. Wynikiem tej krytyki są postulaty modyfikacji niektórych norm Kodeksu morskiego. Zdaniem autora, mimo krótkiego okresu od wejścia w życie nowej ustawy celowa jest jej pilna nowelizacja.

Część proponowanych w nowelizacji zmian dotyczy drobnych błędów powstałych na ostatnim etapie procesu legislacyjnego. Są jednak także propozycje dalej idące, np. wykreślenia z ustawy nowej instytucji polskiego rejestru jachtów. W sumie autor prezentuje ponad 50 zmian do nowego Kodeksu morskiego.

Przy okazji nowelizacji autor proponuje także nowe rozwiązania, których dotychczas nie było w polskim prawie morskim. Przykładem takiej sugestii jest wprowadzenie do Kodeksu morskiego obowiązku zabezpieczenia finansowego dla armatorów odpowiedzialnych za szkody spowodowane innymi zanieczyszczeniami niż ropa naftowa.

Poza uzasadnieniem poszczególnych propozycji zmian legislacyjnych autor zawarł w pracy konkretne projekty nowych przepisów.

1. UWAGI WSTĘPNE

Nowy kodeks morski z 18 września 2001 r.¹, obowiązujący od 5 czerwca 2002 r., zastąpił ustawę z 1 grudnia 1961 r. – Kodeks morski, która weszła w życie 15 czerwca 1962 r. Pierwszy polski kodeks morski stanowił wynik wieloletnich prac legislacyjnych zapoczątkowanych w okresie międzywojennym i kontynuowanych w latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku². Mimo że zakres owej kodyfikacji był znacznie szerszy niż obecnego k.m., była to bowiem ustawa o charakterze kompleksowym, obejmująca poza unormowaniami

¹Dz.U. Nr 138, poz. 1545.

²Por. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 29.

z zakresu morskiego prawa cywilnego, szereg zagadnień z zakresu prawa administracyjnego, wielokrotnie podnoszono w literaturze, że nie spełniała ona wymogów kodyfikacji³.

Założenia legislacyjne nowego k.m. dostarczają nowych argumentów przeciwko traktowaniu ustawy z 18 września 2001 r. jako pełnowartościowej kodyfikacji. Nowy k.m. jest bowiem niemal wyłącznie ustawą dotyczącą morskiego prawa cywilnego, co do zasady eliminującą inne przepisy, nierzadko ściśle powiązane z uprawianiem żeglugi morskiej, co wyraźnie wynika z brzmienia jego art. 1 § 3. Bez wątplenia zatem nie reguluje on całej dziedziny prawa i nawet nie próbuje być „całościowym, względnie wyczerpującym, unormowaniem jakiejś dziedziny życia społecznego”. Przyjmując koncepcję ujęcia polskiego prawa morskiego w wielu równorzędnych ustawach, należało przynajmniej podkreślić systemowe znaczenie k.m. w tym dziale prawa. M.in. dlatego celowe byłoby rozbudowanie części ogólnej morskiej kodyfikacji, która winna mieć zastosowanie do wszystkich ustaw morskich, tworzących system polskiego prawa morskiego. Niestety, propozycje te nie zostały przyjęte, co doprowadziło do tego, że praktycznie każda z ustaw morskich jest autonomiczna.

O kodyfikacyjnej randze omawianej ustawy nie przesądza także jej objętość, albowiem powstają obecnie ustawy obszerniejsze niż k.m., którym nie nadaje się rangi kodyfikacji. Tak więc jedynie czterdziestoletnia tradycja i dobra opinia o starym k.m. uzasadniają sens utrzymywania kodyfikacji morskiej. Wydaje się, że tę opinię, zwłaszcza za granicą⁴, trzeba starać się utrzymać. Służyć temu powinna przede wszystkim jakość legislacyjna tej ustawy. Jak podkreślano w teorii prawa, „kodeks powinien być jednolitą całością w znaczeniu systemu przepisów prawnych mającego cechy spójności, niesprzeczności i zupełności w wyższym stopniu niż zwykłe akty normatywne”⁵.

Dotychczas ukazało się niewiele prac omawiających nową kodyfikację morską⁶. Zawarte są w nich jednak uwagi krytyczne, dotyczące ustawy z 2001 r. Nie wszystkie bowiem unormowania nowego k.m. wydają się poprawne, dlatego – moim zdaniem – **trzeba nowelizować k.m.**⁷. W stosunkowo nielicznych normach tej ustawy należałoby dokonać zmian merytorycznych, eliminujących niewłaściwe rozwiązania lub uzupełniających prawo morskie

³Zob. np. H. Rot, *Problemy kodyfikacji prawa PRL*, Wrocław 1978, s. 9; zob. także J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 30.

⁴Kodeks morski z 1961 r. został przetłumaczony na język angielski, francuski, rosyjski, grecki, a jego rozwiązania do dnia dzisiejszego można dostrzec w niektórych obcych ustawodawstwach.

⁵Por. H. Rot, *ibidem*.

⁶Por. J. Łopuski, *Kodeks morski 2001. Tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych z komentarzem J. Łopuskiego*, Bydgoszcz – Toruń 2002; M. H. Kozinski, *Nowy kodeks morski*, Gdynia 2002 i tegoż: *Kodeks morski 2001*, Prawo Morskie, 2002, vol. XVII, s. 5–37.

⁷Podobnie J. Łopuski, *op. cit.*, s. 9; autor ten tłumaczy błędy w k.m. pośpiechem, jaki towarzyszył końcowym pracom nad projektem w parlamencie.

w niezbędnym zakresie. Natomiast w dość szerokim zakresie trzeba dokonać poprawek dotyczących pozornie drobnych błędów legislacyjnych, jednak mających znaczenie dla jakości kodyfikacji.

Zasadniczą wątpliwością, którą można podnieść wobec powyższej propozycji, jest to, czy po zaledwie sześciu miesiącach od wejścia w życie ustawy nie jest za wcześnie na jej nowelizację. Na taki zarzut odpowiedzi udziela polska praktyka legislacyjna ostatnich lat; nawet akty prawne rangi kodeksowej są obecnie często nowelizowane. Stabilność prawa jest już raczej postulatem teoretycznym.

Praktyczniejsze jest pytanie, czy znajdzie się odpowiednie *lobby*, które doprowadzi do koniecznych zmian w k.m. Doświadczenia z ostatnich prac legislacyjnych nad ustawami morskimi: o „drugim rejestrze”, o pracy na morskich statkach handlowych, o izbach morskich nie napawają zbytnim optymizmem. Problematyka prawa morskiego w naszej legislacji nigdy zresztą nie była traktowana jako szczególnie istotna.

Możliwe są dwie metody nowelizacji: pierwsza – całościowa w odrębnej ustawie o zmianie ustawy – Kodeks morski, druga zaś – fragmentaryczna, przy okazji uchwalania innej lub innych ustaw morskich. W dotychczasowej praktyce zmian w k.m. obie metody były stosowane. Pozornie nie powinno ulegać najmniejszej wątpliwości, że pierwsza metoda jest lepsza i bardziej przystaje do ustawy rangi kodeksowej. Jednak i druga z metod ma swoje zalety, zwłaszcza niektóre z proponowanych zmian powinny być wprowadzone do k.m. jak najszybciej. Zwłoka może pogłębić skutki negatywne pewnych rozwiązań.

2. PROPONOWANE ZMIANY I UZUPEŁNIENIA W KODEKSIE MORSKIM

2.1. PRZEPISY OGÓLNE

Wydaje się, że do roli przepisów ogólnych k.m. i ich systematyzującego znaczenia w prawie morskim trzeba będzie wrócić w przyszłości. Nie da się przy okazji proponowanej nowelizacji zmienić założeń i systematyki ustawy, gdyż nadaje się proponowanej w tym opracowaniu modyfikacji kodeksu jedynie rolę korygującą.

Celowe byłoby przywrócenie prawu morskiemu art. 2 starego k.m., eksponującego zasadę autonomii woli stron. Cechą współczesnego prawa morskiego nadal jest wręcz szereg nadużyć autonomii woli i przeciwstawiające się im różnorodne próby socjalizacji prawa morskiego, zwłaszcza w zakresie

wolności umów przewozu morskiego ładunku⁸. Mając na względzie potrzeby morskiego obrotu handlowego, w k.m. zasada wolności umów winna być jak najdobitniej wyekspozowana. Wykreślenie dawnego art. 2 z k.m. rodzi pytanie, czy ustawodawcy chodziło o ograniczenie tradycyjnej morskiej wolności umów zawartymi w prawie cywilnym klauzulami „natury stosunku” i „zasad współzycia społecznego”.

Trzeba byłoby zmodyfikować w tytule I treść art. 3 § 2, zastępując słowa „lub” przecinkami, a jeszcze lepiej – spójnikiem „i”. Z istniejącego zapisu wynikać bowiem może, że np. statki towarowo-pasażerskie nie są morskimi statkami handlowymi. Alternatywa przewozu „ładunku lub pasażerów” zdaje się je eliminować z wykazu statków zawartego w tym przepisie; podobnie jest z „rybołówstwem morskim lub pozyskiwaniem innych zasobów morza”. Jak się wydaje, następuje tu pomylenie alternatywy z koniunkcją⁹. Ten błąd funkcjonował w starym k.m., ale w nowym rozszerzono go na inne normy, w których powoduje jeszcze większe wątpliwości interpretacyjne. I tak określenie „ładunku lub pasażerów” występuje obecnie w art. 4, 5 § 1, 6 § 2 k.m. W starym kodeksie była w tym miejscu prawidłowo koniunkcja, gdyż chodzi w tych normach o wyłączenie zarówno przepisów o przewozie ładunku, jak i o przewozie pasażerów. Przypomnieć bowiem trzeba, że kodeks zawiera i jedno (art. 103–171) i drugie (art. 172–187).

Należałoby skreślić § 2 w art. 5 k.m. oraz zastanowić się nad tym, czy zasadne jest w obu paragrafach tego artykułu używanie słowa „wyłącznie”. Można jednak wysunąć argument bardziej merytoryczny, polegający na tym, że części wymienionych w omawianym przepisie statków od lat w kraju po prostu nie ma (telekomunikacyjne, celne, sanitarne), hydrografią zajmują się okręty, a nie statki; wątpliwe jest także zaliczanie do statków specjalnej służby państwowej prywatnych jednostek pilotowych lub pożarniczych. Rozważenia wymagałoby natomiast podjęcie próby zdefiniowania w k.m. pojęcia „specjalnej służby państwowej”.

2.2. STATEK MORSKI

Pozornie w tytule II k.m. nie nastąpiły istotniejsze zmiany, jednak ta część ustawy zawiera szczególnie wiele kontrowersyjnych zapisów. Proponowane zmiany rozpocząć należy od drobnego błędu w art. 12 § 1 k.m., w którym po słowach „na dziobie” niepotrzebnie dodano przecinek. Interpretacja obecnego zapisu może prowadzić do wniosku, że statek nie powinien być opatrzony nazwą trzykrotnie, lecz czterokrotnie.

⁸Por. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 55 i nast.

⁹Zob. T. Czeżowski, *Logika*, Warszawa 1968, s. 26 – „p lub q”: nazywamy alternatywą, „p i q” nazywamy koniunkcją.

Następną normą, wymagającą korekty jest art. 13 § 1 pkt 1, któremu proponuje się nadanie następującej treści: **1) jest osobą prawną lub spółką osobową, mającą siedzibę lub oddział, bądź osobą fizyczną, mającą miejsce zamieszkania lub oddział, w Rzeczypospolitej Polskiej.** Dotychczasowy zapis nie uwzględnia coraz powszechniej spotykanych form prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców nie będących ani osobami fizycznymi, ani osobami prawnymi. Nowy kodeks spółek handlowych z 15 września 2000 r.¹⁰ zna szereg rodzajów spółek osobowych, które mogą „we własnym imieniu nabywać prawa, w tym własność nieruchomości i inne prawa rzeczowe, zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywane”. Spółki te mogą być w Polsce przedsiębiorcami. Niewątpliwie powinny móc prowadzić także działalność armatorską. Notabene takie spółki „zauważa” nowy § 2 w art. 73 k.m.

Drobnej zmiany wymaga ponadto art. 13 § 1 pkt 4 i 5. Chodzi o sformułowanie „stałego rejestru statków”, które należałoby zastąpić słowami *stałego rejestru statku*. Z istniejącego zapisu można byłoby wnieść, że istnieje jakiś międzynarodowy, stały rejestr statków.

Obecny art. 22 k.m. stracił zupełnie sens. Brzmi on następująco: „Ilekcroć w przepisach niniejszego działu mówi się o stałym rejestrze statku, rozumie się przez to rejestr prowadzony w państwie, do którego przynależność została zawieszona, w którym wpisany jest właściciel statku oraz prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem”. Należałoby zmienić brzmienie tej normy na następujące: **Art.22. Ilekcroć w przepisach niniejszego działu mówi się o stałym rejestrze statku, rozumie się przez to rejestr prowadzony w państwie, którego przynależność statek odzyska po ustaniu czasowej przynależności, w którym wpisane są prawa rzeczowe na statku i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem.** Proponowana formuła jednoznacznie definiuje pojęcie „rejestru stałego”.

Kolejny zabieg legislacyjny polegałby na skreśleniu w art. 23 § 1 określenia „i 3” oraz § 3, a także odpowiedniej zmianie numeracji pozostałych paragrafów. Powyższa zmiana ma na celu likwidację polskiego rejestru jachtów. Krytyce tej nowej instytucji prawa morskiego poświęcono już szereg wcześniejszych uwag¹¹. Do wątpliwości autora związanych z tą instytucją J. Łopuski dodaje, że zapis ustawy o kulturze fizycznej z 18 stycznia 1996 r.¹², stwierdzający, że w danej dziedzinie lub dyscyplinie sportu może działać tylko jeden polski związek sportowy, narusza wolność zrzeszania się. Autor ten odnosi się jednak tylko do Polskiego Związku Żeglarskiego, nie biorąc pod uwagę, że celom

¹⁰Dz.U. Nr 94, poz. 1037; zmieniony po kilku miesiącach od wejścia w życie, chociaż uznawany był za wyjątkowo dobry projekt, Dz.U. z 2001 r., Nr 102, poz. 1117.

¹¹Por. M. H. Koziński, *Kodeks morski 2001...*, s. 10 i 31, tegoż: *Nowy kodeks morski...*, s. 19 i 283–284.

¹²Dz.U. Nr 25, poz. 113; na wątpliwości odnośnie do stosowania tej ustawy do rejestracji jachtów zwracałem już wcześniej uwagę, zob. M. H. Koziński, *Nowa ustawa o żegludze śródlądowej a prawo morskie*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 2001, nr 11, s. 180.

sportowym lub rekreacyjnym coraz częściej służą jachty motorowe, dla których właściwszy byłby chyba Polski Związek Motorowy. Cytowany autor słusznie zwraca także uwagę, że ustawa nie powinna nakładać na obywatela obowiązku ponoszenia opłat na rzecz innego podmiotu niż państwo, ani wymuszać na obywatelach przynależności do jakiegokolwiek związku. Dodać można – na co zwracano już uwagę – że ustawodawca nie określił wysokości opłat rejestrowych, ani nie przewidział delegacji do ich określenia. Należy zatem przyjąć, że to związek sportowy będzie je określał w sposób dowolny. Według J. Łopuskiego nowe przepisy o rejestrze jachtów mają oczywisty cel finansowy¹³. W tym miejscu można przypomnieć, że wprowadzenie tego rozwiązania uzasadniano potrzebami rozwoju polskiego żeglarstwa morskiego, w efekcie osiągnięto rozwiązanie wspierające finansowo określoną organizację.

Na razie nie wydano rozporządzenia wykonawczego, o którym mowa w art. 26 § 2, oraz nie zarejestrowano według nowych przepisów żadnego jachtu. Sformułowanie tego aktu prawnego może być wyjątkowo trudne, z jednej strony bowiem nie da się przenieść do rejestru jachtów rozwiązań dotyczących rejestru okrętowego (np. hipoteka morska), do czego zobowiązanie niefortunna treść delegacji ustawowej, z drugiej – rację ma J. Łopuski, że bardzo wątpliwe prawnie byłoby przekazanie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w akcie wykonawczym, uprawnień zastrzeżonych dotychczas w polskim porządku prawnym dla organów państwowych, związkowi sportowemu. Wszystko wskazuje na to, że rozporządzenie o rejestrze jachtów może być niekonstytucyjne.

Kolejna zmiana dotyczy w art. 23 § 5. Przepis ten jest zmodyfikowanym odpowiednikiem dawnego art. 19 § 4, który dotyczył wyłącznie statków uważanych za stanowiące polską własność. W zestawieniu z poprzednio obowiązującymi przepisami chodziło o dwa warianty, gdy statek był współwłasnością lub stanowił własność spółki kapitałowej. Sądzić więc wypada, że określenie „w art. 73” zastąpić należałoby określeniem *w art. 73 § 3*, gdyż tylko ten przepis dotyczy obecnie statków uważanych za stanowiące polską własność. Istnieje jeszcze jedna możliwość interpretacji. Otóż normę art. 23 § 5 uznać można, w istniejącej wersji, za ogólną wskazówkę określającą zobowiązanie do dokonania wpisu do rejestru okrętowego, uzupełniającą wskazania poprzedniego paragrafu, dotyczącego statków niepodlegających obowiązkowi wpisu i statków w budowie. Nadal jednak istniałaby luka w określeniu podmiotu zobowiązanego do złożenia wniosku o wpis do rejestru dotyczący jachtów o długości kadłuba do 24 metrów i statków, o których mowa w art. 73 § 2, które to dwie nowe kategorie statków wyodrębnił k.m. W związku z tym można sądzić, że omawiany przepis ma zastosowanie tylko do statków uważanych za stanowiące polską własność i wymaga wspomnianej modyfikacji.

¹³ J. Łopuski, *op. cit.*, s.18–19.

Konsekwencją wyeliminowania przepisów o polskim rejestrze jachtów będzie zmiana w art. 26 § 1, polegająca na skreśleniu słów „natomiast opłaty za czynności, o których mowa w art. 23 § 3, stanowią dochód właściwego związku sportowego prowadzącego rejestr jachtów” oraz § 2 i oznaczenia „§ 1”.

Celowa byłaby następująca zmiana treści art. 28 k.m., w związku z poprzednimi modyfikacjami. **Art. 28. Rejestr okrętowy i rejestr, o którym mowa w art. 39 § 1, są jawne. Osoby zainteresowane mogą żądać uwierzytelnionych wyciągów i odpisów z rejestru.**

Konwencja SOLAS wprowadziła obowiązkowy numer identyfikacyjny statku nadawany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Chodzi o konkretną organizację międzynarodową, zatem nieporozumieniem jest zapis art. 29 § 1 pkt 2 i wyrażenie „międzynarodową organizację morską” zastąpić trzeba słowami **Międzynarodową Organizację Morską**.

Nasuwa się w tym miejscu refleksja dotycząca treści art. 29, czyli danych, które powinny być dostępne w stałym rejestrze okrętowym. Ostatnia nowelizacja konwencji SOLAS, pod wpływem wydarzeń z 11 września 2001 r., dodała nowy rozdział XI – 2, wprowadzający Międzynarodowy Kodeks Bezpieczeństwa Statków i Infrastruktury Portowej (*International Code for the Security of Ships and of Ports Facilities – ISPS Code*), złożony z części A i B. Rozwiązania zawarte w części A mają być obowiązkową częścią konwencji, natomiast część B ma stanowić zalecenie dla państw, będących uczestnikami konwencji SOLAS. Kodeks ISPS jest to obszerny akt prawny, nadto uzupełniony szeregiem poradników, których zadaniem będzie ujednoczenie praktyki związanej z jego wdrażaniem¹⁴.

Jednym z wielu elementów bezpieczeństwa antyterrorystycznego statku będzie dokument, zwany *Continuous Synopsis Record* (CSR). Będzie to rodzaj kroniki, obejmującej w ciągłych zapisach, całą historię statku od jego wodowania do zakończenia eksploatacji. Ma to m.in. zapobiec kradzieżom statków, podobnie jak książka wozu ma zapobiegać kradzieżom samochodów, a także ułatwić dochodzenie, kto sprawuje rzeczywistą kontrolę nad statkiem. Rejestr CSR wydawany będzie przez administrację państwa bandery statku i zawierać ma następujące informacje:

- oznaczenie państwa bandery statku;
- datę rejestracji statku;
- numer statku nadany przez IMO (rozdział XI – 1/3 SOLAS);
- nazwę statku;
- port macierzysty statku;
- oznaczenie właściciela lub właścicieli i ich adresy, według danych rejestrowych;
- oznaczenie *bareboat* czarterującego i jego adres;
- oznaczenie firmy eksploatującej statek (*Company*), w rozumieniu Kodeksu ISM odpowiadającej za jego bezpieczną eksploatację;

¹⁴Zob. bliżej M.H. Koziński, *Regulacje antyterrorystyczne w konwencji SOLAS*. Artykuł znajdzie się w *Pracach Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej*, 2003, nr 14.

- nazwy wszystkich towarzystw klasyfikujących statki;
- nazwę administracji lub uznanej organizacji wydającej *Document of Compliance* firmie zarządzającej statkiem i nazwę organu przeprowadzającego audyt, na podstawie którego ów dokument wydano;
- nazwę administracji lub uznanej organizacji, która wydała Certyfikat Bezpiecznego Zarządzania Statkiem i nazwę organu przeprowadzającego audyt, na podstawie którego ów dokument wydano;
- nazwę administracji lub uznanej organizacji, która wydała Międzynarodowy Certyfikat Bezpieczeństwa Statku i nazwę organu przeprowadzającego przegląd, na podstawie którego ów dokument wydano;
- datę wykreślenia statku z rejestru w danym państwie.

Jest to daleko więcej niż w standardowym zapisie certyfikatu okrętowego, opartego np. na polskich przepisach rejestrowych. Warto byłoby przeto zastanowić się, czy nie należałoby poszerzyć treści art. 29 k.m.

Ponadto art. 29 § 2 pkt proponuje się nadać następujące brzmienie: ***3. oznaczenie i adres osoby upoważnionej w oddziale do reprezentowania armatora oraz stałego pełnomocnika w Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli taki został ustanowiony.*** Obecny zapis mówi, tak jak w poprzedniej wersji kodeksu, o „przedstawicielu armatora w RP”. Pojęcie przedstawicielstwa firmy zagranicznej w Polsce ma konkretne znaczenie w rozumieniu polskiego prawa gospodarczego. Zakres działania przedstawicielstwa może obejmować wyłącznie prowadzenie działalności w zakresie reklamy i promocji przedsiębiorcy zagranicznego. Nadto przedstawicielstwo wymaga wpisu do ewidencji przedstawicielstw, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw gospodarki. Nie o takich przedstawicielach chodzi w wypadku prowadzenia przez zagranicznego przedsiębiorcę działalności armatorskiej w Polsce, dlatego zmiana powyższa wydaje się celowa.

W nawiązaniu do wcześniejszych rozważań na temat osoby zobowiązanej do złożenia wniosku o dokonanie wpisu do rejestru, problematyczne jest sformułowanie art. 30 § 2. Przepis ten mówi o osobach zobowiązanych do dokonania zmian podlegających wpisowi. Po pierwsze, norma ta nie zauważa w ogóle możliwości zmian w rejestrze statków w budowie, np. zmiany adresu właściciela. Po drugie, przepis ten wydaje się stanowić zaprzeczenie specyfiki statków uważanych za stanowiące polską własność (art. 73 § 3, pkt 1 k.m.) które mogą nie mieć jednego właściciela. Skoro o wpis do rejestru muszą wystąpić wszyscy współwłaściciele, to zmiany w rejestrze także powinni zgłaszać, a co najmniej akceptować, wszyscy współwłaściciele. Wydaje się, że należałoby ten przepis sformułować następująco: ***§ 2. Do zgłoszenia zmian podlegających wpisowi, w stosunku do statków stanowiących polską własność i statków w budowie, obowiązany jest właściciel statku, a w stosunku do statków uważanych za stanowiące polską własność właściciel lub wszyscy współwłaściciele.***

Kolejny błąd legislacyjny zawarty jest w art. 31 § 4. Niewątpliwie z treści tego przepisu i samej istoty rejestru statków w budowie wynika, że wbrew

obecnej treści tej normy nie chodzi tu o każdego wierzyciela, lecz jedynie o wierzyciela hipotecznego. Dlatego należałoby nadać temu przepisowi następującą treść: **§ 4. W przypadkach określonych w § 3 wykreślenie wymaga zgody wierzyciela hipotecznego, wyrażonej na piśmie, chyba że statek w budowie został wpisany jako statek do rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej, a ciężąca na nim hipoteka morska została wpisana do tego rejestru z urzędu.**

Wreszcie w związku z wyeliminowaniem polskiego rejestru jachtów i koniecznością poprawienia zapisu dotyczącego organu rejestrowego, uzasadniona wydaje się następująca modyfikacja art. 39 § 1: **Art. 39. § 1. Statek stanowiący polską własność, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego i nie został wpisany do tego rejestru, podlega wpisowi do rejestru prowadzonego przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego tego statku.**

Mając na uwadze liczbę koniecznych poprawek w zapisach o rejestrze okrętowym, autor nie podziela poglądu J. Łopuskiego, że poza wprowadzeniem instytucji rejestru jachtów w tej części k.m. dokonano jedynie zmian redakcyjnych¹⁵.

2.3. PRAWA RZECZOWE

W tytule IV nowego k.m. wprowadzono wiele zmian, zwłaszcza w zakresie hipoteki morskiej. Zmianom tym poświęcono dużo uwagi w innych opracowaniach¹⁶.

Pierwszą z kontrowersyjnych regulacji k.m. jest treść art. 74, który dotyczy szczególnej formy przeniesienia własności statku morskiego. Prawo morskie przewiduje dla przeniesienia własności statku morskiego, stanowiącego polską własność i podlegającego obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, formę pisemną z notarialnie poświadczonymi podpisami stron. Dotyczy to również statku uważanego za stanowiący polską własność i statku w budowie, wpisanych do polskiego rejestru okrętowego. Niestety, ustawodawca zapomniał o statkach określonych w art. 73 § 2 k.m. Wprawdzie są to także statki stanowiące polską własność, ale w omawianym artykule ustawodawca nie posłużył się terminem „statek stanowiący polską własność”, lecz zastosował odesłanie do art. 73 § 1 k.m. Dlatego należałoby w art. 74 określenie „w art. 73 § 3” zastąpić sformułowaniem **w art. 73 § 2 i 3.**

¹⁵ J. Łopuski, op. cit., s. 20.

¹⁶ M. H. Koziański, *Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim*, „Rejent”, 2000, nr 3, s. 30 i nast., tegoż: *Nowe przepisy o hipotece morskiej*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 2000, nr 9, s. 186 i nast., zob. także tegoż: *Nowy kodeks...*, s. 21–29.

W kolejnych nowelizacjach k.m. przepisy o hipotece morskiej coraz bardziej się rozszerzają i różnicują w relacji do unormowań, dotyczących hipoteki lądowej. Niewątpliwie, hipoteka morska wykazuje funkcjonalne podobieństwo do zastawu, ale znacznie większe do hipoteki. Tradycyjnie w prawie konwencyjnym określa się tę instytucję hipoteką na statku, a nie zastawem na statku. Praktycznie w dziale II tytułu IV k.m. zastaw na statku obejmuje jedynie zastaw określony w art. 89. We wszystkich innych przepisach k.m. nie używa się określenia „zastaw na statku”, tylko „hipoteka morska” (np. przepisy rejestrowe). Nasuwa się pytanie, po co w definicji hipoteki morskiej nawiązywać do zastawu i całemu działowi nadawać tytuł „Zastaw na statku”. Zdaniem autora należałoby w prawie morskim uznać odrębność i samodzielność obu instytucji, mających całkowicie niezależną regulację w prawie cywilnym. Proponuje się zatem, aby zmienić tytuł działu drugiego na *Hipoteka morska i zastaw na statku*, co lepiej odpowiada jego treści, natomiast w art. 76 § 1 sformułowanie „zastaw wpisany” zastąpić słowami *hipoteka wpisana*.

Wprowadzenie bezegzekucyjnej formy zaspokojenia z hipoteki morskiej na podstawie specjalnej umowy z art. 84 k.m. jest niewątpliwie słuszne. Może to urealnić tę instytucję prawa morskiego. W zestawieniu z projektem nowego k.m. w sformułowaniach kilku przepisów dotyczących hipoteki morskiej ustawa dokonała jednak zmian, które – zdaniem autora – poszły zbyt daleko.

Przede wszystkim ustawodawca odszedł od proponowanego przez Komisję Kodyfikacyjną rozwiązania polegającego na określeniu w akcie wykonawczym, trybu dokonywania bardzo specyficznej sprzedaży statku w celu zaspokojenia wierzytelności hipotecznej. Jest to rozwiązanie niebezpieczne przed wszystkim dlatego, iż sprzedaż taka wywołuje skutki, o których mowa w art. 86 § 4, ponadto brak sformalizowania tej procedury może uniemożliwić lub poważnie utrudnić wpisanie nowego właściciela w rejestrze okrętowym. Poza tym brak określenia zasad proceduralnych, a zwłaszcza opłat związanych z taką sprzedażą, może spowodować zastosowanie przy sprzedaży taksy komorniczej lub notarialnej, co może podważyć sens tego ustawowego ułatwienia zaspokojenia wierzycieli hipotecznych. Mając to na uwadze proponuje się uzupełnienie art. 86 § 1 w następujący sposób: **Art. 86. § 1. Sprzedaż statku obciążonego hipoteką morską, zgodnie z art. 84 § 1, może nastąpić na wniosek wierzyciela hipotecznego po upływie terminu zaspokojenia wierzytelności. Sprzedaży dokonuje się w trybie określonym w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 87 § 5.**

Konieczne byłoby przygotowanie odpowiedniego rozporządzenia wykonawczego. Podkreślić trzeba, że podobna formuła legislacyjna zawarta jest w ustawie z 6 grudnia 1996 r. o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów¹⁷. Ustawa ta w art. 24 także przewiduje sprzedaż jako formę zaspokojenia z przedmiotu zastawu. W pracach nad k.m. wzorowano się na przepisach o zastawie rejestrowym.

¹⁷ Dz.U. Nr 49, poz. 703 z późniejszymi zmianami.

W obecnym unormowaniu traktuje się regulację sprzedaży hipotecznej w art. 86 § 1 i 2 jako wyczerpującą. Po przyjęciu proponowanej zmiany szczegółowe zasady tej sprzedaży określi rozporządzenie wykonawcze i tylko taka sprzedaż winna wywoływać ten sam skutek, co sprzedaż dokonana w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego. Dlatego celowe jest nadanie art. 86 § 4 następującego brzmienia: **§ 4. Sprzedaż statku dokonana w trybie określonym w art. 86 § 1, wywołuje te same skutki prawne, co sprzedaż dokonana w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego.** Tym samym § 2 tego artykułu stanowić będzie jedynie wskazówkę ustawodawczą, jaki kierunek powinny obrać regulacje aktu wykonawczego.

Uzupełnieniem powyższych zmian będzie dodanie w art. 87 § 5 w następującym brzmieniu: **§ 5. Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady, tryb i koszty przeprowadzenia sprzedaży, o której mowa w art. 86 § 1 i 2, mając na względzie efektywność zaspokojenia wierzytelności zabezpieczonych hipoteką morską.**

W zakresie przywilejów na statku dokonano jedynie jednej zmiany w art. 92 § 1, dotyczącej powództwa o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem. Przepis jest celowy i może mieć duże znaczenie praktyczne, ale należałoby słowo „dochodzone” zastąpić określeniem *wytoczone*.

2.4. OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI

W tytule V niezbędnej zmiany wymagają dwa przepisy. Po pierwsze, art. 98 § 1 odsyła w wypadku powołania się dłużnika na przywilej ograniczenia odpowiedzialności bez ustanowienia funduszu ograniczonej odpowiedzialności, do art. 11 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności. Zdaniem autora ten wyjątek od zasad ograniczenia odpowiedzialności jest sprecyzowany w art. 10 Konwencji. Przepis ten mówi, że „można powołać się na ograniczenie odpowiedzialności niezależnie od ustanowienia funduszu ograniczenia określonego w art. 11”. Niestety, poprzez dodanie w przepisie k.m. słowa „zgodnie” można wnosić, że to wyjątkowe rozwiązanie (ograniczenie bez funduszu) wynika z art. 11. Należałoby więc wspomnianej normie nadać treść zgodną z tekstem konwencji: **Art. 98. § 1. Dłużnik może powołać się na ograniczenie odpowiedzialności niezależnie od ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności, określonego w art. 11 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, z zastrzeżeniem § 2.**

Odmierna powinna być także treść art. 101 § 1, który już w poprzedniej wersji kodeksu budził zastrzeżenia, obecnie zaś stracił zupełnie sens¹⁸. Wyjaśnić trzeba, że dawny art. 312 § 1, a obecny art. 101 § 1, dotyczą

¹⁸ Por. J. Łopuski, *op. cit.*, s. 25–26.

możliwości wynikającej z art. 15 ust. 2 konwencji londyńskiej z 1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie. Przepis ten pozwala, niezależnie od limitów ograniczenia przewidzianych dla innych statków, stworzyć w krajowym systemie prawnym specjalny limit ograniczenia dla dwóch kategorii statków: przeznaczonych – według prawa krajowego – do żeglugi po wodach śródlądowych i dla statków o wielkości poniżej 300 ton. Polska skorzystała z tej drugiej możliwości, ustalając dla statków poniżej 300 ton dwa limity ograniczenia: 100 000 SDR dla roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia oraz 50 000 SDR dla innych roszczeń. Rozwiązanie to próbowano zapisać dwukrotnie. W dawnym kodeksie brzmiało następująco: „Jeżeli odpowiedzialność dłużnika powstała w związku z uprawianiem żeglugi statkiem o tonażu brutto mniejszym niż 300 ton, ustalonym zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności, to granica jego odpowiedzialności wynosi...”. W kodeksie z 2001 r. „poprawiono” ten zapis następująco: „Jeżeli odpowiedzialność dłużnika ustalona zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności powstała w związku z uprawianiem żeglugi statkiem o pojemności brutto mniejszej niż 300 ton, to granica jego odpowiedzialności wynosi...”. Z pierwszej formuły wynika, że konwencja przewiduje jakiś specyficzny sposób ustalania pojemności statków do 300 ton, co jest nieprawdą, gdyż stosuje się tu normalne zasady pomierzania, przewidziane w konwencji z 1969 r. o pomierzaniu statków. Z drugiej wersji zdaje się wynikać, że podstawą odpowiedzialności cywilnej jest konwencja z 1976 r., podczas gdy dotyczy ona jedynie ograniczenia odpowiedzialności za bardzo zróżnicowane roszczenia typu kontraktowego i deliktowego. Mając powyższe na uwadze proponuje się nową treść art. 101 § 1 k.m.: **Art. 101. § 1. Dla statków o pojemności poniżej 300, w rozumieniu art. 15 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, granica odpowiedzialności dłużnika, wynosi:**

- 1) 100 000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia,
- 2) 50 000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do innych roszczeń.

W świetle wspomnianej konwencji o pomierzaniu, która jest integralną częścią k.m., nie ma obecnie potrzeby nominowania pojemności w tonach, jednak w wypadku wątpliwości można słowo „ton” dopisać. Natomiast nie jest konieczne sformułowanie „tonaż brutto”, albowiem „w rozumieniu konwencji londyńskiej o ograniczeniu odpowiedzialności tonaż statku oznacza tonaż brutto obliczony zgodnie z konwencją o pomierzaniu” (art. 6, ust. 5 konwencji).

2.5. UMOWY

Wiele zmian w tej części k.m. zasługuje na pełną aprobatę, jak np. nowa definicja umowy czarterowej (art. 104 pkt 1); są jednak poprawki, które budzą

wątpliwości. Jedną z nich jest skreślenie zdania drugiego w obecnym art. 133 k.m. Chodzi o tzw. kopię kapitańską konosamentu¹⁹. Bez wątplenia brak wzmianki w k.m. o tej tradycyjnej instytucji prawa morskiego nie eliminuje jej z praktyki obrotu, nie ma bowiem żadnych ograniczeń w wystawianiu większej liczby kopii konosamentu. Nie należy również przeceniać roli papierowych dokumentów w obrocie morskim w dobie coraz bardziej powszechnej komputeryzacji. Brak jednak oczywistego uzasadnienia dla tej zmiany k.m. i dlatego należałoby art. 133 nadać następujące brzmienie: **Art. 133. § 1. Przewoźnik obowiązany jest wydać załadowcy konosament w tylu oryginalnych egzemplarzach, ilu on zażąda, uwidaczniając na każdym z nich liczbę wydanych egzemplarzy.**

§ 2. Przewoźnik może wydawać odpisy konosamentów bez ograniczeń. Odpis konosamentu towarzyszy ładunkowi na statku.

Znacznie więcej uwagi należy poświęcić zmianie, która pozornie nie jest zbyt istotna, polega bowiem na zamianie w szeregu przepisów słowa „rozporządzenie” na określenie „dysponowanie”. J. Łopuski podkreśla, że „nie jest to zmiana redakcyjna, lecz merytoryczna, uściślająca funkcje konosamentu”²⁰.

Zmiana ta nie wydaje się jednak w pełni konsekwentna. Modyfikacja nie objęła bowiem art. 119, 120, 121 § 1, 160 § 1 dotyczących rozporządzania przestrzenią ładunkową, natomiast wprowadzono ją w art. 131, 135 § 1, dotyczących uprawnień posiadacza konosamentu, a także art. 143 § 1 mówiącym o uprawnieniach frachtującego w stosunku do ładunku. Ponadto analogicznej modyfikacji dokonano w regulacji umowy czarteru na czas (art. 188 § 1, 191 § 1, 193 § 1 i 196 k.m.). W tym drugim wypadku zmiany są konsekwentne i nie budzą żadnych zastrzeżeń, gdyż „dysponowanie” dotyczy statku i powierzchni statku.

Wspomniana modyfikacja może spowodować wątpliwości co do charakteru prawnego konosamentu jako papieru towarowego. W literaturze dotyczącej papierów towarowych nie ma jednomyślności co do roli dokumentu w procesie przenoszenia prawa do towaru, którego dotyczy, ponieważ w poszczególnych krajach zasadniczo różnicowane są systemy prawa cywilnego²¹. Jednak przyjęło się w polskim prawie cywilnym do relacji, jaka zachodzi między rzeczą a związanym z nią dokumentem, używać określenia „rozporządzenie”.

¹⁹Por. M. H. Koziński, *Nowy kodeks...*, s. 32; w literaturze na ogół nie kwestionowano dotychczas zasadności przewożenia na statku kopii konosamentów, zob. J. Łopuski [w:] W. Adamczak, M. Dragun-Gertner, M. H. Koziński, J. Łopuski, M. Nesterowicz (red. J. Łopuski), *Prawo morskie*, t. II, *Prawo żeglugi morskiej* (1), Bydgoszcz 1998, s. 137; J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 130.

²⁰J. Łopuski, *op. cit.*, s. 40.

²¹Por. E. Drozd, *Rozporządzanie towarami za pomocą dokumentów w międzynarodowym obrocie handlowym*, Problemy Prawne Handlu Zagranicznego 1977, nr 1, s. 37 i nast.; zob. także M. H. Koziński, *Towarowe papiery wartościowe* [w:] M. Bączyk, M. H. Koziński, M. Michalski, W. Pyzioł, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery towarowe*, Kraków 2000, s. 462 i nast.

Tak jest przy przeniesieniu posiadania rzeczy, które może polegać albo na *traditio corporalis*, albo na tzw. *longa manu traditio*, czyli np. za pomocą dokumentów (art. 348 k.c.). Podobnej formuły używa k.c. w przypadkach ustanawiania ustawowego prawa zastawu np. w art. 763, 773, 790. Prawo cywilne uznaje zatem za rozporządzenie za pośrednictwem dokumentu sytuację zupełnie niezwiązaną z przeniesieniem własności rzeczy. W związku z tym uzasadnienie, że nie zawsze przeniesienie konosamentu na konkretną osobę musi wiązać się z przeniesieniem prawa własności, nie jest wystarczające dla dokonanej zmiany treści omawianych przepisów k.m. Ponadto wydanie dokumentów umożliwiających rozporządzenie rzeczą zawsze musi być połączone z wolą władania rzeczą przez nabywcę w zakresie określonego prawa. Znany jest przykładowo indos zastawniczy, przez który mimo przekazania papieru wartościowego indosatariuszowi nie nabywa on prawa własności.

Nie ulega kwestii, że z konosamentu jako papieru wartościowego muszą „wynikać prawa do ładunku (towaru) w nim oznaczonego”, a jedną z funkcji tego dokumentu jest „przenoszenie praw związanych z ładunkiem”²². Nasuwa się pytanie, czy realizacja tych zadań konosamentu sprowadza się do „dysponowania”, które raczej kojarzy się z władztwem czysto faktycznym, czy też do „rozporządzania”. Zdaniem autora, rację ma E. Drozd, który jest zdania, że uzyskanie legitymacji do rozporządzania i odbioru ładunku nie przesądza, że nabywca konosamentu staje się właścicielem opisanego w nim ładunku²³.

Problem odróżnienia terminów „rozporządzenie” i „dysponowanie” na gruncie k.m. nie jest zagadnieniem nowym²⁴. W prawie cywilnym rozporządza ten, kto dokonuje czynności prawnej, której bezpośrednim celem i skutkiem jest przeniesienie, obciążenie, zmiana lub zniesienie prawa majątkowego, dlatego trudno uznać było za prawidłowe sformułowania k.m., odnoszące pojęcie „rozporządzania” do przestrzeni statku czy nawet całego statku, o ile nie następuje np. przeniesienie praw do statku.

Słuszna natomiast wydaje się zmiana treści art. 143 § 1 k.m., gdyż w przepisie tym rzeczywiście nie chodzi o rozporządzenie, w znaczeniu wyżej określonym, lecz o konkretne uprawnienia frachtującego do ładunku przed i po rozpoczęciu podróży. Sądzić należy, że w trakcie przewozu legitymowany posiadacz konosamentu nie dokonuje w stosunku do przewoźnika morskiego rozporządzeń, lecz udziela mu dyspozycji. Określenie „dysponuje ładunkiem” w zdaniu drugim powyższego przepisu nie stałoby więc w sprzeczności z sugestią odnośnie do utrzymania dotychczasowego brzmienia art. 131 § 1 i 135 § 1 w nowym k.m.

²²J. Łopuski, M. Dragun-Gertner [w:] *op. cit.*, s. 408 i 411.

²³E. Drozd, *op. cit.*, s. 40.

²⁴Por. A. Redelbach, *Zagadnienia „rozporządzania” w kodeksie morskim*, Technika i Gospodarka Morska, 1970, nr 8–9, s. 380 i nast.; zob. także M. H. Kozinski, *Konosament jako papier towarowy w nowym kodeksie morskim*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej, 2002, nr 13, s. 150–151.

Reasumując, słowo „rozporządza” należy zastąpić słowem *dysponuje* w art. 119 § 1, 120, 160 § 1, a w art. 121 §1 słowo „rozporządzał” słowem *dysponował*. W art. 131 § 1 należy słowo „dysponowania” zastąpić słowem *rozporządzania*, analogicznej zmiany należy dokonać w art. 135 § 1.

Konsekwencja ustawodawcza nakazywałaby w art. 134 § 1 pkt 3 dodać w nawiasie słowa (*konosament na okaziciela*).

W zakresie przewozu pasażera warto byłoby rozważyć propozycję autora dotyczącą uzupełnienia art. 182 § 1 k.m. o sformułowanie „lub innego zabezpieczenia finansowego”. Należy podkreślić, że najnowsza wersja projektu zmiany konwencji ateńskiej nie ogranicza się wyłącznie do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika pasażera. Gdyby tę sugestię przyjęto, należałoby odpowiednio zmodyfikować oznaczenie dokumentu, o którym mowa w § 2 tego artykułu.

Przyjęte wyżej założenia o jedynie korekcyjnym charakterze proponowanej nowelizacji nie sugerują kompleksowej zmiany przepisów o agencji morskiej, a pośrednio i o umowie maklerskiej. Praktyka zmierza w kierunku coraz szerszej przedmiotowo formy pośrednictwa morskiego²⁵. Niestety, radykalne zmiany w unormowaniu umowy agencyjnej w k.c.²⁶, dostosowujące polskie prawo do prawa Unii Europejskiej, nie mogą być całkowicie pominięte w nowym k.m.

Na temat relacji pomiędzy agencją morską a agencją z k.c. pisano wiele w literaturze przedmiotu²⁷. Było dotychczas bezsporne, że w zakresie nieuregulowanym w k.m. do agencji morskiej stosowano przepisy o agencji cywilnej. Obecnie jest to coraz trudniejsze, gdyż nowa definicja umowy agencyjnej formułuje tę umowę wyłącznie jako umowę obrotu gospodarczego, dwustronnie podmiotowo kwalifikowaną. Agencja cywilna różni się więc od agencji morskiej zarówno w zakresie przedmiotowym, jak i podmiotowym. Poza tym wprowadzono do k.c. zupełnie nieznane na gruncie prawa morskiego instytucje, jak np. obowiązek lojalności, roszczenie o prowizję po zakończeniu umowy, świadczenie wyrównawcze, ograniczenie działalności etc.

W związku z tym proponuje się, przy zachowaniu istniejącej specyfiki w zakresie działania agenta morskiego, nieco przybliżyć umowę agencji morskiej konstrukcyjnie do agencji cywilnej. W tym celu należałoby na nowo sformułować definicję umowy agencji morskiej, a nadto – wzorem k.c. – dodać w k.m. nową umowę nienazwaną, do której odpowiednie zastosowanie miałyby przepisy o umowie agencji morskiej. Art. 201 k.m. powinien mieć następującą

²⁵Zob. M.H. Koziński, *Usługi pomocnicze w żegludze morskiej* [w:] W. Adamczak, M.H. Koziński, J. Łopuski (red. J. Łopuski), *Prawo morskie*, t. II, *Prawo żeglugi morskiej* (2), Bydgoszcz – Toruń 2000, s. 21 i nast.

²⁶Tytuł XXIII k.c. zmieniony został ustawą z dnia 26 lipca 2000 r. (Dz.U. Nr 74, poz. 857), zob. bliżej M.H. Koziński, *Agencja morska a nowe unormowanie umowy agencyjnej w kodeksie cywilnym*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 2001, nr 11, s. 196 i nast.

²⁷Zob. J. Kufel, *Umowa agencyjna*, Warszawa – Poznań 1977, s. 135 i cytowana tam literatura.

treść: **Art. 201. § 1. Przez umowę agencyjną agent morski, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, za wynagrodzeniem podejmuje się stałego przedstawicielstwa armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze.**

§ 2. Do umowy o treści określonej w § 1, zawartej z agentem przez armatora, niebędącego przedsiębiorcą lub przedsiębiorcę niebędącego armatorem, a także do czynności, o których mowa w art. 208 § 2, stosuje się odpowiednio przepisy o umowie agencyjnej”.

Propozycja ta zakłada czysto profesjonalny układ podmiotowy w agencji morskiej, co w praktyce jest niemal regułą. Jednocześnie wychodzi na przeciw tendencjom do poszerzania zakresu działania agentów morskich na umowy nie tylko z armatorami. W obecnych formach działalności żeglugowej jest – według autora – nieuzasadnione utrzymywanie sztywnej regulacji, która eliminuje możliwość korzystania z usług agenta morskiego, np. przez zarządcę statku lub firmę *crewingową*.

Gdyby przyjęto powyższą propozycję, należałoby wykreślić ostatnie zdanie w art. 208 § 2 k.m. Warto byłoby także rozważyć, czy mimo unijnej genezy poprawek do k.c. nie trzeba byłoby na potrzeby prawa morskiego (np. przez wyraźne wyłączenie w stosunku do agenta morskiego) nieco zmodyfikować pewnych reguł stosowanych w cywilnej umowie agencyjnej. Chodzi np. o art. 761¹, 761⁵ oraz 764⁶ k.c.

Jeśli chodzi o usługi holownicze, to w nowym k.m. nie dokonano zmian. Warto jednak zwrócić uwagę, że zgodnie z prawem polskim – podobnie jak ma to miejsce przy pilotażu – istnieje obowiązkowe holowanie. K.m. nie dostrzega tu kwestii (taryfa opłat maksymalnych), którą uregulował w zakresie pilotażu (art. 223 § 2 i 230 § 2). K.m. opowiada się za umownym kształtowaniem wynagrodzenia za holowanie, w sytuacji, gdy prawo określa nie tylko obowiązek zawarcia umowy, ale nawet liczbę holowników, których należy używać. Taka regulacja stawia w różnej sytuacji przedsiębiorców zajmujących się świadczeniem usług holowniczych i pilotowych, działających w analogicznych warunkach, często w tym samym porcie.

Ocenie uregulowania usług pilotowych w k.m. można poświęcić wiele uwagi. Nie ulega wątpliwości, że przyjęta w k.m. formuła odpowiedzialności pilota nie jest właściwa. Także J. Łopuski zwraca uwagę na niejasność, jaka powstaje w związku z zestawieniem pojęć „przedsiębiorcy świadczącego usługi pilotowe” i „pilota”²⁸. Nie dokonując bardziej całościowej zmiany tej części k.m., można zaproponować uzupełnienia, które wyjaśnią sporny obecnie problem, czy każdy pilot musi być samodzielnym przedsiębiorcą, czy też może – jak było dotychczas – wykonywać swój zawód, np. w ramach spółki pilotowej. W art. 223 § 1 dodać należy słowa *lub pilotem*, w art. 225 zaś – wprowadzić nowy § 5 w następującej treści: **§ 5. Jeżeli umowę o świadczenie**

²⁸ Por. J. Łopuski, *op. cit.*, s. 29–30; zob. także M.H. Kozinski, *Nowy kodeks morski...*, s. 36–38.

usługi pilotowej armator zawarł z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe odpowiedzialność wobec niego ponosi ten przedsiębiorca. Przepisy § 1–4 stosuje się odpowiednio.

Nowelizacja wyjaśnia, że umowa o usługi pilotowe może być zawarta zarówno przez przedsiębiorcę pilotowego, jak i przez pilota niebędącego przedsiębiorcą²⁹. Zasady odpowiedzialności kontraktowej w obu przypadkach są analogiczne. Wydaje się celowe zachowanie obowiązku ponoszenia kosztów utrzymania stacji pilotowej jedynie w stosunku do przedsiębiorców pilotowych.

Przy okazji warto byłoby rozważyć, czy k.m. – w świetle wskazanych wyżej założeń – jest właściwym miejscem dla unormowania problematyki listy pilotów, stacji pilotowych, regulaminów tych stacji i kosztów ich utrzymania, kompetencji organów administracji morskiej w stosunku do pilotów.

W zakresie ratownictwa morskiego kodeks wprowadza wiele zmian, wynikających z oparcia się ustawodawcy na nowej konwencji o ratownictwie z 1989 r.³⁰ W kontekście stosowania tych norm, mając na uwadze, że wszystkie nowe wzorce umowne wykorzystują rozwiązania SALVAGE 89, celowe wydaje się jak najszybsze ratyfikowanie tej konwencji przez Polskę.

2.6. WYPADKI MORSKIE

Zasadne wydaje się uzupełnienie obowiązków dowódcy okrętu Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji w wypadku zderzenia ze statkiem. W nowym k.m. zabrakło sformułowania, które należałoby dopisać, jako § 3 w art. 264. **§ 3. Dowódcy jednostek, o których mowa w § 1, po zderzeniu obowiązani są do udzielenia statkowi, jego załodze i pasażerom niezbędnej pomocy oraz podania numeru taktycznego jednostki.**

Po wprowadzeniu do k.m. art. 182 należy powrócić do postulatu wprowadzenia obowiązku zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej armatora statku mogącego spowodować tzw. zanieczyszczenia różne³¹. Ryzyko takich zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich jest coraz większe. W związku z tym zaproponowano następujące uzupełnienia w dziale III, rozdziale 1, tytułu VII. Obecną treść art. 265 oznacza się jako § 1, natomiast paragrafy art. 266 stają się odpowiednio § 2 i 3 art. 265. Art. 266 k.m. nadaje się następujące brzmienie: **Art. 266. § 1. Armator statku o polskiej przynależności, o którym mowa w art. 265 § 1, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem,**

²⁹ Por. M. H. Koziński, *Usługi pomocnicze...*, s. 60.

³⁰ Zob. M. H. Koziński, *Nowy kodeks morski...*, s. 38 i nast.

³¹ Por. M. H. Koziński, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza*, Prawo Morskie, 1999, vol. XII, s. 59.

stwierdzone odpowiednim certyfikatem, w granicach określonych w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

§ 2. Do zabezpieczenia, o którym mowa w § 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 273 § 2, 274, 275, 278 § 1.

§ 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania lub poświadczania certyfikatów, wzór certyfikatu oraz wysokość pobieranych opłat, mając na uwadze ochronę środowiska morskiego.

Formułowano już zastrzeżenia co do stosowania w k.m. odesłania do konwencji międzynarodowych z podaniem miejsca opublikowania takiego aktu prawa międzynarodowego³². W przypadku konwencji CLC, do której odsyła art. 272 § 1, i konwencji FUND, do której odsyła art. 279 § 1, doszło do sytuacji paradoksalnej. Podane w k.m. odesłania dotyczą konwencji, które Rzeczpospolita Polska wypowiedziała w 1999 r. Należałoby przeto obu przepisom nadać następujące nowe brzmienie: *Art. 272. § 1. Do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez wyciek lub usunięcie oleju ze statku, przewożącego olej luzem jako ładunek, stosuje się postanowienia Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, w treści określonej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1527), zwanej dalej „Konwencją o odpowiedzialności cywilnej”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.*

Ponadto – mając na uwadze rozszerzenie zakresu działania nowej konwencji CLC – niezbędne jest zmodyfikowanie treści § 3 powyższego artykułu przez dodanie po słowie „terytorium” słów *lub w wyłącznej strefie ekonomicznej*.

Konsekwencją tej ostatniej zmiany jest – zdaniem autora – potrzeba uzupełnienia art. 278 k.m. Istniejąca treść stałaby się § 1, a nowy § 2 mógłby mieć następujące brzmienie: *§ 2. Kontroli, o której mowa w § 1, można dokonywać także na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.*

Art. 279 § 1 k.m. powinien mieć następującą treść: *Art. 279. § 1. Do dochodzenia roszczeń wobec Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, zwanego dalej „Międzynarodowym Funduszem”, stosuje się postanowienia Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, w treści określonej w Protokole, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1530), wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.*

³²M. H. Kozinski, *Modyfikacja systemu odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a prawo polskie*, Prawo Morskie, 2001, vol. XV, s. 68–70.

Konieczna jest zmiana treści art. 280 § 2 i 3 k.m., poprzez zastąpienie sformułowania „Główny Urząd Cel” określeniem *minister właściwy do spraw finansów publicznych*³³.

W odniesieniu do przepisów o mieniu zatopionym w morzu, proponuje się skreślenie w art. 291 ostatnich słów po przecinku, tj. „z zastosowaniem przepisów Kodeksu postępowania cywilnego” i zastąpienie ich słowami *mając na względzie skuteczność postępowania*.

2.7. INNE PRZEPISY

W tytule IX, w art. 399 § 1 zbędne jest ponowne powołanie konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności w pełnej nazwie, z podaniem miejsca jej publikacji. Zabiegu tego dokonano już bowiem raz w art. 97 i – zdaniem autora – formuła „Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności” powinna być konsekwentnie stosowana w całym k.m.

Niekonsekwentnie używa się w art. 341 § 1 określenia „zakład ubezpieczeń”, mimo że w całym k.m. przywrócono dawną terminologię, tj. *ubezpieczyciel*.

3. UWAGI KOŃCOWE

Przedstawione wyżej uwagi i propozycje potwierdzają niezbicie, że nowelizacja nowego k.m. jest potrzebna. Nawet jeśli niektóre z sugestii autora wzbudzą polemikę, to zdecydowana większość zauważonych braków w ustawie z 2001 r. jest bezsporna.

Należy przeto zaapelować do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, aby rozważył celowość podjęcia pilnych prac legislacyjnych, dotyczących morskiego prawa cywilnego. Apel ten obejmuje także przygotowanie niezbędnych aktów wykonawczych do nowego k.m.

Analizując tekst k.m., nie można powstrzymać się od następującej refleksji. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, działając przez kilkanaście lat, przygotowała wiele obszernych projektów legislacyjnych, w tym trzy nowelizacje k.m. Nigdy do tej pory nie zdarzyło się, by na kolejnych etapach legislacji dokonywano istotnych, nieuzgodnionych z nią zmian w tekstach ustaw morskich. Być może dlatego nie było do tej pory ustawy morskiej w odniesieniu do której, po jej ogłoszeniu, można byłoby zgłosić ponad

³³Dokonano już tej zmiany nowelizacją k.m. z 1961 r., która miała miejsce na mocy ustawy z 20 marca 2002 r. o przekształceniach w administracji celnej i zmianie niektórych ustaw (Dz.U. Nr 41, poz. 365). Ewidentnym błędem legislacyjnym jest przeto powrót do nieaktualnego zapisu w nowym k.m.

50 propozycji nowelizacyjnych. Trzeba jak najszybciej znaleźć odpowiedź na pytanie, czy obecna forma przygotowywania projektów ustaw morskich jest optymalna i w jakich ogniwach długiego procesu legislacji brakuje odpowiedniej wiedzy lub staranności niezbędnej w tak specjalistycznym dziale ustawodawstwa.

THE REVISION OF THE MARITIME CODE (2001) (Summary)

This article deals with the new Polish Maritime Code of 18 September 2001. An analysis of the regulations of this extensive normative act that governs maritime civil law prompts the author to some critical comments. The result of these criticisms are suggestions for the modification of several norms of the Maritime Code. It is the view of the author that, despite the fact that the new legislation has only recently come into force, an urgent revision is necessary.

Part of the proposed changes concern minor mistakes that arose at the final stage of the legislative process. There are, however, also proposals that go further, e.g. the removal from the legislation of the new institution of the Polish yacht register. In total, the author presents more than 50 changes to the new Maritime Code.

Along with such revisions, the author also proposes new solutions which have not hitherto existed in the Polish Maritime Code. An example of such a proposal is that of introducing into the Maritime Code the obligation of financial security for ship owners responsible to cover damage done by pollutants other than crude oil.

Besides arguments in favour of particular proposals for legislative changes, the article contains concrete outlines of new regulations.