

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

KODEKS MORSKI 2001

Praca zawiera syntetyczne omówienie najistotniejszych zmian w polskim morskim prawie cywilnym, wprowadzonych na mocy Kodeksu morskiego z 18 września 2001 r. Nowy kodeks obowiązuje od dnia 5 czerwca 2002 r.

Autor omawia zakres modyfikacji zawartych w nowym kodeksie w stosunku do dotychczasowego kodeksu z 1961 r. Mając na uwadze fakt, że utrzymano w mocy większość norm dawnego prawa morskiego, autor określa nową ustawę jako rekodyfikację, a nie zupełnie nowy akt prawny. Podkreśla się i szczegółowo omawia zalety nowej systematyki Kodeksu morskiego.

Omawiając poszczególne przepisy nowej ustawy, autor wskazuje na szereg rozwiązań wątpliwych lub wręcz błędnych. Przykładem takiej regulacji może być wprowadzenie nowej instytucji polskiego rejestru jachtów.

Do najważniejszych zmian w prawie morskim zaliczyć trzeba modyfikację systemu realizacji hipoteki morskiej. Wzorując się głównie na prawie brytyjskim, starano się ominąć trudności wynikające z realizacji hipoteki w trybie egzekucji sądowej, wprowadzając możliwość przejęcia statku, obciążonego hipoteką, w posiadanie lub nawet jego sprzedaż przez wierzyciela hipotecznego.

Ostatnią część opracowania stanowi wykaz aktów wykonawczych do Kodeksu morskiego, które winny być pilnie wydane. Autor dokonuje selekcji tych aktów, wskazując na kolejność ich wprowadzenia w życie.

1. WPROWADZENIE

W dniu 5 czerwca 2002 roku weszła w życie ustawa z 18 września 2001 r. – Kodeks morski¹, którą zwykło się określać mianem **nowego kodeksu morskiego**.

Praca niniejsza nie jest kompleksowym komentarzem do nowego kodeksu morskiego, ani nawet nie jest w stanie przybliżyć wszystkich problemów, które nasuwa nowa kodyfikacja. Obszerniejsze omówienie tego nowego aktu prawnego wraz z pełnym jego tekstem, aktualnymi umowami międzynarodowymi i materiałem porównawczym, pozwalającym odszukiwać odpowiednie przepisy i korzystać

¹Dz.U., Nr 138, poz. 1545. Zgodnie z art. 1 ustawy Przepisy wprowadzające ustawę – Kodeks morski; Kodeks morski wszedł w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, a więc w dniu 5.06.2002 r.

z dotychczasowej literatury, zawiera inne opracowanie autora². W tej pracy skupimy się na wskazaniu najważniejszych nowych unormowań, między innymi tych, które mogą budzić wątpliwości, oraz podkreśleniu znaczenia aktów wykonawczych do k.m.

Poniższe rozważania zawierają nierzadko uwagi polemiczne w stosunku do rozwiązań przyjętych w omawianej kodyfikacji. Zwłaszcza wątpliwe są te zmiany, które wprowadzono w końcowym etapie prac legislacyjnych. Szereg z nich nie było przedmiotem prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego i zespołu redagującego ostateczną wersję projektu ustawy. Autor ma nadzieję, że krytyka ta w niczym nie podważy rangi nowej kodyfikacji, a skłoni do dyskusji nad nowymi instytucjami morskiego prawa cywilnego.

2. REKODYFIKACJA MORSKIEGO PRAWA CYWILNEGO

Po kilku latach prac Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego przy ówczesnym Ministrze Transportu i Gospodarki Morskiej opracowała projekt nowego kodeksu morskiego. Jest to dzieło zbiorowe licznego grona polskich prawników morskich. Projekt ten stał się podstawą dla uchwalonej w 2001 r. ustawy.

Od dawna było oczywiste, że mimo stałego doskonalenia k.m. nie da się w najbliższych latach uniknąć głębszej nowelizacji tego aktu prawnego, co bardziej radykalni członkowie Komisji chcieli podjąć próbę sformułowania zupełnie nowej kodyfikacji prawa morskiego, zwłaszcza w jego części przewozowej. Przeważało jednak podejście konserwatywne zakładające jedynie ograniczone i częściowe zmiany w kodeksie oraz traktujące tę ustawę wyłącznie jako cywilnoprawne unormowanie problematyki żeglugi morskiej.

W rezultacie przyjęcia tych założeń zmieniła się gruntownie stosunkowo niewielka liczba przepisów k.m. Zasadniczo natomiast zmieniono systematykę kodeksu. Dokonano również szeregu zabiegów porządkujących ustawę. Całe, znaczące partie kodeksu pozostały jednak bez zmian.

Nowa wersja kodeksu morskiego, ze względu na swój zakres, a zwłaszcza istotne zmiany w stratyfikacji ustawy, nie może być jednak uznana jedynie za nowelizację. Pozwoliłem sobie przeto nazwać zabieg legislacyjny, którego dokonano w stosunku do k.m., **rekodyfikacją**. Nazwa ta się przyjęła, gdyż dobrze oddaje efekt pracy nad kodyfikacją morską.

Podkreślić trzeba, że prezentowana rekodyfikacja musiałaby być znacznie bardziej gruntowna, gdyby nie to, że prace nad doskonaleniem polskiego prawa morskiego rozłożono na etapy. Nowa ustawa uwzględnia prawie w całości nowelizacje k.m., dokonane w 1991 i 1995 r.

Obecny układ tytułów k.m. jest następujący:

Tytuł I – Przepisy ogólne (art. 1-8)

Tytuł II – Statek morski (art. 10-52)

— a Gont?

²M.H. Koziński, *Nowy kodeks morski*, Gdynia 2002.

- Tytuł III – Kapitan statku (art. 53-72)
- Tytuł IV – Prawa rzeczowe (art. 73-96)
- Tytuł V – Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie (art. 97-102)
- Tytuł VI – Umowy (art. 103-249)
- Tytuł VII – Wypadki morskie (art. 250-291)
- Tytuł VIII – Ubezpieczenie morskie (art. 292-338)
- Tytuł IX – Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki (art. 339-354)
- Tytuł X – Przepisy kolizyjne (art. 355-360)

Powyższy podział jest jedną z ważnych zalet rekodyfikacji. Wiele nowelizacji uczyniło z k.m. akt prawny, który wyraźnie zatracił logikę podziału. Powstały luki i niekonsekwencje. Kodeks nie tworzył zwartej systematyki, tak charakterystycznej dla aktów prawnych rangi kodeksowej.

Nowy układ tytułów i zawartych w nich mniejszych jednostek redakcyjnych tekstu kodeksu, wprowadza przemyślane i zgodny z najnowszymi tendencjami w nauce prawa morskiego system norm morskiego prawa cywilnego.

W miejsce dotychczasowych „Przepisów wstępnych” wprowadzono nowy tytuł – „Przepisy ogólne”. Dotychczasowy tytuł I – „Statek morski” stał się tytułem drugim, przy czym dość istotnie ograniczono jego treść. Wyeliminowano z k.m. przepisy dotyczące bezpieczeństwa żeglugi. Uznano, że dotychczasowa regulacja kodeksowa w tym zakresie nie odpowiada już potrzebom i postanowiono tę problematykę szeroko unormować w odrębnej ustawie o bezpieczeństwie morskim. Z tytułu I wyłączono także problematykę praw rzeczowych, którą wyodrębniono w nowy tytuł IV – „Prawa rzeczowe”. Dotychczasowy tytuł II – „Armator”, zawierający tylko dwa artykuły, wobec uchylenia przepisów o ograniczonej odpowiedzialności armatora, został całkowicie usunięty z k.m. Definicję armatora wprowadzono do przepisów ogólnych, a odpowiedzialność armatora podlega obecnie zasadom ogólnym regulowanym w przepisach k.c., z wyjątkiem zagadnień szczegółowych, takich jak: ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie, zderzenia statków, odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza.

Obecny tytuł III – „Kapitan statku”, nie zmienił swej lokalizacji w k.m. Tytuł ten został jednak gruntownie uporządkowany przez wprowadzenie wewnętrznego podziału norm na cztery działy i poprawiony w wielu przepisach. Dwa nowe tytuły to już wspomniany tytuł IV – „Prawa rzeczowe”, który szeroko uzupełnia przepisy o hipotece morskiej, czyniąc z niej praktycznie nową instytucję, służącą zabezpieczeniu wykonania zobowiązań w obrocie morskim i tytuł V – „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie”. Ten ostatni praktycznie obejmuje treść dotychczasowego tytułu VII k.m. z wyłączeniem jednak przepisów proceduralnych. Tytuł ten powinien znaleźć się przed dalszymi tytułami, albowiem inkorporuje konwencję londyńską o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.³, która obecnie ma zastosowanie nie tylko do armatora, ale także do ratujących, ubezpieczycieli.

³ Dz.U. z 1986 r., Nr 35, poz.175.

Najobszerniejszym zdecydowanie jest tytuł VI – „Umowy”; dotychczas był to tytuł IV k.m. Treść tego tytułu nie uległa większym zmianom w zakresie przewozu morskiego ładunku i pasażerów. Tytuł został jednak uzupełniony o ratownictwo morskie, przeniesione z dawnego tytułu V – „Wypadki morskie”. Tytuł ten obecnie składa się z ośmiu działów, każdy dotyczy innej umowy k.m., najobszerniejszy zaś dział, dotyczący przewozu morskiego ładunku, jest ponadto podzielony na dziewięć rozdziałów.

Poprzedni tytuł V stał się tytułem VII – „Wypadki morskie”. Został on uzupełniony o dział trzeci (poza awarią wspólną i zderzeniami statków), dotyczący zanieczyszczenia ze statków. Zdecydowano się tym samym na zniesienie dotychczasowego tytułu VIII k.m. – „Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem ze statków”. Osobiście uważam, że można było utrzymać ten tytuł, albowiem nazwą lepiej odpowiadał treści przepisów wprowadzonych nowelizacją z 1991 r. Problematyka odszkodowawcza⁴ w zakresie zanieczyszczeń morza jest tak bogata i specyficzna, że byłoby uzasadnione szczególnie ją wyodrębnić w k.m.

Dotychczasowy tytuł VI – „Ubezpieczenia morskie” staje się tytułem VIII z niewielkimi zmianami w treści przepisów. Tytuł IX – „Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki” celowo umieszczono pod koniec ustawy. Chodziło o to, że są to wprawdzie normy ściśle związane przepisami materialnoprawnymi prawa morskiego, ale są to przepisy publicznoprawne, formalnoprawne, procesowe⁵. Można mieć nadzieję, że w przyszłości zostaną one przeniesione do kodeksu postępowania cywilnego.

Celowe również wydaje się wyodrębnienie norm morskiego prawa prywatnego międzynarodowego w tytule X – „Przepisy kolizyjne”. Są w tym tytule drobne modyfikacje w porównaniu z obowiązującymiorskimi normami kolizyjnymi.

3. WAŻNIEJSZE ZMIANY W KODEKSIE MORSKIM

3.1. PRZEPISY OGÓLNE

Zauważyć trzeba, że kwestia „przepisów ogólnych” jest w każdej ustawie sprawą o kluczowym znaczeniu, tym bardziej w akcie prawnym rangi kodeksowej. Autor niniejszego opracowania był jednym z konsekwentnych zwolenników rozbudowania części ogólnej k.m., nawet przygotował autorski projekt takich

⁴Por. M. H. Kozinski, *Zasady odpowiedzialności cywilnej armatora za inne zanieczyszczenia niż olejowe w kodeksie morskim*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 1996, nr 2, s. 196 i nast., tegoż, *Aktualne tendencje w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunkach morskich*, Prawo Morskie, 1999, t. XI, s. 63 i nast., tegoż, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza*, Prawo Morskie, 1999, t. XII, s. 49 i nast.

⁵Por. M. H. Kozinski, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002, s. 82 i nast.

przepisów, obejmujący aż 40 artykułów⁶. Ostateczna wersja projektu k.m. z 2001 r. zawiera w tytule I jedynie 8 artykułów.

Art. 1 projektu praktycznie nie różni się od normy pierwotnej z 1961 r., znalazły się w nim tylko dodatkowe wyłączenia w § 3, wynikające z normowania w odrębnych ustawach stosunków pracy na statku, bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki.

Nie utrzymano w kodeksie normy art. 1 § 1a, zawierającej zasadę priorytetu umowy międzynarodowej w stosunku do przepisów k.m. Kwestia ta w pracach legislacyjnych wracała wielokrotnie. Moim zdaniem, jest to modyfikacja uzasadniona w kontekście obowiązujących rozwiązań konstytucyjnych⁷. Należałoby jednak rozważyć ewentualne modyfikacje wcześniejszych ustaw morskich, kodeks bowiem będzie jedynym aktem prawa morskiego nie zawierającym tej klauzuli.

Nie ostał się także w projekcie dotychczasowy art. 2 k.m., deklarujący zasadę autonomii woli stron. Dowodzone, że odpowiednia norma jest w k.c. Chodzi o art. 353¹ k.c. Moim zdaniem, art. 2 był znacznie szerszy niż wspomniany przepis k.c., który dotyczy jedynie wolności umów i jest ograniczony dwiema klauzulami generalnymi (naturą stosunku i zasadami współzycia społecznego).

Novum stanowi ogólna definicja statku w budowie, która dotychczas występowała w przepisach o rejestrze okrętowym; przy okazji usunięto tautologiczny zwrot z definicji statku morskiego.

Zmieniono określenia kategorii statków morskich, do których stosuje się k.m. i zakres zastosowania tej ustawy. Należy zauważyć, że przybyła nam nowa kategoria statków rekreacyjnych. Podkreślić wypada, że do statków specjalnej służby państwowej będą obecnie miały zastosowanie przepisy o ograniczonej odpowiedzialności za roszczenia morskie. Nie wydaje się prawidłowe podwójne podkreślenie wyłączności specjalnej służby państwowej w art. 5 § 1 i w końcowej części § 2 tego artykułu. Jeśli chodzi o zakres stosowania przepisów k.m. do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, nie ma zmian. Wprowadzono natomiast możliwość poddania wołą stron przewozów w ramach tzw. transportów wojskowych regulacji k.m.

Nie zmieniła się także tradycyjna w polskim prawie morskim definicja armatora. Znaczącą nowością w k.m., sugerowaną przez praktykę i nieznaną przepisom k.c., jest możliwość przedłużania wołą stron terminów przedawnienia roszczeń. Możliwe jest to obecnie mocą pisemnej umowy, zawartej po zaistnieniu zdarzenia, z którego wynikło roszczenie. Przepis art. 8 § 1 k.m. stanowi *lex specialis* w stosunku do art. 119 k.c., który zakazuje skracania lub przedłużania terminów przedawnienia przez czynność prawną.

⁶M.H. Kosiński, *Projekt przepisów części wstępnej ustawy – Kodeks morski*, Gdańsk 1992, zob. także tegoż, *Projekt przepisów ogólnych nowego kodeksu morskiego*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 1994, nr 26, s. 51 i nast., oraz *Rekodyfikacja polskiego prawa morskiego*, Gdynia 2000, s. 13 i nast.

⁷Por. M.H. Kosiński, *Modyfikacja systemu odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a prawo polskie*, Prawo Morskie, 2001, t. XV, s. 66–67.

3.2. STATEK MORSKI

W obecnym tytule II k.m. nie wprowadzono zasadniczych zmian. Warto wszakże odnotować, że ustawodawca wycofał się z dotychczasowego warunku uzyskania czasowo polskiej przynależności zobowiązującego obcego armatora do zatrudnienia na statku kapitana, mającego polskie obywatelstwo. Wyraźnym błędem ustawodawcy jest posłużenie się w art. 13 § 1 pkt 4 i 5 określeniem „stały rejestr statków” zamiast „stały rejestr statku”. Można sądzić z tego sformułowania, że chodzi o jakiś międzynarodowy rejestr statków, a nie rejestr konkretnego statku, w jego państwie macierzystym. Formuła ta jest zresztą sprzeczna z definicją rejestru stałego zawartą w art. 22 k.m.

W dziale II – Rejestr okrętowy wprowadzono nowy rodzaj rejestru, tzw. **rejestr jachtów**. Jest to zmiana nad wyraz kontrowersyjna, gdyż ze względu na organ prowadzący ten rejestr i jednocześnie treść delegacji ustawowej z art. 26 § 2 nie jest jasny charakter prawny tego rejestru. Obawiać się należy, że ustawodawca pominął delegację ustawową do określenia wysokości opłat za wpis do rejestru jachtów. Wprawdzie nowe prawo morskie „obdarowuje” związki sportowe dochodami z tytułu prowadzenia wspomnianego rejestru, ale trudno przyjąć, że związki te mogą samodzielnie określać wysokość opłat rejestrowych. Brakuje także podstawy prawnej do wydawania dokumentu rejestracji jachtu i określenia jego wzoru. Nasuwa się poza tym zasadnicza kwestia dopuszczalności zlecenia organizacji społecznej prawa przyznawania polskiej przynależności. Do kwestii tego nieudanego pomysłu legislacyjnego wrócimy jeszcze, omawiając akty wykonawcze do k.m.

W tym tytule mamy ponadto nowe przepisy działu III – Pomiar statku. Zmiany mają na celu przystosowanie k.m. do nowej konwencji londyńskiej o pomierzaniu pojemności statków z 23.06.1969 r., do której wyraźnie odsyła art. 41 nowego k.m.⁸

Za ewidentny błąd ustawodawcy uznać trzeba treść art. 29 § 1, pkt 2, w którym nazwę konkretnej organizacji międzynarodowej, jaką jest Międzynarodowa Organizacja Morska, zapisano małymi literami. W art. 48 § 2 zawarto delegację ustawową pozwalającą powierzyć zadania organu pomiarowego instytucji klasyfikacyjnej.

W dziale IV, dotyczącym dokumentów statku, dodano dwa nowe rozwiązania. Pierwsze, zobowiązujące do tego, by na statkach uprawiających żeglugę międzynarodową dokumenty zawierały oznaczenia także w języku angielskim. Drugie, nakładające odpowiedzialność za kompletność i aktualność dokumentów oraz prawidłowość wpisów w dziennikach na kapitana statku. Ta ostatnia kwestia winna raczej znaleźć się w przepisach o obowiązkach kapitana statku.

3.3. KAPITAN STATKU

Nie ulega wątpliwości, że przepisy tytułu III k.m. zostały w większości pozytywnie zweryfikowane przez praktykę obrotu morskiego. Można zatem byłoby

⁸Dz.U. z 1983 r., Nr 56, poz. 247.

poddać generalnie w wątpliwość celowość ich nowelizacji. Ustawodawca dokonał jednak raczej zabiegów porządkujących, a nie zmieniających te przepisy.

Wyodrębniono te normy, które mają znaczenie ogólne dla całego tytułu. Dotychczasowy art. 82 k.m. został zmieniony. Dodanie do obowiązków kierowania statkiem wykonywania innych funkcji określonych przepisami, oddaje rzeczywistość działalności współczesnego kapitana. Zupełnie nową normą ogólną jest art. 55 k.m., pozwalający na zgłoszenie przez kapitana wobec armatora sprzeciwu odnośnie do składu i kwalifikacji osób wpisywanych na listę załogi.

Art. 64 k.m., wzorowany na dawnym art. 96 k.m., uzupełniony jest o obowiązek przedłożenia przy składaniu protestu morskiego także dziennika okrętowego, czego obecne prawo nie przewiduje, jakkolwiek w § 4 art. 96 k.m. była mowa o adnotacji w tym dzienniku. Rozszerzono możliwości organu przyjmującego protest, w zakresie przesłuchania innych osób niż proponowane przez kapitana.

Nowy art. 65 k.m. nakłada na kapitana obowiązek okazywania bandery statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz podnoszenia bandery przy wprowadzaniu statku do portu. Jest to rozwiązanie tradycyjne w prawie morskim.

Zasadniczej zmianie uległa w ustawie kwestia zawiadamiania organów konsularnych o przybyciu statku do portu zagranicznego. Norma art. 95 dawnego k.m. nie była w praktyce stosowana, dlatego zrezygnowano z odpowiednika tego przepisu w nowym k.m. W art. 66 nowej ustawy poszerzono obowiązki kapitana w zakresie zawiadamiania o wypadkach morskich.

Dodano normę § 2 w art. 68 k.m. Zobowiązuje ona kapitana do zawiadamiania polskich władz konsularnych i władz miejscowych o zatrzymaniu na statku osób zagrażających bezpieczeństwu statku, w każdym porcie, do którego statek zawija. Chodzi tu o dodatkową ochronę interesów osób zatrzymanych, ale może to być bardzo uciążliwe dla kapitanów. Przypomnijmy jednak, że jednocześnie nowe prawo morskie zrezygnowało z obowiązku zgłaszania polskiemu urzędowi konsularnemu o każdym przybyciu statku do portu zagranicznego.

Ostatni z przepisów dotyczących kapitana poszerza krąg jednostek pływających, którym kapitan może przekazać sprawę przestępstwa. Przepis art. 72 uzupełnia delegację ustawową do wydania aktu wykonawczego, który może umożliwić stosowanie konwencji rzymskiej z 1988 r. (SUA)⁹. Otóż art. 8 tej umowy międzynarodowej, która stanowi część polskiego porządku prawnego, jest adresowany wprost do kapitanów. Daje on kapitanowi prawo wydania władzom innego państwa konwencyjnego każdej osoby, w stosunku do której ma on uzasadnione podstawy do przeświadczenia, że popełniła ona jedno z przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żegluga morskiej. Państwo bandery statku winno zobowiązać kapitana do poinformowania władz państwa, któremu ma być wydany przestępca, o zamiarze

⁹ Materialnoprawne normy konwencji rzymskiej w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu morskemu – Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 635, zostały implementowane w nowej kodyfikacji karnej. natomiast brak jest jakichkolwiek przepisów proceduralnych odnośnie do postępowania ze sprawcami tych przestępstw przez kapitanów polskich statków. Lukę tę powinno wypełnić odpowiednie rozporządzenie wykonawcze. Por. M.H. Kozłowski, *Morskie prawo publiczne ...*, s. 133–134.

wydania przed wejściem na jego wody terytorialne. Problematyka ta jest bardzo trudna prawnie i politycznie, kapitanowie winni mieć przeto konkretne wytyczne, jak mają stosować normy konwencyjne. Dlatego proponowane w art. 72 § 2 ustawy rozporządzenie wydaje się szczególnie ważne.

3.4. PRAWA RZECZOWE NA STATKU

Prawa rzeczowe na statku zostały potraktowane w projekcie k.m. w sposób wyjątkowo uprzywilejowany. Komisja Kodyfikacyjna uznała, że są ważne argumenty przemawiające za rozwinięciem i modyfikacją hipoteki morskiej.

Hipoteka morska nie jest instytucją w pełni samodzielnią, korzysta bowiem z ogólnych unormowań tej formy zabezpieczenia, zawartych w przepisach prawa cywilnego. Nie posiada ona zazwyczaj także odrębnego systemu realizacji zabezpieczonych wierzytelności, wykorzystując rozwiązania postępowania cywilnego. Jest bardziej niż inne instytucje prawa morskiego związana z normami prawa powszechnego. Hipoteka jest jednym z tzw. praw rzeczowych ograniczonych (*iura in re aliena*). Jest to prawo akcesoryjne, służące zabezpieczeniu oznaczonej wierzytelności. W polskim prawie cywilnym instytucję hipoteki reguluje k.c. i ustawa z 6.07.1982 r. o księgach wieczystych i hipotece (u.k.w.h)¹⁰. Przepisy prawa cywilnego o hipotece ulegają ostatnio znaczącym modyfikacjom, czego nie brała pod uwagę Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego. Może to spowodować niespójność systemową norm morskiego prawa cywilnego i powszechnego prawa cywilnego. Do kwestii konieczności lepszej koordynacji prac legislacyjnych jeszcze nawiążemy w dalszej części pracy.

Hipoteka morska kształtowała się w polskim kodeksie morskim od 1961 r., przy czym największe zmiany w jej treści nastąpiły w 1995 r., czyniąc z niej w znacznym stopniu, odrębną od hipoteki lądowej, formę zabezpieczenia rzeczowego na statku¹¹. Wszystkie dotychczasowe rozwiązania przejął k.m. z 2001 r., a nadto wprowadził regulacje, które uznać należy za kolejny etap rozwoju tej instytucji prawnej.

W definicji hipoteki nie zmieniło się nic z wyjątkiem usunięcia, w określeniu przepisów prawa cywilnego, które stosuje się odpowiednio do hipoteki morskiej, sformułowania „na nieruchomościach”. Jak się wydaje, nie jest to zabieg bez znaczenia, rozszerza on bowiem możliwość wykorzystania w prawie morskim przepisów o hipotece, m.in. o hipotekę na wierzytelności zabezpieczonej hipoteką. Nowa tendencja do rozszerzania przedmiotu hipoteki morskiej, którą dostrzec można już w poprzedniej nowelizacji k.m., eksponuje zwłaszcza hipotekę na prawach. Do artykułu definiującego hipotekę morską wprowadzono paragraf drugi podkreślający, że do powstania hipoteki morskiej niezbędny jest wpis do rejestru

¹⁰ Dz.U., Nr 19, poz. 147 z późniejszymi zmianami, zob. także rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z 18.03.1992 r. w sprawie wykonania przepisów ustawy o księgach wieczystych i hipotece (Dz.U., Nr 29, poz. 128).

¹¹ Zob. bliżej M.H. Koziński, *Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim*, „Rejent”, 2000, nr 3, s. 30 i nast.

okrętowego. Norma ta nie jest nowa, ale wspomniany wyżej zabieg legislacyjny miał na celu ugruntowanie konstytutywności wpisu hipoteki. Nadal podstawowym sposobem ustanowienia hipoteki jest oświadczenie woli właściciela statku, złożone na piśmie, z podpisem notarialnie poświadczonym. Jedynym wyjątkiem jest tzw. **umowa o ustanowienie hipoteki morskiej**, o której będzie jeszcze mowa. Umowa taka wymaga także formy pisemnej, z notarialnie poświadczonymi podpisami, a nadto wpisania do rejestru okrętowego.

Zasadnicze zmiany w koncepcji hipoteki morskiej sprowadzają się do realizacji tego zabezpieczenia rzeczowego. Jako regułę utrzymuje się zasadę, że wierzytelność zabezpieczona hipoteką morską podlega zaspokojeniu z przedmiotu hipoteki z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego. Nowy k.m. wprowadza jednak wyjątki zarówno od zasady pierwszeństwa, jak i od trybu egzekucyjnego. Pierwszeństwo zaspokojenia wierzytelności hipotecznej nie jest skuteczne w stosunku do: „wierzytelności objętych przywilejami morskimi na statku, kosztów egzekucyjnych, należności alimentacyjnych, rent z tytułu odszkodowania za wywołanie choroby, niezdolności do pracy, kalectwa lub śmierci, oraz kosztów ostatniej choroby i zwykłego pogrzebu właściciela statku” (art. 83 § 1 k.m.). Natomiast wyjątki od stosowania trybu egzekucyjnego uregulowane są szczegółowo w kilku kolejnych przepisach k.m.

Zanim przejdziemy do omówienia bezegzekucyjnych form zaspokojenia z przedmiotu hipoteki morskiej, należy przypomnieć, że w prawie polskim istnieją szczególne przepisy dotyczące egzekucji ze statków morskich (art. 1014–1022 kodeksu postępowania cywilnego)¹². Pomijając ocenę samych przepisów egzekucyjnych, należy zwrócić uwagę, że uzyskanie w Polsce tytułu egzekucyjnego, skuteczność egzekucji i jej koszty wydatnie zniechęcają do stosowania zabezpieczeń rzeczowych, w tym hipoteki morskiej. Inną barierą egzekucyjną powodującą, że banki wyjątkowo niechętnie udzielają kredytu zabezpieczonego hipoteką morską jest statuowana art. 1025 k.p.c. ustawowa kolejność zaspokojenia należności przypadających od dłużnika przez organ egzekucyjny. Należności hipoteczne są wymienione dopiero w ósmej grupie¹³, dlatego ogromne znaczenie praktyczne ma, zawarte w art. 4 ustawy – Przepisy wprowadzające Kodeks morski, unormowanie przenoszące wierzytelności zabezpieczonych hipoteką morską do grupy czwartej (art. 1025 § 1 pkt 4 k.p.c.).

Art. 84 nowego k.m. przewiduje, że *umowa zawarta między właścicielem statku a wierzycielem o ustanowieniu hipoteki morskiej może przewidywać przejęcie przez wierzyciela hipotecznego posiadania statku obciążonego hipoteką, łącznie z upoważnieniem do jego sprzedaży, w celu zaspokojenia zabezpieczonej wierzytelności*

¹²Zob. M. H. Koziński, *Statek morski jako przedmiot egzekucji*, Technika i Gospodarka Morska, 1985, nr 4, s. 187 i nast. tegoż, *Egzekucja ze statków morskich*, Technika i Gospodarka Morska, 1985, nr 5, s. 239 i nast., tegoż, *Morskie prawo publiczne...*, s. 124 i nast.

¹³Do niedawna należności banku z tytułu udzielonych kredytów wyprzedzały przy podziale sumy uzyskanej z egzekucji należności zabezpieczone hipoteką (por. E. Niezbecka [w:] A. Jakubicki, J. Mojak, E. Niezbecka, *Prawne zabezpieczenie kredytów*, Lublin 1996, s. 153–154) co pozbawiało hipoteczne zabezpieczenie kredytu bankowego jakiegokolwiek znaczenia. Nadal osłabia pozycję hipoteki umownej wyprzedzająca ją hipoteka ustawowa zabezpieczająca należności podatkowe.

z dochodu, jaki przynosi statek lub z ceny uzyskanej z jego sprzedaży. Umowa powinna określać wartość statku¹⁴. Wspomniana już wyżej „umowa o ustanowieniu hipoteki morskiej” jest nowym rodzajem umowy w prawie morskim, tworzącej nie tylko zabezpieczenie rzeczowe, ale kreującej bezegzekucyjny tryb jego realizacji. Pozwala ona skutecznie ominąć bariery procesowe i egzekucyjne. Jest to umowa wyjątkowo ryzykowna dla dłużnika hipotecznego, daje bowiem daleko idące, jednostronne uprawnienia wierzycielowi hipotecznemu. W gruncie rzeczy przejęcie posiadania statku przez wierzyciela jest jego prawem podmiotowym kształtującym i wymaga jedynie oświadczenia w tej sprawie z powołaniem się na okoliczności uzasadniające przejęcie posiadania. Okolicznością taką jest przede wszystkim niezaspokojenie wierzytelności hipotecznej lub inna okoliczność przewidziana w umowie. Oświadczenie takie wierzyciel składa na piśmie z notarialnie poświadczonym podpisem; wymaga ono ujawnienia w rejestrze okrętowym. Kodeks przewiduje przymusowe wprowadzenie wierzyciela hipotecznego w posiadanie statku, przy udziale komornika, jeśli izba morska potwierdzi zgodność wspomnianego oświadczenia z treścią umowy o ustanowieniu hipoteki.

Założeniem tej formy bezegzekucyjnego zaspokojenia jest opłacalność eksploatacji statku. Wierzyciel hipoteczny, który przejął statek w posiadanie, może go sam eksploatować i stopniowo zaspokajać należność hipoteczną, bądź oddać statek w zarząd osobie trzeciej. Może on także wdzierżawić statek lub oddać go w najem w celu zaspokojenia zabezpieczonej wierzytelności z opłat za korzystanie statku. Wydaje się, że umowa zawarta zgodnie z art. 84 k.m. może także przewidywać inne formy korzystania ze statku w celu zaspokojenia wierzytelności hipotecznej, np. leasing statku. Zazwyczaj wierzycielem hipotecznym jest bank lub inna instytucja finansowa, która sama na ogół nie jest w stanie efektywnie eksploatować statku, dlatego powyższe rozwiązania są dostosowane do współczesnej praktyki żeglugowej. Zapewne istotną rolę w realizacji takich umów mogą odegrać coraz powszechniej stosowane umowy o zarząd statku. W nowym k.m. zawarto swoistą gwarancję dla właściciela statku, polegającą na tym, że oddanie statku w zarząd osobie trzeciej, a także zawarcie umowy dzierżawy lub najmu statku, wymaga odrębnej zgody właściciela statku, o ile umowa o ustanowieniu hipoteki taką zgodę będzie przewidywać. Wspomniano wyżej, że ta forma zaspokojenia jest możliwa wtedy, gdy statek przynosi zyski. Nie sposób zatem z niej skorzystać, jeśli statek nie ma zdolności żeglugowej, np. jest poważnie uszkodzony, a także - moim zdaniem – odnośnie do statku w budowie. Art. 88 k.m. przewiduje wprawdzie stosowanie wprost do statku w budowie przepisów o umowie o ustanowieniu hipoteki morskiej, ale taki statek nie przynosi przecież dochodów, wręcz przeciwnie, wymaga dodatkowych nakładów. Przejęcie statku w budowie może mieć sens tylko po to, by łatwiej zidentyfikować i dokonać sprzedaży materiałów i urządzeń przeznaczonych do jego budowy.

¹⁴Np. w prawie greckim wierzyciel morgieczowy może przejąć statek do eksploatacji lub sprzedać go bez potrzeby organizowania publicznej licytacji, w prawie brytyjskim może on sprzedać statek lub przejąć go w posiadanie.

Drugą formą bezegzekucyjnego zaspokojenia wierzytelności hipotecznej jest sprzedaż statku obciążonego hipoteką morską. O ile umowa o ustanowieniu hipoteki przewiduje sprzedaż bezegzekucyjną statku, to może ona nastąpić na wniosek wierzyciela hipotecznego tylko po upływie terminu zaspokojenia wierzytelności. Przejęcie statku do eksploatacji może przeto nastąpić jeszcze przed upływem tego terminu, o ile umowa tak stanowi, np. jeśli nie zostanie spleciona określona część należności.

K.m. wymaga, by sprzedaż przeprowadzał notariusz albo komornik w terminie 30 dni od dnia złożenia przez wierzyciela hipotecznego wniosku o dokonanie sprzedaży. Wniosek taki złożyć należy na piśmie z notarialnie poświadczonym podpisem; winien być on ujawniony w rejestrze okrętowym. Wierzyciel hipoteczny ma obowiązek zawiadomić innych wierzycieli hipotecznych na co najmniej 7 dni przed datą sprzedaży, a w braku zawiadomienia odpowiada za wynikłą stąd szkodę. Sprzedaż w trybie hipotecznym ma te same skutki prawne co sprzedaż dokonana w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego.

Istotną gwarancją dla właściciela statku jest obowiązek ustawowy nałożony na wierzyciela hipotecznego, by przed rozpoczęciem czynności mających na celu zaspokojenie ze statku, czy to przez przejęcie jego posiadania, czy to przez jego sprzedaż, pisemnego zawiadomienia właściciela statku i organu rejestrowego o zamierzonym podjęciu działań, mających na celu bezegzekucyjne zaspokojenie ze statku. W takim wypadku właściciel statku może w terminie 14 dni od dnia zawiadomienia zaspokoić wierzyciela hipotecznego, bądź wystąpić do sądu z powództwem o ustalenie, że wierzytelność nie istnieje albo nie jest wymagalna w całości lub w części. Wniesienie takiego powództwa powoduje zawieszenie prawa do bezegzekucyjnego zaspokojenia do czasu prawomocnego zakończenia postępowania. Wniesienie tego powództwa wymaga ujawnienia w rejestrze okrętowym.

Przepisem mającym ułatwić zaciąganie kredytów w bankach zagranicznych jest umożliwienie bankom zagranicznym i zagranicznym instytucjom finansowym zaspokajania wierzytelności w walutach obcych, jeśli hipoteka morska była wyrażona w walutach obcych lub SDR, za pośrednictwem upoważnionego banku, wskazanego przez wierzyciela.

Na koniec w projekcie k.m. powtórzono zapis dotyczący zastawu na statkach, nie będącego hipoteką morską, a więc zastawu na statkach nie wpisanych do rejestru okrętowego. Do takiego zastawu stosować się będzie nadal przepisy prawa cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych, a więc także postanowienia ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów.

Poza powyższymi zmianami w zakresie praw rzeczowych na statku trzeba odnotować nową normę o charakterze raczej proceduralnym, jaką jest art. 92 § 1 w dziale poświęconym przywilejom na statku. Z przepisu tego wynika, że powództwo o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem może być dochodzone tak przeciwko właścicielowi, jak i armatorowi statku. Wyrok wydany przeciwko armatorowi statku jest skuteczny przeciwko jego właścicielowi, a wydany przeciwko właścicielowi jest skuteczny przeciwko armatorowi.

Ten nowy przepis umożliwi skierowanie powództwa o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem tak przeciwko właścicielowi

statku, jak i jego armatorowi, a więc jego aktualnemu posiadaczowi. W stosunkach żeglugowych są to zwykle dwie różne osoby i norma taka winna ułatwić wierzycielom uprzywilejowanym dochodzenie roszczeń. Może to być przydatne, zwłaszcza gdy właściciel statku, nie będący dłużnikiem osobistym, ma siedzibę za granicą lub istnieją trudności w ustaleniu, kto jest w istocie właścicielem statku. Zastrzeżenie budzi tylko zwrot „powództwo ... może być dochodzone”. Wydaje się, że może być dochodzone roszczenie, a powództwo może być wytoczone, skierowane etc.

3.5. OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE

Podstawową zmianą w zakresie przepisów o ograniczeniu odpowiedzialności, poza nowym ich usytuowaniem w kodeksie, jest rozdzielenie norm materialnoprawnych od postanowień procesowych. Jest to nieco sztuczne, gdyż trudno stosować jedno bez drugich, ale uzasadnienie dla pomieszczenia przepisów o tworzeniu funduszu ograniczenia odpowiedzialności i jego podziale w końcowej części k.m. podano wyżej. Dodano także w odesłaniu do konwencji z 1976 r. formułę „wraz ze zmianami...” co pozwoli uniknąć nowelizacji w wypadku prawdopodobnych zmian tej umowy międzynarodowej. Notabene niepotrzebnie powołano tę konwencję ponownie w art. 339 § 1 k.m. zamiast posłużyć się jedynie skrótem „Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności”. Warto w tym miejscu dodać, że formuła o zmianach konwencji uzupełnia obecnie także odesłania do konwencji międzynarodowych zawarte w art. 41 § 1, 272 § 1, 279 § 1 k.m. Chodzi tu o zmiany prawa międzynarodowego nie wymagające ratyfikacji, dokonywane np. w formie *tacit acceptance*.

Poza tym mamy drobne zmiany redakcyjne w tej części k.m., m.in. wprowadzające do ustawy skrót „SDR” w treści art. 101 § 2, i zmieniające zapis art. 102 § 1 w zestawieniu z dotychczasowym brzmieniem art. 313 § 1. Niewłaściwe jest sformułowanie zawarte w art. 98 § 1 kodeksu, dotyczące ograniczenia bez ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności. K.m. wskazuje bowiem art. 11 konwencji londyńskiej, natomiast kwestię tę normuje jej art. 10.

3.6. UMOWY

3.6.1. Umowy przewozowe

W tytule VI zawarte są przede wszystkim przepisy dotyczące umowy przewozu morskiego ładunku, które stanowią największą i niewątpliwie najistotniejszą praktycznie część k.m. Przepisy te, oparte na systemie Reguł Haga – Visby, są najbardziej stabilną częścią k.m. Nowelizowane były ostatnio w 1986 r.

W nowym k.m. zmieniona została definicja umowy czarterowej. Dotychczas umowa ta polegała na oddaniu przez przewoźnika całej albo określonej części przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na podróż lub na czas. W praktyce termin *time charter* wiązano zarówno z czarterem w rozumieniu wyżej zdefiniowanym, jak i czarterem na czas statku wraz z załogą. Nowy k.m. odchodzi od definiowania czarteru przewozowego za pomocą kryterium czasu. Obecnie art. 104 pkt 1 k.m. stwierdza, że w umowie czarterowej przewoźnik „odda całą lub określoną część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek **na jedną lub więcej podróży**”.

Zauważalną zmianą jest wprowadzenie w szeregu przepisów, w tym w definicji konosamentu, nowej terminologii. Słowo „rozporządzania” zastąpiono słowem „dysponowania”. Zmiana ta wymaga nieco więcej uwagi, nie wydaje się bowiem w pełni konsekwentna. Modyfikacja nie objęła 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 przypadku zmiany są konsekwentne i nie budzą żadnych zastrzeżeń, gdyż „dysponowanie” dotyczy statku i powierzchni statku.

Pozornie wspomniana modyfikacja wydaje się niewielka, ale może spowodować wątpliwości co do charakteru prawnego konosamentu, jako papieru towarowego. Teoria papierów towarowych nie jest wprawdzie jednolita, gdyż mówi się o tych papierach różnie, m.in. nazywając je *Traditionspapier*, *Präsentationspapier*¹⁵, a także używając określenia papiery dyspozycyjne, ale zwykle podkreśla się, że inkorporowane jest w nich prawo do rozporządzania towarami.

Problem odróżnienia terminów „rozporządzanie” i „dysponowanie” na gruncie k.m. nie jest zagadnieniem nowym¹⁶. 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 za prawidłowe sformułowania k.m. odnoszące pojęcie „rozporządzania” do „przestrzeni statku” czy nawet całego statku, o ile nie następuje np. przeniesienie praw do statku. Jak wspomniano, te nieprawidłowości usunięto z ustawy w zakresie czarteru na czas, natomiast na gruncie przewozu nadal one występują. Wręcz można zaryzykować tezę, że zmiany objęły niewłaściwe normy. Moim zdaniem, w określaniu praw posiadacza konosamentu należało pozostawić uprawnienie do rozporządzania ładunkiem, na który opiewa konosament, gdyż jest ono charakterystyczne dla wszystkich papierów wartościowych¹⁷. Słuszna wydaje się zmiana treści art. 143 § 1 k.m., gdyż w przepisie tym rzeczywiście nie chodzi o rozporządzanie, lecz o ściśle określone uprawnienia frachtującego do ładunku

¹⁵Por. M. H. Koziński, *Towarowe papiery wartościowe* [w:] M. Bączyk, M. H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, Kraków 2000, s. 462.

¹⁶Por. A. Redelbach, *Zagadnienia „rozporządzania” w kodeksie morskim*, Technika i Gospodarka Morska, 1970, nr 8–9, s. 380 i nast.

¹⁷Por. J. Górski, *Konosament*, Warszawa 1955, s. 91.

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. Tak więc określenie „dysponuje ładunkiem” w zdaniu drugim powyższego przepisu nie stałoby w sprzeczności z powyższą sugestią odnośnie do utrzymania dotychczasowego brzmienia art. 131 § 1 i 135 § 1 w nowym k.m. Zdecydowanie negatywnie ocenić trzeba utrzymanie określenia „rozporządza” w pozostałych, wyżej wymienionych artykułach k.m.

Modyfikacji uległy przepisy o przedawnieniu roszczeń z umowy przewozu. W nowym art. 108 k.m. nie ma już możliwości przedłużenia rocznego terminu przedawnienia roszczeń z konosamentu w drodze porozumienia stron, albowiem kwestię tę reguluje generalnie, omówiony wyżej, art. 8 § 1 k.m. Dotychczasowy art. 103 § 3 k.m. przewidywał, że powództwo o odszkodowanie przeciwko osobie trzeciej, w sprawach związanych z roszczeniami wynikającymi z konosamentu, mogło być wytoczone nawet po upływie roku w terminie określonym w przepisach o przedawnieniu roszczeń, nie dłuższym jednak niż trzy miesiące od dnia, w którym osoba występująca z takim powództwem zaspokoła roszczenie lub otrzymała pozew wniesiony przeciwko niej. Nowy art. 108 § 3 przewiduje w tej sytuacji dłuższy termin sześciu miesięcy.

Tradycyjną praktyką związaną z wystawianiem konosamentów jest wystawianie szeregu odpisów (kopii), nie będących papierami wartościowymi (*not negotiable*), poza kompletem (*set*) oryginalnych konosamentów. Kopie są przeznaczone np. dla agenta, portu, urzędów. Liczba kopii, podobnie zresztą jak i oryginałów, nie jest limitowana przez prawo i zależy od woli załadowcy. Dotychczasowy k.m. w art. 128 przewidywał, że „odpis konosamentu towarzyszy ładunkowi na statku”. Istniał przeto przez dziesiątki lat przepis sankcjonujący tzw. kopię kapitańską (*captain's copy*) konosamentu, która była załączana do manifestu ładunkowego. W nowym art. 133 k.m. skreślono zdanie drugie, dotyczące kopii konosamentu dla statku. Trudno uzasadnić tę modyfikację.

W art. 134 § 1 k.m. ustawodawca wymienia trzy rodzaje konosamentów, formułując niejako definicje poszczególnych typów tego dokumentu. W punkcie 3 tego paragrafu zabrakło chyba konsekwencji i nie podano – podobnie, jak w poprzednich punktach – w nawiasie (konosament na okaziciela). Ten brak istnieje zresztą w k.m. od 1961 r.

Inną redakcję ma art. 135, mówiący o formach przenoszenia poszczególnych rodzajów konosamentów. Zważywszy, iż kryterium podziału w tym przepisie stanowi sposób przenoszenia praw z konosamentu, nowa redakcja wydaje się bardziej prawidłowa.

Kolejna zmiana w tej części k.m. dotyczy możliwości sprzedaży niepodjętego ładunku. Dotychczas przewoźnik był w tym zakresie ograniczony przepisami rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości wydanego na mocy k.m., które znacznie przedłużało i utrudniało zaspokojenie należności przewoźnika. Komisja Kodyfikacyjna postanowiła odejść od tej procedury. Obecny art. 151 i 152 wyczerpująco regulują tryb postępowania z niepodjętymi ładunkami. Jeżeli w ciągu dwóch miesięcy od dnia przybycia statku do portu wyładowania, nie podjęto złożonego na przechowanie ładunku i nie zapłacono przewoźnikowi wszystkich należności

przypadających mu od odbiorcy w związku z danym przewozem, przewoźnik może sprzedać ładunek. Niepodjęty ładunek może być sprzedany także przed oddaniem na przechowanie i przed upływem terminu dwumiesięcznego, jeżeli jest narażony na zepsucie lub jeżeli jego przechowanie wymaga kosztów, których wysokość przekracza wartość ładunku. O zamiarze sprzedaży ładunku przewoźnik zawiadamia odbiorcę i frachtującego na 7 dni przed dniem sprzedaży. Z kwoty uzyskanej ze sprzedaży ładunku przewoźnik pokrywa należności przypadające mu od odbiorcy w związku z danym przewozem oraz wydatki związane z przechowaniem ładunku, jak również koszty przeprowadzenia sprzedaży. Resztę składa do depozytu sądowego w miejscu sprzedaży w celu wydania tej sumy uprawnionemu. Jeżeli kwota uzyskana ze sprzedaży ładunku nie wystarcza na całkowite zaspokojenie należności przewoźnika, ma on prawo dochodzić reszty swoich należności od frachtującego. Dla zachowania powyższych roszczeń przewoźnik jest obowiązany zawiadomić frachtującego o oddaniu ładunku na przechowanie i zamiarze sprzedania go w razie nieotrzymania zapłaty lub odpowiedniego zabezpieczenia w stosownym czasie.

Poszerzono odesłanie w art. 167 § 1 k.m. Jest to norma, wprowadzająca Reguły Haga-Visby do polskiego prawa morskiego. W treści przepisu dodano, poza konwencją z 1924 r. i protokołem brukselskim z 1968 r., także drugi protokół brukselski z 21.12.1979 r.¹⁸

Jeśli chodzi o umowę przewozu pasażera, to zmiany w stosunku do obecnej treści k.m. są jeszcze mniej liczne. I tak z dawnego art. 175 § 1 k.m. usunięto przeoczone przy wcześniejszych nowelizacjach pojęcie „kondemnacja”; w nowym art. 180 § 1 jest mowa o statku, który „stał się niezdatny do naprawy lub jej niewart”.

Znacznie ważniejszą zmianą w polskim prawie morskim jest nowy art. 182 k.m. Przepis ten wprowadza dla przewoźników, którzy przewożą pasażerów statkiem o polskiej przynależności, obowiązek posiadania ubezpieczenia za szkody na osobie lub w mieniu pasażera w granicach określonych w art. 7 i 8 Konwencji ateńskiej z 1974 r. Obowiązek ten dotyczy także przewoźników, którzy przewożą pasażerów statkiem o obcej przynależności, jeżeli przewóz jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portami polskimi.

Przepis powyższy jest całkowitym *novum* w polskim prawie morskim i, co ważniejsze, nie ma chyba odpowiednika w innych krajach, albowiem nie wynika on z obowiązujących norm międzynarodowych. W pracach Międzynarodowej Organizacji Morskiej niejednokrotnie podnoszono potrzebę podwyższenia standardów odpowiedzialności właścicieli statków morskich w celu zapewnienia wierzycielom uzyskania adekwatnej kompensaty szkód powstałych w następstwie wypadków statków morskich. W 1999 r. wspomniana organizacja przyjęła nawet odpowiednią rezolucję (wytyczne)¹⁹, nakładającą państwa członkowskie do działania

¹⁸ Dz.U. z 1985 r., Nr 9, poz. 26.

¹⁹ Rezolucja A.898(21) *Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims*. Można ostatnio zauważyć wyraźną tendencję do formułowania podobnych zaleceń. Przykładem mogą być projekty wytycznych IMO/ILO w sprawie roszczeń ze stosunku pracy i szkód osobowych związanych z pracą na statku, które także przewidują obowiązkowe zabezpieczenie finansowe, stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

na rzecz upowszechnienia wśród właścicieli statków morskich ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub innego zabezpieczenia finansowego.

Art. 182 k.m. wymagający od każdego statku pasażerskiego posiadania odpowiedniego certyfikatu ubezpieczeniowego lub polisy ubezpieczeniowej i zabraniający przewozu osób bez posiadania ubezpieczenia, nie był przedmiotem obrad Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego i trudno powiedzieć, jakie będą jego skutki na polskim rynku żegludowym.

Wydaje się, że należało rozważyć możliwość innego niż ubezpieczeniowe zabezpieczenia finansowego. Wspomniane wytyczne przewidują np. formę samoubezpieczenia (*self insurance*), polegającego na tworzeniu funduszu przez samego ubezpieczonego w ramach organizacji gospodarczej, do której należy²⁰.

Nasuwa się w tym miejscu jeszcze jedna refleksja. Skoro ustawodawca wprowadził obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności za określone szkody dla przewoźnika pasażerów, to znacznie bardziej uzasadniony wydaje się obecnie postulat uzupełnienia k.m. o obowiązek posiadania certyfikatu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego przez armatora statku przewożącego, inne niż oleje, substancje niebezpieczne (art. 265–271 k.m.)²¹.

Art. 200 nowego k.m. jest odpowiednikiem dawnego art. 196 k.m. Sygnalizowana wyżej zmiana definicji umowy czarteru przewozowego stawia pod znakiem zapytania sens utrzymywania tej normy w kodeksie.

3.6.2. Pośrednictwo morskie

Do klasycznych form pośrednictwa w obrocie morskim zaliczyć należy usługi agencyjne i maklerskie. Niestety, ta część nowego kodeksu morskiego nie uległa żadnym zmianom od 1961 r. Pozornie można byłoby sądzić, że stosunki prawne związane z pośrednictwem morskim są na tyle stabilne, iż nie wymagają interwencji ustawodawczej. Nie zauważono zasadniczych zmian związanych z prywatyzacją tego sektora usług, zwiększoną konkurencją między przedsiębiorcami, a zwłaszcza tworzeniem firm zajmujących się kompleksową obsługą armatorów. Podział na działalność agencyjną i maklerską staje się coraz bardziej sztuczny.

Najważniejszym jednak problemem, który zapewne zaważy na praktycznej przydatności art. 201–213 k.m. jest fakt, że wspomniane przepisy w większym stopniu niż inne regulacje prawa morskiego powiązane z ogólnymi normami prawa cywilnego, nie uwzględniają wielu ostatnich modyfikacji tych norm. W literaturze podniesiono, że wątpliwe jest rozwiązanie zawarte w art. 202 § 2 upoważniające agenta do „dochodzenia roszczeń” w imieniu armatora²². Przepisy o postępowaniu cywilnym wyraźnie bowiem określają, kto może pełnić funkcję pełnomocnika

²⁰Por. M. Dragun-Gertner, *Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Prawo Morskie, 2001, t. XVI, s. 54 i nast.

²¹Por. M. H. Koziński, *Zasady odpowiedzialności cywilnej armatora za inne zanieczyszczenia...*, s. 208 i tegoż, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem...*, s. 59 i nast.

²²Zob. M. H. Koziński, *Usługi pomocnicze w żegludzie morskiej* [w:] W. Adamczak, M. H. Koziński, J. Łopuski (red. J. Łopuski), *Prawo morskie*, t. II.2, Bydgoszcz 2000, s. 25–26.

procesowego. Nie są jasne relacje między pośrednikami morskimi, którym prawo zezwala na zawieranie umów ubezpieczenia morskiego w imieniu swych mocodawców, a coraz bardziej wyodrębniającą się grupą pośredników ubezpieczeniowych (agentów i brokerów).

Najważniejsze są jednak radykalne zmiany wprowadzone w uregulowaniu umowy agencyjnej w k.c. Przepisy o umowie agencyjnej były bowiem dotychczas stosowane do oceny umów pośrednictwa morskiego²³. Obecnie prawo cywilne zna pojęcie agencji profesjonalnej i nieprofesjonalnej. Agent profesjonalny winien działać „w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa” wobec „przedsiębiorcy”. Armator nie musi być przedsiębiorcą. Z usług agenta morskiego może korzystać np. armator statku sportowego lub rekreacyjnego. W takim przypadku nie można byłoby do tego typu agencji morskiej stosować większości nowych przepisów k.c. o umowie agencyjnej.

Z wieloma regulacjami agencji profesjonalnej mogą być problemy w stosunkach morskich. Przykładowo k.c. wymaga, by „każda ze stron zachowała lojalność wobec drugiej”. Naturalnie, winno tak być także w obrocie morskim. Jednak przypomnijmy, że pośrednicy morscy mogą reprezentować obie strony transakcji, co może skomplikować ocenę zachowania pośrednika. Przepisy k.c. wymagają, by zleceniodawca przekazywał agentowi dokumenty i informacje potrzebne do prawidłowego wykonania umowy, powiadamiał go o przyjęciu lub odrzuceniu propozycji zawarcia umowy, a także zawiadamiał w rozsądnym czasie, że liczba umów, których zawarcie przewiduje lub ich wartość będzie niższa niż ta, której agent mógłby się zwyczajowo spodziewać. Wszystko to może być wyjątkowo uciążliwe dla armatora.

Konstrukcja prawna agencji morskiej wywodzi się z prawa handlowego i charakterystyczne jest dla niej określenie geograficznego obszaru działania agenta, co jest bliskie idei agencji wyłącznej. Pozornie zatem wprowadzenie do k.c. możliwości wyłączności podmiotowej lub geograficznej agencji nie powinno w niczym kolidować z praktyką obrotu morskiego. Jednak są w k.c. normy, które mogą poważnie utrudnić relacje między armatorem a agentem morskim, jak choćby prawo do prowizji od umowy zawartej po rozwiązaniu umowy agencyjnej, obowiązek składania przez armatora oświadczeń zawierających dane o należnej agentowi prowizji, świadczenia wyrównawcze po rozwiązaniu umowy i inne. Wydaje się, że wszystko, o czym wyżej była mowa, wynika z braku jakiegokolwiek koordynacji prac legislacyjnych nad różnymi aktami prawa cywilnego. Zawodzi, moim zdaniem, system uzgodnień międzyresortowych, można mieć także zastrzeżenia do pracy rządowych i parlamentarnych służb legislacyjnych.

3.6.3. Pilotaż

W przepisach o pilotażu zmieniono szereg rozwiązań istniejących w k.m. od lat. Na posiedzeniach Komisji Kodyfikacyjnej dochodziło do wielu sporów na temat tych przepisów. W definicji usługi pilotowej zmieniono określenie, że usługi pilota

²³ Por. 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.

polegają na udzielaniu kapitanowi „pomocy i rady” na sformułowanie „informacji i rady”. Ponadto projekt odchodzi od określenia działalności pilota jako służby, co kojarzyło się z dawniejszym statusem pilotów jako pracowników administracji morskiej, na rzecz konsekwentnego traktowania pilotażu jako usługi.

Ustawa odróżnia dwa rodzaje pilotażu: dobrowolny i obowiązkowy. Pilotaż obowiązkowy dominuje w usługach portowych, a dobrowolny w pilotażu pełnomorskim. W jednym i drugim rodzaju pilotażu usługa jest świadczona na podstawie umowy. W projekcie Komisji Kodyfikacyjnej proponowano, by mogła być ona zawarta albo z pilotem wykonującym indywidualnie zawód pilota morskiego, albo z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe. Art. 223 § 1 k.m. mówi wprawdzie o „przedsiębiorcy świadczącym usługi pilotowe” i pojęcie to występuje w jeszcze w art. 230 § 1, jednakże wszystkie pozostałe przepisy są adresowane wyłącznie do pilota.

Jeśli chodzi o zasadniczy, dla określenia zasad odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy świadczeniu usługi pilotowej, art. 225 k.m. Komisja Kodyfikacyjna proponowała następujący zapis:

„Art. 225 § 1. Pilot odpowiada wobec armatora za szkodę wyrządzoną ze swojej winy przy wykonywaniu usługi pilotowej.

§ 2. Odpowiedzialność pilota wobec armatora za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu umowy o usługę pilotową jest ograniczona do wysokości kwoty równej dwudziestokrotnej opłacie pilotowej należnej za usługę pilotową, w czasie świadczenia której szkoda powstała.

§ 3. Ograniczenie odpowiedzialności na podstawie § 2 nie przysługuje pilotowi, jeżeli wyrządził szkodę umyślnie albo lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.

§ 4. Jeżeli umowę o świadczenie usługi pilotowej armator zawarł z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe odpowiedzialność wobec armatora ponosi ten przedsiębiorca. Przepisy § 1–3 stosuje się odpowiednio.”

Do tej pory odpowiedzialność za szkody spowodowane przez pilota ponosiło wyłącznie przedsiębiorstwo lub instytucja zatrudniająca pilota. Była to tzw. odpowiedzialność z tytułu *culpa in eligendo*, czyli firma odpowiadała za szkodę wyrządzoną z winy pilota tylko wtedy, gdy ponosiła winę w wyborze. Zatem dotychczas pilot nie odpowiadał osobiście za wyrządzoną szkodę. Ekskulpacja zaś przedsiębiorstwa była stosunkowo łatwa, gdyż osoby zatrudniane jako piloci musiały mieć wyjątkowo wysokie kwalifikacje. Poza tym, jeśli już firma zatrudniająca pilota odpowiadała, to jej odpowiedzialność była kwotowo ograniczona.

Propozycja projektu k.m. zmierzała w kierunku zindywidualizowania odpowiedzialności pilota, jeśli działał samodzielnie lub obciążenia nią przedsiębiorcy zatrudniającego pilota. W obu przypadkach odpowiedzialność opierałaby się na zasadzie winy i była ograniczona kwotowo, ale przywilej ograniczenia byłby wyłączony w sytuacji określonej w § 3 cytowanego przepisu.

Nowy k.m. reguluje wyłącznie indywidualną odpowiedzialność pilota. W art. 225 k.m. nie występuje w ogóle – wspomniany wyżej – przedsiębiorca świadczący usługi pilotowe, np. zatrudniający pilota. Nie ma przeto obecnie mowy, by taki przedsiębiorca, o ile sam nie jest pilotem, mógł korzystać z tradycyjnego ograniczenia odpowiedzialności. Jak się wydaje, to rozwiązanie spowoduje, że wszyscy

piloci będą musieli stać się przedsiębiorcami. Moim zdaniem, poważnie to utrudni wykonywanie usług pilotowych i może zwiększyć ich koszty. Proponowany zwrot „lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda nastąpi” zapewne wywołałyby trudności interpretacyjne, dlatego dobrze, iż ustawodawca posłużył się znanym w orzecznictwie pojęciem „rażącego niedbalstwa”. Niestety, ustawodawca nie wykazał i w tym przypadku pełnej konsekwencji, albowiem wspomniany zwrot – oparty zresztą na sformułowaniach konwencyjnych – został w nowej kodyfikacji użyty wcześniej w art. 167 § 4, dotyczącym wyłączenia przywileju ograniczenia odpowiedzialności w stosunku do przewoźnika ładunku. Trudno nową regulację uznać za optymalną.

Przepisy o kwalifikacjach pilotów morskich znalazły się w ustawie o bezpieczeństwie morskim, dlatego obcym wtrętem w k.m. są unormowania dotyczące listy pilotów. Jest to problematyka zdecydowanie administracyjno-prawna. Podobnie zresztą, jak kwestia tzw. stacji pilotowych, szkolenia kandydatów na pilotów, rejonów pilotowych, regulaminu stacji pilotowej, kosztów utrzymania stacji pilotowej, kompetencji organów administracji morskiej w stosunku do pilotów.

Natomiast niewątpliwie na treść umowy o świadczenie usługi pilotowej w pilotażu obowiązkowym będzie miało istotny wpływ nowe rozporządzenie wykonawcze w sprawie maksymalnej wysokości opłat (art. 230 § 2 k.m.). Zwrócić warto uwagę, że w pilotażu dobrowolnym kwestia opłat pilotowych nie jest reglamentowana. Brak obecnie podstawy prawnej, by określać – jak to było dotychczas przewidziane w art. 220 k.m. – w taryfie opłaty pilotowe i tryb ich pobierania.

3.6.4. Ratownictwo morskie

Ratownictwo morskie potraktowane zostało w nowym k.m. wyłącznie jako rodzaj usługi. Problematyka ratowania życia na morzu została w całości przeniesiona do ustawy o bezpieczeństwie morskim. Dylematem było, czy oprzeć nowe przepisy na starej konwencji brukselskiej o pomocy i ratownictwie morskim z 1910 r. wraz z protokołem brukselskim z 1967 r. (nieratyfikowanym przez Polskę), czy też oprzeć się na nowej konwencji o ratownictwie 1989 r. (SALVAGE 89), której Polska też nie ratyfikowała, ale która odgrywa coraz większą rolę na świecie. Wybrano ten drugi wariant.

Dlatego w przepisach o ratownictwie mamy szereg norm starych i przepisów zupełnie nowych. Przykładowo mamy opartą na nowej konwencji z 1989 r. definicję ratownictwa morskiego.

Ratownictwem morskim w rozumieniu przepisów nowego k.m. jest udzielanie pomocy statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie na jakichkolwiek wodach oraz ratowanie znajdującego się na nim lub z niego pochodzącego mienia, jak również ratowanie innego mienia znajdującego się na morzu i niepołączonego trwale i celowo z wybrzeżem. W projekcie stosowano określenie „uratowanie” a nie „ratowanie”, co, jak się wydaje, lepiej odpowiada istocie ratownictwa mienia.

Modyfikacji uległ dawny przepis art. 241 k.m., dotyczący pozbawienia wynagrodzenia ratującego, który działa wbrew wyraźnemu zakazowi statku ratowanego. Nowy art. 234 k.m. po pierwsze precyzuje kto może skutecznie sprzeciwić się

podejmowaniu akcji ratowniczej (armator lub kapitan statku), po drugie rozszerza – w związku z nową definicją ratownictwa – prawo sprzeciwu na właściciela mienia znajdującego się w niebezpieczeństwie, które nie znajduje się i nie znajdowało się na statku.

Ważną modyfikacją jest także wprowadzenie normy określającej **obowiązki ratującego i armatora** w ramach akcji ratowniczej (art. 238 k.m.).

Obszernie unormowano sposób określania wynagrodzenia za ratownictwo. Dotyczą tego zagadnienia art. 239–246. Warto odnotować przepis, który nawiązuje do nowej formy ratownictwa, jaką jest „ratownictwo morza”, a dokładniej rzecz biorąc, eksponowanie ochrony środowiska morskiego w czasie akcji ratowniczych. Art. 243 projektu przewiduje wręcz dodatkowe wynagrodzenie za takie działania. Podkreślić trzeba, że w odróżnieniu od zwykłego wynagrodzenia za ratownictwo, to wynagrodzenie nie jest objęte regułą „no cure no pay”. Tylko na potrzeby przepisów o ratownictwie wprowadzono do k.m. specjalne pojęcie „**szkody w środowisku**”. W rozumieniu przepisów o ratownictwie morskim szkoda w środowisku oznacza *fizyczną szkodę wyrządzoną życiu lub zdrowiu ludzkiemu, życiu w morzu lub zasobom w przybrzeżnych lub śródlądowych wodach oraz obszarach do nich przyległych, spowodowaną przez zanieczyszczenie, skażenie, ogień, eksplozję lub podobne poważne zdarzenie*. Za ratowanie statku lub ładunku grożącego wyrządzeniem szkody w środowisku należy się ratującemu od armatora statku zwrot jego wydatków, o ile nie zdołał on uzyskać wynagrodzenia za uratowanie mienia co najmniej równego wysokości tych wydatków. Natomiast jeżeli ratujący mienie zapobiegł szkodzie w środowisku lub zmniejszył jej rozmiary, świadczenie należne ratującemu może być podwyższone, ale nie więcej niż o 30%, w wyjątkowych zaś wypadkach sąd może je podwyższyć powyżej tej granicy, ale nie więcej niż o 100% poniesionych przez ratujących wydatków²⁴.

Istotne zmiany objęły kwestię podziału wynagrodzenia za ratownictwo. Komisja Kodyfikacyjna postanowiła uregulować tę kwestię ustawowo, bez odsyłania do rozporządzenia wykonawczego, jak to miało miejsce dotychczas. Wprowadzono ogólną regułę, że podział części wynagrodzenia za ratownictwo przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać jej osobisty wkład w ratownictwo. Projekt podziału sporządza armator statku. Udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%. Jedynie dla załóg jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji pozostawiono delegację ustawową dla określenia zasad obliczenia wynagrodzenia za ratownictwo.

Przepisy o ratownictwie morskim nie są stosowane do ratownictwa urządzeń wiertniczych podczas ich wykorzystywania w celu poszukiwania lub uzyskiwania zasobów mineralnych dna morskiego. Nowe normy k.m. mają natomiast zastosowanie do działań ratowniczych kontrolowanych lub organizowanych przez organy administracji rządowej i samorządowej.

²⁴Ten specyficzny rodzaj wynagrodzenia za ratownictwo jest coraz powszechniejszy w praktyce, o czym świadczyć może tzw. klauzula SCOPIC (*Special Compensation Protection and Indemnity Clause*), która jest inkorporowana do formularzy umów o ratownictwo przygotowanych przez Lloyda, por. D. Lost-Siemska, *Wynagrodzenie za ratowanie środowiska morskiego w konwencji o ratownictwie morskim z 1989 r. (SALVAGE 89) i w klauzuli SCOPIC*, Prawo Morskie, 2001, t. XVI, s. 75 i nast.

3.7. WYPADKI MORSKIE

W nowym tytule VII dokonano zasadniczej zmiany przez poszerzenie przepisów dotyczących wypadków morskich o problematykę zanieczyszczenia ze statków. Jeśli chodzi o inne zmiany, trzeba odnotować modyfikację treści dotychczasowego art. 237 § 2 k.m. Wprawdzie norma ta była niezbyt dobrze zredagowana, łączyła bowiem treść merytoryczną z delegacją ustawową, ale wynikał z niej niewątpliwie obowiązek ustawy w stosunku do dowódców jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, by w wypadku zderzenia ze statkiem morskim, udzielali statkowi niezbędnej pomocy i podawali dane, co do których określenia upoważniony był Minister Obrony Narodowej i Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji w porozumieniu Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej. Innymi słowy, na dowódcy jednostki ciążył ten sam obowiązek co na kapitana statku.

Nowy k.m. w art. 264 § 2 inaczej i znacznie szerzej sformułował wspomnianą delegację. M.in. pozwolił w rozporządzeniu wykonawczym określić „formy i zakres niesienia pomocy drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom”. Oznacza to, że odpowiednie stosowanie art. 261 k.m. do wymienionych wyżej jednostek może być ograniczone we wspomnianym rozporządzeniu. Nie wydaje się, by było to zasadne z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu.

Przepisy o zanieczyszczeniu morza nie uległy zmianie. Odnotować jednak należy dość niefortunną modyfikację klauzul odsyłających w art. 272 § 1 i 279 § 1. Wydaje się, że zbędne było w nowym kodeksie podawanie numeru i pozycji w „Dzienniku Ustaw” konwencji międzynarodowych, które Polska wypowiedziała. Podkreślić należy, że nasz ustawodawca, mając na uwadze wyjątkowo specyficzną sytuację prawną, spowodowaną zastąpieniem przez protokół zmieniający konwencję całego pierwotnego tekstu konwencji, posłużył się nietypową formą tekstu jednolitego konwencji CLC 1992 i FUND 1992, które zostały opublikowane odrębnie w „Dzienniku Ustaw”. Wydaje się, że stosując odesłanie należałoby raczej wskazać teksty jednolite.

Niestety, w tej części k.m. nie uwzględniono szeregu niezbędnych zmian wynikających z nowej treści obu olejowych konwencji brukselskich²⁵.

W nowym k.m. nie ma dotychczasowego art. 341, który stwierdzał, że prawnym przedstawicielem Międzynarodowego Funduszu jest jego dyrektor lub osoba przez niego upoważniona. Trudno znaleźć wyjaśnienie dla tej zmiany, albowiem nowa wersja konwencji FUND 92 w art. 28 ust. 2 podobnie jak było do tej pory uznaje, że dyrektor Funduszu jest jego prawnym przedstawicielem.

Jeśli chodzi o problematykę mienia zatopionego w morzu, to poza modyfikacją tytułu działu wprowadzono w nim drobne zmiany. Wydaje się, że nie wszystkie unormowania tego działu są w pełni skorelowane ze zmienionymi przepisami o ratownictwie morskim.

Nowy art. 282 § 1 zmienia termin, w ciągu którego właściciel mienia, które zatonęło, winien zgłosić administracji morskiej zamiar jego wydobycia. Dotychczas było to rok, obecnie zaś termin wynosi 6 miesięcy od dnia zatonięcia.

²⁵ Zob. M. H. Koziński, *Modyfikacja systemu...*, s. 55–56.

W dawnych przepisach, jeśli właściciel nie rozpoczął w terminie lub w ciągu roku od upływu terminu nie ukończył wydobywania swego mienia, stawało się ono własnością państwową. Dobrze, że nowy kodeks odchodzi od tej specyficznej formy wywłaszczenia. Obecnie dyrektor urzędu morskiego może zarządzić wydobicie mienia na koszt właściciela. Jeśli właściciel nie zgłosi się po odbiór mienia, istnieje możliwość sprzedania wydobytego mienia. Z uzyskanej sumy można pokryć koszty wydobywania.

Odnosnie do mienia znalezionej w morzu nie dokonano większych zmian z wyjątkiem nowego art. 288 § 2 k.m., wprowadzającego obowiązek przeprowadzenia przez organ administracji morskiej „postępowania wyjaśniającego, wzywającego do zgłoszenia nieznanego właściciela mienia, w sposób zwyczajowo przyjęty”. Szczegółowy tryb wspomnianego postępowania unormuje rozporządzenie wykonawcze.

3.8. UBEZPIECZENIE MORSKIE

Tytuł VIII – „Ubezpieczenie morskie” zawiera jedynie niewielkie zmiany merytoryczne w porównaniu do dotychczasowych unormowań. Morskie prawo ubezpieczeniowe jest wyjątkowo konserwatywne, niemniej problematyka ta jest bardzo istotna w praktyce morskiego obrotu handlowego. Nie można wszakże przeceniać polskich przepisów ubezpieczeniowych, albowiem zawierane w praktyce umowy ubezpieczenia morskiego są w dużej mierze oparte na brytyjskich standardach umownych²⁶. Także brytyjska ustawa ubezpieczeniowa²⁷ jest wzorem dla umów ubezpieczenia zawieranych w stosunkach morskich przez ubezpieczycieli na całym świecie.

Trzeba zauważyć, że unormowanie umowy ubezpieczenia w k.m. jest fragmentaryczne i naturalnie do ubezpieczeń morskich stosuje się także inne przepisy, w tym zwłaszcza ustawę o działalności ubezpieczeniowej z 1990 r.²⁸ Notabene właśnie ta ustawa stała się przyczyną pewnego zamieszania terminologicznego, gdyż zmieniała w k.m. tradycyjne pojęcie „ubezpieczyciel” na „zakład ubezpieczeń”²⁹. W kontekście wielu przepisów prawa morskiego brzmiało to co najmniej niezręcznie, dlatego w nowym k.m. przywrócono we wszystkich przepisach tradycyjne pojęcie „ubezpieczyciel”. Zapomniano tego dokonać tylko w art. 341 § 1 k.m.

W nowej wersji k.m. zabrakło dotychczasowego art. 263 § 3, który mówił, że ubezpieczyciel może reasekurować zawarte przez siebie ubezpieczenia. Nie trzeba

²⁶ Por. Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń morskich*, Sopot 1999, s. 215 i nast.

²⁷ *Marine Insurance Act of 1906*.

²⁸ Dz.U., Nr 59, poz. 344, tj. Dz.U. z 1995 r., Nr 11, poz. 62 z późniejszymi zmianami. Przypomnieć należy przy okazji treść art. 820 k.c., który stwierdza, że przepisów k.c. o umowie ubezpieczenia nie stosuje się do ubezpieczeń morskich i reasekuracji.

²⁹ Ścisłej biorąc, zmiany tej dokonano na podstawie art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 8.06.1995 r. o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej, o zmianie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej – Kodeks handlowy oraz o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U., Nr 96, poz. 478).

wyjaśniać, jak zasadnicze znaczenie w ubezpieczeniach morskich mają ubezpieczenia pośrednie. Trudno sobie wyobrazić działalność jakiegokolwiek ubezpieczyciela morskiego, który nie prowadziłby równolegle działalności reasekuracyjnej. Dlatego – jak się wydaje – nie można tej decyzji ustawodawcy w żadnym wypadku uznać za wyłączenie możliwości reasekuracji ubezpieczeń morskich. Przypomnieć można pojęcie „działalności ubezpieczeniowej” zawarte w ustawie z 1990 r., w którym eksponuje się m.in., że jest nią „wykonywanie czynności ubezpieczeniowych, w tym zawieranie umów ubezpieczenia, umów reasekuracji, umów gwarancji ubezpieczeniowych”. Mimo braku wspomnianej normy niewątpliwie ubezpieczyciele morscy nadal będą mogli zawierać umowy reasekuracji zarówno czynnej, jak i biernej.

Do nowych unormowań zaliczyć należy art. 303 § 1–3, który zawiera regulację tzw. ubezpieczenia podwójnego lub wielokrotnego. Nakłada on na ubezpieczającego obowiązek ujawnienia podwójnego lub wielokrotnego ubezpieczenia. Przepis sankcjonuje umyślne zatajenie takiego ubezpieczenia w celach spekulacyjnych. Jeżeli bowiem ubezpieczono przedmiot ubezpieczenia od tego samego niebezpieczeństwa na ten sam okres u dwóch lub więcej ubezpieczycieli na sumy, które łącznie przewyższają wartość ubezpieczenia, albo jeżeli z innych względów suma odszkodowań, które należne byłyby odrębnie od każdego z tych ubezpieczycieli, przekraczałyby szkodę podlegającą wyrównaniu, ubezpieczający może żądać od każdego z tych ubezpieczycieli zapłaty odszkodowania zgodnie z zawartą z nim umową, jednak nie może otrzymać od nich łącznie odszkodowania przewyższającego szkodę.

W razie zaś świadomego zawarcia ubezpieczenia wielokrotnego, ubezpieczający powinien niezwłocznie zawiadomić o tym zainteresowanych ubezpieczycieli, informując ich o treści zawartych umów ubezpieczenia. Umyślne naruszenie tego obowiązku przez ubezpieczającego pozbawia go prawa do odszkodowania.

Wydaje się, że przepis powyższy jest zbyt jednostronny. Ubezpieczający jest w tym przypadku karany wielokrotnie. Po raz pierwszy przez to, że ustawowo ogranicza się sumę ubezpieczenia, zgodnie z zasadą, że „na ubezpieczeniu nie można się wzbogacić”, po drugie grozi mu sankcja całkowitej utraty odszkodowania. Wreszcie wspomniana ustawowa redukcja nic nie mówi o składce ubezpieczeniowej uiszczonej na rzecz obu ubezpieczycieli.

Nowym przepisem jest art. 310 k.m., który ma na celu wyjaśnienie wątpliwości interpretacyjnych, dotyczących obowiązujących przepisów o przeniesieniu praw z umowy ubezpieczenia. Deklaruje on, że przepisy art. 306–309 k.m. nie ograniczają prawa ubezpieczającego do przeniesienia wierzytelności z umowy ubezpieczenia zgodnie z przepisami prawa cywilnego o przelewie wierzytelności; dotyczy to również wierzytelności przysługującej.

3.9. NORMY KOLIZYJNE

Nowe przepisy kolizyjne zostały przeniesione z dotychczasowych przepisów wstępnych do tytułu X k.m. Istotną zmianę w porównaniu z dotychczasowym art. 8 k.m. wprowadza nowy art. 356 k.m. Zgodnie z nowym brzmieniem prawo bandery ma zastosowanie do stosunków prawnych, które powstały na statku znajdującym się poza terytorium państwa nadbrzeżnego, a więc także w wyłącznej strefie ekonomicznej, a nie tylko na morzu pełnym.

4. PRZEPISY WPROWADZAJĄCE

Zgodnie z tradycją i praktyką legislacyjną do projektu k.m. dołączono ustawę – Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski. Ustawa reguluje m.in. okres *vacatio legis* k.m. Okres ten wynosi 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, co, jak na kodyfikację, nie jest okresem długim. Między innymi należało go wykorzystać na opracowanie aktów wykonawczych do ustawy.

Zapewne pod wpływem uwag zawartych w literaturze³⁰, zdecydowano się w końcu na wyraźne uchylene starego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 21.10.1932 r. o warunkach uprawnień do holowania statków w polskich portach morskich³¹.

Istotna zmiana dotyczy kodeksu postępowania cywilnego, a konkretnie art. 1025 § 1 pkt 4 k.p.c., o czym wyżej była już mowa. Poważnie urealnia to zabezpieczenie hipoteką morską.

Ważne zmiany przepisów obejmują ustawę z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej³². Przede wszystkim do tej ustawy zostaje przeniesiona instytucja tzw. administracyjnego zatrzymania statku przez kapitana portu. Był to wtór w k.m., który nie bardzo pasuje do obecnej jego treści. Będzie to w ustawie z 1991 r. nowy art. 42a. Kapitan portu może zatrzymać statek na 72 godziny z wyłączeniem dni ustawowo uznanych za wolne od pracy. Przy okazji „załatwiono” także inne kwestie administracyjne, nie związane z k.m. (pas techniczny, pas ochronny, postępowanie mandatowe).

Wreszcie przeniesiono do ustawy z 1991 r. kary pieniężne przewidziane dotychczas w k.m. Ustawa zawiera także przepisy przechodnie oparte na rozwiązaniach właściwych dla kodeksu cywilnego.

5. AKTY WYKONAWCZE DO KODEKSU MORSKIEGO

5.1. UWAGI WSTĘPNE

Trudno przecenić rolę aktów wykonawczych do ustawy. W wielu przypadkach bowiem normy ustawowe bez przepisu odpowiedniego rozporządzenia stanowią „martwą literę prawa”. Wydanie nowej kodyfikacji stawia przed władzą wykonawczą ogromne zadanie wykonania delegacji ustawowych. Niestety, nie zawsze administracja państwowa nadąża z wykonaniem tego obowiązku. Przykładem z zakresu prawa morskiego może być ustawa o bezpieczeństwie morskim, do której nadal brakuje zasadniczych aktów wykonawczych, co tworzy szczególnie niebezpieczną, nie tylko legislacyjnie, lukę w prawie.

³⁰ Por. M. H. Kozinski, *Morskie prawo gospodarcze*, cz. II, Gdynia 1999, s. 39.

³¹ Dz.U., Nr 92, poz. 783.

³² Dz.U., Nr 32, poz. 131 z późniejszymi zmianami.

Zwłaszcza obecnie, gdy porządek konstytucyjny naszego kraju opiera się na podziale władzy na ustawodawczą, wykonawczą i sądowniczą, upoważnienia ustawowe, pozwalające na uzupełnienie i uszczegółowienie treści ustawy są coraz bardziej precyzyjne i nie mogą już mieć blankietowego charakteru³³. Często wręcz ustawodawca, chcąc uniknąć wydawania aktów wykonawczych dołącza do tekstu ustawy załączniki, zawierające unormowania właściwe raczej dla aktów wykonawczych. Nie wydaje się, by metoda ta była prawidłowa, należy bowiem wyraźnie rozróżnić materię ustawową od materii właściwej dla aktów wykonawczych.

W nowym k.m. zawarto 21 delegacji ustawowych, w tym 14 dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, 4 dla tegoż ministra we współdziałaniu z innymi ministrami, oraz 3 dla innych ministrów. Spośród wspomnianych delegacji 17 ma charakter obligatoryjny, natomiast 4 – fakultatywny.

K.m. z 2001 r. nie wypełnia pustki legislacyjnej, lecz zastępuje ustawę dotychczas obowiązującą, która zawierała szereg bardzo zbliżonych upoważnień, na podstawie których w okresie ostatnich 40 lat wydano wiele aktów wykonawczych. Istotne jest to, które z nich, do czasu wydania nowych rozporządzeń wykonawczych, mogą współtworzyć z nową kodyfikacją morskie prawo cywilne w naszym kraju.

Zasadniczą normą prawną, która stanowić będzie kryterium oceny w poniższym zestawieniu jest art. 3 ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę – Kodeks morski. Przepis ten stwierdza, że do czasu wydania przepisów wykonawczych przewidzianych w ustawie – Kodeks morski zachowują moc dotychczasowe przepisy wykonawcze w zakresie, w jakim nie są sprzeczne z tą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 24 miesiące od dnia jej wejścia w życie.

5.2. WYKAZ AKTÓW WYKONAWCZYCH DO KODEKSU MORSKIEGO

5.2.1. Zwolnienie z obowiązku podnoszenia bandery (art. 11 § 2 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 5 grudnia 1962 r. w sprawie zwolnienia niektórych statków od obowiązku podnoszenia bandery polskiej (Dz.U., Nr 65, poz. 322). Rozporządzenie nie w pełni odpowiada treści „starej”

³³ Art. 92 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 1997 r. stwierdza jednoznacznie, że rozporządzenia mogą być wydawane przez organy wskazane w Konstytucji. Akty wykonawcze wydawane są na podstawie szczegółowego upoważnienia zawartego w ustawie i w celu jej wykonania. Upoważnienie takie powinno określać organ właściwy do wydania rozporządzenia i zakres spraw przekazanych do uregulowania oraz wytyczne dotyczące treści aktu. Konstytucja zakazuje subdelegacji, czyli przekazywania kompetencji do wydania aktu wykonawczego innemu organowi. Nowy k.m., respektując te zasady, rozbudował upoważnienia, przy czym niektóre z owych „wytycznych” ustawodawcy mogą poważnie utrudnić wydanie rozporządzeń. Natomiast część z nich jest tak ogólnikowa, że – jak się wydaje – tylko formalnie spełnia wymogi konstytucyjne.

i „nowej” delegacji, gdyż w chwili jego wydawania upoważnienie ustawowe było inaczej sformułowane. Określenie „morze pełne” należałoby zmienić na sformułowanie zawarte w nowej delegacji. Ograniczenie upoważnienia w starej delegacji do statków stanowiących polską własność nie miało żadnego uzasadnienia. W sumie jednak rozporządzenie nie jest sprzeczne z nowym k.m. i zachowuje swoją moc obowiązującą do dnia 5 czerwca 2004 r. lub do momentu uchylecia przez nowe rozporządzenie.

5.2.2. Oznakowanie i nazwa statku (art. 12 § 3 i 4 k.m.)

Brak rozporządzenia wykonawczego. Problematyka objęta upoważnieniami była częściowo unormowana w zarządzeniu³⁴ Ministra - Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 31 grudnia 1984 r. w sprawie nadawania nazw statkom morskim (Mon. Pol. 1985, Nr 1, poz. 6). Wydaje się, że niezbyt celowe jest rozdzielenie w nowym k.m. zbliżonej materii w dwóch delegacjach, poza tym trudno przewidzieć, jakie będą potrzeby praktyki i dlatego dyrektor urzędu morskiego winien mieć maksymalną swobodę w indywidualnym określeniu sposobu oznaczenia nazwy dla nietypowych jednostek. Celowe byłoby wydanie jednego aktu wykonawczego na podstawie obu delegacji. Podkreślić należy, że ustawodawca jednoznacznie wskazał w art. 12 § 2 k.m. organ zatwierdzający nazwę statku (dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku). Z momentem wejścia w życie nowego k.m. utraciły swoje uprawnienia, w tym zakresie, w stosunku do statków do 150 ton nie uprawiających żeglugi międzynarodowej, statków naukowo-badawczych i statków specjalnej służby państwowej – Urząd Morski w Gdyni, w stosunku do statków mających nazwy składające się ze skrótu rodzaju statku lub nazwy armatora i kolejnego numeru – urzędy morskie właściwe dla siedziby armatora, w stosunku do statków używanych wyłącznie do celów sportowych – Zarząd Główny Polskiego Związku Żeglarskiego. Niezbędne jest szybkie wydanie nowego rozporządzenia lub rozporządzeń wykonawczych.

5.2.3. Zwolnienie z obowiązku wpisu do rejestru okrętowego (art. 23 § 2 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 14 listopada 1962 r. w sprawie zwolnienia niektórych rodzajów statków od obowiązku wpisu do rejestru okrętowego (Dz.U., Nr 60, poz. 294). Rozporządzenie wyłącza statki bez własnego napędu mechanicznego, statki z napędem mechanicznym o długości całkowitej poniżej 15 metrów, barki, lichtugi, szalandy, dźwigi i podobne statki. Nie wdając się w ocenę, czy aktualnie są to wyłączenia zasadne i kompletne, trzeba stwierdzić, iż rozporządzenie jest wyraźnie sprzeczne z treścią obu upoważnień, gdyż

³⁴ Zarządzenie – w świetle nowej Konstytucji – nie stanowi już obecnie powszechnie obowiązującego źródła prawa. Dlatego nowy k.m. stosuje wyłącznie upoważnienia do wydawania aktów normatywnych „w drodze rozporządzenia”.

nie uwzględnia kryterium rodzaju żeglugi uprawianej przez wyżej wymienione jednostki. Wprawdzie jest mało prawdopodobne, by tego typu jednostki uprawiały żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ale kryterium to winno znaleźć się w akcie wykonawczym. Moim zdaniem, rozporządzenie to straciło moc obowiązującą z dniem 5 czerwca 2002 r. na zasadzie art. 3 przepisów wprowadzających k.m. Konsekwencją tego faktu jest obowiązek wpisu do rejestru okrętowego wszystkich statków stanowiących polską własność.

5.2.4. Rejestr jachtów (art. 26 § 2 k.m.)

Brak odpowiednika w dotychczasowych przepisach i naturalnie brak odpowiedniego rozporządzenia. O tej zmianie w k.m. była już wcześniej mowa. Sama nazwa jest nieco dziwna, bo czy k.m. może regulować inny niż polski rejestr? Jest to w zamierzeniu ustawodawcy rejestr obligatoryjny, a więc wszystkie statki sportowe i rekreacyjne do 24 metrów długości kadłuba muszą być wpisane do tego rejestru. Wynika z tego *a contrario*, że statki wpisane do rejestru jachtów nie mogą być wpisane do rejestru okrętowego. Potwierdzają ten wniosek art. 23 § 4 i 39 § 1 k.m. Tylko rejestr okrętowy daje jednak armatorom tak istotne uprawnienia, jak ustanowienie hipoteki morskiej, rękojmi wiary publicznej wpisu i inne domniemania z prawa rzeczowego. Tak więc właściciele jachtów sportowych i statków rekreacyjnych zostają pozbawieni wielu możliwości. Z nowej delegacji ustawowej wynika ważna wskazówka dla formułowania aktu wykonawczego. Chodzi o odpowiednie stosowanie art. 29 k.m. Trudno jednak sobie wyobrazić „odpowiednie”³⁵ zastosowanie do rejestru *quasi-administracyjnego*, prowadzonego przez organizacje społeczne np. przepisów o hipotece morskiej; nasuwa się pytanie: po co rejestr tymczasowy jachtów, czy ma być odrębny rejestr jachtów w budowie? Rejestrów jachtów może być wiele, tyle ile powstanie związków sportowych „o zasięgu krajowym”. Jak podzielić jachty między związki, czy wystarczy kryterium posiadania silnika bądź żagla? Ustawodawca nie rozstrzygnął problemu właściwości organu rejestrowego. Zwracano już uwagę na „przeoczenie” odnośnie do ustalania wysokości opłat rejestrowych w tym rejestrze. W sumie trudno będzie wykonać wolę ustawodawcy i sformułować „sposób i tryb prowadzenia tego rejestru”. Sugerować jedynie można, by nie próbować do owego rejestru przenosić rozwiązań typowych dla rejestru okrętowego, a raczej wzorować się na rejestrze administracyjnym. Należy jak najszybciej wydać nowe rozporządzenie, gdyż z powodu jego braku nowe „statki sportowe lub rekreacyjne” mogą w ogóle nie mieć możliwości pływania pod polską banderą.

³⁵Na temat wadliwości koncepcji stosowania morskich przepisów cywilnoprawnych do administracyjnego rejestru statków żeglugi śródlądowej zob. M. H. Kosiński, *Dwa odestania do kodeksu morskiego*, Prawo Morskie, 2001, t. XVI, s. 59 i nast.

5.2.5. Rejestr okrętowy (art. 38 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 listopada 1996 r. w sprawie rejestru okrętowego (Dz.U., Nr 141, poz. 659). Rozporządzenie stanowi jeden z najnowszych i najobszerniejszych aktów wykonawczych do k.m. Poza przepisami ogólnymi, odsyłającymi między innymi do przepisów k.p.c. o postępowaniu nieprocesowym, które mają zastosowanie w postępowaniu rejestrowym, a także do przepisów o księgach wieczystych i hipotece, rozporządzenie normuje szczegółowo sposób prowadzenia rejestru, wymagania formalne wpisów, zasady postępowania rejestrowego, dokumenty rejestrowe i koszty postępowania. Załączniki do rozporządzenia określają wzory ksiąg rejestru stałego, tymczasowego i statków w budowie, certyfikatów okrętowych i świadectwa o banderze. Obecne przepisy wymagają wprowadzić dodatkowo wpisywania numeru identyfikacyjnego statku nadanego przez Międzynarodową Organizację Morską, ale, jak się wydaje, można go dopisywać w rubryce obejmującej nazwę i oznaczenie identyfikacyjne. Rozporządzenie nie jest sprzeczne z nowym k.m. i zachowuje swoją moc obowiązującą do dnia 5 czerwca 2004 r. lub do momentu uchylenia przez nowe rozporządzenie.

5.2.6. Rejestr administracyjny (art. 39 § 4 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 1996 r. w sprawie sposobu rejestracji statków morskich, trybu postępowania, wzoru dokumentu rejestracyjnego oraz trybu i sposobu ustalania opłat rejestracyjnych (Dz.U., Nr 114, poz. 547). Również to rozporządzenie nie jest sprzeczne z treścią nowego k.m., albowiem przepisy dotyczące rejestracji statków od 1995 r. nie podlegały większym zmianom. Nowy k.m. przejął dotychczasowe rozwiązania dotyczące rejestru administracyjnego. Rozporządzenie zachowuje swoją moc obowiązującą do dnia 5 czerwca 2004 r. lub do momentu uchylenia przez nowe rozporządzenie.

5.2.7. Pomiar statku (art. 42 § 2, 48 § 2, 49 k.m.)

Rozporządzenie Ministra - Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 20 sierpnia 1986 r. w sprawie pomiaru statków morskich (Dz.U., Nr 38, poz. 191). Pierwsza i druga delegacja w przepisach o pomiarze statków zawierają upoważnienia, których dotychczasowe przepisy nie przewidywały albo w ogóle, albo w formie odrębnego aktu wykonawczego. Wymagają one przeto wydania odpowiednich rozporządzeń wykonawczych. Nie są to jednak rozporządzenia obligatoryjne. Warto w tym miejscu zgłosić pewien postulat legislacyjny. Należałoby skorelować rozporządzenia o zwolnieniu z obowiązku wpisu do rejestru okrętowego z ewentualnym zwolnieniem z obowiązku pomiarowego. Takie rozwiązanie zawierał dawny art. 33 § 1, pkt 1 k.m. Dotychczasowe rozporządzenie

w sprawie pomiaru reguluje zdecydowaną większość reguł proceduralnych związanych z pomiarem, powierza zadania organu pomiarowego instytucji klasyfikacyjnej, ale nie określa sposobu pomierzania statków niekonwencyjnych i wysokości opłat pomiarowych, dlatego uznać je należy za sprzeczne z nowym k.m. Tak więc straciło ono moc z dniem 5 czerwca 2002 r. na zasadzie art. 3 przepisów wprowadzających k.m.

5.2.8. Dokumenty statku (art. 52 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 18 kwietnia 1963 r. w sprawie prowadzenia dzienników na polskich statkach morskich (Dz.U., Nr 19, poz. 104, z 1968 r., Nr 39 poz. 280, z 1973 r., Nr 13, poz. 98, z 1976 r., Nr 35, poz. 310, z 1997 r., Nr 5, poz. 29) i utrzymane przez nie w mocy postanowienia **rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 17 października 1960 r. w sprawie prowadzenia dzienników na polskich statkach morskich** (Dz.U., Nr 56, poz. 321). Dotychczasowe rozporządzenie dotyczące prowadzenia dzienników okrętowych było przejawem szczególnej niedbałości legislacyjnej, albowiem wzory dzienników pochodziły z przedkodeksowego rozporządzenia z 1960 r., a tryb ich prowadzenia został określony w 1963 r. i był wielokrotnie modyfikowany. Pomijając anachroniczność niektórych dzienników (statki parowe) oraz stosowanych zapisów nawigacyjnych w dobie nawigacji satelitarnej, zaawansowanej automatyki i elektroniki, wzory dzienników są sprzeczne z treścią art. 50 § 2, który przewiduje konieczność oznakowania dokumentów używanych w żegludze międzynarodowej także w języku angielskim. Wymóg ten spełnia jedynie najnowszy z dzienników, jakim jest dziennik GMDSS. Obowiązujące rozporządzenie nie reguluje zasad przechowywania dzienników i dokumentów na statku. Uznać je zatem należy za częściowo sprzeczne z postanowieniami nowego k.m. Tak więc straciło ono moc obowiązującą z dniem 5 czerwca 2002 r. na zasadzie art. 3 przepisów wprowadzających k.m.

5.2.9. Opłaty za złożenie protestu morskiego (art. 64 § 6 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 3 września 1996 r. w sprawie opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego (Dz.U., Nr 109, poz. 525). Rozporządzenie jest zgodne z wymaganiami nowego k.m. Należy jednak zauważyć, że wbrew postanowieniom k.m. Minister Spraw Zagranicznych uregulował opłaty za przyjęcie protestu morskiego przez polskie placówki konsularne odrębnie. Istnieje zatem niezgodne z ustawą zróżnicowanie wysokości opłat wnoszonych w kraju i za granicą. Przy okazji wydawania nowego aktu wykonawczego kwestię tę należałoby ujednoczyć, np. stosując jednostkę obliczeniową przyjętą w k.m. Rozporządzenie zachowuje swoją moc obowiązującą do dnia 5 czerwca 2004 r. lub do momentu uchylecia przez nowe rozporządzenie.

5.2.10. Okazywanie bandery (art. 66 § 2 k.m.)

Brak odpowiedniego rozporządzenia. Problematykę objętą upoważnieniem regulowało częściowo zarządzenie Ministra - Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 30 czerwca 1986 r. w sprawie określenia zasad okazywania bandery statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej i organów ochrony granic oraz oddawania honoru przez statki (Mon. Pol., Nr 22, poz. 165). Kwestia okazywania bandery i oddawania honorów w dużym stopniu regulowana jest zasadami zwyczajowymi i normami ceremoniału morskiego.

5.2.11. Przesłępstwa przeciwko bezpieczeñstwu morskiemu (art. 77 § 2 k.m.)

Nowa delegacja wymagająca pilnego wydania rozporządzenia. O znaczeniu tej delegacji była już mowa w uwagach poświęconych zmianom przepisów o kapitanie. Przypomnijmy jedynie, że art. 8 Konwencji rzymskiej z dnia 10 marca 1988 r. o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeñstwu morskiemu (Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 635) daje kapitanowi prawo wydania władzom obcego państwa każdej osoby, w stosunku do której ma on uzasadnione podejrzenia, że popełniła jedno z przestępstw przeciwko bezpieczeñstwu morskiemu.

5.2.12. Sprzedaż niepodjętych ładunków

Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 29 grudnia 1963 r. w sprawie sprzedaży niepodjętych ładunków w przewozie morskim (Dz.U. z 1964 r., Nr 5, poz. 35). Art. 151 i 152 k.m. regulują wyczerpująco tryb sprzedaży niepodjętego ładunku. Rozporządzenie straciło moc obowiązującą z dniem 5 czerwca 2002 r. na zasadzie art. 3 przepisów wprowadzających k.m.

5.2.13. Usługi pilotowe (art. 230 § 2 k.m.)

Nowa delegacja ustawowa mająca na celu ochronę interesów armatorów, zawierających z pilotami umowy obligatoryjne w pilotażu obowiązkowym. Taryfa winna określać jedynie maksymalną wysokość opłat pilotowych i uwzględniać specyfikę poszczególnych portów. Brak tego aktu prawnego utrudnić może prowadzenie usług pilotowych.

5.2.14. Podział wynagrodzenia za ratownictwo (art. 249 § 2 k.m.)

Brak odpowiedniego rozporządzenia. Obecnie art. 244 k.m. reguluje wyczerpująco zasady podziału wynagrodzenia za ratownictwo. Niewątpliwie z dniem

5 czerwca 2002 r. traci moc zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 18 kwietnia 1964 r. w sprawie podziału wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy członków załogi statków (Mon. Pol., Nr 33, poz. 146). Problematyczne staje się w tym kontekście rozstrzygnięcie ewentualnych sporów związanych z podziałem wynagrodzenia za ratownictwo przez izby morskie. Konieczne jest natomiast wydanie rozporządzenia określającego zasady podziału wynagrodzenia za ratownictwo dla jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

5.2.15. Dyspaserzy (art. 255 § 4 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lutego 1993 r. w sprawie powoływania dyspaserów oraz postępowania dyspaserskiego (Dz.U., Nr 23, poz. 124). Kodeks morski z 2001 r. nie wprowadził żadnych zmian w zakresie regulacji awarii wspólnej. Rozporządzenie jest zgodne z nowymi przepisami i zachowuje swoją moc obowiązującą do dnia 5 czerwca 2004 r. lub do momentu uchylecia przez nowe rozporządzenie.

5.2.16. Zderzenie statków (art. 264 § 3 k.m.)

Brak rozporządzenia. W dawnym k.m. upoważnienie było zbyt rozbudowane, łącząc normę merytoryczną z delegacją ustawową. W nowym k.m. delegacja poprawniejsza formalnie, lecz budząca wątpliwości merytoryczne, o których była mowa w ramach prezentacji zmian w kodyfikacji. Dotychczas problematykę tę regulowało zarządzenie Ministrów Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych z dnia 12 grudnia 1963 r. w sprawie podawania przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej danych dotyczących tych jednostek po zderzeniu na morzu lub wodach śródlądowych ze statkami lub wodnosamolotami (Mon. Pol., Nr 97, poz. 459). Straciło ono moc obowiązującą z dniem 5 czerwca 2002 r. na zasadzie art.3 przepisów wprowadzających k.m.

5.2.17. Certyfikaty zabezpieczenia finansowego

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 17 czerwca 1992 r. w sprawie warunków i trybu wydawania lub poświadczania certyfikatów ubezpieczenia albo innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, wzoru certyfikatu oraz wysokości pobieranych opłat (Dz.U., Nr 52, poz. 247). Rozporządzenie nie jest w pełni zgodne z treścią nowego k.m., który odsyła do nowej wersji konwencji CLC z 1992 r. Konwencja zaś zmodyfikowała m.in. wzór certyfikatu. Rozporządzenie straciło moc obowiązującą z dniem 5 czerwca 2002 r. na zasadzie art. 3 przepisów wprowadzających k.m.

5.2.18. Dokumentacja szkody olejowej

Przygotowanie dokumentacji szkody dotychczas regulowało zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 1992 r. w sprawie trybu postępowania organów administracji morskiej w zakresie przygotowania dokumentacji szkody uzasadniającej odpowiedzialność Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (Mon. Pol., Nr 20, poz. 156). Komisja Kodyfikacyjna uznała to upoważnienie za zbędne, dlatego wspomniane zarządzenie straciło moc obowiązującą z dniem 5 czerwca 2002 r. na zasadzie art. 3 przepisów wprowadzających k.m.

5.2.19. Ustalenie właściciela mienia wydobytego z morza (art. 288 § 3 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 31 sierpnia 1962 r. w sprawie trybu ustalania właściciela mienia wydobytego z morza (Dz.U., Nr 55, poz. 279). Mimo zmian w przepisach o wydobywaniu mienia z morza, rozporządzenie nie jest sprzeczne z nowym k.m. i zachowuje swoją moc obowiązującą do dnia 5 czerwca 2004 r. lub do momentu uchylecia przez nowe rozporządzenie.

5.2.20. Sposób postępowania z mieniem wydobytym z morza (art. 291 k.m.)

Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 1963 r. w sprawie postępowania z mieniem wydobytym z morza (Dz.U., Nr 34, poz. 198, z 1971 r., Nr 17, poz. 175). Dodanie w art. 291 nowego k.m. słów „z zastosowaniem przepisów Kodeksu postępowania cywilnego” czyni ze specyficznego postępowania administracyjnego, utrwalonego 40-letnią tradycją, odmianę egzekucji sądowej. Z przepisów k.p.c., które mogłyby mieć tu zastosowanie, w grę wchodzi art. 864–879 k.p.c. Wydaje się, że musiałby prowadzić to postępowanie wyłącznie komornik, gdyż cała procedura sprzedaży z k.p.c. jest traktowana jako „czynność komornicza”. Zresztą delegacja mówi o stosowaniu przepisów k.p.c. wprost, a nie odpowiednio. Przypomnieć trzeba, że mienie wydobyte z morza jest bardzo często małej wartości. Jego wartość często nie wystarczyłaby na koszty postępowania komorniczego. W ogóle postępowanie z mieniem wydobytym z morza było dotychczas specyficzne i nie miało wiele wspólnego z egzekucją. Raczej podobieństw można było szukać w przepisach dotyczących rzeczy znalezionych. Niełatwo będzie sformułować niezbędne, nowe rozporządzenie, gdyż nie wydaje się możliwe w tym przypadku stosowanie wprost któregoś z trybów postępowania cywilnego. Rozporządzenie z 1963 r. straciło moc obowiązującą z dniem 5 czerwca 2002 r. na zasadzie art. 3 przepisów wprowadzających k.m.

THE MARITIME CODE 2001 (Summary)

This essay is a general discussion of the most important changes in Polish maritime civil law introduced by the Maritime Code of 19 September 2001. The new Code has been in force since 5 June 2002.

The author discusses the scope of the modifications contained in the new Code in relation to the previous Code of 1961. In consideration of the fact that the majority of norms of former maritime law have remained in force under the new Code, the author defines the new legislation as a recodification, rather than a wholly new legal act. He emphasizes and discusses in detail the good points of the new systematization of the maritime Code.

In his discussion of particular regulations of the new legislation the author points to a series of dubious or, indeed, mistaken solutions. An example of such is, perhaps, the introduction of a new institution – the Polish Yacht Register.

The most important changes in maritime law include the modification of the system of realizing the mortgage of ships. Mainly modelled on British law, the modified system attempts to avoid difficulties stemming from the realization of a mortgage in the course of the execution of a court judgement. It introduces the possibility of seizure of a ship covered by a mortgage and even its sale by the mortgager.

The final part of the essay is a list of executive acts added to the Maritime Code that should be swiftly published. The author makes a selection of these instruments, indicating the sequence of their introduction.