

MARIA DRAGUN-GERTNER

SPRAWOZDANIE Z PRAC KOMISJI KODYFIKACYJNEJ PRAWA MORSKIEGO W 2010 R.

W roku 2010 – zgodnie z przyjętymi ustaleniami – Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego przystąpiła do prac nad kodeksem morskim.

Uzgodniono harmonogram prac. W pierwszym rządzie postanowiono dokonać przeglądu regulacji kodeksowych w celu określenia potrzeby przeprowadzenia ewentualnych zmian lub uzupełnień. Taka analiza jest niezbędna do podjęcia decyzji, czy należy opracowywać nowy kodeks morski, czy też jedynie znowelizować jego obecną treść. Obszerna część regulacji kodeksu morskiego uzyskała nowe, zaproponowane przez KKPM, brzmienie w ramach zmian przygotowanych w poprzednim roku odnośnie do odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich, odpowiedzialności z tytułu szkód olejowych, przewozu pasażerów. Projekt, który przekazano ministrowi infrastruktury, do końca 2010 r. nie został objęty planem prac ustawodawczych.

Drugim istotnym zagadnieniem, stanowiącym przedmiot prac Komisji w 2010 r., były niezbędne zmiany legislacyjne związane z przewidywanym powołaniem Państwowej Komisji ds. Badania Wypadków Morskich, w tym dalsze losy izb morskich – ewentualność utworzenia sądów morskich, likwidacja izb i przekształcenie rejestru okrętowego w rejestr administracyjny oraz utworzenie nowego systemu sądownictwa zawodowego.

1. KODEKS MORSKI

1.1. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE KODEKSU MORSKIEGO

Przyjęto podstawowe założenia dotyczące kodeksu morskiego:

- Kodeks morski powinien pozostać kodeksem żeglugowym.
- Zagadnienia publicznoprawne pozostają uregulowane w odrębnych ustawach – można rozważyć ich scalenie w jeden akt prawny. Zgłoszono sugestię, by rozdzielić regulacje dotyczące administracji morskiej od dotyczących obszarów morskich.
- Kodeks morski, mając rangę ustawy, pozostaje podstawowym aktem prawa morskiego, a zmiany w nim dokonywane powinny uwzględniać ten charakter.

1.2. OMÓWIENIE PROJEKTÓW ZMIAN

Tytuł I. Przepisy ogólne

W projekcie – przygotowanym przez prof. M.H. Kozińskiego – ujęto przepisy dotyczące obowiązywania konwencji międzynarodowych, relacji między prawem polskim i prawem międzynarodowym. Odniesiono się do procedury *tacit acceptance*, katalogu źródeł prawa morskiego, ogólnych zasad prawa morskiego, właściwości sądów i arbitrażu, immunitetu i aresztu statku morskiego, ułatwienia obrotu morskiego oraz do morskich przepisów kolizyjnych.

Dyskusję postanowiono ograniczyć do założeń zaproponowanego brzmienia części ogólnej, dopiero bowiem po analizie całej materii kodeksowej będzie można odnieść się szczegółowo do proponowanych przepisów części ogólnej.

W dyskusji zakwestionowano pierwsze dwie sfery zaproponowanych unormowań, ponieważ są objęte regulacją konstytucyjną. Procedura *tacit acceptance* pozostaje kwestią otwartą z powodu prowadzonych prac nad zmianą ustawy o umowach międzynarodowych. Członkowie KKPM wyrazili zdecydowany sprzeciw wobec wewnętrznej procedury ratyfikacyjnej – obszerne uzasadnienie zawarto w opracowaniu dr D. Pyć.

Propozycja zamieszczenia w kodeksie morskim zasad prawa morskiego okazała się kontrowersyjna. Uwzględniając najbardziej krytyczne stanowisko, zakwestionowano generalnie potrzebę ich formułowania (rozwiązanie nie jest znane żadnemu z ustawodawstw). Wskazano, że w części ogólnej kodeksu morskiego powinien zostać określony także zakres przedmiotowy jego regulacji. Uznano, że przepisy o areszcie statku są konieczne (brakuje ich w k.m.), ale trzeba je przenieść do innej części kodeksu, podobnie jak przepisy kolizyjne.

Tytuł II. Statek morski

Projekt – przygotowany przez prof. M.H. Kozińskiego i mec. M. Rzeszewicza – zawiera nowy podział tytułu na działy.

W dyskusji poruszono następujące problemy:

Dział I. Pojęcie statku morskiego i zakres stosowania kodeksu morskiego do poszczególnych rodzajów statków morskich¹

Przepisy dotychczas zamieszczone w tytule I – Przepisy ogólne:

1. W związku z najnowszymi technologiami konstrukcji statku w definicji statku w budowie (art. 2 § 2 k.m.)[art. 40 § 2] nie należy się odnosić do „miejsca wodowania”, lecz do powiązania chwili rozpoczęcia budowy z położeniem stępki lub równorzędnej pracy konstrukcyjnej w Polsce;
2. Definicje poszczególnych rodzajów statków morskich:

¹ W dalszej części sprawozdania podawana będzie w nawiasie kwadratowym numeracja projektu roboczego k.m. z 2010 r.

- morski statek handlowy (art.3 § 2 k.m.) [art. 41 § 2] – wystarczy ogólne wskazanie, że jest przeznaczony do prowadzenia działalności gospodarczej;
- morski statek rekreacyjny (art.4 k.m.) [art.42] – należy zdefiniować pojęcie takiego statku;
- statki pełniące specjalną służbę państwową (art. 5 § 2 k.m.) [art.43 § 2] – należy wprowadzić nową definicję; w definicji należy wskazać, że oprócz statków będących własnością lub eksploatowanych przez państwowe osoby prawne do tej kategorii należą również statki państwowych jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej – w obydwu przypadkach używane wyłącznie do celów niepublicznych w żegludze niehandlowej;
- jednostki pływające Marynarki Wojennej (art. 6 § 1 k.m.) [art.44] – należy wprost określić jako „okręty”.

Dział II. Polska przynależność statku

(dotychczas dział I tytułu II – Statek morski)

W tym dziale:

1. Przepisy o kabotażu pozostają aktualne z wyłączeniem statków UE oraz – do rozważenia – EOG i Konfederacji Szwajcarskiej (art. 9 §2 i 3 k.m.) [art. 45 § 2] – należy dodać art. 9 § 2 k.m. w obecnym brzmieniu;
2. Przepisy dotyczące polskiej własności statku (obecnie art. 73 i 73a k.m.) należy przenieść do działu o przynależności statku – „polska” własność to nie jest żadne odrębne prawo rzeczowe;
3. Wprowadzono nowe normy w zakresie polskiej przynależności statków, przede wszystkim poprzez:
 - rezygnację z wyróżniania statków uważanych za stanowiące polską własność (art. 10 § 1 pkt 2 k.m.) – projekt M.H. Kozińskiego i M. Rzeszewicza; odpowiedniej zmianie muszą ulec przepisy określające polską własność;
 - zmianę warunków uzyskania, utraty i zawieszenia polskiej przynależności oraz uprawiania żeglugi przez statki eksploatowane przez armatorów unijnych i ich wpisu do rejestru, w tym poprzez:
 - usunięcie z art. 10 § 1 pkt 2a k.m. odesłania do nieobowiązującego Rozporządzenia nr 613/91 (EWG) z 4.03.1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 68 z 15.03.1991, z późn. zmian.);
 - wprowadzenie ogólnej podstawy stałej przynależności statku poprzez armatora mającego siedzibę w UE, EOG i Konfederacji Szwajcarskiej za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli [art.46 pkt 2]; odpowiednie postanowienia zawierają także propo-

- nowane artykuły: [art. 50 § 2 , art. 51 § 1 , art. 53 § 3, art. 53 § 1 , art. 57 § 1 , art. 66 § 2];
4. W art. 12 k.m. [art. 48] wykreślono § 2a w związku z wyeliminowaniem polskiego rejestru jachtów;
 5. Rozszerzono krąg wnioskodawców o uzyskanie przez statek polskiej przynależności na czas oznaczony w stosunku do art. 13 § 1 pkt 1 k.m. poprzez dodanie spółek osobowych, poprawiając też redakcję dotyczącą osób fizycznych [art. 49 § 1 pkt 1];
 6. Wobec przyznania armatorom unijnym niemającym siedziby w Polsce [art. 46 pkt 2] prawa do uzyskania przez eksploatowane przez nich statki stałej polskiej przynależności poddano ich polskiej jurysdykcji, tak jak dotychczasowe podmioty określone w art. 14 k.m. [art. 50 § 1 i § 2];
 7. Zachowując wymogi zapewnienia standardów żeglugi, o których mowa w art. 15 k.m. [art. 51 § 2], wprowadzono przepis dotyczący ułatwień dla armatorów statków unijnych przewidzianych w prawie europejskim dla transferu z jednego do drugiego rejestru unijnego;
 8. Do podstaw utraty polskiej przynależności (art. 17 k.m.) [art. 53 § 1 i 2] dodano okoliczności pociągające za sobą taki skutek w przypadku statków unijnych [art. 53 § 3];
 9. Do art. 18 k.m. dodano przepis dotyczący wycofania decyzji ministra w odniesieniu do uzyskania i utraty polskiej przynależności uzyskanej na stałe [art. 54 § 2];
 10. W dotychczasowym art. 19 k.m. dodano możliwość zawieszenia polskiej przynależności także statku unijnego [art. 55 § 1];
 11. Uzupełniono art. 21 k.m. o ustanie zawieszenia polskiej przynależności statków unijnych [art. 57 § 1];
 12. W art. 22 k.m. zmieniono definicję rejestru stałego z rejestru państwa, do którego przynależność została zawieszona, na rejestr państwa, którego przynależność statek odzyska po ustaniu czasowej przynależności [art. 58].

Dział III. Rejestr okrętowy

(dotychczas dział II tytułu II – Statek morski)

1. Odnośnie do organu prowadzącego rejestr Komisja uznała, że prowadzenie rejestru należałoby powierzyć organowi administracji morskiej (takie rozwiązanie zawiera projekt ustawy przygotowany przez prof. M.H. Kozińskiego). W wypadku, gdyby izby morskie zostały zachowane, należałoby znowelizować ustawę o izbach morskich (projekt przygotowany przez prof. Z. Brodeckiego i dr. K. Kochanowskiego). Na obecnym etapie prac w treści proponowanych norm użyto ogólnego określenia organ rejestrowy.
2. Należy wyeliminować polski rejestr jachtów (obecnie art. 23 § 3 k.m.).
3. Wyróżniono rejestr okrętowy i rejestr administracyjny.
4. Wprowadzono rejestr żeglugi międzynarodowej.
5. Przewidziano utworzenie Narodowej Rezerwy Tonażowej.

Propozycje szczegółowe:

Art. 23 (zastąpiony przez [art. 59])

- wskazany w art. 23 § 1 k.m. obowiązek wpisu do polskiego rejestru okrętowego statku stanowiącego polską własność wymaga rozważenia pod kątem przepisów UE. Zgłoszono też propozycję, by – wobec włączenia do kategorii statków stanowiących polską własność także tych, które dotychczas stanowiły kategorię statków uważanych za polską własność – decyzję o ich wpisie do rejestru polskiego w księdze rejestru stałego pozostawić właścicielowi lub wszystkim współwłaścicielom, tak jak to było dotychczas w art. 23 § 5 k.m. Zasugerowano także, że można to zagadnienie rozstrzygnąć w rozporządzeniu, o którym mowa w § 2 [art.59];
- wykreślono dotychczasowy art. 23 § 3 k.m. z powodu zlikwidowania polskiego rejestru jachtów;
- w [art. 59 § 4] określono legitymację do złożenia wniosku o wpis do rejestru statku unijnego;
- wobec zmiany definicji statku w budowie uległa zmianie redakcja art. 23 § 5 k.m. [art. 59 § 5]; usunięto art. 23 § 5 k.m. określający legitymację do złożenia wniosku o wpis statku określonego w art. 73 k.m. i uważanego za stanowiący polską własność (odnośnie do statku stanowiącego polską własność powinien zostać zachowany);

Art. 24

(zastąpiony przez [art. 60])

- w art. 24 k.m. usunięto regulację dotyczącą statków uważanych za stanowiące polską własność i usunięto § 2 ze względu na nową regulację o statkach unijnych [art. 60].

Art. 25

(zastąpiony przez [art. 61])

Art. 25 k.m. określający księgę rejestru okrętowego został zmieniony poprzez [art. 61]:

- z rejestru stałego usunięto statki uważane za stanowiące polską własność i dodano statki unijne, o których mowa w art. 46 pkt 2;
- w księdze rejestru stałego wyodrębniono księgę A (dla statków stanowiących polską własność) i księgę B (dla statków unijnych);
- dodano § 2, który przewiduje prowadzenie oddzielnej części rejestru dla statków niebędących morskimi statkami handlowymi.

Art. 26 ([art.62])

W art. 26 k.m. w związku z likwidacją polskiego rejestru jachtów dokonano zmian, zastępując go [art. 62]:

- wprowadzono tylko jeden rodzaj opłat rejestrowych (związanych z wpisem statku do rejestru okrętowego);

- zachowano możliwość przekazywania opłat za czynności rejestrowe dotyczące statków sportowych na rzecz rozwoju żeglarstwa;
- wprowadzono delegację dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego zasady przekazywania środków na cele rozwoju żeglarstwa i zasady likwidacji polskiego rejestru jachtów.

Art. 27 ([art. 63])

W art. 27 § 3 k.m. usunięto odniesienie do statków uważanych za stanowiące polską własność i wskazano, że dotyczy statków wpisanych do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego [art. 63 § 3].

Art. 28 ([64])

W związku z likwidacją polskiego rejestru jachtów zmieniono art. 28 k.m. Po przedyskutowaniu zasady jawności rejestru administracyjnego [art. 64] kwestię tę zapisano w [art. 75 § 4].

Art. 29 ([art. 65])

W art. 29 k.m [art.65]:

- dodano w § 1 pkt 9, nakazujący wpis w rejestrze oznaczenia podmiotu eksploatującego statek, w rozumieniu przepisów o bezpiecznym zarządzaniu statkiem, o ile nie jest on armatorem;
- dodano § 2 dotyczący wpisu zgody wierzyciela na wpisanie statku unijnego do rejestru stałego;
- § 2 stał się [§ 3 art. 65], w którym dopasowano do zmiany § 1 poprzez odsyłanie do poszczególnych jego punktów oraz nakazano wpis w rejestrze tymczasowym także stałego pełnomocnika armatora, jeżeli został ustanowiony.

Art. 30 ([art. 66])

W art. 30 k.m. zmianie uległ § 2 poprzez usunięcie statków uważanych za stanowiące polską własność i dodanie statków unijnych, o których mowa w [art. 46 pkt 2] – w tym ostatnim przypadku obowiązek zgłaszania zmian nałożono na armatora [art.66].

Art. 31 ([art. 67])

Art. 31 k.m. został zmieniony przez [art. 67]:

- dodano § 3 o możliwości wykreślenia statku przez organ rejestrowy z rejestru okrętowego w przypadku eksploataowania go wbrew zadeklarowanemu przeznaczeniu (alternatywnie zaproponowano nałożenie w takich sytuacjach kary, bowiem wykreślenie jest sankcją, która mogłaby zniechęcać do dokonywania wpisów statków w polskim rejestrze. Wskazano też, że praktyczna realizacja przepisu, tj. ustalenie takiej niewłaściwej eksploatacji przez organ rejestrowy, może napotykać na trudności [art. 67 § 3];
- pozostawiono do rozważenia dodanie jako podstawy do wykreślenia statku w budowie wniosku właściciela statku [art. 67 § 4 pkt 3].

Art. 33 ([art. 69])

W art. 33 k.m. [art. 69]:

- zmieniono § 1 poprzez skrócenie terminu zgłaszania zmian okoliczności podlegających wpisowi w rejestrze okrętowym z 6 na 3 tygodnie;
- w § 2 przewidziano – w razie niezgłoszenia danych – odesłanie do przepisów o postępowaniu przynaglającym w zakresie ksiąg wieczystych w celu przymuszenia (zastąpiono art. 33 § 2 i 2a k.m., zezwalając na stosowanie grzywien).

Art. 36 ([art. 72])

W art. 36 k.m. [art.72] zmieniono § 1 poprzez:

- dodanie w nim tymczasowych certyfikatów okrętowych oraz certyfikatów dla statków wpisywanych do rejestru statków, które nie są morskimi statkami handlowymi;
- uwzględnienie tymczasowego certyfikatu okrętowego jako dokumentu stanowiącego dowód polskiej przynależności statku (w dyskusji wskazano na rozważenie, czy umieścić w tym miejscu także tymczasowe świadectwo polskiej przynależności).

Art. 37 ([art. 73])

W art. 37 k.m. [art.73]:

- w § 1 zmieniono „certyfikat okrętowy” na „tymczasowy certyfikat okrętowy”;
- w § 2 usunięto „statki uważane za stanowiące polską własność” oraz odesłano do art. 33 § 2 i § 2a k.m. (grzywna) w przypadku niezwrócenia [tymczasowego] certyfikatu okrętowego.

Art. 38 ([art. 74])

W art. 38 k.m. [art. 74] zmodyfikowano delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, która w nowym brzmieniu ma obejmować dodatkowo określenie wzoru i trybu wydawania tymczasowego certyfikatu okrętowego i certyfikatów dla statków niebędących statkami handlowymi, oraz rozszerzono wytyczne dla ministra, który wydając rozporządzenie, powinien mieć na uwadze ułatwienie, uproszczenie i przyspieszenie czynności rejestrowych.

Dział IV. Rejestr administracyjny

(wyodrębniony jako nowy dział)

Zagadnieniu rejestru administracyjnego (art. 39 k.m.) poświęcono odrębny dział [dział IV]. Zastąpiono w nim dotychczasowe przepisy o rejestracji w urzędzie morskim statków niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów i niewpisanych do któregośkolwiek z tych rejestrów [art. 75–77].

Dział V. Rejestr żeglugi międzynarodowej

(nowy dział)

Jest to kolejna propozycja legislacyjna mająca zachęcić do rejestracji statków w Polsce i do ich powrotu na stałe pod polską banderę [art. 78–90]. Dodat-

kowo przewidziano, że statki tu zarejestrowane tworzyć będą Narodową Rezerwę Tonażową. Jest to rozwiązanie pożądane, dotychczas nieuregulowane w prawie polskim

Dział VI. Pomiar statku

Jest to dotychczasowy dział III tytułu II – Statek morski.

Dział VII. Dokumenty statku

(dotychczas dział IV tytułu II – Statek morski)

W dotychczasowym art. 50 k.m. dodano § 3 nakazujący, iż każdy statek powinien posiadać aktualny wykaz dokumentów, których się wymaga od statku, z podaniem okresów ich ważności [art. 103 § 3].

Następujące przepisy Kodeksu morskiego, odpowiadające wymienionym obok przepisom projektu, pozostawiono bez zmian merytorycznych:

art. 2 k.m. – [art. 40]

art. 3 § 1 k.m. – [art. 41 §1]

art. 4 k.m. – [art. 42]

art. 11 k.m. – [art. 47]

art. 16 k.m. – [art. 52]

art. 20 k.m. – [art. 56]

art. 32 k.m. – [art. 68]

art. 35 k.m. – [art. 71]

art. 40–49 k.m. – [art. 93–102]

art. 51 k.m. – [art. 104]

art. 52 k.m. – [art. 105].

Tytuł IV. Prawa rzeczowe

Projekt przygotowany przez prof. W. Adamczaka i mec. M. Rzeszewicza.

Dział I. Własność statku

1. W związku z odstąpieniem od kategorii statków uważanych za stanowiące polską własność musi ulec zmianie art. 73 k.m. Kategorię statków stanowiących polską własność należy poszerzyć o statki dotychczas objęte art. 73 § 3 pkt 1 i 2, z tym że w punkcie drugim wymagany udział kapitałowy należy ustanowić na poziomie 50%.
2. Do rozważenia pozostawiono kwestię, czy w § 2 dotyczącym spółek osobowych należy wyraźnie podkreślić, że chodzi o spółki ze 100% polskim kapitałem. Odpowiednio należy też zmodyfikować treść art. 74 k.m., uwzględniając rozdzielenie czynności zobowiązujących i rozporządzających.

Dział II. Zastaw na statku

1. W definicji hipoteki morskiej należy zrezygnować z odwoływania się do zastawu, lecz wprost uznać, że jest to rodzaj hipoteki. Działowi II należy

nadać tytuł „Hipoteka morska” (obecnie „Zastaw na statku”) i poświęcić go wyłącznie tej instytucji. Dotychczasowy art. 76 § 1 k.m. brzmiałby: „Na statku wpisanym do rejestru okrętowego można ustanowić hipotekę morską wpisaną do tego rejestru. Do hipoteki morskiej stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu”.

2. Przepisy kodeksu morskiego dotyczące hipoteki morskiej nie wymagają zmian. Ewentualnie – w związku z pojawieniem się precedensowych spraw dotyczących mortgage – zdobyte doświadczenia praktyczne w zakresie funkcjonowania przepisów w obecnym brzmieniu można uwzględnić w dalszym toku prac. W art. 86 k.m. należy odnieść się szczegółowo do trybu aukcji lub przetargu. Wobec ogólnego odesłania w kwestiach nieuregulowanych w k.m. do k.c. art. 89 k.m., mówiący o zastawie na statku, jest zbędny.
3. Zgłoszono wniosek wskazujący na zasadność wydania rozporządzenia określającego szczegółowe warunki sprzedaży statku. W dyskusji wniosek ten nie uzyskał aprobaty.
4. Hipoteka morska jest immanentnie związana z rejestrem okrętowym. Zgodnie z tym, co powiedziano wyżej, szczegółowa regulacja zależeć będzie od tego, komu zostanie powierzone prowadzenie tego rejestru (izby morskie, organy administracji morskiej).

Dział III. Przywileje na statku

1. Przeprowadzone zostało głosowanie w sprawie ratyfikacji konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r. i wypowiedzenia tejże konwencji z 1926 r. Jednogłośnie wypowiedziano się za ratyfikacją nowej konwencji. KKPM uznała, że dalsze działania należą do Ministerstwa Infrastruktury, jednakże prof. M. Dragun-Gertner zaznaczyła, by tłumaczenie konwencji zostało przedstawione KKPM do weryfikacji. W następstwie ratyfikacji powinny być dokonane zmiany przepisów o przywilejach morskich.
2. Zmiany w kodeksie morskim w części dotyczącej hipoteki morskiej i przywilejów na statku wymagają koordynacji z przepisami k.p.c., ustanawiającymi kolejność zaspokojenia wierzycieli hipotecznych i uprzywilejowanych.

Tytuł III. Kapitan statku

(dotychczas tytuł III k.m.)

Projekt przygotowany przez prof. M.H. Kozińskiego.

Dział I. Przepisy ogólne

Zmiana konwencji STCW oraz rozszerzająca się sfera *soft law* (kodeksy ISM i ISPS) wiążą się z rozszerzeniem zakresu obowiązków nałożonych na ka-

pitana statku, ale jednocześnie z osłabianiem jego pozycji na statku z powodu zwiększania kompetencji innych osób. Kapitan pozostaje jednak głównym adresem norm bezpieczeństwa i stanowi zasadnicze ogniwo w systemie bezpiecznego zarządzania i zapobiegania zanieczyszczeniu (zgodnie z kodeksem ISM). Jest także kluczowym ogniwem systemu ochrony zgodnie z ISPS. W ramach stosunków pracy kapitan kieruje pracą na statku. Zachowując dotychczasowe zasadnicze unormowania w kodeksie morskim, należy uwzględnić te nowe regulacje, podkreślając jednocześnie nadrzędną pozycję kierowniczej roli kapitana na statku (pomimo osłabiających ją przepisów *soft law*).

Propozycje szczegółowe:

- proponuje się, by w kodeksie morskim znalazł się przepis określający rodzaj czynności wchodzących w zakres kierowania statkiem i podporządkowanie im systemów obowiązujących na statku, w szczególności zarządzania, ochrony statku i zapobiegania zanieczyszczeniom morza [art. 106 § 2 i 3];
- powinien się znaleźć również przepis wskazujący, że obowiązki i uprawnienia kapitana związane z kierowaniem statkiem stanowią też przedmiot regulacji odrębnych przepisów i nie podlegają wyłącznie kodeksowi morskiemu [art. 110];
- wprowadzono przepis wskazujący, że kapitana powołuje i odwołuje armator [art. 108 § 2 i 3];
- w [§ 1 art. 108] zmodyfikowano art. 56 k.m., zastępując określenie „czynności służbowe” słowami: „czynności związane z kierowaniem statku i powierzonymi kapitanowi funkcjami”. Przepis przeniesiono do części ogólnej [dział I] z działu II w obecnej regulacji;
- w art. 55 km [art. 111] dodano § 2, przyznający kapitanowi prawo odmowy wejścia na statek osobom, które mogą zagrozić bezpieczeństwu.

Dział II. Obowiązki kapitana

1. Zakaz opuszczania statku powinien wynikać nie tylko z przepisów k.m. (jest to minimum – art. 8 k.m.). Należy stworzyć możliwość umownego rozszerzenia jego zakresu [art. 113 § 2].
2. Przepisy o obowiązku osobistego prowadzenia statku (art. 59 k.m.) należy uzupełnić o przepis wskazujący, kto przejmuje ten obowiązek w razie nieobecności kapitana lub jego niezdolności do wykonywania tego obowiązku, zgodnie z konwencją STCW 78/95 [art. 114 § 3].
3. Pozostawiono do dalszej dyskusji sprawę wyodrębnienia w art. 60 k.m. pasażerów i załogi z dotychczasowego ogólnego wskazania osób znajdujących się na statku [art. 115].
4. Obok przepisu nakazującego kapitanowi osobistą dbałość o ładunek (art. 62 k.m. – [art. 117]) należy zamieścić odpowiedni przepis nakładający na niego obowiązek osobistej dbałości o bezpieczeństwo pasażerów i zagwarantowania przysługujących im praw [art. 118].

5. Uściślenia wymagają nałożone na kapitana obowiązki w czasie wojny. Konieczne jest zaopatrzenie go w stosowną instrukcję, z zabezpieczeniem wymogów poufności (art. 63 k.m. – [art. 119]).
6. Odnośnie do obowiązków dotyczących bandery statku (art. 65 k.m.) – przywrócić należy obowiązek dbania o honor polskiej bandery [art.120].
7. Wobec faktu, że przepisy prawa morskiego rozszerzają znacznie zakres obowiązków kapitana, związanych ze współpracą z organami administracji, w kodeksie powinien się znaleźć stosowny przepis o obowiązku tej współpracy [art. 122].
8. W art. 68 k.m. należy uwzględnić wynikający z przepisów UE obowiązek ustanowienia w Polsce odrębnego (z wyłączeniem kompetencji izb morskich) organu do badania wypadków morskich [art. 123].

Dział III. Uprawnienia kapitana

1. Uznano, że prawo do żądania pomocy należy rozszerzyć poza klasyczną rekwizycję statku (art. 67 k.m.) – należy przewidzieć prawo kapitana do jej zażądania nie tylko od innych statków, ale także od służb ratowniczych [art. 124 § 2]. W aktualnej wersji dodano też w § 1, że chodzi wyłącznie o wzywanie pomocy na morzu (do dyskusji).
2. Zaproponowano rozszerzyć prawo zatrzymania w osobnym pomieszczeniu o tzw. ślepych pasażerów oraz wskazać, że sposób zatrzymania nie może narażać życia lub zdrowia zatrzymanego na niebezpieczeństwo. Zaproponowano, by uzupełnić dotychczasową regulację (art. 68 k.m.) o delegację obejmującą wydanie przepisów wykonawczych umożliwiających kapitanowi przekazanie osoby zatrzymanej władzom portowym [art. 125].
3. Kapitan powinien zostać ustawowo umocowany do zawierania umów o ratownictwo morskie w imieniu armatora i osób zainteresowanych ładunkiem [art. 126]. Uwagi odnośnie do umiejscowienia przepisu – można go ewentualnie umieścić przy umowie o ratownictwo.
4. W celu zapewnienia wykonania formy testamentu, o którym mowa w art. 953 k.c., wprowadzono przepis wymieniający wśród publicznych funkcji kapitana przyjęcie oświadczenia woli testatora [art. 129 § 1].

Niezmienione merytorycznie pozostają następujące przepisy kodeksu morskiego:

art. 53 § 1 k.m. – [art. 106 § 1]

art. 54 k.m. – [art.107] – przeniesiony do [działu I]

art. 57 k.m. – [art. 112]

art. 61 k.m. – [art. 116]

art. 62 k.m. – [art.117]

art. 64 k.m. – [art. 121]

art. 69 k.m. – [art. 127]

art. 70 k.m. – brak odpowiednika

art. 71 § 1 i 2 k.m. – [art. 128] oraz § 3 – [art. 129 § 2].

Armator statku

Projekt przygotowany przez prof. M.H. Kozińskiego.

Rozważano możliwość zamieszczenia w k.m. odrębnego tytułu poświęconego armatorowi (ewentualną lokalizację pozostawiono do przyszłej decyzji). Obecnie w tytule I – Przepisy ogólne zawarty jest przepis definiujący pojęcie armatora – art. 7 k.m. W nowym ujęciu tę definicję należy zachować jako pierwszy artykuł działu o armatorze.

Dział I. Pojęcie armatora

1. Należy zamieścić należy przepis przewidujący, że armatorem może być każdy z podmiotów stosunków cywilnoprawnych, zgodnie z unormowaniami k.c.
2. W związku z tym, że w wielu systemach prawnych nie definiuje się pojęcia armatora (centralnym adresatem norm jest właściciel statku), wprowadzono zasadę domniemania wobec statków podnoszących obcą banderę – uznawanie za ich armatora osoby uprawiające żeglugę takim statkiem lub osoby za takie uznawane według prawa państwa stałego rejestru tego statku.

Dział II. Obowiązki armatora

1. Podstawowy przepis wskazuje, że armator ponosi odpowiedzialność za roszczenia morskie, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej. W projekcie wymieniono rodzaje aktów prawnych, w których taki przepis szczególny może się znaleźć.
2. W kolejnym przepisie nałożono na armatora – oprócz kapitana statku – obowiązek dbałości o zdatność żeglugową i bezpieczeństwo morskie.

Dział III. Armator a inne osoby uprawiające żeglugę statkiem morskim

1. Powszechne występowanie w żegludze podmiotu określanego jako „zarządca statku” wymaga odnotowania jego pozycji prawnej w kodeksie morskim i odróżnienia go od armatora. Przepisy o roszczeniach morskich wymieniają taki podmiot obok armatora.
2. Armator może powierzyć wykonywanie tylko niektórych czynności związanych z uprawianiem żeglugi innej osobie. Dopóki osoba ta nie ma prawa powoływać kapitana statku, nie uzyskuje sama statusu armatora. Te relacje prawne projekt wyraźnie określa jako odrębne od oddania statku w zarząd.

Do dalszej dyskusji pozostawiono propozycję tytułu tego działu i jego przepisów.

2. ZMIANY LEGISLACYJNE ZWIĄZANE Z POWOŁANIEM PAŃSTWOWEJ KOMISJI DS. BADANIA WYPADKÓW MORSKICH (PKBWM). DALSZE LOSY IZB MORSKICH I REJESTRU OKRĘTOWEGO

Dyrektywa UE dotycząca postępowania w sprawach wypadków morskich (dyrektywa 2009/18 EC) przesądziła kwestie dotyczące projektu ustawy o państwowej komisji badania wypadków morskich. Nowa regulacja dotycząca postępowania w sprawach wypadków morskich jest oparta na pojęciu poważnego wypadku (*serious casualty*). Pozostałe wypadki lub zdarzenia, niezakwalifikowane jako wypadki morskie, będą rozpatrywane przez inny organ; najwłaściwszym organem jest dyrektor urzędu morskiego.

Odebranie izbom morskim właściwości orzekania w sprawach wypadków morskich i pozostawienie im właściwości rozpoznawania spraw przekazanych izbom odrębnymi przepisami (art. 1 ust. 1 pkt 2 ustawy o izbach morskich) zmuszają do ponownego przemyślenia kwestii właściwości i ustroju izb morskich.

Projekt autorstwa prof. Z. Brodeckiego i dra K. Kochanowskiego zakłada różne warianty rozwiązań prawnych – w zależności od ustrojowej decyzji dotyczącej zachowania izb morskich.

Wariant I – modyfikacja aktualnie obowiązujących przepisów o izbach morskich (model quasi-sądowy)

Wariant ten przewiduje pozostawienie instytucji izb morskich z jednoczesnym zmodyfikowaniem ich kompetencji, obejmującym:

- orzekanie w sprawach odpowiedzialności zawodowej oficerów i marynarzy oraz pilotów,
- prowadzenie rejestru okrętowego,
- nadawanie i stwierdzanie utraty polskiej przynależności statku morskiego,
- rozpoznawanie innych spraw przekazanych izbom morskim odrębnymi przepisami.

Projekt ten przewiduje uchwalenie nowej ustawy o izbach morskich, zastępującej ustawę z 1961 r.

Wariant II – przeniesienie części uprawnień izb morskich do zakresu kompetencji sądów powszechnych (wariant sądowy)

W tym wariantcie założono przyjęcie jednego z trzech modeli: A, B lub C.

Model A przewiduje **utworzenie sądów morskich** działających w strukturze sądów powszechnych, przy czym ich kompetencje są tożsame z kompetencjami określonymi wyżej dla wariantu I. Określając zadania tych organów, autorzy doszli do wniosku, że zasadniczo należy ograniczyć ich kompetencje do prowadzenia rejestru okrętowego i spraw z tym związanych oraz do kwestii od-

powiedzialności zawodowej marynarzy. Należy pozostawić zarazem „furtkę” dla innych ewentualnych zadań.

Rozważano przekazanie izbom morskim lub sądom morskim innych zadań i czynności, ale uznano, że powinny one się znaleźć w gestii stosownych organów:

- wypadki morskie – PKBWM,
- rozstrzygnięcie sporów o wynagrodzenie i podział sumy z ratownictwa morskiego – odpowiedni miejscowo i rzeczowo wydział sądu cywilnego,
- prowadzenie postępowań w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie (art. 339 § 1 k.m.) – odpowiedni miejscowo i rzeczowo wydział sądu cywilnego lub gospodarczego,
- prowadzenie spraw o roszczenia odszkodowawcze dochodzone w sprawie roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki (art. 351 k.m.) – odpowiedni miejscowo i rzeczowo wydział sądu cywilnego,
- nadzór nad postępowaniem egzekucyjnym ze statku morskiego wpisanego do rejestru okrętowego – odpowiedni miejscowo i rzeczowo wydział sądu cywilnego/gospodarczego,
- przyjmowanie protestów morskich – dyrektor urzędu morskiego.

Model B – model sądowy – sąd morski

Ustrój:

- 1) prawo o ustroju sądów powszechnych,
- 2) bez zmian dotyczących sądu morskiego (obecnej izby morskiej) i sędziów morskich (obecnie sędziów delegowanych do izb morskich).

Właściwość:

- 1) sprawy rejestrowe,
 - 2) inne sprawy cywilne:
- rozstrzygnięcie sporów o wynagrodzenie i podział sumy z ratownictwa morskiego,
 - prowadzenie postępowań w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie (art. 339 § 1 k.m.),
 - prowadzenie spraw o roszczenia odszkodowawcze dochodzone w sprawie roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki (art. 351 k.m.),
 - nadzór nad postępowaniem egzekucyjnym ze statku morskiego wpisanego do rejestru okrętowego,
 - przyjmowanie protestów morskich.

Pozostałe zadania wykonywane dotychczas przez izby morskie oraz zadania, których powierzenie izbom morskim ostatnio postulowano, zostają przekazane odpowiednio:

- wypadki morskie – PKBWM,

- sąd zawodowy – dyrektor urzędu morskiego.

W tym wariantcie istnieje też opcja utrzymania izb morskich wyłącznie jako sądu zawodowego, przy czym izby funkcjonowałyby w strukturze urzędów morskich.

Model C

Oprócz wyżej wymienionych modeli sądowych istnieje wariant trzeci, przewidujący utworzenie sądów morskich o bardzo szerokich prerogatywach, autorstwa prof. M.H. Kozińskiego. Projekt ustawy został przygotowany w lutym 2007 r., jeszcze przed powstaniem Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Jego założenia są najdalej idące, przewidują utworzenie sądów morskich, które miałyby zajmować się wszystkimi sprawami o charakterze „morskim”. Projekt ten znajduje się w materiałach Komisji².

Wariant III – izba morska – model administracyjny

W tym wariantcie zakłada się, że izba morska jest organem administracyjnym, niezależnym i wyodrębnionym, podporządkowanym administracji centralnej, najlepiej bezpośrednio ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej. W izbie orzekają sędziowie delegowani przez sąd powszechny – na takiej samej zasadzie jak sędziowie delegowani do IPN czy do komisji wyborczych. Izby działają zgodnie z procedurami administracyjnymi. W konsekwencji zmienia się charakter rejestru okrętowego na administracyjny, co pozostaje w związku z hipoteką morską.

Ustrój:

- 1) ustawa o obszarach morskich i administracji morskiej,
- 2) powołanie nowego organu działającego przy ministrze właściwym ds. gospodarki morskiej.

Kompetencje (po zmianie procedury z cywilnej na administracyjną):

- 1) rejestr okrętowy,
- 2) sąd zawodowy,
- 3) przyjmowanie protestów morskich.

Pozostałe zadania wykonywane dotychczas przez izby morskie:

- wypadki morskie – PKBWM,
- inne sprawy (wymienione niżej) zostają powierzone sądom powszechnym:
 - rozstrzyganie sporów o wynagrodzenie i podział sumy z ratownictwa morskiego;
 - prowadzenie postępowań w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie (art. 339 § 1 k.m.);
 - prowadzenie spraw o roszczenia odszkodowawcze dochodzone w sprawie roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki (art. 351 k.m.);

² Zob. także M.H. Koziński, *Projekt ustawy o sądach morskich*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 229–262.

- nadzór nad postępowaniem egzekucyjnym ze statku morskiego wpisanego do rejestru okrętowego.

Wariant IV – likwidacja izb morskich

Wariant IV przewiduje likwidację izb morskich i utworzenie:

- 1) Państwowej Komisji Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich,
- 2) biura rejestrów okrętowych – rejestr okrętowy jako rejestr administracyjny wraz z zapewnieniem nadzoru sądowego nad wpisami dotyczącymi praw rzeczowych w rejestrze.

Jest to projekt przygotowany przez prof. M.H. Kozińskiego³.

W debacie KKPM uznała założenia ostatniej propozycji jako najbardziej godne uwagi. Kontynuowanie prac nad tym wariantem zależy od decyzji ustrojowej o zachowaniu bądź likwidacji izb morskich.

Poszczególne warianty przygotowane w ramach prac KKPM stanowią podstawę legislacyjną dla każdego z możliwych rozwiązań.

³ Projekt opublikowano w niniejszym tomie, s. 381.