

SPRAWOZDANIE Z PRAC KOMISJI KODYFIKACYJNEJ PRAWA MORSKIEGO W 2010 R.

W roku 2010 zgodnie z przyjętymi ustaleniami Komisja przystąpiła do prac nad kodeksem morskim.

Uzgodniono harmonogram prac. W pierwszym rzędzie postanowiono, dokonać przeglądu regulacji całego kodeksu pod kątem potrzeby przeprowadzenia ewentualnych zmian lub uzupełnień. Dokonanie takiej analizy jest niezbędne dla podjęcia decyzji, czy należy opracowywać nowy kodeks morski, czy też jedynie dokonać nowelizacji jego obecnego brzmienia.

Obszerna część regulacji kodeksu morskiego uzyskała nowe zaproponowane przez KKPM brzmienie w ramach zmian przygotowanych w poprzednim roku odnośnie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich, odpowiedzialności z tytułu szkód olejowych, przewozu pasażerów (projekt przekazano Ministrowi Infrastruktury. Do końca 2010r nie został objęty planem prac ustawodawczych).

Drugie istotne zagadnienie, które stanowiło przedmiot prac Komisji w 2010r, to niezbędne zmiany legislacyjne związane z przewidzianym powołaniem Państwowej Komisji ds. Badania Wypadków Morskich, w tym dalsze losy izb morskich, ewentualność utworzenia sądów morskich, likwidacja izb morskich i przekształcenie rejestru okrętowego w rejestr administracyjny oraz utworzenie nowego systemu sadownictwa zawodowego.

CZ. I KODEKS MORSKI

PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE KODEKSU MORSKIEGO

- I. Kodeks morski powinien pozostać kodeksem żeglugowym
- II. Zagadnienia publicznoprawne pozostają uregulowane w odrębnych ustawach – rozważać można ich scalenie w jeden akt prawny . Zgłoszono sugestię by oddzielić regulację dotyczącą administracji morskiej od obszarów morskich.
- III. Kodeks morski ze względu na rangę ustawy pozostaje podstawowym aktem prawa morskiego, zmiany w nim dokonywane powinny ten jego charakter uwzględnić.

Tytuł I Przepisy ogólne

Projekt przygotowany przez prof. M. Kozińskiego

W projekcie ujęto przepisy dotyczące obowiązywania konwencji międzynarodowych, relacji między prawem polskim i prawem międzynarodowym, odniesienie się do procedury *tacit acceptance*, katalog źródeł prawa morskiego , ogólne zasady prawa morskiego, właściwość sądów i arbitrażu, immunitet i areszt statku morskiego, ułatwienia obrotu morskiego, morskie przepisy kolizyjne.

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

W dyskusji zakwestionowano pierwsze dwie sfery zaproponowanych unormowań , jako objęte regulacją konstytucyjną. Procedura *tacit acceptance* pozostaje kwestią otwartą , wobec prac prowadzonych nad

zmianą ustawy o umowach międzynarodowych. Wyrażono zdecydowane stanowisko członków KKPM przeciwko potrzebie wewnętrznej procedury ratyfikacyjnej – obszerne uzasadnienie zawarto w opracowaniu dr Doroty Pyć.

Propozycja zamieszczenia w kodeksie morskim zasad prawa morskiego okazała się w debacie raczej kontrowersyjna, w ramach stanowiska najbardziej krytycznego 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. Przepisy o areszcie statku uznano za konieczne, brakuje ich w k.m., ale trzeba przenieść tę problematykę w inne miejsce kodeksu, podobnie jak przepisy kolizyjne.

Tytuł II Statek morski

Projekt przygotowany przez prof. M.Kozińskiego i mec. M.Rzeszewicza

Nowy podział tytułu na działy.

W dyskusji poruszono następujące problemy:

[Dział I Pojęcie statku morskiego i zakres stosowania kodeksu morskiego do poszczególnych rodzajów statków morskich]¹

Przepisy dotychczas zamieszczone w Tytule I. Przepisy ogólne

a) W definicji statku w budowie (art. 2 § 2 k.m.)[art. 40§2] wobec najnowszych technologii konstrukcji statku, nie należy się odnosić do „miejsca wodowania”, lecz do powiązania chwili rozpoczęcia budowy z położeniem stępki lub równorzędnej pracy konstrukcyjnej w Polsce

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

b) Definicje poszczególnych rodzajów statków morskich:

- 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] - potrzeba definicji
- statki pełniące specjalną służbę państwową - (art. 5§2 k,m,)[art.43§2] nowa definicja: w definicji należy wskazać, że oprócz statków będących własnością lub eksploatowanych przez państwowe osoby prawne należą tu też odpowiednio statki państwowych jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej, w obydwu przypadkach używane wyłącznie dla 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:

- przepisy o kabotażu pozostają aktualne z wyłączeniem statków UE oraz do rozważenia EOG i Konfederacji Szwajcarskiej (art.9§2i3 k.m.(art. [45§2], dodać art.9§2k.m. w obecnym brzmieniu)
- przepisy dotyczące polskiej własności statku (obecnie art. 73 i 73 „a” k.m.) należy przenieść do działu o przynależności statku - „polska” własność to nie jest żadne odrębne prawo rzeczowe
- 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. 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 dnia 4 marca 1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 68 z 15.03.1991, z późn. zm.
 - ❖ wprowadzenie ogólnej podstawy stałej przynależności statku poprzez armatora mającego siedzibę w UE EOG i Konfederacji Szwajcarskiej za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli ([rt.46 pkt 2], [odpowiednie postanowienia zawierają także proponowane art. 50 § 2 , art. 51 § 1 , art. 53 § 3, art. 53 § 1 , art. 57 § 1 , art. 66 § 2 .]
- w art. 12 k.m. [art.48] wykreślono § 2a, wobec wyeliminowania polskiego rejestru jachtów
- 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]
- wobec przyznania armatorom unijnym nie mającym siedziby w Polsce [art. 46 pkt 2] prawa do uzyskania przez eksploatowane przez nich

statki stałej polskiej przynależności, poddano ich polskiej jurysdykcji , tak jak dotychczas podmioty określone w art.14 km. [art. 50 §1 i§2]

- 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
- 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]
- 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]
- w dotychczasowym art. 19 k.m. dodano możliwość zwieszenia polskiej przynależności także statku unijnego [art. 55§1]
- uzupełniono art. 21 k.m. przez ustanie zawieszenia polskiej przynależności statków unijnych [art. 57§1]
- 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. Organ prowadzący rejestr, komisja uznała, że należałoby prowadzenie rejestru powierzyć organowi administracji morskiej (takie rozwiązanie zawiera projekt ustawy przygotowany przez prof. M.Kozińskiego). Na wypadek zachowania lzb morskich powstaje

potrzeba nowelizacji ustawy 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

- wskazany w art. 23 §1 k.m. obowiązek wpisu do polskiego rejestru okrętowego statku stanowiącego polską własność wymaga rozważenia wobec przepisów UE . Zgłoszono też propozycje , by wobec włączenia do kategorii statków stanowiących polską własność także tych, które dotychczas stanowiły kategorię statków uważanych za polską własność decyzje 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 paragrafie 2. [art59]
- wykreślono dotychczasowy art.23§3k.m.; konsekwencja zlikwidowania polskiego rejestru jachtów

- określono w [art. 59 § 4] 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 statku stanowiącego polską własność powinien zostać zachowany)
- w art. 24 k.m. usunięto regulację dotyczącą statków uważanych za stanowiące polską własność i usunięto § 2 , z uwagi na nową regulację o statkach unijnych [art. 60]
- art. 25 k.m. –określający księgi rejestru okrętowego został zmieniony poprzez [art. 61]
- usunięcie statków uważanych za stanowiące polską własność i dodanie do rejestru stałego statków unijnych, o których mowa w art. 46 pkt 2
- wyodrębnienie w księdze rejestru stałego księgi A(dla statków stanowiących polską własność) i księgi B (dla statków unijnych)
- dodanie § 2, który przewiduje prowadzenie oddzielnej części rejestru dla statków niebędących morskimi statkami handlowymi
- w art. 26 k.m. w związku z likwidacją polskiego rejestru jachtów dokonano zmian przewidując [art. 62]
- tylko jeden rodzaj opłat rejestrowych (związanych z wpisem statku do rejestru okrętowego), ale
- zachowując jednak możliwość przekazywania opłat za czynności rejestrowe dotyczące statków sportowych na rzecz rozwoju żeglarstwa,

- wprowadzenie delegacji dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego zasady przekazywania środków na cele rozwoju żeglarstwa i likwidacji polskiego rejestru jachtów
- 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 k.m. zmieniono w związku z likwidacją polskiego rejestru jachtów. ; dyskutowano zasadę jawności rejestru administracyjnego [art. 64], ostatecznie jawność tego rejestru zapisano w [art.75§4]
- 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 w rejestrze stałym
- § 2 k.m. stał się [§ 3 art.65], w którym dopasowano do zmiany § 1 odesłanie do poszczególnych jego punktów oraz nakazano wpis w rejestrze tymczasowym także stałego pełnomocnika armatora, jeżeli został ustanowiony
- 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 k.m. zmieniony przez[art. 67]
- dodanie § 3 o możliwości wykreślenia statku przez organ rejestrowy z rejestru okrętowego w przypadku eksploatacji go wbrew zadeklarowanemu przeznaczeniu (alternatywnie zaproponowano

nałożenie w takich sytuacjach kary, bowiem wykreślenie jest sankcja , która mogłaby działać zniechęcająco dla 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]

- do rozważenia dodanie jako podstawy wykreślenia statku w budowie wniosku właściciela statku [art. 67§4 pkt 3]
- w art. 33 k.m. [art. 69]:
- zmieniono § 1 poprzez skrócenie terminu do zgłaszania zmian okoliczności podlegających wpisowi w rejestrze okrętowym z 6 na 3 tygodnie
- w §2 przewidziano odesłanie do przepisów o postępowaniu przynaglącym w zakresie ksiąg wieczystych w celu przymuszenia w razie braku zgłoszenia danych (zastąpiono art. 33 § 2 i 2a k.m., zezwalające na stosowanie grzywien)
- 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)
- w art. 37 k.m. [art.73]
- w § 1 zmieniono „certyfikat okrętowy“ na „tymczasowy certyfikat okrętowy“ oraz

- w § 2 usunięto statki uważane za stanowiące polską własność oraz odesłanie do art. 33 §2 i §2a k.m. (grzywna), w przypadku niezwrócenia [tymczasowego] certyfikatu okrętowego
- w art. 38 k.m [art. 74] zmodyfikowano delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, która w nowym brzmieniu obejmować ma dodatkowo określenie wzoru i trybu wydawania tymczasowego certyfikatu okrętowego i certyfikatów dla statków nie będących statkami handlowymi oraz rozszerzono wytyczne dla ministra, który dodatkowo winien się kierować przy wydawaniu rozporządzenia ułatwieniem, uproszczeniem i przyspieszeniem czynności rejestrowych

[Dział IV Rejestr administracyjny]

Wyodrębniony jako nowy dział.

- dla rejestru administracyjnego (art.39 k.m.)przewidziano odrębny dział [dział IV], w ramach którego zastąpiono dotychczasowe przepisy o rejestracji w urzędzie morskim statków niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów i nie wpisanych do któregośkolwiek z tych rejestrów [art.75 – 77]

[Dział V Rejestr żeglugi międzynarodowej]

Nowy dział

- Kolejna propozycja legislacyjna dla stworzenia zachęty do rejestracji statków w Polsce i ich powrotu na stałe pod polską banderę.[art. 78 – 90]
- Dodatkowo przewidziano, że statki tu zarejestrowane tworzyć będą Narodową Rezerwę Tonażową, rozwiązanie pożądane , dotychczas nieuregulowane w prawie polskim

[Dział VI Pomiar statku]

Dotychczas 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, które są wymagane 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]

Prawa rzeczowe

Dotychczas : Tytuł IV k.m.

Projekt przepisów i materiał do dyskusji przygotowany przez prof. W.Adamczaka i mec .M.Rzeszewicza

Dział I Własność statku

- W związku z porzuceniem kategorii statków uważanych za stanowiące polską własność zmianie musi ulec art. 73 k.m. i 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 %.
- Do rozważenia czy w paragrafie 2 dotyczącym spółek osobowych należy wyraźnie pookreślić, że chodzi tu o spółki ze 100% polskim kapitałem. Odpowiednio należy też zmodyfikować treść art. 74 k.m. .W jego treści należałoby uwzględnić rozdzielenie czynności zobowiązujących i rozporządzających.

Dział II Zastaw na statku

- 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. brzmiałaby : „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”
- Przepisy kodeksu morskiego dotyczące hipoteki morskiej nie wymagają zmian. Ewentualnie w związku z pojawieniem się precedensowych spraw dotyczących mortgage, zdobyte doświadczenia praktyczne co do

funkcjonowania przepisów w obecnym brzmieniu można uwzględnić w dalszym toku prac. W art. 86k.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

- Zgłoszono też wniosek wskazujący na zasadność wydania rozporządzenia, określającego szczegółowe warunki sprzedaży statku. W dyskusji nie uzyskał aprobaty
- 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.

- Przeprowadzone zostało głosowanie w sprawie ratyfikacji Konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r. i wypowiedzenia Konwencji o przywilejach i hipotekach morskich 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 dokonane winny być zmiany przepisów o przywilejach morskich.
- Zmiany w kodeksie morskim w części dotyczącej hipoteki morskiej i przywilejów na statku wymagają koordynacji z przepisami kpc ustanawiającymi kolejność zaspokojenia wierzycieli hipotecznych i uprzywilejowanych.

Kapitan statku

Dotychczas Tytuł III k.m. [Tytuł III]

Projekt przygotowany przez prof. M.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 kapitanów statku, ale jednocześnie z osłabianiem jego pozycji na statku, wobec poszerzania kompetencji innych osób. Kapitan pozostaje jednak głównym adresatem 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.

Z zachowaniem dotychczasowych zasadniczych unormowań w kodeksie morskim, trzeba te nowe regulacje uwzględnić, podkreślając nadrzędną pozycję kierowniczej roli kapitana na statku, pomimo osłabiających ją przepisów soft law.

Propozycje szczegółowe

- Proponuje się więc 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]
- Ponadto winien się znaleźć przepis wskazujący, że obowiązki i uprawnienia kapitana związane z kierowaniem statkiem stanowią też

przedmiot regulacji odrębnych przepisów i nie podlegają wyłącznie kodeksowi morskemu.[art. 110]

- Wprowadzono przepis wskazujący, kto powołuje i odwołuje kapitana - armator [art.108§2 i 3]
- W [§1 art. 108] zmodyfikowano art. 56 k.m. zastępując określenie czynności służbowe przez czynności związane z kierowaniem statku i powierzonymi kapitanowi funkcjami. Przepis przeniesiono do cz. ogólnej [Dział I] z Działu II w obecnej regulacji
- W art. 55 km [art.111] dodano paragraf 2 przyznający kapitanowi prawo odmowy wejścia na statek osobom, które mogą zagrozić bezpieczeństwu

[Dział II. Obowiązki kapitana]

- Zakaz opuszczania statku winien wynikać nie tylko z przepisów k.m., jest to minimum (art.58 k.m.) i dopuścić należy możliwość umownego rozszerzenia jego zakresu [art.113§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]
- W art. 60 k.m. do dyskusji wyodrębnienie pasażerów i załogi, zamiast dotychczasowego ogólnego wskazania osób znajdujących się na statku [art. 115]
- Obok przepisu nakazującego kapitanowi osobistą dbałość o ładunek (art.62 k.m.) [art.117] należy zamieścić odpowiedni przepis nakładający nań obowiązek osobistej dbałości o bezpieczeństwo pasażerów i możliwość korzystania przez nich z przysługujących im praw [art.118]

- Uściślenia wymagają nałożone na kapitana obowiązki w czasie wojny i zaopatrzenia go w stosowną instrukcję, z zabezpieczeniem wymogów poufności.(art. 63 k.m.)[art.119]
- Wśród obowiązków dotyczących bandery statku (art. 65k.m.) przywrócić należy obowiązek dbania o honor polskiej bandery [art.120].
- Wobec faktu że przepisy prawa morskiego rozszerzają znacznie zakres obowiązków kapitana związanych ze współpracą z organami administracji , stosowny przepis o obowiązku tej współpracy winien się znaleźć w kodeksie.[art.122]
- 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]

- Prawo do żądania pomocy należy rozszerzyć poza klasyczną rekwizycję statku (art. 67 k.m.) i 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 wzywianie pomocy na morzu (do dyskusji)
- Prawo zatrzymania w osobnym pomieszczeniu zaproponowano rozszerzyć także wobec tzw. ślepych pasażerów, wskazać że sposób zatrzymania nie może narażać życia lub zdrowia zatrzymanego na niebezpieczeństwo i uzupełnić dotychczasową regulację(art. 68 k.m.) o delegację obejmującą wydanie przepisów wykonawczych umożliwiających kapitanowi przekazanie osoby zatrzymanej władzom portowym [art.125]
- Kapitan winien zostać ustawowo umocowany do zawierania umów o ratownictwo morskie w imieniu armatora i osób zainteresowanych

ładunkiem [art.126]. Uwagi co o umiejscowienia przepisu, ewentualnie przy umowie o ratownictwo

- Dla 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 przepisy kodeksu morskiego

Art. 53§1k.m.[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.

Rozważano możliwość zamieszczenia w k.m. odrębnego tytułu (lokalizacja pozostawiona przyszłej decyzji) poświęconego armatorowi.

Projekt przygotowany przez prof. M.Kozińskiego

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]

- Zamieścić należy przepis przewidujący, że armatorem może być każdy z podmiotów stosunków cywilnoprawnych, zgodnie z unormowaniami k.c.

- Wobec faktu, że w wielu systemach prawnych nie definiuje się pojęcia armatora (centralnym adresatem norm jest właściciel statku) wprowadzono domniemanie wobec statków podnoszących obcą banderę uznawania za ich armatora osób uprawiających żeglugę takim statkiem lub za takie uznawanych w/g prawa państwa stałego rejestru tego statku.

[Dział II. Obowiązki armatora]

- Podstawowy przepis wskazuje, że armator ponosi odpowiedzialność za roszczenia morskie, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej. Wymieniono w projekcie rodzaje aktów prawnych, gdzie taki przepis szczególny może się znaleźć- do rozważenia.
- Kolejny przepis nakłada n armatora , obok kapitana statku, obowiązek dbałości za zdatność żeglugowa i bezpieczeństwo morskie.

[Dział III. Armator a inne osoby uprawiające żeglugę statkiem morskim]

- 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.
- Armator może jednak 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 odrębną od oddania statku w zarząd.

Propozycja tego tytułu i jego przepisów otwarta do dalszej dyskusji.

Cz. 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 p wypadków morskich.

Nowa regulacja dotycząca postępowania w sprawach wypadków morskich jest skonstruowana w oparciu o pojęcie poważnego wypadku (*serious casualty*) Inne wypadki lub zdarzenia w ogóle nie zakwalifikowane jako wypadki morskie będą rozpatrywane przez inny organ; najwłaściwszym 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 przemyślenia na nowo właściwości i ustroju izb morskich

W zależności od ustrojowej decyzji dotyczącej zachowania izb morskich możliwe są różne warianty rozwiązań prawnych (autorzy prof. Z. Brodecki i dr K. Kochanowski)

Wariant I. Modyfikacja aktualnie obowiązujących przepisów o izbach morskich.(model quasi- sądowy)

Wariant ten przewiduje pozostawienie instytucji izb morskich, o zmodyfikowanych wszakże kompetencjach, obejmujących:

- i/ orzekanie w sprawach odpowiedzialności zawodowej oficerów i marynarzy oraz pilotów;
- ii/ prowadzenie rejestru okrętowego;

iii/ nadawanie i stwierdzanie utraty polskiej przynależności statku morskiego;

iv/ rozpoznawanie innych spraw przekazanych izbom morskim odrębnymi przepisami.

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

Wariant II Przeniesienie części uprawnień izb morskich do zakresu kompetencji sądów powszechnych (‘wariant sądowy’)

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, iż zasadniczo należy ograniczyć ich kompetencje do prowadzenie rejestru okrętowego i spraw z tym związanych oraz do kwestii odpowiedzialności zawodowej marynarzy, pozostawiając zarazem furtkę dla innych ewentualnych zadań.

Wszelkie inne zadania i czynności, w stosunku do których rozważano przekazanie ich izbom morskim lub sądom morskim powinny zatem znaleźć się w gestii innych stosownych organów:

- Wypadki morskie: PKBWM

- Rozstrzyganie 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 km): 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:

- 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 km)
- 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 powierzone odpowiednio:

Wypadki morskie: PKBWM

Sąd zawodowy: dyrektor urzędu morskiego

W tym wariantcie istnieje też opcja utrzymania izb morskich wyłącznie jako sadu zawodowego; przy czym izby morskie funkcjonowałyby w strukturze urzędów morskich

Model C Oprócz w/w modeli sądowych istnieje wariant trzeci, przewidujący utworzenie sądów morskich o bardzo szerokich prerogatywach, autorstwa prof. M. Kozińskiego. Projekt ustawy został przygotowany w lutym

2007, jeszcze przed powstaniem Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Jego założenia są najdalej idące, przewidując utworzenie sądów morskich, które miałyby zajmować się wszystkimi sprawami o charakterze "morskim". Projekt ten jest dostępny w materiałach Komisji.

Wariant III Izba morska - model administracyjny.

Izba morska jako organ administracyjny, niezależny i wyodrębniony, podporządkowany administracji centralnej, najlepiej bezpośrednio ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej. W izbie orzekają sędziowie delegowani do izb 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:

- 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 km):
- 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

zostają powierzone sądom powszechnym

Wariant IV Likwidacja 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.

Projekt przygotowany przez prof. M. Kozińskiego

W debacie KKPM uznała założenia ostatniej propozycji jako najbardziej godne uwagi. Kontynuowanie dalszych prac nad tą propozycją zależy od decyzji ustrojowej co do zachowania lub likwidacji izb morskich.

Poszczególne warianty przygotowane w pracach KKPM stanowią bazę legislacyjną dla każdego z możliwych rozwiązań.

Przygotowała

Przewodnicząca Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego

Prof. nadzw. dr hab. Maria Dragun-Gertner