

Sprawozdanie

z prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w 2009 r.

W 2009 r. odbyło się osiem posiedzeń KKPM.

Poświęcono je kolejno poniższym zagadnieniom.

I Kodeks morski

A. Ogólna debata nad nowelizacją kodeksu morskiego

Prace KKPM rozpoczęto od analizy założeń zmian do kodeksu morskiego z 2001 r. Szczegółowe prace legislacyjne zaplanowano na 2010 r.

Przyjęto wstępne założenia:

1. Nowelizacja lub opracowanie nowego kodeksu morskiego.
2. Potrzeba zmian wynika z rozwoju prawa międzynarodowego i prawa europejskiego. Korekty wymagają błędy legislacyjne popełnione w minionych latach w związku ze zmianami wprowadzanymi do ustawy.
3. Kodeks morski winien pozostać ustawą regulującą stosunki cywilnoprawne związane z eksploatacją morza i jego zasobów. Zagadnienia publicznoprawne winny pozostać unormowane w odrębnych ustawach.
4. Zasugerowano - do dalszej dyskusji - że należałoby w niezbędnym zakresie opracować część ogólną kodeksu morskiego.
5. Poważnym problemem jest wprowadzenie odpowiedniej procedury dla zmian w konwencjach przyjmowanych na zasadzie tzw. milczącej zgody (tacit acceptance). Nie ma bowiem jak dotąd metody ogłaszania takich zmian. Uznano, że należy zwrócić się o zamieszczenie stosownej regulacji w ustawie o umowach międzynarodowych, która obecnie milczy na ten temat.
6. Rozstrzygnąć także należy, wobec bezpośredniej skuteczności rozporządzeń UE, czy i w jaki sposób „informacje” o nich

zamieszczać w kodeksie morskim (klauzula generalna, wskazania indywidualne odnośnie każdego z rozporządzeń) Adresatami normy prawnej zawartej w kodeksie morskim są podmioty prywatnoprawne, które w obliczu multicentryzmu w procesie stanowienia prawa powinny mieć zapewnioną możliwość zapoznania się z obowiązującymi na terenie RP normami prawnymi.

7. Wśród zagadnień szczegółowych zwrócono uwagę na następujące kwestie:

- a) Podstawowe znaczenie ma zawarta w kodeksie morskim regulacja umowy przewozu ładunku morzem. Decydując o jej przyszłym brzmieniu, trzeba zająć stanowisko wobec tzw. Reguł rotterdamskich (RR) : czy ta nowa konwencja z 2009 r., obejmująca swoją regulacją przewóz ładunku morzem na całej trasie lub jej części, powinna zostać przez Polskę ratyfikowana, jeśli nie jakie zmiany modyfikujące dotychczasową regulację kodeksu morskiego w tym zakresie należy przyjąć.. Komisja zapoznała się z informacją Ministerstwa Infrastruktury , że Unia Europejska zajmuje stanowisko bardzo krytyczne wobec RR. Uznano, że stworzono je pod presją USA. UE uważa, że istnieje konieczność opracowania konwencji o przewozie multimodalnym i jest nawet gotowa opracować własny projekt takiej konwencji. Unormowania kodeksu morskiego oparte na dotychczas najpowszechniej stosowanej konwencji dotyczącej przewozu ładunku morzem (RHV) stają się jednak stopniowo przestarzałe. Rozważyć więc należy przyjęcie rozwiązań hybrydowych na wzór innych państw, unowocześniających krajową regulację.
- b) Nowe umowy, takie jak np. kontrakt ilościowy, czarter bareboat powinny zostać uregulowane w nowej wersji kodeksu morskiego.
- c) Gruntownej rewizji wymagają przepisy dotyczące polskiej

przynależności i rejestru statku. Konieczne są poprawki dotyczące jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej.

- d) W sferze praw rzeczowych na statkach odnotowano, niedostrzeżenie w praktyce obrotu objętej już kodeksem morskim instytucji morgieczu . Rozstrzygnięcia wymaga więc , czy należy w treści kodeksu morskiego wyodrębnić morgiecz, a może także ewentualnie powiększyć katalog ograniczonych praw rzeczowych o te szczególna postać zabezpieczenia rzeczowego na statku.
 - e) Wobec pojawiającego się pomysłu opracowania kodeksu ubezpieczeń wyłania się kwestia, czy kodeks ten będzie obejmował także ubezpieczenia morskie. Nie ma podstaw merytorycznych do utrzymywania odrębności ubezpieczeń morskich. Jeżeli środowisko ubezpieczeniowe będzie chciało stworzyć kodeks ubezpieczeń, wówczas rozdział ten zniknie z kodeksu morskiego, a w kodeksie ubezpieczeń mogą zostać zamieszczone szczególne regulacje prawne uwzględniające specyfikę ubezpieczeń morskich, w niezbędnym zakresie.
 - f) W aktualnej wersji kodeksu morskiego usługi pośrednictwa objęte są odrębną regulacją dotyczącą agenta morskiego i maklera. Istnieją jurydyczne różnice pomiędzy tymi instytucjami prawnymi, nie dostrzega się ich jednak w obrocie. W praktyce bardziej przydatna może być regulacja ogólna umowy o pośrednictwo morskie
8. Prowadzenie prac nad nowelizacją kodeksu morskiego wymaga badań prawnoporównawczych. Odnośne informacje, dotyczące prawa morskiego innych państw przygotowywać będą: Mec. M Czernis – prawo anglosaskie, Mec. M. Rzeszewicz – prawo skandynawskie, Prof. W. Adamczak, Mec. K Kochanowski, – prawo niemieckie

9. Uzgodniono, że każdy z członków KKPM zajmie się odrębną częścią kodeksu morskiego, przedstawiając konkretną propozycję legislacyjną.

Przepisy ogólne – prof. M. Koziński

Przepisy dot. rejestracji statków – Mec. M Rzeszewicz

Prawo rzeczowe – prof. W.Adameczak

Kapitan statku – prof. M. Koziński

Przewóz ładunku – prof. M. Dragun – Gertner, prof. J. Młynarczyk, Mec. M.Czernis;

Bare boat charter – Mec M.Rzeszewicz

Nowe umowy – prof. M. Koziński, Mec. M. Rzeszewicz, Mec. E. Krzysztoporska;

B. Projekt ustawy zmieniającej kodeks morski

W 2009 r przygotowano projekt ustawy zmieniającej kodeks morski w zakresie:

umowy przewozu pasażera – ich celem jest implementacja protokołu z 2002 r do konwencji ateńskiej o przewozie morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. i wprowadzenie przepisów towarzyszących wejściu w życie rozporządzenia 392/2009 z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników przewożących pasażerów morzem z tytułu wypadków

odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniami olejowymi - ich celem jest implementacja protokołu z 2003 r do konwencji o Funduszu z 1992 r., ustanawiającego Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

- **ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich** – ich celem jest implementacja protokołu z 1996 do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z1976 r. i wykonanie dyrektywy

Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich

Projektowane zmiany w zakresie umowy przewozu pasażera oraz ubezpieczenia armatorów z tytułu roszczeń morskich stanowią jednocześnie wykonanie obowiązków legislacyjnych Polski wynikających z tzw. III pakietu morskiego przyjętego przez UE , tj. dwóch spośród siedmiu aktów prawa unijnego przyjętych 23 kwietnia 2009 r.¹

¹ 1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 131 z 28.5.2009*)

2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 131 z 28.5.2009*)

3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 131 z 28.5.2009*)

4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 131 z 28.5.2009*)

5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 131 z 28.5.2009*)

6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 131 z 28.5.2009*)

7. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 131 z 28.5.2009*)

Umowa przewozu pasażera

Przygotowując zmiany do kodeksu morskiego KKPM przeprowadziła szeroką dyskusję nad następującymi problemami:

1. Metoda implementacji postanowień protokołu do prawa polskiego, w sytuacji gdy UE przystąpi do Konwencji PAL 2002 (zgodnie z art. 19 protokołu z 2002r.), a ponadto w życie wejdzie Rozporządzenie UE, w którym inkorporowana jest znaczna część Konwencji PAL 2002 wraz z zaleceniami IMO jej dotyczącymi. Jeśli nie ratyfikujemy Protokołu, obowiązywać będzie Rozporządzenie, jako część naszego prawa wewnętrznego. Postanowienia kodeksu morskiego niezgodne z Rozporządzeniem, w zakresie jego przedmiotowej regulacji nie będą mogły być stosowane. Rozporządzenie i Konwencja mają inny zakres podmiotowy i przedmiotowy, w związku z czym przy ratyfikacji Protokołu należy implementować go do kodeksu morskiego. Powinniśmy ratyfikować Protokół i być tym państwem, które spowoduje wejście w życie konwencji (prawdopodobnie). Efektem tego będzie jednak dualizm porządków prawnych, gdy Rozporządzenie wejdzie w życie. W efekcie w stosunku do państw trzecich (spoza Unii) będziemy stosować Konwencję PAL 2002 lub przepisy prawa wewnętrznego ją inkorporujące, a w stosunku do państw UE Konwencję oraz Rozporządzenie.

Zaprezentowano trzy możliwości:

- 1) ratyfikacja PAL 2002 wraz z jej implementacją do Kodeksu morskiego.
- 2) powstrzymanie się od działań legislacyjnych - w efekcie, z dniem wejścia w życie Rozporządzenia WE, obowiązywać nas będzie PAL 2002 w przewidzianej w nim wersji. (planowany termin – nie później, niż 31.12.2012)
- 3) po wejściu w życie Rozporządzenia WE, podjęcie prac nad zmianą Kodeksu morskiego dla implementacji PAL 2002.

Dalsza debata powinna dotyczyć dwóch równoległych zagadnień:

- 1) wprowadzenia przepisów wymaganych Rozporządzeniem do prawa polskiego;

2) ratyfikacji PAL 2002.

Jeżeli zdecydujemy się na ratyfikację, wówczas musimy także w Kodeksie morskim zamieścić przepis inkorporacyjny.. Ratyfikacja przez Wspólnotę nie zastępuje bowiem ratyfikacji przez Państwa Członkowskie. Reasumując, Komisja uznała, że kwestia Rozporządzenia WE jest obecnie najpilniejsza. Ratyfikację PAL 2002 możemy zaś w chwili obecnej odsunąć, przygotowując się do niej jednak równorzędnie z pracami nad Rozporządzeniem.

Rozporządzenie WE ma moc powszechnie obowiązującą na terenie RP, problemem natomiast pozostaje formuła informacyjna, wskazanie tego Rozporządzenia w Kodeksie morskim. Na początku Kodeksu morskiego istnieje odesłanie do Kodeksu cywilnego. W taki sam sposób możemy odesłać do prawa UE, pozostaje jednak kwestia szczegółowych odesłań/wskazań Jak wyżej już zaznaczono w ogólnych uwagach dotyczących prac nad nowelizacją kodeksu morskiego, prawo powinno być transparentne. Adresat normy musi mieć pewność prawa. Tak więc w Kodeksie morskim winno znaleźć się w celach informacyjnych indywidualne odesłanie do odnośnego rozporządzenia, pomimo tego, że jest to problem rozstrzygnięty przez prawo konstytucyjne.

Należy dalej śledzić prace nad zmianami ustawy o umowach międzynarodowych, prowadzone przez MSZ i powrócić do rozważanych kwestii.

Przygotowano do dalszej debaty i w oczekiwaniu na ostateczny akt unijny projekt zawierający przepisy w wykonaniu przygotowywanego rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów w zakresie ochrony konsumentów – do debaty w 2010 r.

Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie

Prowadzone rozważania nad zmianami do kodeksu morskiego w tym zakresie wymagały przede wszystkim rozstrzygnięcia kwestii, czy Polska winna ratyfikować Protokół z 1996 r. do konwencji LLMC 1976. Zdecydować też należało, czy ratyfikacja taka wiązać się winna z wypowiedzeniem poprzednich konwencji dotyczących globalnego ograniczenia odpowiedzialności. (z 1924 oraz 1957 roku). Fakt ich niewypowiedzenia budzi kontrowersje na arenie międzynarodowej. Ponadto dla wejścia w życie Konwencji z 1924 roku wymagana była liczba 5 ratyfikacji. Jeżeli my ją wypowiedziemy - przestanie ona obowiązywać. Podobnie konwencja z 1957 r. Nie ma sensu utrzymywanie tych wszystkich konwencji. Większość państw wypowiada wspomniane Konwencje i należy postąpić podobnie.

Komisja podjęła decyzję o ratyfikacji Protokołu z 1996 r. i wypowiedzeniu wszystkich poprzednich konwencji (łącznie z LLMC 76).

W debacie nad zmianami w kodeksie morskim związanymi z implementacją Protokołu LLMC 1996:

- zasugerowano zmianę przepisów o postępowaniu w sprawach utworzenia funduszu (art. 339 i n. Kodeksu morskiego). Stosowanie tych artykułów jest niezwykle trudne. W praktyce pojawiają się duże problemy z utworzeniem funduszu ograniczenia odpowiedzialności. Konieczne jest uproszczenie tejże procedury. Ostatecznie zdecydowano o pozostawieniu tego tematu dla przyszłorocznej debaty kompleksowej nad nowelizacją kodeksu morskiego..

- wnikliwie rozważono kwestię, czy konieczna jest zmiana art. 98 k.m., tak by nie było wątpliwości, że podobnie jak sama konwencja LLMC oraz zdecydowanie prawo angielskie, nie istnieje wymóg uprzedniego wystąpienia z powództwem przez wierzyciela przeciwko dłużnikowi, aby mógł on wszcząć postępowanie o ustanowienie funduszu..

- pojawił się także spór co do limitów przewidzianych w art. 101 k.m. – w przypadku uprawiania żeglugi statkiem o pojemności brutto mniejszej niż 300 ton. Zaproponowano, by pozostawić limity w obecnej wysokości. Spotkało się to jednak ze sprzeciwem większości członków Komisji.. Mały statek może spowodować szkody o ogromnych czasem rozmiarach. Przeważył pogląd, iż należy brać pod uwagę nie tylko interes armatorski, ale i interes poszkodowanego i zgodnie z panującym trendem podwyższyć pułap odpowiedzialności.

Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami -przyjęto zmiany do kodeksu morskiego uzgodnione w 2008 uwzględniając modyfikacje terminologiczne związane z ogłoszeniem oficjalnego brzmienia protokołu w organie promulgacyjnym (Dz.U. z 2009 r. Nr 49,poz. 392).

II. Zagadnienia publicznoprawne

A..Bezpieczeństwo morskie

W zakresie **bezpieczeństwa morskiego** następujące zagadnienia stanowiły przedmiot prac Komisji:

1. Badanie przyczyn wypadków morskich

Dokonano szczegółowej analizy obowiązujących regulacji t.j. IMO Code 2008 w spr. badania wypadków i incydentów morskich (wejście w życie dn. 01.01.2010 r.) oraz Dyrektywy UE 2009, przyjętej w ramach III Pakietu Morskiego dot. zasad regulujących postępowanie dochodzeniowe w spr. wypadków w sektorze transportu morskiego, która musi zostać implementowana w Polsce do dn. 29.05.2011 r.

Przeprowadzono również bardzo szczegółowe badania prawnoporównawcze co do organizacji oraz zasad postępowania dochodzeniowego w spr. wypadków morskich w wybranych krajach anglosaskiego, skandynawskiego i niemieckiego systemu prawnego.

Wnioski:

- wszystkie badanie ustawodawstwa opierają się na Kodach IMO (1997/ 1999/ 2008), a członkowie WE/EOG na Dyrektywie UE 2009 (antycypując ją);
- w żadnym wypadku prowadzone postępowanie nie może prowadzić do ustalenia odpowiedzialności i przypisania winy (w jakimkolwiek aspekcie) za wypadek;
- dochodzenie ma jedynie na celu wyjaśnienie przebiegu, przyczyn i okoliczności wypadku oraz sformułowania wniosków prewencyjnych;
- zajmujący się wypadkami morskimi organ to wyodrębnione organizacyjno – technicznie i prawnie oraz cieszące się dużą niezależnością komisje / komitety / sekcje typu administracyjnego (brak cech organu sądowego);
- organ ten wyposażony jest w szeroki zakres kompetencji i uprawnień, mających na celu spełnienie celu dochodzenia, wzmocniony o uprawnienia administracyjno-prawne, karne i porządkowe;

- raport końcowy organu ma charakter jawny i jako taki, wraz z zebranymi materiałami i informacjami nie może służyć jako środek dowodowy w jakichkolwiek postępowaniach

Na posiedzeniu listopadowym KKPM szczegółowej dyskusji poddano projekt ustawy o PKBWM, przygotowany przez Dep. Bezpieczeństwa MI i pod obecność na posiedzeniu przedstawiciela tegoż departamentu.

Przyjęto do wiadomości, że założenia do ustawy mają być przedstawione na kierownictwo MI w grudniu b.r.; sam zaś projekt ustawy ma być przedmiotem obrad Rady Ministrów w czerwcu 2010 r.

Stwierdzając w toku debaty, że dyrektywa 2009 jest w wielu miejscach projektu niewłaściwie implementowana oraz, że nie uwzględnia nowej filozofii badania wypadków morskich – Komisja zgłosiła następujące krytyczne uwagi do projektu:

- nie uwzględnia relacji do izb morskich i kwestii dalszego istnienia izb;

- należy się raczej posługiwać pojęciem „bezpieczeństwo morskie” aniżeli węższym – „bezpieczeństwo żeglugi”

- nie określono zakresu podmiotowego, przedmiotowego ani trybu postępowania Komisji;

- projekt nie zapewnia niezależności / niezawisłości Komisji; wadliwe jest zarówno usytuowanie Komisji przy ministerstwie właściwym d/s gospodarki morskiej, jak też działanie Komisji w imieniu tegoż ministra.

Ostatecznie KKPM wyraziła opinię, iż projekt ustawy nie nadaje się do dalszego postępowania, w toku którego należy zajmować się również projektem ustawy, w którym funkcje dotąd sprawowane przez izby morskie zostaną uregulowane. Uwagi na piśmie do projektu zgłosili : prof. M. Koziński i mec. M. Czernis.

2. Problematyka izb morskich

Poddano ją szczegółowej debacie na posiedzeniach KKPM w styczniu, maju oraz listopadzie 2009 r.

Aktualny stan prawny nie jest możliwy do kontynuowania. Podstawą jest orzeczenie ETPCZ (Brudnicka i inni) oraz dyrektywa w sprawie badania przyczyn wypadków morskich i konieczność powierzenia tego zadania nowo powoływanej Komisji

Sprawę poddano wnikliwej debacie. Wstępne uwagi zostały zgłoszone w styczniu. W toku dyskusji wyrażono następujące poglądy.

1. Większość KKPM jest przeciwna temu, by powstały autonomiczne wydzielone sądy morskie.
2. Wstępna propozycja: powstanie „wydziałów” morskich w sadach powszechnych; problemy:
 - a) czy jest wystarczająco dużo materii cywilistycznej by tworzyć oddzielne wydziały w sądach specjalne do spraw morskich? Podniesiono, iż nie da się skonstruować definicji sprawy morskiej. Samo przesądzenie w każdym przypadku sprawy sądowej, czy jest to sprawa morska czy nie, zajęłoby więcej czasu niż rozstrzygnięcie samej sprawy.

- b) mogłoby to być wkomponowanie wyspecjalizowanej struktury w aktualny schemat sądów.
 - c) kolejny problem to umiejscowienie tych sądów. Należałoby utworzyć co najmniej dwa wydziały: w Szczecinie i w Gdańsku.
 - d) do rozstrzygnięcia pozostaje ponadto kwestia zakresu ich działania, komu powierzyć sprawy rejestrowe
3. Wyrażono też opinię, że projekt ustawy o sądach morskich prof. M> Kozińskiego jest dobry. Powinien on stanowić alternatywny punkt wyjścia do dalszej dyskusji.
4. Przedstawiono wreszcie pogląd, że powinniśmy się przyjrzeć praktyce na świecie. Sądy morskie na świecie zostały zlikwidowane. My nie mamy floty i nie mamy podstaw do powoływania sądów morskich. Izby morskie powinny zostać zlikwidowane. Kwestią pozostaje, komu powierzyć pozostałe funkcje izby, w szczególności sprawy rejestrowe. Zadanie analizy tego zagadnienia w innych systemach prawnych powierzono:
- Mec. M. Czernis – prawo anglosaskie
Mec. M. Rzeszewicz – prawo skandynawskie
Prof. W. Adamczak – prawo niemieckie;
5. Ostatecznie zaproponowano, by opracować dwa projekty, dwie alternatywne wersje. – jeden projekt (szeroki) prof. Kozińskiego, drugi projekt – bardzo wąski przygotowany przez mec. Kochanowskiego
6. W maju 2009 r. wśród członków Komisji przeważał pogląd, iż należy pozostawić okrojone izby morskie, wyłączając z nich funkcje badania wypadków morskich (na rzecz PKBWM), a jednocześnie dodając nowe. np. orzekanie co do zdatności do żeglugi statku (seaworthiness)

w przypadku, gdy takie orzeczenie jest konieczne np. w postępowaniu przed sądem powszechnym.

Obecny na posiedzeniu przedstawiciel Ministerstwa Sprawiedliwości nie wyrażał zastrzeżeń, wskazując jednakże, iż nadal, nawet po ostatniej nowelizacji ustawy o izbach, można mieć wątpliwości co do konstytucyjności uprawnień izb do badania przyczyn wypadków morskich.

Pracując nad wstępnym materiałem przygotowanym przez mec. K. Kochanowskiego i uwzględniającym potrzeby praktyki, Komisja upoważniła w/w do przygotowania założeń do nowej ustawy o izbach morskich.

W listopadzie 2009 r. podstawą prac Komisji stanowiły założenia w tym przedmiocie przygotowane przez w/wymienionego oraz uwagi nadesłane przez sędziów izb morskich do tych założeń.

W toku debaty powstały kontrowersje n.t. charakteru prawno - organizacyjnego organu prowadzącego rejestr okrętowy i związane z nim sprawy oraz jego podporządkowania.

Z jednej strony wyrażano pogląd, że ze względów praktycznych i sprawności działania należy utrzymać izby morskie, ograniczone w swoich kompetencjach głównie, jakkolwiek nie wyłącznie, do prowadzenia rejestru okrętowego i czynności z tym powiązanych oraz działające jako organ „quasi – sądowy”.

Z drugiej zaś strony wskazywano, że model izb morskich już dawno się przeżył, że funkcja prewencyjna izb nie ma już racji bytu i wreszcie, że

powinny być one organem włączonym w system sądów powszechnych w formie wydziałów w sądach.

Komisja wyraziła też opinię, że nie można podporządkować organu prowadzącego rejestr Ministerstwu Infrastruktury. Winien on być podporządkowany Ministerstwu Sprawiedliwości.

Co do odpowiedzialności zawodowej (pozbawianie oficerów i marynarzy uprawnień) stwierdzono, że nie jest to postępowanie dyscyplinarne, że ma charakter odpowiedzialności zawodowej, opartej na winie, i wreszcie, że sprawy te winny być prowadzone przez sądy.

Ostatecznie ustalono, że autor założeń wraz z prof. Z. Brodeckim przygotowują założenia do projektu ustawy powierzającej prowadzenie omawianych spraw sądom powszechnym, zaś prof. M. Koziński będzie ko-referentem tych założeń. Do współpracy należy zaprosić Ministerstwo Sprawiedliwości i KKPC.

3.. Ustawa o bezpieczeństwie morskim; należy przede wszystkim przesądzić, czy potrzebna jest nowa ustawa o bezpieczeństwie morskim; ustawa o wyposażeniu morskim powinna być częścią ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Zmiany w ustawie o bezpieczeństwie morskim to w najbliższym czasie implementacja III pakietu bezpieczeństwa morskiego. KKPM poddała wstępnej analizie rozporządzenia i dyrektywy wchodzące w jego skład.

Do połowy lipca MI zobowiązało się przygotować tabelę zgodności do poszczególnych dyrektyw – taki obowiązek nałożony jest przez procedurę legislacyjną.

Prace nad implementacją aktów już trwają. Opracowywany jest harmonogram implementacji, na którą mamy 24 miesiące. MI planuje nie

tylko implementację III pakietu, ale uwzględnienie także innych zagadnień, które rodzą obecnie problemy tak dla administracji morskiej, jak i szeroko rozumianego shippingu.

Komisja wyraziła stanowisko, że odnośnie terminu 24 miesiące to trzeba zauważyć, że w pakiecie są dyrektywy i rozporządzenia - akty różne, zawierające czasem krótsze, niż 24 miesiące terminy. Zaproponowano stworzenie zestawienia w formie graficznej. Komisja spojrzy na projekty systemowo, w celu harmonijnej współpracy.

Uzgodniono, że w połowie października Departament Bezpieczeństwa Morskiego przedstawi roboczy projekt przepisów, którym następnie mogłaby zająć się Komisja. Nadesłanie go nazbyt późno uniemożliwi staranne przygotowanie legislacji. Przedstawiciele Departamentu zgodzili się na współpracę, podkreślili jej wagę i zobowiązali się przed uzgodnieniami międzyresortowymi skierować projekt do Komisji.

Ponadto, w przypadku zgłoszenia uwag w trakcie uzgodnień nad projektem stosownej ustawy, uwagi te również trafić winny pod obrady Komisji.

4. Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki - W ogólnej debacie nad tą częścią prawa morskiego stwierdzono, że powinniśmy poświęcić wiele uwagi polityce prawa i zająć się zintegrowanym zarządzaniem środowiska np. poprzez wyznaczanie morskich obszarów chronionych.

Wśród doraźnych najpilniejszych zagadnień legislacyjnych wymieniono: załącznik VI do Marpol, protokół z 1996 r. do konwencji dumpingowej (LC), konwencję o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi. Departament Bezpieczeństwa Morskiego MI poinformował o prowadzeniu wstępnych prac.

5. Porty morskie: w miarę postępów prac nad ustawą o portach i przystaniach morskich KKPM powinna ją opiniować

6. Morskie prawo karne: najpilniejszą sprawą jest ratyfikacja konwencji

SUA 2005 – do realizacji w 2010 r.

III. **Morskie Prawo Pracy**

Całe październikowe posiedzenie KKPM poświęciła omówieniu i zaopiniowaniu projektu nowej ustawy o zatrudnieniu i pracy na morskich statkach handlowych, przedłożonego przez MI i traktowanego jako bardzo ważny i pilny.

Dyskusję prowadzono w oparciu o ten projekt, tekst konwencji konsolidacyjnej MOP o pracy na morzu **MLC 2006** (tekst polski i angielski – tłumaczenie na język polski nie wytrzymuje krytyki!), Dyrektywę Rady 2009/13/WE z dn. 16.02.2009 r. oraz obszernie i szczegółowe uwagi na piśmie do projektu ustawy, przygotowane przez prof. M. Kozińskiego. W kontekście prawa właściwego dla stosunku pracy (prawo bandery) posługiwano się również konwencją rzymską o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (art. 6) oraz rozporządzeniem Rzym I (art. 8) wchodzącym w życie dn. 17.12.2009 r.

Komisja zwróciła uwagę, że z 35 konwencji, które zostały skonsolidowane w MLC 2006, Polska nie ratyfikowała prawie połowy tych konwencji, bo aż 18.

Z drugiej zaś strony mamy decyzję Rady 2007/4B1/WE z dn. 07.06.2007 r., upoważniającą państwa członkowskie do ratyfikowania w interesie WE Konwencji MLC 2006, która zapadła na wniosek Komisji i po konsultacji z Parlamentem Europejskim, oraz, która weszła w życie dn. 22.06.2007 r. Rada wyznaczyła termin zakończenia tego procesu do dn. 31.12.2010 r.

Niepokój może budzić tylko to, że obecnie żadne z państw członkowskich nie skorzystało z upoważnienia Rady do ratyfikacji MLC.

Konwencje ratyfikowało dotychczas 6 państw w tym 2 europejskie (Norwegia i Chorwacja), wymóg tonażu został już osiągnięty, należy zatem traktować ją jako standard obowiązujący i Polska powinna ją ratyfikować, ale , zwracając uwagę na okoliczności powodujące wstrzymywanie się przez państwa członkowskie UE z przystąpieniem do konwencji.

Przedyskutowano 40 pkt. krytycznych uwag z materiału przygotowanego przez prof. M. Kosińskiego, przyjmując zasadność zdecydowanej większości tych uwag.

W oparciu o protokół z tego posiedzenia, MI przygotowało poprawiony o te uwagi projekt ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, przedłożony członkom Komisji, który aktualnie podlega konsultacjom społecznym.

Absolutnie kluczowym zagadnieniem projektu będzie kwestia składek na ubezpieczenie społeczne (art. 92 w zw. z art. 43) oraz obniżenia podatku dochodowego marynarzy (art. 115 – zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych).

IV. Kolizyjne normy prawa morskiego

Przewodnicząca KKPM wzięła udział w posiedzeniu Sejmowej Podkomisji Nadzwyczajnej do spraw rozpatrzenia rządowego projektu ustawy - Prawo prywatne międzynarodowe (druk sejmowy nr 1277), w dniu 31 marca 2009r. Stanowisko Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego przedstawione przez Przewodniczącą spotkało się ze zrozumieniem członków Podkomisji, jak i obecnego na posiedzeniu prof. Andrzeja Mączyńskiego, autora opinii projektu

dla Biura Analiz Sejmowych. Prace sejmowe nad tą ustawą zostały czasowo zawieszane, albowiem projekt spotkał się z szerszą krytyką. Z uwagi na to, że wkrótce wejdą w życie rozporządzenia unijne. Po ich podjęciu przedstawiciel KKPM winien śledzić ich przebieg na forum Sejmu, reprezentując stanowisko Komisji.

V. Stanowisko KKPM dotyczące prawa morskiego – prace nad raportem Rady Legislacyjnej o stanie polskiego porządku prawnego w perspektywie dotychczasowych doświadczeń członkostwa Polski w Unii Europejskiej

W związku ze skierowanym do KKPM zapytaniem Rady Legislacyjnej, członkowie Komisji – prof. Z. Brodecki i dr D. Pyć opracowali i wysłali do prof. Cezarego Mika obszernie (30 str.) stanowisko dot. prawa morskiego w odpowiedzi na kwestionariusz w ramach projektu prac nad **raportem Rady Legislacyjnej o stanie polskiego porządku prawnego** w perspektywie dotychczasowych doświadczeń członkostwa Polski w Unii Europejskiej (listopad 2009 r.).

Podsumowanie.

1. **Przygotowano kolejną² ustawę nowelizującą kodeks morski**, dostosowującą unormowania kodeksu do najnowszych konwencji między narodowych i wymogów unijnych

Projekt ustawy zawiera nowelizację przepisów kodeksu morskiego dotyczących

a) umowy przewozu pasażera (art. 172 do 187 k,m,) – ich celem jest

² Poprzednia to ustawa z 24 kwietnia 2009r implementująca do prawa polskiego międzynarodową konwencję o odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniami bunkrowymi z 2001 r.

implementacja protokołu z 2002 r do konwencji ateńskiej o przewozie morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. i wprowadzenie przepisów towarzyszących wejściu w życie rozporządzenia 392/2009 z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników przewożących pasażerów morzem z tytułu wypadków

b) odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniami olejowymi (art. 272-281, 339-354, dodano nowy rozdział 3a, art. 281 a- 281 f) - ich celem jest implementacja protokołu z 2003 r do konwencji o Funduszu z 1992 r., ustanawiającego Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

c) ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich (art. 97- 102, zmieniono tytuł V, dodano artykuły 102 a- 102 e)– ich celem jest implementacja protokołu z 1996 do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. i wykonanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich.

Komisja przygotowała również **tłumaczenie konwencji LLMC 1996** na język polski dla potrzeb procesu ratyfikacyjnego

2. Projektowane zmiany w zakresie umowy przewozu pasażera oraz ubezpieczenia armatorów z tytułu roszczeń morskich stanowią jednocześnie **wykonanie obowiązków legislacyjnych Polski wynikających z tzw. III pakietu morskiego**, przyjętego przez UE , tj. dwóch spośród siedmiu aktów prawa unijnego przyjętych 23 kwietnia 2009 r.

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Tekst mający znaczenie dla EOG)(Dz.U. L 131 z 28.5.2009)

2.. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Tekst mający znaczenie dla EOG)(Dz.U. L 131 z 28.5.2009)

3. Przedyskutowano **założenia dalszej nowelizacji k.m.**, szczegółowe prace nad która będą prowadzone w 2010 r.

4. Dokonano szczegółowej analizy projekt ustawy **o Państwowej Komisji Badania Przyczyn Wypadków Morskich.** przygotowany przez Departament Bezpieczeństwa MI implementującej **.Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Tekst mający znaczenie dla EOG)(Dz.U. L 131 z 28.5.2009)** Ostatecznie KKPM wyraziła opinię, iż projekt ustawy przygotowany przez MI nie nadaje się do dalszego postępowania legislacyjnego, w toku którego należy zajmować się również projektem ustawy, w którym funkcje dotąd sprawowane przez izby morskie zostaną uregulowane.

5. Poddano analizie warianty rozwiązań prawnych dotyczących izb morskich:

- a) zachowanie izb morskich z okrojonym zakresem kompetencji jako organu Quasi sądowego
- b) stworzenie w sądach powszechnych struktur zajmujących się zagadnieniami morskimi.

Przygotowanie projektu ustawy zaplanowano na 2010 r. Do współpracy należy zaprosić Ministerstwo Sprawiedliwości i KKPC.

7. Zaopiniowano **projekt nowej ustawy o zatrudnieniu i pracy na morskich statkach handlowych**, przedłożony przez MI, implementujący **konwencję konsolidacyjną MOP o pracy na morzu, MLC 200.6**. Komisja zgłosiła 40 pkt. krytycznych uwag.. W oparciu o wnioski Komisji, MI przygotowało poprawiony projekt ustawy o pracy na morskich statkach handlowych.
8. Poddano analizie przepisy **projektu nowej ustawy prawo prywatne międzynarodowe, odnoszące się do art. 355 – 360 kodeksu morskiego**. Przygotowano uwagi do projektu i przedstawiono je w toku prac sejmowych nad tą ustawą
9. Przygotowano obszerne stanowisko KKPM dotyczące prawa morskiego **i przedłożono je Radzie Legislacyjnej dla celów prowadzonych przez nią prac nad raportem o stanie polskiego porządku prawnego w perspektywie dotychczasowych doświadczeń członkostwa Polski w Unii Europejskiej**